

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

**Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων
για την ασφάλεια των μεταφορών**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	
ΜΕΡΟΣ Α΄	
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	
Άρθρο 1	Σκοπός
Άρθρο 2	Αντικείμενο
ΜΕΡΟΣ Β΄	
ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.)	
Άρθρο 3	Σύσταση του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων
Άρθρο 4	Συγκρότηση - Θητεία μελών συμβουλίου
Άρθρο 5	Κωλύματα, ασυμβίβαστα και υποχρεώσεις των μελών του συμβουλίου
Άρθρο 6	Πειθαρχική ευθύνη των μελών του συμβουλίου
Άρθρο 7	Εκπροσώπηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.
Άρθρο 8	Λειτουργία του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.
Άρθρο 9	Αρμοδιότητες Προέδρου
Άρθρο 10	Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Ατυχημάτων
Άρθρο 11	Πόροι
Άρθρο 12	Αποζημίωση των Διερευνητών του Γραφείου Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.
Άρθρο 13	Εξουσιοδοτικές διατάξεις
ΜΕΡΟΣ Γ΄	
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.	
Άρθρο 14	Πεδίο εφαρμογής
Άρθρο 15	Ορισμοί
Άρθρο 16	Σοβαρά συμβάντα
Άρθρο 17	Διερεύνηση ασφάλειας
Άρθρο 18	Διαδικασία διερεύνησης
Άρθρο 19	Καθεστώς των διερευνητών ασφάλειας
Άρθρο 20	Συντονισμός των διερευνήσεων
Άρθρο 21	Τόπος του ατυχήματος - Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων
Άρθρο 22	Προστασία ευαίσθητων πληροφοριών ασφάλειας
Άρθρο 23	Πρόσωπα που συμμετέχουν στη διαδικασία διερεύνησης
Άρθρο 24	Αίτηση εξαίρεσης
Άρθρο 25	Πόρισμα διερεύνησης
Άρθρο 26	Κοινοποίηση πορίσματος

Άρθρο 27	Χρονικοί περιορισμοί διερεύνησης
Άρθρο 28	Δήλωση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων
Άρθρο 29	Συνεργασία με άλλα κράτη
Άρθρο 30	Υποχρέωση ενημέρωσης
Άρθρο 31	Συνοπτικές εκθέσεις έρευνας
Άρθρο 32	Συστάσεις ασφάλειας - Παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας και ηλεκτρονική βάση συστάσεων ασφάλειας
Άρθρο 33	Αλλοδαπά πορίσματα διερεύνησης
Άρθρο 34	Κοινοποίηση πληροφοριών
Άρθρο 35	Αναθεώρηση του πορίσματος
Άρθρο 36	Πληροφορίες για πρόσωπα και επικίνδυνα εμπορεύματα επί του αεροσκάφους
Άρθρο 37	Αναστολή της ποινικής διαδικασίας
Άρθρο 38	Διάρκεια φύλαξης στοιχείων
Άρθρο 39	Απαγορεύσεις - Κυρώσεις
Άρθρο 40	Ενημέρωση κοινής γνώμης
Άρθρο 41	Παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και στους συγγενείς τους
ΜΕΡΟΣ Δ΄ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.	
Άρθρο 42	Υποχρέωση διερεύνησης
Άρθρο 43	Ορισμοί
Άρθρο 44	Καθεστώς - διεξαγωγή έρευνας
Άρθρο 45	Αρμοδιότητες Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.
Άρθρο 46	Διαδικασία διερεύνησης
Άρθρο 47	Εκθέσεις
Άρθρο 48	Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό
Άρθρο 49	Συστάσεις ασφάλειας
ΜΕΡΟΣ Ε΄ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	
Άρθρο 50	Μεταβατικές διατάξεις
Άρθρο 51	Καταργούμενες διατάξεις
ΜΕΡΟΣ ΣΤ΄ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ	
Άρθρο 52	Έναρξη ισχύος

ΜΕΡΟΣ Α΄

Γενικές διατάξεις

Άρθρο 1

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι:

- α. ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου που ρυθμίζει τη συγκρότηση και λειτουργία της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,
- β. η λήψη μέτρων εφαρμογής του Κανονισμού 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 (L 295),
- γ. η πλήρης προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στο Κεφάλαιο V της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Άρθρο 2

Αντικείμενο

Αντικείμενο του παρόντος είναι η σύσταση του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, η ρύθμιση κάθε ζητήματος που αφορά στην οργάνωση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητές του, καθώς και κάθε συναφούς ζητήματος σχετικά με τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων και την ασφάλεια των μεταφορών.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.)

Άρθρο 3

Σύσταση του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων

1. Συστήνεται αυτοτελής δημόσια υπηρεσία διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας μεταφορών, εποπτευόμενη από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με την επωνυμία «Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών», εφεξής καλούμενος «Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.», ο οποίος είναι αρμόδιος για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την επίτευξη και διατήρηση της ασφάλειας στις μεταφορές.
2. Η έδρα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι στην Αθήνα. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. απολαύει λειτουργικής ανεξαρτησίας και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλες διοικητικές αρχές, πέραν των προβλεπομένων στις διατάξεις του παρόντος.
3. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητος από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή

που έχει ανατεθεί στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή να επηρεάσουν την αντικειμενικότητά του και ιδίως:

α) από τις αεροπορικές αρχές που είναι υπεύθυνες για την αξιοπλοΐα, την πιστοποίηση, την εκτέλεση πτήσεων, τη συντήρηση, την αδειοδότηση, τον έλεγχο εναερίου κυκλοφορίας ή την εκμετάλλευση αεροδρομίων,

β) από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης. Επιπλέον, είναι λειτουργικά ανεξάρτητος από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από οποιονδήποτε ρυθμιστικό φορέα για σιδηρόδρομους.

5. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. υπόκειται σε κοινοβουλευτικό έλεγχο και υποβάλλει ετησίως έκθεση πεπραγμένων στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

6. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συγκροτείται από το συμβούλιο και την αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων.

7. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. στελεχώνεται από υπαλλήλους που διατίθενται από τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών και της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 4

Συγκρότηση - Θητεία μελών συμβουλίου

1. Το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συγκροτείται από πέντε (5) μέλη, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου αυτού. Ο Πρόεδρος, ο Αναπληρωτής Πρόεδρος και τα υπόλοιπα μέλη του συμβουλίου είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους που διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση, την επαγγελματική τους ικανότητα και εμπειρία σε τομείς που έχουν σχέση με την αποστολή και τις αρμοδιότητες του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Ο Πρόεδρος και άλλα δύο (2) μέλη διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία στον αεροπορικό τομέα και ο Αναπληρωτής Πρόεδρος και άλλο ένα (1) μέλος διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία στον σιδηροδρομικό τομέα. Στις περιπτώσεις διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, τις αρμοδιότητες του Προέδρου ασκεί ο Αναπληρωτής Πρόεδρος.

2. Ο Πρόεδρος, ο Αναπληρωτής Πρόεδρος και τα υπόλοιπα μέλη του συμβουλίου διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο Γραμματέας του συμβουλίου, ο οποίος είναι υπάλληλος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

3. Η θητεία των μελών του συμβουλίου είναι πενταετής και παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι τον διορισμό νέων μελών. Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά. Σε περίπτωση κένωσης θέσης, αυτή καλύπτεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για το υπόλοιπο της θητείας.

4. Ο Πρόεδρος και ο Αναπληρωτής Πρόεδρος του συμβουλίου είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Η ιδιότητά τους αυτή συνεπάγεται την αναστολή οποιουδήποτε δημόσιου λειτουργήματος και άσκησης καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση στον δημόσιο τομέα, όπως αυτός ορίζεται στην περ. α) της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143).

5. Κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, τα μέλη του συμβουλίου απολαύουν λειτουργικής και προσωπικής ανεξαρτησίας.

6. Ο Πρόεδρος και ο Αναπληρωτής Πρόεδρος του συμβουλίου, εάν προέρχονται από φορέα του δημοσίου τομέα, μετά τη λήξη της θητείας τους επανέρχονται αυτοδικαίως στη θέση που κατείχαν πριν από τον διορισμό τους. Ο χρόνος θητείας του Προέδρου και του Αναπληρωτή

Προέδρου του συμβουλίου λογίζεται για κάθε συνέπεια ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας στη θέση που κατείχαν πριν από τον διορισμό τους.

Άρθρο 5

Κωλύματα, ασυμβίβαστα και υποχρεώσεις των μελών του συμβουλίου

1. Τα μέλη του συμβουλίου υποχρεούνται να ασκούν τα καθήκοντά τους με αμεροληψία και αντικειμενικότητα. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους, καθώς και για πέντε (5) χρόνια μετά την αποχώρησή τους με οποιονδήποτε τρόπο, τα μέλη του συμβουλίου έχουν υποχρέωση εχεμύθειας.

2. Τα μέλη του συμβουλίου που δεν εντάσσονται στην πρόβλεψη της παρ. 4 του άρθρου 4, δεν επιτρέπεται α) να κατέχουν θέση δημοσίου, μόνιμου, με σχέση ιδιωτικού δικαίου, ή μετακλητού υπαλλήλου στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς, σε ανεξάρτητες αρχές ή αυτοτελείς υπηρεσίες, υπαγόμενες στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α' 188), καθώς και σε οποιαδήποτε αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, β) να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε αεροπορική ή σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής ή φορέα χρέωσης ή φορέα κατανομής ή κοινοποιηθέντα οργανισμό, υπό την έννοια της περ. 42 του άρθρου 2 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (L 138), ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιό τους ή να προσπορίζονται, άμεσα ή έμμεσα, οποιοδήποτε όφελος από υπηρεσίες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους.

Αν τα μέλη του συμβουλίου κατέχουν εταιρικά μερίδια ή μετοχές σε οποιαδήποτε αεροπορική ή σιδηροδρομική επιχείρηση ή άλλη επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο του πρώτου εδαφίου, που έχουν αποκτήσει από κληρονομική διαδοχή κατά τη διάρκεια της θητείας τους, υποχρεούνται να απέχουν από την άσκηση των δικαιωμάτων συμμετοχής και ψήφου στα όργανα διοίκησης, διαχείρισης και ελέγχου των εν λόγω επιχειρήσεων και μέχρι τη συμπλήρωση δύο (2) ετών από τη λήξη της θητείας τους.

Τα μέλη του συμβουλίου δεν επιτρέπεται να ασκούν τα καθήκοντά τους που απορρέουν από τον παρόντα σε φορείς με τους οποίους διατηρούσαν οποιαδήποτε εργασιακή σχέση ή στο κεφάλαιο των οποίων συμμετείχαν ή από τους οποίους αντλούσαν, άμεσα ή έμμεσα, οποιοδήποτε όφελος και απέχουν από την άσκηση των δικαιωμάτων συμμετοχής και ψήφου στις συνεδριάσεις του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ως προς τους εν λόγω φορείς.

3. Δεν συνιστά ασυμβίβαστο για τα μέλη του συμβουλίου: α) η άσκηση διδακτικών καθηκόντων μέλους Διδακτικού Ερευνητικού Προσωπικού των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, με καθεστώς μερικής απασχόλησης, και η άσκηση καθηκόντων μέλους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, β) η άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με την επιφύλαξη ότι κατά τη διάρκεια της θητείας τους δεν παρέχονται υπηρεσίες σε πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών ή σιδηροδρομικών μεταφορών ή συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που προκηρύσσει ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

4. Η παράβαση από μέλος του συμβουλίου των παρ. 1 έως 3, κατά τη διάρκεια της θητείας του, αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα, που τιμωρείται με την ποινή της έκπτωσης από τη θέση του μέλους του συμβουλίου. Για τη διαπίστωση της διάπραξης του ανωτέρω παραπτώματος κινείται

πειθαρχική διαδικασία, σύμφωνα με τις παρ. 3 και 4 του άρθρου 6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών διαπιστώνεται η έκπτωση του μέλους. Με όμοια απόφαση αντικαθίσταται το μέλος που τιμωρείται με την ποινή της έκπτωσης για το υπόλοιπο της θητείας, σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 2 του άρθρου 4. Η έκπτωση κατά την παρούσα δεν αποκλείει την ποινική ή αστική ευθύνη του μέλους.

5. Τα ασυμβίβαστα και οι λοιποί περιορισμοί της παρ. 2 εφαρμόζονται στα μέλη του συμβουλίου και στην περίπτωση που συντρέχουν στο πρόσωπο συζύγων, συμβιούντων υπό την έννοια του άρθρου 1 του ν. 4356/2015 (Α' 181) και συγγενών εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι και του δευτέρου βαθμού.

6. Η ιδιότητα του μέλους αναστέλλεται αν εκδοθεί αμετάκλητο παραπεμπτικό βούλευμα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τα άρθρα 103 έως 105 του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν. 3528/2007, Α' 26), και μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη αθωωτική απόφαση. Αν ανασταλεί η ιδιότητα μέλους, διορίζεται νέο μέλος με τη διαδικασία της παρ. 2 του άρθρου 4. Η θητεία του νέου μέλους διαρκεί όσο και ο χρόνος αναστολής.

7. Τα μέλη του συμβουλίου εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους αν εκδοθεί σε βάρος τους αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημόσιου υπαλλήλου ή έκπτωση δημόσιου υπαλλήλου, σύμφωνα με το άρθρο 149 του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ..

8. Τα μέλη του συμβουλίου υποβάλλουν κατ' έτος την προβλεπόμενη από τον ν. 3213/2003 (Α' 309) δήλωση περιουσιακής κατάστασης.

9. Τα μέλη του συμβουλίου υποχρεούνται να γνωστοποιούν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κάθε κώλυμα ή ασυμβίβαστο που συντρέχει στο πρόσωπό τους.

Άρθρο 6

Πειθαρχική ευθύνη των μελών του συμβουλίου

1. Τα μέλη του συμβουλίου υπέχουν πειθαρχική ευθύνη για παραβάσεις των υποχρεώσεών τους, που απορρέουν από τη νομοθεσία.

2. Τα μέλη του συμβουλίου υπάγονται στο πειθαρχικό συμβούλιο της παρ. 3 του άρθρου 24 του ν. 3891/2010 (Α' 188) που προβλέπεται για τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του ν. 3891/2010. Για τα μέλη του συμβουλίου, χρέη γραμματέα στο ως άνω πειθαρχικό συμβούλιο εκτελεί υπάλληλος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

3. Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του πειθαρχικού συμβουλίου κινεί ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

4. Κάθε λεπτομέρεια σχετικά με την πειθαρχική ευθύνη των μελών του συμβουλίου και την πειθαρχική διαδικασία ρυθμίζεται στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

Άρθρο 7

Εκπροσώπηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

1. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έχει ικανότητα δικαίου και παρίσταται ως διάδικος στα δικαστήρια σε κάθε δίκη.
2. Ο Πρόεδρος εκπροσωπεί τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έναντι κάθε άλλης Αρχής ή έναντι τρίτων, δικαστικώς και εξωδίκως, για θέματα που άπτονται της αρμοδιότητας του αεροπορικού τομέα. Ο Αναπληρωτής Πρόεδρος εκπροσωπεί τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. για θέματα που άπτονται της αρμοδιότητας του σιδηροδρομικού τομέα.
3. Η νομική και δικαστική υποστήριξη του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης γνωμοδοτήσεων σε ερωτήματα του Προέδρου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., της νομικής υποστήριξης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κατά την κατάρτιση των συμβάσεων και της νομοτεχνικής υποστήριξης κατά την κατάρτιση των σχεδίων νόμων και των κανονιστικών πράξεων που αφορούν στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., ανήκει στην αρμοδιότητα του Γραφείου Νομικού Συμβούλου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
4. Ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Αρχών Διερεύνησης Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας (ENCASIA), που απαρτίζεται από τους επικεφαλής των αρχών διερεύνησης ασφάλειας σε κάθε κράτος μέλος ή, στην περίπτωση συνδυασμένης αρχής, τον επικεφαλής του οικείου κλάδου αεροπορίας, ή τους αντιπροσώπους τους.

Άρθρο 8

Λειτουργία του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

1. Το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συνέρχεται στην έδρα του ή και εκτός αυτής, αν τούτο έχει οριστεί προηγουμένως με απόφαση του Προέδρου, τακτικώς τουλάχιστον μία (1) φορά τον μήνα και εκτάκτως, όταν ζητηθεί από τον Πρόεδρο αυτού. Δύναται να συνεδριάζει και με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων (τηλεδιάσκεψη). Το συμβούλιο συνεδριάζει νομίμως, εφόσον μετέχουν στη συνεδρίαση ο Πρόεδρος ή, όταν αυτός απουσιάζει, ο Αναπληρωτής Πρόεδρος και τρία (3) τουλάχιστον μέλη. Τα μέλη του συμβουλίου δεν μπορούν να απουσιάζουν αδικαιολόγητα για περισσότερες από τρεις (3) κατά σειρά συνεδριάσεις. Σε περίπτωση αδικαιολόγητης απουσίας για περισσότερες από τρεις (3) κατά σειρά συνεδριάσεις του συμβουλίου, η αποζημίωση των μελών περιορίζεται αναλόγως.
2. Το συμβούλιο συγκαλείται σε συνεδρίαση από τον Πρόεδρο αυτού, ο οποίος καταρτίζει την ημερήσια διάταξη. Τη σύγκληση του συμβουλίου μπορεί να ζητήσει και ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος, στην περίπτωση αυτή, ορίζει και τα προς συζήτηση θέματα. Στην περίπτωση αυτή, ο Πρόεδρος έχει υποχρέωση να συγκαλέσει το συμβούλιο εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από τη λήψη του σχετικού αιτήματος.
3. Για τη λειτουργία του συμβουλίου εφαρμόζονται ο παρών, ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και συμπληρωματικά ο Κώδικας Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α' 45).

Άρθρο 9

Αρμοδιότητες Προέδρου

1. Ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έχει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στον παρόντα, καθώς και στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
2. Ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., διευθύνει τη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού.
3. Ο Πρόεδρος μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων του συμβουλίου και την εύρυθμη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
4. Ο Πρόεδρος μπορεί, με απόφασή του, να εξουσιοδοτήσει άλλα μέλη του συμβουλίου να υπογράφουν «με εντολή Προέδρου» έγγραφα ή άλλες πράξεις της αρμοδιότητάς του.
5. Ο Αναπληρωτής Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. σε περίπτωση κωλύματος του Προέδρου, ασκεί τις αρμοδιότητες αυτού, παράλληλα με τις αρμοδιότητες που ο ίδιος αναλαμβάνει σύμφωνα με το τέταρτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 4.

Άρθρο 10

Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Ατυχημάτων

1. Συστήνεται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. Αυτοτελής Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Ατυχημάτων (Μονάδα), σε επίπεδο διεύθυνσης. Η Μονάδα υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο και απαρτίζεται από τα κάτωθι γραφεία:

- α) Γραφείο Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.
- β) Γραφείο Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.
- γ) Γραφείο Πρόληψης, Μελετών, Ανάλυσης, Εφαρμογών και Στατιστικής.

2. Συστήνονται είκοσι μία θέσεις (21) προσωπικού, οι οποίες κατανέμονται ως εξής:

- (α) είκοσι (20) θέσεις Διερευνητών,
- (β) μια (1) θέση δικηγόρου με σχέση έμμισθης εντολής, η οποία δεν είναι ασυμβίβαστη με την άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με αρμοδιότητες την παροχή νομικής υποστήριξης στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

Η εξειδίκευση των προσόντων των Διερευνητών, τα προσόντα για τη θέση του προϊστάμενου, η κατανομή των θέσεων προσωπικού ανά οργανική μονάδα, καθώς και κάθε λεπτομέρεια σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ρυθμίζονται στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης.

Το μόνιμο προσωπικό και το προσωπικό ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου που υπηρετεί στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων μετατάσσεται και μεταφέρεται αυτοδικαίως στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και οι διερευνητές μετατάσσονται και μεταφέρονται αυτοδικαίως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 50.

Κενές θέσεις του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δύνανται να καλύπτονται με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με μετάταξη και μεταφορά προσωπικού που υπηρετεί στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στους εποπτευόμενους φορείς του ιδίου υπουργείου, καθώς και στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος κατέχει τα τυπικά προσόντα του κλάδου και της ειδικότητας στον οποίο μετατάσσεται.

3. Η μετάταξη και μεταφορά του προσωπικού διενεργείται σε κενές θέσεις και, εφόσον δεν

υπάρχουν, σε συνιστώμενες προσωποπαγείς θέσεις συναφούς ή παρεμφερούς κλάδου και ειδικότητας, της ίδιας ή ανώτερης κατηγορίας, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος κατέχει τα τυπικά προσόντα του κλάδου και της ειδικότητας στον οποίο μετατάσσεται και η οποία καταργείται με την καθ' οιονδήποτε τρόπον αποχώρηση του υπαλλήλου. Η μετάταξη βάσει του παρόντος δεν καταλύει την υπηρεσιακή σχέση δημοσίου δικαίου ή τη σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του υπαλλήλου, ούτε μεταβάλλει τη νομική φύση των σχέσεων αυτών ή τις σχέσεις ασφάλισης, με τις οποίες υπηρετούσε ο υπάλληλος στον φορέα προέλευσής του. Η μετάταξη γίνεται με τον βαθμό και το μισθολογικό κλιμάκιο που ο υπάλληλος κατείχε πριν τη μετάταξή του.

4. Το ως άνω προσωπικό διατηρεί το μισθολογικό και συνταξιοδοτικό καθεστώς που το διέπει προ της μετάταξης. Ο χρόνος προϋπηρεσίας του θεωρείται ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας στον νέο φορέα για κάθε συνέπεια. Το προσωπικό που υπηρετεί στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων με απόσπαση ή με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου ή με σύμβαση έργου κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, εξακολουθεί να παρέχει υπηρεσίες στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έως τη λήξη της απόσπασής του ή τη με οποιονδήποτε τρόπο λήξη της σύμβασής του.

5. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των ατυχημάτων και συμβάντων, ως τεχνικούς συμβούλους. Η εκπαίδευση, τα προσόντα και οι λοιπές προϋποθέσεις επιλογής των διερευνητών και τεχνικών συμβούλων, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια ορίζονται αναλυτικά στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

6. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να προβαίνει σε ανάθεση μελετών, έργων, συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες τεχνικών συμβούλων και προμηθειών για θέματα που άπτονται της λειτουργίας του. Η σύναψη και η υλοποίηση των συμβάσεων αυτών διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και από τον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης.

7. Οι καθ' οιονδήποτε τρόπον υπηρετούντες στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. τηρούν εχεμύθεια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα από τις κείμενες διατάξεις, καθώς και για γεγονότα ή πληροφορίες, των οποίων λαμβάνουν γνώση κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους ή επ' ευκαιρία αυτών.

8. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διατηρεί ενημερωμένη ιστοσελίδα και τηλεφωνική γραμμή για την ενημέρωση και επικοινωνία των ενδιαφερομένων.

Άρθρο 11

Πόροι

Οι πιστώσεις για τη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εγγράφονται σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια υπηρεσία της Διεύθυνσης Οικονομικής Διαχείρισης της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο ετήσιος προϋπολογισμός εναρμονίζεται με τις δημοσιονομικές πολιτικές του εποπτεύοντος Υπουργείου και με τις διατάξεις του ν. 4270/2014 (Α' 143).

Άρθρο 12**Αποζημίωση των Διερευνητών του Γραφείου Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.**

Από τα αδιάθετα υπόλοιπα της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16) καταβάλλεται μηνιαία αποζημίωση στους υπηρετούντες Διερευνητές του Γραφείου Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Οι πάσης φύσεως αμοιβές των Διερευνητών που υπηρετούν στο Γραφείο Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων δεν μπορούν να είναι κατώτερες των πάσης φύσεως αμοιβών των επιθεωρητών της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 13**Εξουσιοδοτικές διατάξεις**

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου, καθώς και οι αποζημιώσεις των υπολοίπων μελών του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
2. Με προεδρικό διάταγμα, μετά από εισήγηση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Εσωτερικών, εκδίδεται ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., μπορεί να καθορίζονται πρόσθετοι πόροι, πλέον του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών.
4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, ύστερα από εισήγηση του Προέδρου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την άντληση, τη διάθεση, το ύψος και την καταβολή των σχετικών αποζημιώσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου 12.
5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Εσωτερικών προσδιορίζονται τα προσόντα των διερευνητών.

ΜΕΡΟΣ Γ'**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ****ΑΠΟ ΤΟΝ Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.****Άρθρο 14****Πεδίο εφαρμογής**

1. Το Μέρος Γ' εφαρμόζεται στις διερευνήσεις ασφάλειας για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα:
 - α. που συνέβησαν σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (Flight Information Region - F.I.R.) Αθηνών, καθώς και τη συλλογή, την επεξεργασία και τη χρήση στοιχείων που έχουν σχέση με αυτά,
 - β. στα οποία εμπλέκεται αεροσκάφος με ελληνικό νηολόγιο ή υπό την εκμετάλλευση επιχείρησης εγκατεστημένης στην Ελλάδα, που συνέβησαν εκτός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, εφόσον οι διερευνήσεις δεν διεξάγονται από άλλο κράτος. Οι

διερευνήσεις αυτές διενεργούνται με την επιφύλαξη του δικαίου του κράτους στην επικράτεια του οποίου συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν,

γ. στις οποίες ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δικαιούται, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, να ορίσει διαπιστευμένο αντιπρόσωπο για να συμμετέχει ως κράτος νηολόγησης, κράτος του φορέα εκμετάλλευσης, κράτος σχεδιασμού, κράτος κατασκευής ή κράτος που παρέχει πληροφορίες, διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες κατ' αίτηση του κράτους - μέλους που διεξάγει τη διερεύνηση,

δ. στις οποίες ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. που διεξάγει τη διερεύνηση επιτρέπει σε κράτος που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λόγω θανάτου ή σοβαρών τραυματισμών πολιτών του, να ορίσει εμπειρογνώμονα.

2. Το Μέρος Γ' εφαρμόζεται επίσης για όλα τα θέματα που σχετίζονται με την έγκαιρη διαθεσιμότητα των πληροφοριών που αφορούν όλα τα πρόσωπα και τα επικίνδυνα εμπορεύματα επί αεροσκάφους εμπλεκόμενου σε ατύχημα, καθώς και την παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και τις οικογένειές τους.

3. Το Μέρος Γ' δεν εφαρμόζεται για διερευνήσεις ασφάλειας που αφορούν ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα στα οποία εμπλέκεται αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές ή ανάλογες υπηρεσίες, εκτός αν ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. προσκληθεί από τον φορέα διερεύνησης του αρμόδιου Υπουργείου.

Άρθρο 15 **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους νοούνται ως:

1. Αεροσκάφος: Κάθε μηχανή που μπορεί να επιτυγχάνει τη στήριξή της στην ατμόσφαιρα από αντιδράσεις του αέρα διαφορετικές από τις αντιδράσεις του αέρα στην επιφάνεια της γης.

2. Ατύχημα: γεγονός που συνδέεται με τη λειτουργία αεροσκάφους το οποίο, στην περίπτωση στελεχωμένου αεροσκάφους, επέρχεται στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που ένα πρόσωπο επιβιβάζεται σε αεροσκάφος που πρόκειται να αναχωρήσει και της στιγμής που όλοι οι επιβαίνοντες έχουν αποβιβασθεί ή, στην περίπτωση μη στελεχωμένου αεροσκάφους, συμβαίνει στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που το αεροσκάφος είναι έτοιμο να κινηθεί για να αναχωρήσει μέχρι τη στιγμή που φθάνει στο τέλος της διαδικασίας της πτήσης και το πρωτογενές σύστημα προώθησης απενεργοποιείται, κατά το οποίο:

α. επέρχεται θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός προσώπου εξαιτίας:

αα. του γεγονότος ότι βρισκόταν μέσα στο αεροσκάφος,

αβ. άμεσης επαφής του με οποιοδήποτε τμήμα του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων που αποσπάστηκαν από το αεροσκάφος, ή

αγ. άμεσης έκθεσής του στα αέρια των στροβιλοκινητήρων,

εκτός αν πρόκειται για τραυματισμούς που οφείλονται σε φυσικά αίτια, για αυτοτραυματισμούς ή τραυματισμούς από άλλα πρόσωπα ή

β. το αεροσκάφος υφίσταται βλάβη ή θραύση στα δομικά του στοιχεία, η οποία αλλοιώνει τα χαρακτηριστικά, που αφορούν στη δομική αντοχή, τις επιδόσεις ή τα πτητικά χαρακτηριστικά του και για την αποκατάσταση της οποίας απαιτείται σημαντική επισκευή ή αντικατάσταση του μέρους που έχει υποστεί βλάβη, εκτός αν η ζημιά ή η βλάβη περιορίζεται στον κινητήρα ή στο περίβλημά του ή τα εξαρτήματά του ή πρόκειται για ζημιές που περιορίζονται στους έλικες, τα

ακροπτερύγια, τις κεραίες, τα ελαστικά, το σύστημα τροχοπέδησης, τα αεροδυναμικά περιβλήματα ή σε μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στο περίβλημα του αεροσκάφους, ή
 γ. το αεροσκάφος έχει απωλεσθεί ή δεν υπάρχει καμία δυνατότητα προσπέλασης προς αυτό.

3. Σοβαρός τραυματισμός: κάθε σωματική βλάβη την οποία υφίσταται πρόσωπο σε περίπτωση ατυχήματος εφόσον:

α. απαιτηθεί η νοσηλεία του για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των σαράντα οκτώ (48) ωρών και η εισαγωγή πραγματοποιηθεί εντός διαστήματος επτά (7) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία επήλθε η σωματική βλάβη, ή

β. προκληθεί κάταγμα οποιουδήποτε οστού, εκτός από απλά κατάγματα δακτύλων του χεριού, δακτύλων του ποδιού ή της μύτης, ή

γ. προκληθούν λύσεις της συνέχειας ιστών με αποτέλεσμα σοβαρή αιμορραγία ή βλάβη νεύρων, μυών ή τενόντων, ή

δ. προκληθεί βλάβη σε οποιοδήποτε εσωτερικό όργανο, ή

ε. προκληθούν εγκαύματα δεύτερου ή τρίτου βαθμού ή οποιαδήποτε άλλα εγκαύματα σε ποσοστό μεγαλύτερο του πέντε τοις εκατό (5%) της επιφάνειας του σώματος, ή

στ. οφείλεται στην εξακριβωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή σε επιβλαβείς ακτινοβολίες.

4. Θανάσιμος τραυματισμός: τραυματισμός προσώπου που εμπλέκεται σε ατύχημα, εξαιτίας του οποίου επέρχεται θάνατος εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος.

5. Αίτια: ενέργειες ή παραλείψεις, γεγονότα, συνθήκες ή συνδυασμός αυτών που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν. Η διαπίστωση των αιτίων δεν συνεπάγεται τον καταλογισμό σφάλματος ή τον καθορισμό διοικητικής, αστικής ή ποινικής ευθύνης.

6. Διερεύνηση ασφάλειας: δραστηριότητα που διεξάγεται από αρχή διερεύνησης με σκοπό την πρόληψη ατυχήματος και συμβάντος και περιλαμβάνει τη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, καθώς και τη διαπίστωση των αιτίων ή των σχετικών παραγόντων και, εφόσον απαιτείται, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας.

7. Επικεφαλής διερεύνησης: πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με βάση τα προσόντα του, η ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο της διερεύνησης ασφάλειας.

8. Τεχνικός σύμβουλος: πρόσωπο το οποίο διενεργεί, με βάση τα προσόντα του, πράξεις που σχετίζονται με τη διερεύνηση, υπό την εποπτεία του επικεφαλής της διερεύνησης.

9. Συσκευή καταγραφής στοιχείων πτήσης: οποιουδήποτε τύπου καταγραφικό σύστημα, τοποθετημένο σε αεροσκάφος για να διευκολύνει τη διερεύνηση ασφάλειας ατυχήματος ή συμβάντος.

10. Διαπιστευμένος αντιπρόσωπος: πρόσωπο διορισμένο από κράτος, με βάση τα προσόντα του, με σκοπό τη συμμετοχή του σε διερεύνηση ασφάλειας που διεξάγεται από άλλο κράτος. Ο διοριζόμενος από κράτος διαπιστευμένος αντιπρόσωπος πρέπει να προέρχεται από αρχή διερεύνησης ασφάλειας.

11. Φορέας εκμετάλλευσης: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που επιδίδεται ή προτίθεται να επιδοθεί σε εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων αεροσκαφών.

12. Κράτος νηολόγησης: κράτος στο νηολόγιο του οποίου είναι καταχωρισμένο το αεροσκάφος.

13. Κράτος κατασκευής: κράτος το οποίο ασκεί, σύμφωνα με τους κανόνες του αεροπορικού δικαίου, την εποπτεία επί της επιχείρησης, η οποία είναι υπεύθυνη για την τελική συναρμολόγηση του αεροσκάφους.

14. Κράτος σχεδιασμού: κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η έδρα της επιχείρησης που έχει σχεδιάσει τον τύπο του αεροσκάφους.

15. Εμπλεκόμενο πρόσωπο: ο ιδιοκτήτης, μέλος πληρώματος ή φορέας εκμετάλλευσης του εμπλεκομένου σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν αεροσκάφους· κάθε πρόσωπο που εμπλέκεται στη συντήρηση, τον σχεδιασμό, την κατασκευή του εν λόγω αεροσκάφους ή στην κατάρτιση του προσωπικού του· κάθε πρόσωπο που εμπλέκεται στην παροχή υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, πληροφοριών πτήσης ή αερολιμενικής εξυπηρέτησης, που έχει παράσχει υπηρεσίες για το αεροσκάφος· το προσωπικό της αρχής πολιτικής αεροπορίας· ή το προσωπικό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (European Union Aviation Safety Agency, «EASA»).
16. Πτητική λειτουργία αεροσκάφους: η εκτελούμενη από αυτό πτήση, καθώς και το σύνολο των εκτελούμενων πριν ή μετά την έναρξη της πτήσης ή και μετά την περάτωση αυτής αναγκαίων ενεργειών επί ή υπό το αεροσκάφος, οι οποίες έχουν άμεση σχέση με την πραγματοποίηση της πτήσης.
17. Συμβάν: γεγονός, εκτός ατυχήματος, που συνδέεται με τη λειτουργία αεροσκάφους, το οποίο θέτει σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας του.
18. Σοβαρό συμβάν: συμβάν που συνδέεται με τη λειτουργία αεροσκάφους και συντελείται υπό συνθήκες από τις οποίες διαφαίνεται ότι υπήρξε μεγάλη πιθανότητα να σημειωθεί ατύχημα, επέρχεται δε, στην περίπτωση στελεχωμένου αεροσκάφους, κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που ένα πρόσωπο επιβιβάζεται σε αεροσκάφος που πρόκειται να αναχωρήσει και της στιγμής που όλοι οι επιβαίνοντες έχουν αποβιβασθεί ή, στην περίπτωση μη στελεχωμένου αεροσκάφους, συμβαίνει στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που το αεροσκάφος είναι έτοιμο να κινηθεί για να αναχωρήσει μέχρι τη στιγμή που φθάνει στο τέλος της διαδικασίας της πτήσης και το πρωτογενές σύστημα προώθησης απενεργοποιείται. Κατάλογος παραδειγμάτων σοβαρών συμβάντων παρατίθεται στο άρθρο 16.
19. Σύσταση ασφάλειας: κάθε πρόταση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., βασιζόμενη σε πληροφορίες που προέκυψαν από διερεύνηση ασφάλειας ή άλλες πηγές, όπως μελέτες ασφάλειας, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν με σκοπό την πρόληψη ατυχήματος και συμβάντος.
20. Διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές: τα διεθνή πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές για τη διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος και συμβάντος, τα οποία θεσπίσθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 37 της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας της 7ης Δεκεμβρίου 1944 («Σύμβαση του Σικάγο»), που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 211/1947 (Α' 35).
21. Σύμβουλος: πρόσωπο διορισμένο από κράτος, με βάση τα προσόντα του, με σκοπό να επικουρήσει τον διαπιστευμένο αντιπρόσωπο σε διερεύνηση ασφάλειας.
22. Συγγενείς: το στενό οικογενειακό περιβάλλον και τα άτομα του αμέσου περιβάλλοντος του θύματος ατυχήματος, όπως ορίζονται με βάση το εθνικό δίκαιο του κράτους της υπηκοότητας του θύματος.
23. Προκαταρκτική αναφορά: ανακοίνωση που χρησιμοποιείται για την άμεση διαβίβαση των στοιχείων που συγκεντρώνονται κατά τα πρώτα στάδια της διερεύνησης.
24. Ομάδα διερεύνησης: πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένου του επικεφαλής της διερεύνησης, στα οποία έχει ανατεθεί, με βάση τα προσόντα τους, αρμοδίως η ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο της διερεύνησης ασφάλειας.

Άρθρο 16 **Σοβαρά συμβάντα**

Σοβαρά συμβάντα αποτελούν ιδίως:

1. Παραλίγο σύγκρουση κατά την οποία απαιτήθηκε ελιγμός αποφυγής για να αποφευχθεί σύγκρουση ή επικίνδυνη κατάσταση.
2. Πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου, η οποία μόλις αποσοβήθηκε.
3. Διακοπή απογείωσης λόγω κλειστού ή κατελιμμένου διαδρόμου ή απογείωση από κλειστό ή κατελιμμένο διάδρομο με οριακή απόσταση από εμπόδια.
4. Προσγείωση ή απόπειρα προσγείωσης σε κλειστό ή κατελιμμένο διάδρομο.
5. Σημαντική απόκλιση από τις προβλεπόμενες επιδόσεις κατά την απογείωση ή το αρχικό στάδιο ανόδου.
6. Κάθε περίπτωση πυρκαγιάς ή εμφάνισης καπνών στον χώρο των επιβατών, στα διαμερίσματα φορτίου ή πυρκαγιάς στον κινητήρα, ακόμη και αν η πυρκαγιά κατασβέσθηκε με πυροσβεστικό υλικό.
7. Κάθε γεγονός για το οποίο απαιτήθηκε η χρησιμοποίηση εφεδρικού οξυγόνου από το πλήρωμα διακυβέρνησης.
8. Αστοχία δομικού στοιχείου του αεροσκάφους ή απόσπαση τμημάτων του κινητήρα, χωρίς όμως η περίπτωση να κατατάσσεται στα ατυχήματα.
9. Πολλαπλές βλάβες ενός ή περισσότερων συστημάτων του αεροσκάφους με σοβαρές επιπτώσεις στον χειρισμό του.
10. Κάθε περίπτωση αδυναμίας μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης να ασκήσει τα καθήκοντά του κατά την πτήση.
11. Οποιαδήποτε σχετική με τα καύσιμα βλάβη, η οποία θα απαιτούσε ο χειριστής να δηλώσει ότι ανέκυψε κατάσταση ανάγκης.
12. Συμβάντα κατά την απογείωση και την προσγείωση, συμβάντα όπως η προσγείωση πριν από την αρχή του διαδρόμου, υπέρβαση του τέρματος του διαδρόμου ή πλευρική εκτροπή.
13. Βλάβες συστημάτων, μετεωρολογικά φαινόμενα, πτήση εκτός των εγκεκριμένων περιθωρίων πτήσης ή άλλα περιστατικά που θα μπορούσαν να καταστήσουν δύσκολη τη διακυβέρνηση του αεροσκάφους.
14. Βλάβη περισσότερων του ενός συστημάτων σε πολλαπλό σύστημα, που είναι υποχρεωτικό για την καθοδήγηση των πτήσεων και την αεροναυτιλία.

Άρθρο 17 **Διερεύνηση ασφάλειας**

1. Κάθε διερεύνηση ασφάλειας ολοκληρώνεται με πόρισμα ανάλογα με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος. Στόχος της διερεύνησης ατυχημάτων είναι η διακρίβωση των αιτίων που προκάλεσαν το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν, με στόχο την πρόληψη ατυχημάτων ή συμβάντων στο μέλλον.

Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διεξάγει διερεύνηση ασφάλειας:

- α) Σε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν με αεροσκάφος, στο οποίο εφαρμόζεται ο Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Ιουλίου 2018 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (L 212).

β) Σε αεροσκάφος με ελληνικό νηολόγιο, στο οποίο εφαρμόζεται ο Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139, το οποίο έχει εμπλακεί σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν, η θέση του οποίου δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί με βεβαιότητα ότι βρίσκεται στην επικράτεια οποιουδήποτε κράτους.

2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να αιτηθεί από τους φορείς διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, πέραν όσων διαλαμβάνονται στην παρ. 1, στοιχεία τελικής αναφοράς διερεύνησης συμβάντος, σοβαρού συμβάντος ή ατυχήματος, τα οποία μπορούν να κοινοποιηθούν όταν υπάρχει εμπλοκή αεροσκάφους της στρατιωτικής υπηρεσίας. Για τη διάθεση των στοιχείων και σε περίπτωση που δύνανται να τηρηθούν οι απαιτήσεις ασφαλείας απορρήτου του Εθνικού Κανονισμού Ασφαλείας, λαμβάνεται απόφαση από τον αρμόδιο φορέα τήρησης και διαχείρισής τους.

3. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., κατόπιν σχετικής πρόσκλησης του κατά περίπτωση αρμόδιου φορέα, μπορεί, πέραν όσων διαλαμβάνονται στις παρ. 1 και 2, να συμμετάσχει στη διερεύνηση σε συμβάντα και σε ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα, στα οποία εμπλέκονται άλλοι τύποι αεροσκαφών.

4. Κατά παρέκκλιση από την παρ. 1, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να αποφασίσει, λαμβάνοντας υπόψη τα αναμενόμενα διδάγματα για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας, να μην κινήσει διερεύνηση ασφάλειας σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος με μη στελεχωμένα αεροσκάφη για τα οποία δεν απαιτείται πιστοποιητικό ή δήλωση δυνάμει των παρ. 1 και 5 του άρθρου 56 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ή με στελεχωμένα αεροσκάφη με μέγιστη μάζα απογείωσης μικρότερη ή ίση των δύο χιλιάδων διακοσίων πενήντα (2.250) χιλιογραμμάτων, και εφόσον δεν έχει προκληθεί θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός.

5. Η έκταση της διερεύνησης ασφάλειας των παρ. 1 και 2 και η διαδικασία που ακολουθείται κατά τη διεξαγωγή της καθορίζονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., λαμβανομένων υπόψη των συνεπειών του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος και των πορισμάτων για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας που αναμένεται από την εν λόγω διερεύνηση.

6. Οι διερευνήσεις ασφάλειας κατά τις παρ. 1 και 2 δεν αποσκοπούν στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Οι εν λόγω διερευνήσεις είναι ανεξάρτητες και τελούν υπό την επιφύλαξη δικαστικής ή διοικητικής διαδικασίας για την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 18 **Διαδικασία διερεύνησης**

1. Η διερεύνηση αποβλέπει στην απόκτηση και αποτύπωση των διαθέσιμων σχετικών πληροφοριών, την ανάλυση των υπαρχόντων αποδεικτικών στοιχείων, καθώς και τη διαπίστωση των πιθανών αιτιών ενός ατυχήματος ή συμβάντος. Η διαδικασία και οι τεχνικές διερεύνησης είναι σύμφωνες με το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγο, τα εγχειρίδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (Δ.Ο.Π.Α.) και τον Κανονισμό 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.

2. Ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ορίζει για κάθε ατύχημα ή συμβάν την ομάδα διερεύνησης και τον επικεφαλής διερεύνησης, ο οποίος διευθύνει τη συγκεκριμένη έρευνα. Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που συνδέεται με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους ύδατος εντός των ορίων τοπικής αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.), στην ομάδα διερεύνησης μπορεί να μετέχει και διερευνητής της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ) που έχει συσταθεί με

τον ν. 4033/2011 (Α' 264). Ο διερευνητής ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν σχετικού αιτήματος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και γνώμης της ΕΛΥΔΝΑ. Η συμμετοχή του διερευνητή της ΕΛΥΔΝΑ αφορά στην παροχή τεχνικής συνδρομής σε θέματα ασφάλειας πλοίων, ναυσιπλοΐας και θαλασσίων μεταφορών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, υπό την επιφύλαξη του καθεστώτος των διερευνήσεων ασφαλείας ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων και του διερευνητικού έργου, σύμφωνα με τον ν. 4033/2011.

3. Η ομάδα διερεύνησης καθορίζει την έκταση της διερεύνησης ανάλογα με το μέγεθος και το είδος του ατυχήματος ή του συμβάντος, λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα που ενδέχεται να προκύψουν για τη βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων.

4. Η διερεύνηση που διεξάγεται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έχει προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων ειδικών και τεχνικών ερευνών που προσανατολίζονται σε στόχους διαφορετικούς από αυτούς που αναφέρονται στο άρθρο 17. Με την επιφύλαξη της παρ. 1 του άρθρου 37, οι αρμοδιότητες και το έργο των διωκτικών, δικαστικών και λοιπών κρατικών αρχών δεν επηρεάζονται, εφόσον δεν παρεμποδίζεται το έργο της ομάδας διερεύνησης.

Άρθρο 19

Καθεστώς των διερευνητών ασφαλείας

1. Η ομάδα διερεύνησης, μόλις ορισθεί από τον Πρόεδρο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και ανεξάρτητα κάθε δικαστικής έρευνας, έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την εκπλήρωση των απαιτήσεων της διερεύνησης ασφαλείας.

2. Κατά παρέκκλιση των υποχρεώσεων εμπιστευτικότητας βάσει του ενωσιακού ή του εθνικού δικαίου, η ομάδα διερεύνησης:

α) έχει άμεση, απεριόριστη και απρόσκοπτη πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο αεροσκάφος, το περιεχόμενό του ή τα συντρίμματά του, και δύναται να εισέρχεται σε ιδιωτικούς χώρους, όπως οικόπεδα και κατοικίες, που υπέστησαν ζημιές προκειμένου να διενεργεί αυτοψία,

β) εξασφαλίζει άμεση καταγραφή των τεκμηρίων και ελεγχόμενη λήψη θραυσμάτων ή συστατικών μερών με σκοπό την εξέταση ή την ανάλυση,

γ) έχει άμεση πρόσβαση στις συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης, στο περιεχόμενό τους και σε άλλα σχετικά καταγραφικά συστήματα, και έχει τον έλεγχό τους,

δ) ζητεί την ιατρική εξέταση των προσώπων που εμπλέκονταν στη λειτουργία του αεροσκάφους ή τη διεξαγωγή δοκιμών επί δειγμάτων από τα πρόσωπα αυτά και έχει άμεση πρόσβαση στα αποτελέσματα των εν λόγω εξετάσεων ή δοκιμών,

ε) καλεί και εξετάζει μάρτυρες και ζητεί να παρέχουν ή να προσκομίζουν πληροφορίες ή αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τη διερεύνηση ασφαλείας,

στ) έχει άμεση πρόσβαση στα αποτελέσματα εξέτασης ή έρευνας των προσώπων που εμπλέκονται στην πτήση του αεροσκάφους και η οποία πραγματοποιήθηκε από άλλες αρχές,

ζ) έχει πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία ή αρχεία που διαθέτουν ο ιδιοκτήτης, ο κάτοχος του πιστοποιητικού του τύπου σχεδιασμού, ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση, ο οργανισμός κατάρτισης, ο φορέας εκμετάλλευσης ή ο κατασκευαστής του αεροσκάφους, οι υπεύθυνες αρχές πολιτικής αεροπορίας, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή οι αερολιμενικές αρχές.

Οι αρμόδιες αστυνομικές, λιμενικές και άλλες αρχές υποχρεούνται να συνδράμουν την ομάδα διερεύνησης κατά την άσκηση των ως άνω αρμοδιοτήτων της.

3. Ο επικεφαλής της ομάδας διερεύνησης έχει, κατά τη διάρκεια της διερεύνησης, τις εξουσίες ανακριτικών υπαλλήλων, που προβλέπονται στον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας (ν. 4620/2019, Α' 96).

4. Ο επικεφαλής της διερεύνησης επεκτείνει στους τεχνικούς συμβούλους του, καθώς και στους διαπιστευμένους αντιπροσώπους και στους συμβούλους τους, τις εξουσίες της παρ. 2, στον βαθμό που απαιτείται, ώστε να μπορούν να συμμετέχουν αποτελεσματικά στη διερεύνηση ασφάλειας. Οι εξουσίες αυτές ισχύουν με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των πραγματογνωμόνων και εμπειρογνομόνων που ορίζει η επιφορτισμένη με δικαστική έρευνα αρχή.

5. Κάθε πρόσωπο που συμμετέχει σε διερεύνηση ασφάλειας εκτελεί τα καθήκοντά του με ανεξαρτησία και δεν ζητεί ούτε δέχεται οδηγίες από κανέναν πλην του επικεφαλής διερευνητή ή του διαπιστευμένου αντιπροσώπου.

6. Οι διερευνητές, βάσει προγράμματος που καταρτίζει η Μονάδα, υποχρεούνται καθ' όλο το έτος να βρίσκονται σε ετοιμότητα για άμεση μετακίνηση σε οποιοδήποτε σημείο της επικράτειας ή και εκτός αυτής, σε περίπτωση που σημειωθεί αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν σε αεροσκάφος, η διερεύνηση του οποίου ανήκει στην αρμοδιότητα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

7. Οι πάσης φύσεως αμοιβές των διερευνητών δεν μπορούν να είναι κατώτερες των πάσης φύσεως αμοιβών των επιθεωρητών της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, με τα ίδια χρόνια υπηρεσίας.

Άρθρο 20

Συντονισμός των διερευνήσεων

1. Οσάκις κινείται επίσης δικαστική έρευνα, ενημερώνονται σχετικά ο επικεφαλής διερεύνησης και τα μέλη της ομάδας διερεύνησης. Σε αυτή την περίπτωση, ο επικεφαλής διερεύνησης και τα μέλη της ομάδας διερεύνησης εξασφαλίζουν την ιχνηλασιμότητα και τη φύλαξη των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης και κάθε υλικού αποδεικτικού στοιχείου. Η δικαστική αρχή μπορεί να ορίσει υπεύθυνο ένα από τα στελέχη της, προκειμένου να συνοδεύσει τις συσκευές καταγραφής δεδομένων πτήσης ή τα υλικά αποδεικτικά στοιχεία μέχρι τον τόπο ανάγνωσης ή επεξεργασίας τους. Εφόσον η εξέταση ή η ανάλυση τέτοιων υλικών αποδεικτικών στοιχείων μπορεί να τα μεταβάλει, να τα αλλοιώσει ή να τα καταστρέψει, απαιτείται προηγουμένως η συμφωνία των δικαστικών αρχών. Αν η δικαστική αρχή έχει δικαίωμα παρακράτησης αποδεικτικών στοιχείων, η ομάδα διερεύνησης έχει άμεση και απεριόριστη πρόσβαση στα στοιχεία αυτά.

2. Εφόσον, κατά τη διάρκεια διερεύνησης ασφάλειας, γίνει γνωστό ή δημιουργηθεί υποψία ότι το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν σχετίζεται με παράνομη ενέργεια, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ενημερώνει την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και τις αρμόδιες δικαστικές και εισαγγελικές αρχές για τη διενέργεια των σχετικών ερευνών. Με την επιφύλαξη του άρθρου 22, οι σχετικές πληροφορίες που συλλέγονται κατά τη διερεύνηση ασφάλειας γνωστοποιούνται αμέσως στις εν λόγω αρχές και τα σχετικά στοιχεία διαβιβάζονται επίσης στις αρχές αυτές, κατόπιν αιτήματος. Η διαβίβαση των εν λόγω πληροφοριών και στοιχείων πραγματοποιείται με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. να συνεχίσει τη διερεύνηση ασφάλειας, σε συντονισμό με τις αρχές στις οποίες έχει μεταβιβασθεί ο έλεγχος του τόπου του ατυχήματος.

3. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αφενός, και άλλες αρχές που ενδέχεται να εμπλέκονται στις δραστηριότητες που αφορούν στη διερεύνηση ασφάλειας, όπως οι δικαστικές αρχές, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και οι αρχές έρευνας και διάσωσης, αφετέρου, συνεργάζονται μεταξύ τους στη βάση ρυθμίσεων που αναφέρονται σε μνημόνια συνεργασίας. Οι ρυθμίσεις του πρώτου εδαφίου καλύπτουν ιδίως:

- α) την πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος,
- β) τη διατήρηση των αποδεικτικών στοιχείων και την πρόσβαση σε αυτά,
- γ) την πραγματοποίηση της αρχικής και των επόμενων συνεχών ενημερώσεων σχετικά με το στάδιο κάθε διαδικασίας,
- δ) την ανταλλαγή πληροφοριών,
- ε) την κατάλληλη χρήση των πληροφοριών ασφάλειας,
- στ) τη διευθέτηση διαφορών.

Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ανακοινώνει τις ρυθμίσεις του παρόντος στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία τις διαβιβάζει στον πρόεδρο του Ευρωπαϊκού Δικτύου Αρχών Διερεύνησης Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας (ENCASIA), στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο προς ενημέρωση.

Άρθρο 21

Τόπος του ατυχήματος - Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων

1. Για κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν που σημειώνεται εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (Flight Information Region - F.I.R.) Αθηνών, οι κατά τόπο αρμόδιες αστυνομικές ή λιμενικές αρχές αποκλείουν τον τόπο του ατυχήματος, το συντομότερο δυνατόν από την πρόσβαση τρίτων. Για την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο του ατυχήματος αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης. Η ομάδα διερεύνησης είναι υπεύθυνη να εξασφαλίζει την ασφαλή επεξεργασία κάθε αποδεικτικού στοιχείου και να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, προκειμένου να προστατεύσει τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία και να εγγυηθεί την ασφαλή φύλαξη του αεροσκάφους, του περιεχομένου του και των συντριμμάτων του για τον χρόνο που είναι απαραίτητος για τους σκοπούς της διερεύνησης ασφάλειας. Η προστασία των αποδεικτικών στοιχείων περιλαμβάνει τη διατήρηση, με φωτογραφικά ή άλλα μέσα, κάθε αποδεικτικού στοιχείου που είναι δυνατόν να αφαιρεθεί, να διαγραφεί, να απωλεσθεί ή να καταστραφεί. Η ασφαλής φύλαξη περιλαμβάνει την προστασία από κάθε περαιτέρω ζημία, πρόσβαση προσώπων άνευ σχετικής έγκρισης, κλοπή και φθορά.

2. Μέχρι την άφιξη των διερευνητών ασφάλειας, δεν μεταβάλλεται από κανέναν η κατάσταση του τόπου του ατυχήματος, δεν λαμβάνονται δείγματα από αυτόν, δεν επιχειρείται μετακίνηση ούτε πραγματοποιείται δειγματοληψία από το αεροσκάφος, το περιεχόμενο ή τα συντρίμματά του, δεν μετακινείται ούτε απομακρύνεται το αεροσκάφος, εκτός εάν η εν λόγω ενέργεια απαιτείται για λόγους ασφάλειας ή για να παρασχεθεί συνδρομή σε τραυματίες με ταυτόχρονη, αν είναι δυνατόν, γραπτή και φωτογραφική καταγραφή της θέσης τους στον τόπο του ατυχήματος ή σε σχέση με τον τόπο του ατυχήματος ή με τη ρητή άδεια των αρχών που έχουν τον έλεγχο του τόπου και εφόσον είναι δυνατόν, σε συνεννόηση με τον επικεφαλής της διερεύνησης.

3. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διαφυλάξει έγγραφα, υλικό και καταγραφές που σχετίζονται με το γεγονός, ιδίως για να αποφευχθεί η διαγραφή καταγεγραμμένων συνομιλιών και σημάτων συναγερμών μετά την πτήση.

4. Για την αποδέσμευση του τόπου του ατυχήματος, του αεροσκάφους και των συντριμμάτων αυτού αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης.

Άρθρο 22

Προστασία ευαίσθητων πληροφοριών ασφάλειας

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

α) όλες οι καταθέσεις προσώπων που ελήφθησαν από την ομάδα διερεύνησης κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ασφάλειας,

β) στοιχεία που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο της διερεύνησης ασφάλειας,

γ) πληροφορίες που συνέλεξε η ομάδα διερεύνησης και οι οποίες είναι ευαίσθητες και προσωπικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν στην υγεία προσώπων,

δ) υλικό που προέκυψε στη συνέχεια κατά τη διάρκεια της διερεύνησης, όπως σημειώσεις, προσχέδια, γραπτές γνώμες των διερευνητών, γνώμες που εκφράσθηκαν κατά την ανάλυση πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών των συσκευών καταγραφής στοιχείων πτήσης,

ε) πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία που παρασχέθηκαν από διερευνητές άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτων χωρών σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, κατόπιν αιτήματος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.,

στ) σχέδια προκαταρκτικών ή τελικών εκθέσεων ή προσωρινές καταθέσεις,

ζ) εγγραφές ήχου και εικόνas 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 στη διερεύνηση ασφάλειας, ιδίως δε οι πληροφορίες της ιδιωτικής ζωής, με την επιφύλαξη της παρ. 3.

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

α) κάθε επικοινωνία μεταξύ προσώπων που εμπλέκονται 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 ασφάλειας από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. στον παραλήπτη,

δ) αναφορές περιστατικών βάσει 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 (L 122).

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

3. Κατά παρέκκλιση των παρ. 1 και 2, η δικαστική αρχή ή η αρχή που είναι αρμόδια να αποφασίζει για τη δημοσιοποίηση των ηχογραφήσεων ή αποτυπώσεων μπορεί να αποφασίσει ότι τα οφέλη από τη δημοσιοποίηση των αρχείων στα οποία αναφέρονται οι παρ. 1 και 2 για κάθε άλλο σκοπό που επιτρέπεται από τον νόμο, αντισταθμίζουν τον ενδεχόμενο αρνητικό εσωτερικό και διεθνή αντίκτυπο μιας τέτοιας ενέργειας στη συγκεκριμένη ή άλλη μελλοντική διερεύνηση ασφάλειας.

Μπορεί να αποφασιστεί ο περιορισμός των περιπτώσεων κατά τις οποίες μπορεί να λαμβάνεται απόφαση δημοσιοποίησης, με την επιφύλαξη πάντως της τήρησης του ενωσιακού δικαίου.

Η κοινοποίηση σε άλλο κράτος μέλος των στοιχείων στα οποία αναφέρονται οι παρ. 1 και 2 για σκοπούς που δεν αφορούν στη διερεύνηση ασφάλειας και, επιπλέον όσον αφορά στην παρ. 2, για σκοπούς που δεν αφορούν στη βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων μπορεί να επιτραπεί εφόσον προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο. 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 κατά την παρ. 3.

Άρθρο 23

Πρόσωπα που συμμετέχουν στη διαδικασία διερεύνησης

1. Στη διαδικασία διερεύνησης μπορούν να συμμετέχουν με έναν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο το κράτος νηολόγησης, το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης, το κράτος σχεδιασμού και το κράτος κατασκευής του αεροσκάφους. Οι διαπιστευμένοι εκπρόσωποι μπορούν να επικουρούνται από συμβούλους.

Επίσης ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να καλέσει να συμμετέχουν στη διαδικασία διερεύνησης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούται η απαίτηση περί μη σύγκρουσης συμφερόντων, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας των ενδιαφερομένων κρατών, στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, διορίζοντας αντιπρόσωπο για να συμμετέχει:

α) ως σύμβουλος του επικεφαλής της διερεύνησης, υπό τον έλεγχο του επικεφαλής της διερεύνησης·

β) ως σύμβουλος διορισμένος για να συνδράμει τον ή τους διαπιστευμένους αντιπροσώπους των κρατών, τα οποία έχουν κληθεί να ορίσουν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές για τη διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος και συμβάντος, υπό την εποπτεία του διαπιστευμένου αντιπροσώπου.

2. Οι συμμετέχοντες στους οποίους αναφέρεται η παρ. 1 δικαιούνται συγκεκριμένα:

α) να επισκέπτονται τον τόπο του ατυχήματος και να εξετάζουν τα συντρίμματα·

β) να υποδεικνύουν πεδία εξέτασης των μαρτύρων και να λαμβάνουν τις μαρτυρίες τους·

γ) να λαμβάνουν αντίγραφα όλων των σχετικών εγγράφων και τα κατάλληλα πραγματολογικά στοιχεία·

δ) να συμμετέχουν στην αποδελτίωση των μέσων καταγραφής, εξαιρουμένων των αποτυπωτών ομιλίας ή εικόνων θαλάμου διακυβέρνησης·

ε) να συμμετέχουν σε δραστηριότητες διερεύνησης εκτός του τόπου του ατυχήματος, όπως η εξέταση δομικών μερών, δοκιμές και προσομοιώσεις, τεχνικές ενημερώσεις και συνεδριάσεις για την πρόοδο έρευνας, εκτός εάν πρόκειται για τον καθορισμό των αιτιών ή τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας.

3. Η παρουσία των διαπιστευμένων αντιπροσώπων και των συμβούλων τους δεν αποτελεί προϋπόθεση για την έναρξη και τη διεξαγωγή της διερεύνησης.

4. Οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους υποχρεούνται να γνωστοποιούν στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. γεγονότα και αποδεικτικά στοιχεία που περιήλθαν σε γνώση τους και είναι σημαντικά για το ατύχημα και τη διερεύνησή του.
5. Οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους δεν έχουν το δικαίωμα να κοινοποιούν στοιχεία της έρευνας ή να λαμβάνουν δημόσια θέση για την πορεία αυτής ή τα επί μέρους αποτελέσματά της χωρίς τη ρητή συγκατάθεση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
6. Οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους που παραβιάζουν τις διατάξεις του παρόντος αποκλείονται από την έρευνα.
7. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας υποστηρίζουν τη διερεύνηση στην οποία συμμετέχουν, παρέχοντας τις αιτούμενες πληροφορίες, συμβούλους και εξοπλισμό στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

Άρθρο 24 **Αίτηση εξαίρεσης**

1. Αν υπάρχουν γεγονότα που μπορούν να δικαιολογήσουν δυσπιστία για την αντικειμενικότητα και αμεροληψία προσώπων που συμμετέχουν στη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος, όποιος έχει έννομο συμφέρον μπορεί να υποβάλλει στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αίτηση εξαίρεσης. Η αίτηση υποβάλλεται εγγράφως και πρέπει να περιέχει τους λόγους της εξαίρεσης και να αναφέρει με σαφήνεια τα πραγματικά περιστατικά στα οποία στηρίζονται οι λόγοι αυτοί, καθώς και τα μέσα απόδειξής τους. Επί της αίτησης αποφασίζει σε πρώτο και τελευταίο βαθμό το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. σε ολομέλεια. Δεύτερη αίτηση από τον ίδιο αιτούντα κατά του αυτού προσώπου για τους ίδιους λόγους δεν επιτρέπεται.
2. Έως ότου αποφανθεί το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. επί της αίτησης εξαίρεσης, το πρόσωπο κατά του οποίου αυτή στρέφεται δεν μετέχει των εργασιών διερεύνησης. Αν η αίτηση γίνει δεκτή, αποκλείεται η συμμετοχή του προσώπου που εξαιρέθηκε στη συγκεκριμένη έρευνα. Διαδικαστικές πράξεις που έχουν ήδη ενεργηθεί παραμένουν έγκυρες.

Άρθρο 25 **Πόρισμα διερεύνησης**

1. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας της διερεύνησης, ο επικεφαλής της διερεύνησης διαβιβάζει στον προϊστάμενο της Μονάδας το σχέδιο πορίσματος διερεύνησης. Στο σχέδιο πορίσματος αναφέρεται ρητά ότι στόχος της διερεύνησης ασφάλειας είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον χωρίς την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Το σχέδιο πορίσματος περιλαμβάνει, ενδεχομένως, συστάσεις ασφάλειας.
2. Το σχέδιο πορίσματος συντάσσεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010, όπως ισχύουν κάθε φορά. Το σχέδιο πορίσματος περιέχει πληροφορίες για τις λεπτομέρειες του ατυχήματος ή του συμβάντος, τα εμπλεκόμενα αεροσκάφη, τις εξωτερικές συνθήκες, τα συμπεράσματα των ερευνητικών πράξεων και γνωμοδοτήσεων, την αξιολόγηση όλων των στοιχείων και τον προσδιορισμό των πιθανών αιτίων του ατυχήματος ή του συμβάντος.
3. Ο προϊστάμενος της Μονάδας υποβάλλει το σχέδιο πορίσματος με τον φάκελο του ατυχήματος στον Πρόεδρο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., αφού επιβεβαιώσει ότι ακολουθήθηκαν τα προβλεπόμενα από τον νόμο κατά την διερεύνηση και

λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν και αξιολογήθηκαν από την ομάδα διερεύνησης, προβαίνει στην επικύρωση του σχεδίου πορίσματος. Εάν κατά την κρίση του συμβούλιου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. πρέπει να γίνουν αλλαγές σε σημεία του σχεδίου πορίσματος, αυτές οι αλλαγές πρέπει να στοιχειοθετούνται και γίνονται σε συμφωνία με την ομάδα διερεύνησης. Εάν η διερεύνηση τεκμηριωμένα κρίνεται ελλιπής σε κάποιο πεδίο, το συμβούλιο ζητεί τη διενέργεια συμπληρωματικής διερεύνησης στο συγκεκριμένο πεδίο από τους ήδη διενεργήσαντες τη διερεύνηση.

4. Η έκθεση διαφυλάσσει την ανωνυμία κάθε προσώπου που εμπλέκεται στο ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

5. Πριν από τη δημοσίευση του τελικού πορίσματος, ο επικεφαλής της διερεύνησης ζητεί την υποβολή σχολίων από τις αρμόδιες αρχές, καθώς και από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (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 στο περιεχόμενο της διαβούλευσης. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., οσάκις ζητεί την υποβολή σχολίων, ακολουθεί τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές.

6. Απόψεις και παρατηρήσεις που γίνονται αποδεκτές από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αναφέρονται στο τελικό πόρισμα. Αποκλίνουσες απόψεις που δεν έγιναν αποδεκτές, στην τελική διαμόρφωση του εν λόγω πορίσματος, προσαρτώνται σε αυτό ως παράρτημα. Αν εντός εξήντα (60) ημερών από την αποστολή του σχεδίου του πορίσματος δεν υποβληθούν εγγράφως απόψεις ή παρατηρήσεις, ολοκληρώνεται το τελικό πόρισμα.

7. Αν η διερεύνηση διεξαχθεί με συνοπτικές διαδικασίες, σύμφωνα με το άρθρο 31, δεν αποστέλλεται σχέδιο πορίσματος για ανταλλαγή απόψεων.

8. Οι πληροφορίες που εμπίπτουν στο άρθρο 22 περιλαμβάνονται στο πόρισμα 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.

9. Εφόσον από τη διερεύνηση ασφάλειας προκύπτουν εκθέσεις πριν από την ολοκλήρωση της διερεύνησης, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να ζητεί πριν από τη δημοσίευσή τους την υποβολή σχολίων από τις ενδιαφερόμενες αρχές, καθώς και από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), και, μέσω αυτών, από τον κάτοχο του πιστοποιητικού του βιομηχανικού σχεδίου, από τον κατασκευαστή και από τον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης. Σε κάθε περίπτωση, τηρούνται οι εφαρμοστέοι κανόνες του επαγγελματικού απορρήτου όσον αφορά στο περιεχόμενο της διαβούλευσης.

Άρθρο 26 **Κοινοποίηση πορίσματος**

1. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διαβιβάζει αντίγραφο του τελικού πορίσματος, το συντομότερο δυνατόν:

- α. στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών,
- β. στους αποδέκτες που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 23,
- γ. στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), όταν πρόκειται για αεροσκάφη με μέγιστο βάρος άνω των 5.700 κιλών,
- δ. στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), εκτός εάν το τελικό πόρισμα δημοσιοποιηθεί με ηλεκτρονικά μέσα, οπότε ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. απλώς τις κοινοποιεί αναλόγως,

ε. στον αρμόδιο Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών, αν λόγω του ατυχήματος έχει προκύψει θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη μέλους του πληρώματος, επιβάτη ή τρίτου στο έδαφος,
 ζ. στις αρμόδιες εισαγγελικές αρχές, αν υπάρχουν ενδείξεις ότι τελέσθηκε ποινικό αδίκημα ή σε εκτέλεση εισαγγελικής παραγγελίας.

2. Αν το πόρισμα αναθεωρηθεί κατά τη διαδικασία του άρθρου 35, αντίγραφο του αναθεωρημένου πορίσματος διαβιβάζεται στις αρχές που αναφέρονται στην παρ. 1 του παρόντος, με τη φροντίδα του προϊσταμένου της Μονάδας.

3. Το πόρισμα αναρτάται στην ιστοσελίδα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Περίληψή του καταχωρίζεται στον Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, όπως αυτό ορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 32.

Άρθρο 27

Χρονικοί περιορισμοί διερεύνησης

1. Κάθε διερεύνηση ασφάλειας ολοκληρώνεται με πόρισμα ή έκθεση υπό μορφή ανάλογη με τον τύπο και την σοβαρότητα του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος.

2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δίδει στη δημοσιότητα το τελικό πόρισμα το ταχύτερο δυνατόν.

3. Εάν το τελικό πόρισμα δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός δώδεκα (12) μηνών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. 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 ασφάλειας που προέκυψαν.

Άρθρο 28

Δήλωση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων

1. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο που γνωρίζει ότι σημειώθηκε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, απευθύνει αμελλητί κοινοποίηση στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή την πλησιέστερη αεροπορική, αερολιμενική, αστυνομική ή άλλη τοπική αρχή.

2. Κάθε μέσο επικοινωνίας, δημόσιο ή ιδιωτικό, διατίθεται κατά προτεραιότητα για την άμεση μετάδοση στις αρμόδιες αρχές της παρ. 1, των πληροφοριών για το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν που έγινε. Μέσω της ιστοσελίδας του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. παρέχεται η δυνατότητα της υποβολής δήλωσης ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος.

3. Ανεξάρτητα από την περίπτωση της παρ. 1, οι αρμόδιες αρχές για τον έλεγχο, την εποπτεία και τη διευκόλυνση των πτήσεων είναι υποχρεωμένες να αναφέρουν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν που σημειώθηκε κατά τη λειτουργία ενός αεροσκάφους και του οποίου έλαβαν γνώση.

Άρθρο 29

Συνεργασία με άλλα κράτη

1. Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος στην αλλοδαπή, αεροσκάφους εγγεγραμμένου στο μητρώο ελληνικών αεροσκαφών ή αεροσκάφους του οποίου την εκμετάλλευση έχει επιχείρηση με έδρα την Ελλάδα, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δύναται να διορίσει διαπιστευμένο αντιπρόσωπο, ο οποίος συμμετέχει στη διερεύνηση με βάση το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου, περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, και τον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010. Εφόσον διορισθεί διαπιστευμένος αντιπρόσωπος, παρέχονται επίσης το ονοματεπώνυμο και τα στοιχεία επικοινωνίας του, καθώς και η προβλεπόμενη ημερομηνία

άφιξης, εάν ο διαπιστευμένος αντιπρόσωπος προτίθεται να ταξιδέψει στη χώρα που διαβίβασε την κοινοποίηση.

Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διαβιβάζει στις αρμόδιες αλλοδαπές αρχές τις πληροφορίες που διαθέτει σχετικά με το διερευνώμενο ατύχημα, με την παρατήρηση ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για τον σκοπό για τον οποίο τους διαβιβάστηκαν.

2. Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που έγινε εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή των αρμόδιων αρχών ή οργάνων άλλων κρατών, προκειμένου να θέσουν στη διάθεσή του απαραίτητο για τη διερεύνηση εξοπλισμό, καθώς και τεχνικούς συμβούλους. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να παρέχει ανάλογη συνδρομή στις αρμόδιες αρχές διερεύνησης άλλων κρατών, ύστερα από σχετικό αίτημά τους.

Άρθρο 30 **Υποχρέωση ενημέρωσης**

1. Για ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που λαμβάνουν χώρα εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν:

- α. το κράτος νηολόγησης,
- β. το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης,
- γ. το κράτος κατασκευής,
- δ. το κράτος σχεδιασμού του αεροσκάφους,
- ε. για αεροσκάφη μέγιστου βάρους άνω των 2.250 κιλών, τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ),
- στ. τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA),
- ζ. την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και
- η. κάθε άλλον που προβλέπεται από το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010.

2. Η ενημέρωση της παρ. 1 πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τα σχετικά Εγχειρίδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας μέσω του εντύπου «Notification to Authorities».

Άρθρο 31 **Συνοπτικές εκθέσεις έρευνας**

1. Για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα, τα συμπεράσματα διερεύνησης των οποίων δεν έχουν, κατά την κρίση του επικεφαλής της διερεύνησης, ιδιαίτερη σημασία για την ασφάλεια των πτήσεων, συντάσσονται συνοπτικές εκθέσεις έρευνας.

2. Η συνοπτική έκθεση της παρ. 1 περιέχει μόνο πληροφορίες για τα αεροσκάφη που εμπλέκονται στο ατύχημα ή το συμβάν και την εξέλιξη αυτού. Το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να αποφασίσει τη διενέργεια ευρύτερης διερεύνησης του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος, εάν από την υποβληθείσα συνοπτική έκθεση και από τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί, στοιχειοθετημένα συντρέχει προς τούτο λόγος.

Άρθρο 32**Συστάσεις ασφάλειας - Παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας και ηλεκτρονική βάση συστάσεων ασφάλειας**

1. Σε κάθε στάδιο της διερεύνησης ασφάλειας, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. με χρονολογημένη διαβιβαστική επιστολή, μετά από κατάλληλη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συστήνει στις ενδιαφερόμενες αρχές, συμπεριλαμβανομένων όσων εδρεύουν σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτες χώρες, κάθε προληπτικό μέτρο που κρίνει αναγκαίο να ληφθεί αμέσως για την ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλειας. Το περιεχόμενο μιας σύστασης ασφάλειας πρέπει να συνδέεται με τα αίτια του συγκεκριμένου ατυχήματος ή συμβάντος.
2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί επίσης να εκδίδει συστάσεις, βάσει μελετών ή αναλύσεων σειράς διερευνήσεων ή άλλων δραστηριοτήτων που ανατίθενται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και δύνανται να επεκτείνονται στη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια πτήσεων, ιδίως για σκοπούς πρόληψης ατυχημάτων, εφόσον οι δραστηριότητες αυτές δεν θίγουν την ανεξαρτησία του και δεν συνεπάγονται ευθύνη σε θέματα κανονιστικά, διοικητικά ή τυποποίησης.
3. Οι συστάσεις ασφάλειας δεν συνιστούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος, σοβαρού συμβάντος ή συμβάντος.
4. Ο παραλήπτης σύστασης ασφάλειας βεβαιώνει τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. για την παραλαβή της διαβιβαστικής επιστολής και στη συνέχεια τον ενημερώνει, εντός ενενήντα (90) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω επιστολής, σχετικά με τη δράση που αναλήφθηκε ή πρόκειται να αναληφθεί και, εφόσον χρειάζεται, για τον χρόνο που απαιτείται για την ολοκλήρωσή της, ενώ αν δεν έχει αναληφθεί δράση, για τους σχετικούς λόγους.
5. Εντός εξήντα (60) ημερών από την παραλαβή της απάντησης, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ενημερώνει τον αποστολέα, εάν κρίνει ικανοποιητική την απάντησή του και αναφέρει σχετική αιτιολόγηση, σε περίπτωση που διαφωνεί με την απόφαση να μην αναληφθεί δράση.
6. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εφαρμόζει διαδικασίες για την καταχώριση των απαντήσεων σε εκδοθείσες συστάσεις ασφάλειας.
7. Κάθε αποδέκτης σύστασης ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των υπευθύνων αρχών ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζει διαδικασίες παρακολούθησης της προόδου της δράσης που αναλήφθηκε κατ' εφαρμογή των συστάσεων ασφάλειας που παρέλαβε.
8. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. καταχωρίζει στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, που έχει δημιουργηθεί με βάση τον Κανονισμό (ΕΕ) 376/2014, σχετικά με τον καθορισμό κανόνων για την καταχώριση σε κεντρικό αποθετήριο πληροφοριών σχετικών με περιστατικά στην πολιτική αεροπορία, που ανταλλάσσονται βάσει του ανωτέρω Κανονισμού, όλες τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του παρόντος και τις αντίστοιχες απαντήσεις. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. καταχωρίζει επίσης στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο όλες τις συστάσεις ασφάλειας που παραλαμβάνει από τρίτες χώρες.
9. Οι συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

Άρθρο 33 **Αλλοδαπά πορίσματα διερεύνησης**

1. Στις περιπτώσεις της παρ. 1 του άρθρου 29 απαγορεύεται να δημοσιεύονται ή να καθίστανται προσιτά σε τρίτους σχέδια πορισμάτων ή εκθέσεων διερεύνησης, μέρη αυτών ή έγγραφα από την αλλοδαπή, τα οποία λαμβάνει ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. λόγω της συμμετοχής του σε συγκεκριμένη διερεύνηση, χωρίς τη συναίνεση της αλλοδαπής διερευνητικής αρχής, εκτός αν η αλλοδαπή αρχή έχει ήδη δημοσιεύσει ή καταστήσει γνωστά τα έγγραφα αυτά.
2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δεν υποχρεούται να δημοσιεύσει αλλοδαπά πορίσματα διερεύνησης. Αν όμως κρίνει αναγκαία τη δημοσίευση αλλοδαπού πορίσματος, εφαρμόζεται η παρ. 1.

Άρθρο 34 **Κοινοποίηση πληροφοριών**

1. Το υπεύθυνο προσωπικό του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., ή κάθε άλλο πρόσωπο που έχει κληθεί να συμμετάσχει ή να συμβάλει στη διερεύνηση ασφάλειας, δεσμεύεται από τους ισχύοντες κανόνες για το επαγγελματικό απόρρητο, συμπεριλαμβανομένης της ανωνυμίας των εμπλεκόμενων σε ατύχημα ή συμβάν, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία.
2. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 17 και 18, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κοινοποιεί τις πληροφορίες, τις οποίες κρίνει σχετικές με την πρόληψη ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος σε πρόσωπα υπεύθυνα για την κατασκευή ή τη συντήρηση αεροσκάφους ή του εξοπλισμού του και σε άτομα ή νομικές οντότητες υπεύθυνα για τη λειτουργία του αεροσκάφους ή την εκπαίδευση προσωπικού.
3. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 26 και 32, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και ο ή οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι που προβλέπονται στο άρθρο 23 κοινοποιούν στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και στις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας σχετικές πληροφορίες για τα γεγονότα, οι οποίες αποκτήθηκαν κατά τη διερεύνηση ασφάλειας, εκτός από τις πληροφορίες που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 22 ή που προκαλούν σύγκρουση συμφερόντων. Οι πληροφορίες που λαμβάνουν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας προστατεύονται σύμφωνα με το άρθρο 22, το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο.
4. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. 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 ασφάλειας, προκαταρκτικές εκθέσεις ή συμπεράσματα ή συστάσεις ασφάλειας, με την προϋπόθεση ότι δεν θίγονται οι στόχοι της διερεύνησης ασφάλειας και τηρείται η ισχύουσα νομοθεσία σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.
5. Πριν από τη δημοσιοποίηση των πληροφοριών της παρ. 4, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στα θύματα, στους συγγενείς τους ή στις ενώσεις τους, με τρόπο ο οποίος δεν διακυβεύει τους στόχους της διερεύνησης ασφάλειας.

Άρθρο 35 **Αναθεώρηση του πορίσματος**

1. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να αναθεωρεί το πόρισμα αυτεπαγγέλτως ή ύστερα από αίτηση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ή του κράτους που έχει συμμετάσχει στη διερεύνηση σύμφωνα με το άρθρο 23 ή οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον. Στην αίτηση περιέχονται οι

λόγοι για τους οποίους επιβάλλεται η αναθεώρηση και τα στοιχεία που τη βεβαιώνουν. Η αναθεώρηση επιτρέπεται εφόσον:

- α. το πόρισμα στηρίζεται σε ψευδή κατάθεση μάρτυρα, σε ψευδή έκθεση ή κατάθεση τεχνικού συμβούλου ή σε πλαστά έγγραφα, εφόσον το ψεύδος ή η πλαστότητα αναγνωρίστηκαν με αμετάκλητη δικαστική απόφαση,
- β. αποκαλύφθηκαν μετά την έκδοση του πορίσματος νέα κρίσιμα έγγραφα ή στοιχεία, των οποίων η ύπαρξη ήταν άγνωστη στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή η έγκαιρη υποβολή των οποίων εμποδίστηκε από ανώτερη βία,
- γ. μετά την έκδοση του πορίσματος για την εξαφάνιση αεροσκάφους εμφανιστεί πρόσωπο που επέβαινε σε αυτό κατά τον χρόνο του ατυχήματος.

2. Η προθεσμία υποβολής αίτησης αναθεώρησης είναι εξήντα (60) ημέρες και αρχίζει:

- α. στην περ. α' της παρ. 1, από την ημερομηνία δημοσίευσης της αμετάκλητης απόφασης, με την οποία αναγνωρίζεται η ψευδορκία ή η ψευδομαρτυρία ή η πλαστότητα,
- β. στην περ. β', από την ημέρα κατά την οποία εκείνος που ζητά την αναθεώρηση αποδεδειγμένα έλαβε γνώση ότι υπάρχουν νέα στοιχεία,
- γ. στην περ. γ', από την ημέρα κατά την οποία, εκείνος που ζητά την αναθεώρηση αποδεδειγμένα έλαβε γνώση ότι εμφανίστηκε το αγνοούμενο πρόσωπο.

Για την εφαρμογή των περ. β' και γ' της παρ. 1, ο αιτών φέρει το βάρος της απόδειξης του χρόνου που έλαβε γνώση της ύπαρξης νέων στοιχείων ή της εμφάνισης του αγνοούμενου προσώπου.

3. Μετά την πάροδο τριών (3) ετών από την τελευταία δημοσίευση του πορίσματος, η αίτηση αναθεώρησης είναι απαράδεκτη.

4. Αν απορριφθεί η αίτηση αναθεώρησης του πορίσματος, ο αιτών μπορεί να προσφύγει κατά της απορριπτικής απόφασης ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών.

Άρθρο 36

Πληροφορίες για πρόσωπα και επικίνδυνα εμπορεύματα επί του αεροσκάφους

1. Οι αεροπορικές εταιρείες εφαρμόζουν διαδικασίες που σε περίπτωση ατυχήματος θα επιτρέπουν την υποβολή:

- α. το συντομότερο δυνατό, και πάντως το αργότερο εντός δύο (2) ωρών από την κοινοποίηση του ατυχήματος στο αεροσκάφος, επικυρωμένης κατάστασης όλων των προσώπων που επέβαιναν στο αεροσκάφος βάσει των ακριβέστερων διαθέσιμων πληροφοριών και
- β. αμέσως μετά την κοινοποίηση του ατυχήματος που συνέβη στο αεροσκάφος, κατάστασης των επικινδύνων εμπορευμάτων επί του αεροσκάφους.

2. Οι καταστάσεις που προβλέπονται στην παρ. 1 διαβιβάζονται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., στην αρμόδια αρχή για τις επαφές με τους συγγενείς των επιβαινόντων και, εφόσον χρειάζεται, σε ιατρικές μονάδες, οι οποίες, ενδεχομένως, χρειάζονται πληροφορίες για την παροχή ιατρικής βοήθειας στα θύματα.

3. Το ονοματεπώνυμο επιβαίνοντος στο αεροσκάφος δεν δημοσιοποιείται πριν ενημερωθεί η οικογένεια του συγκεκριμένου προσώπου από τις αρμόδιες αρχές. Η κατάσταση της περ. α) της παρ. 1 παραμένει εμπιστευτική, σύμφωνα με το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο. Το ονοματεπώνυμο κάθε προσώπου που περιλαμβάνεται στην εν λόγω κατάσταση, δημοσιοποιείται, μόνον εφόσον δεν προβάλλει αντιρρήσεις η οικογένεια του επιβαίνοντος στο αεροσκάφος.

Άρθρο 37 **Αναστολή της ποινικής διαδικασίας**

1. Κατά τη διάρκεια της διερεύνησης του ατυχήματος και μέχρι την έκδοση του πορίσματος από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να ανασταλεί η ποινική διαδικασία. Η αναστολή παύει, αν παρέλθει ένα (1) έτος από την τέλεση του ποινικού αδικήματος.
2. Η προθεσμία της παραγραφής αναστέλλεται για όσο χρόνο διαρκεί η αναστολή που προβλέπεται στην παρ. 1.

Άρθρο 38 **Διάρκεια φύλαξης στοιχείων**

1. Οι φάκελοι και τα στοιχεία που προκύπτουν από τη διερεύνηση αποθηκεύονται σε βάσεις δεδομένων και φυλάσσονται για χρονικό διάστημα τριάντα (30) ετών, αν πρόκειται για θανατηφόρα ατυχήματα, και για χρονικό διάστημα είκοσι (20) ετών σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.
2. Η διάρκεια φύλαξης αρχίζει από τη δημοσίευση του πορίσματος.

Άρθρο 39 **Απαγορεύσεις - Κυρώσεις**

1. Δεν επιτρέπεται σε οποιονδήποτε να:
 - α. εισέρχεται στον τόπο του ατυχήματος κατά παράβαση της παρ. 1 του άρθρου 21,
 - β. επιφέρει μεταβολές στον τόπο του ατυχήματος, τα πειστήρια, τα συντρίμματα ή το λοιπό περιεχόμενο του αεροσκάφους, πριν από την άρση του αποκλεισμού του τόπου του ατυχήματος κατά παράβαση της παρ. 2 του άρθρου 21,
 - γ. εκφέρει δημόσια άποψη για την πορεία της έρευνας ή για επί μέρους συμπεράσματα, χωρίς τη συγκατάθεση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
2. Κατά των παραβατών της παρ. 1 επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) έως πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) ευρώ. Τα όρια του προστίμου αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Το πρόστιμο επιβάλλεται με απόφαση του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, εφόσον το ατύχημα έχει συμβεί σε χώρο ευθύνης της, και από τις κατά τόπους αστυνομικές αρχές σε κάθε άλλη περίπτωση.

Άρθρο 40 **Ενημέρωση κοινής γνώμης**

1. Μετά την έκδοση του πορίσματος, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., προκειμένου για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα ιδιαίτερης βαρύτητας, μπορεί να καλέσει όλους τους ενδιαφερομένους και να προβεί σε ενημέρωση επί των αποτελεσμάτων της διερεύνησης. Στην ενημέρωση αυτή προβαίνει ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή μέλος του συμβουλίου που ορίζεται από τον Πρόεδρο.
2. Η ενημέρωση της παρ. 1 αφορά στα πραγματικά περιστατικά και τις συνθήκες που συνδέονται με το εν λόγω ατύχημα, τα πιθανά αίτια αυτού, τα μέσα που διετέθησαν, τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν κατά τη διερεύνησή του, καθώς και τις προτάσεις μέτρων, η λήψη και εφαρμογή των οποίων κρίνεται αναγκαία για την αποτροπή αεροπορικών ατυχημάτων.

Άρθρο 41**Παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και στους συγγενείς τους**

1. Η Ελλάδα καταρτίζει, σε εθνικό επίπεδο, σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τα ατυχήματα πολιτικής αεροπορίας. Το εν λόγω σχέδιο έκτακτης ανάγκης καλύπτει επίσης την παροχή βοήθειας στα θύματα ατυχημάτων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τις οικογένειές τους.
2. Για ατύχημα που λαμβάνει χώρα εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., το κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο οποίο είναι εγκατεστημένη η αεροπορική εταιρεία, το αεροσκάφος της οποίας έχει εμπλακεί στο ατύχημα ή το κράτος μέλος που είχε σημαντικό αριθμό υπηκόων του στο αεροσκάφος που έχει εμπλακεί στο ατύχημα, ορίζουν ένα πρόσωπο αναφοράς, ως σημείο επαφής και ενημέρωσης για τα θύματα και τις οικογένειές τους.
3. Το κράτος, που ενδιαφέρεται ιδιαίτερα, λόγω θανάτων ή σοβαρών τραυματισμών πολιτών του, δικαιούται να ορίσει εμπειρογνώμονα, ο οποίος έχει το δικαίωμα:
 - α. να επισκέπτεται τον τόπο του ατυχήματος,
 - β. να έχει πρόσβαση στις σχετικές με τα γεγονότα πληροφορίες, τη δημοσιοποίηση των οποίων έχει εγκρίνει ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και στις πληροφορίες για την πρόοδο της διερεύνησης, και
 - γ. να λαμβάνει αντίγραφο του τελικού πορίσματος.

ΜΕΡΟΣ Δ΄**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ****ΑΠΟ ΤΟΝ Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.****Άρθρο 42****Υποχρέωση διερεύνησης**

1. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διεξάγει έρευνα ύστερα από κάθε σοβαρό ατύχημα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Στόχος της έρευνας είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.
 2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που κάτω από διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος.
- Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει κατά πόσο πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή του, λαμβάνονται υπόψη:
- α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος,
 - β) αν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,
 - γ) ο αντίκτυπός του στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων,
 - δ) τα αιτήματα διαχειριστή υποδομής, διαχειριστή τροχαίου υλικού, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

3. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους καθορίζονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., λαμβάνοντας υπόψη τα άρθρα 44 και 45, καθώς και σε συνάρτηση με τα διδάγματα που αναμένεται να συναχθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας από το ατύχημα ή το συμβάν.
4. Η έρευνα δεν αφορά την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 43 **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος μέρους, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «Υπεύθυνος έρευνας»: πρόσωπο που φέρει την ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο έρευνας.
2. «Ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή ανεπιθύμητο και αιφνίδιο περιστατικό ή ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με επιζήμιες συνέπειες. Τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα.
3. «Σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν (1) τουλάχιστον νεκρό ή πέντε (5) ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημιές» νοούνται οι ζημιές, οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια (2.000.000€) ευρώ τουλάχιστον.
4. «Συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων.
5. «Έρευνα» ή «διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας.
6. «Αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν.
7. «Οργανισμός»: ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ιδρύθηκε με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 (L 138).
8. «Διαχειριστής υποδομής»: ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.), ως ο φορέας που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής.
9. «Σιδηροδρομική επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στην περ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α' 135) και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή πρέπει να εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων που παρέχουν μόνο έλξη.

10. «Διαχειριστής τροχαίου υλικού»: η ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ, ως ο φορέας διαχείρισης τροχαίου υλικού που προβλέπεται στο άρθρο 44 του ν. 4313/2014 (Α' 261).

Άρθρο 44

Καθεστώς - διεξαγωγή έρευνας

1. Στους διερευνητές του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου φορέα διερεύνησης άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν:

α) άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής και τις εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας,

β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμίων, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση,

γ) απεριόριστη πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των αμαξοστοιχιών, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας,

δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων,

ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν,

στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή συμβάν σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων και

ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρούν ο διαχειριστής της υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

2. Η έρευνα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα, πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές. Για τον σκοπό αυτόν ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συνάπτει πρωτόκολλα συνεργασίας με τις αρχές που είναι αρμόδιες για οποιαδήποτε δικαστική έρευνα, την Ελληνική Αστυνομία, το Πυροσβεστικό Σώμα και άλλους εμπλεκόμενους στα σιδηροδρομικά ατυχήματα φορείς, με σκοπό να τυποποιηθούν οι διαδικασίες συνεργασίας, συντονισμού και παροχής στοιχείων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.

3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 42 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα.

Άρθρο 45 **Αρμοδιότητες Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.**

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ανατίθεται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. η διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 42.
 2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να συνδυάζει τα καθήκοντα έρευνας, βάσει του παρόντος, με τα καθήκοντα διερεύνησης άλλων περιστατικών πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων. Σε κάθε περίπτωση, τα καθήκοντα αυτά δεν θέτουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία της διενεργούμενης έρευνας.
 3. Εφόσον απαιτείται, και εφόσον δεν υπονομεύεται η ανεξαρτησία της έρευνας όπως προβλέπεται στην παρ. 2, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να ζητά τη βοήθεια φορέων διερεύνησης άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Οργανισμού για την παροχή εμπειρογνομosύννης ή τη διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων, αναλύσεων ή αξιολογήσεων.
 4. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συμμετέχει ενεργά στην ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών με άλλους φορείς διερεύνησης, με στόχο την κατάρτιση κοινών μεθόδων διερεύνησης και κοινών αρχών για την παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας, καθώς και για την προσαρμογή στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., με την υποστήριξη του Οργανισμού, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, καταρτίζει πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους φορείς για να παρακολουθούνται η αποτελεσματικότητα και η ανεξαρτησία του. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., με την υποστήριξη της Γραμματείας της παρ. 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, δημοσιεύει:
 - α) το κοινό πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους φορείς και τα κριτήρια αξιολόγησης και
 - β) ετήσια έκθεση επί του προγράμματος, στην οποία αναδεικνύονται πλεονεκτήματα και προτάσεις για βελτιώσεις.
- Οι εκθέσεις της αξιολόγησης από ομότιμους φορείς διαβιβάζονται σε όλους τους φορείς διερεύνησης και στον Οργανισμό και δύνανται να δημοσιεύονται.

Άρθρο 46 **Διαδικασία διερεύνησης**

1. Η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 42 διενεργείται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., αν το ατύχημα συνέβη στην ελληνική επικράτεια. Αν δεν είναι δυνατόν να καθοριστεί σε ποιο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνέβη ή αν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση μεταξύ δύο κρατών μελών ή πλησίον αυτής, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και οι αρμόδιοι φορείς διερεύνησης των άλλων κρατών μελών συμφωνούν ποιος από τους δύο πρέπει να αναλάβει τη διεξαγωγή της διερεύνησης ή συμφωνούν να συνεργαστούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο άλλος φορέας διερεύνησης έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στη διερεύνηση και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της. Φορείς διερεύνησης από άλλα κράτη μέλη καλούνται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., εφόσον απαιτείται, να συμμετέχουν σε έρευνες όποτε:
 - α) στο ατύχημα ή το συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη σε ένα από τα εν λόγω κράτη μέλη και αδειοδοτημένη από αυτό, ή
 - β) όχημα καταχωρισμένο ή συντηρούμενο σε ένα από τα εν λόγω κράτη μέλη ενέχεται στο ατύχημα ή το συμβάν.

Στους φορείς διερεύνησης από προσκεκλημένα κράτη μέλη παρέχονται οι απαραίτητες εξουσίες, προκειμένου να μπορούν, εφόσον τους ζητηθεί, να συνδράμουν στη συλλογή στοιχείων.

Στους φορείς διερεύνησης από προσκεκλημένα κράτη μέλη παρέχεται πρόσβαση στα πληροφοριακά και αποδεικτικά στοιχεία που είναι αναγκαία, προκειμένου να μπορούν να συμμετέχουν ουσιαστικά στην έρευνα, με τήρηση του εθνικού δικαίου που διέπει τη δικαστική διαδικασία.

Η παρούσα δεν εμποδίζει τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και τους σχετικούς φορείς να διεξάγουν διερευνήσεις σε συνεργασία μεταξύ τους υπό άλλες συνθήκες.

2. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν αρμοδιότητάς του, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εξασφαλίζει τα ενδεδειγμένα μέσα, μεταξύ των οποίων την απαραίτητη για την εκτέλεση της διερεύνησης πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με το χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.

3. Η διερεύνηση διενεργείται με διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ο διαχειριστής υποδομής, ο διαχειριστής τροχαίου υλικού και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιακών στοιχείων που υπέστησαν ζημιές, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν σχετικές τεχνικές πληροφορίες, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα της έκθεσης διερεύνησης. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. λαμβάνει επίσης υπόψη της τις εύλογες ανάγκες των θυμάτων και των συγγενών τους και τους παρέχει ενημέρωση όσον αφορά στην πρόοδο της διερεύνησης.

4. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ολοκληρώνει την έρευνα στον τόπο του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής της υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την ανοίξει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

Άρθρο 47

Εκθέσεις

1. Για τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 42, συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις δηλώνονται οι στόχοι των διερευνήσεων, όπως αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 42 και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια.

2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δημοσιεύει την τελική έκθεση το συντομότερο δυνατόν. Αν η τελική έκθεση δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός δώδεκα (12) μηνών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δίδει στη δημοσιότητα προσωρινή έκθεση το αργότερο σε κάθε επέτειο του ατυχήματος, όπου αναφέρονται λεπτομερώς η πρόοδος που σημειώνεται στη διερεύνηση και θέματα ασφάλειας που προέκυψαν. Η έκθεση, μαζί με τις συστάσεις ασφάλειας, κοινοποιείται στα εμπλεκόμενα μέρη που αναφέρονται στην παρ. 3 του άρθρου 46, καθώς και στους ενδιαφερόμενους φορείς και μέρη άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3. Έως τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δημοσιεύει ετήσια έκθεση απολογισμού για όλες τις διερευνήσεις που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που λήφθηκαν σύμφωνα με τις προεκδοθείσες συστάσεις.

Άρθρο 48**Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό**

1. Εντός επτά (7) ημερών από τη λήψη της απόφασης να αρχίσει η διεξαγωγή διερεύνησης, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Στην ενημέρωση του πρώτου εδαφίου παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά στην απώλεια ζώων, τραυματισμούς και υλικές ζημιές.
2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 47, καθώς και της ετήσιας έκθεσης απολογισμού που αναφέρεται στην παρ. 3 του άρθρου 47.

Άρθρο 49**Συστάσεις ασφάλειας**

1. Σύσταση ασφάλειας που εκδίδεται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δεν δημιουργεί τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για ατύχημα ή συμβάν.
2. Οι συστάσεις απευθύνονται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, στον Οργανισμό και σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι εν λόγω αρχές, εντός του πεδίου των αρμοδιοτήτων τους, λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και από τους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης λαμβάνονται δεόντως υπόψη και, όποτε ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις δέουσες ενέργειες.
3. Ο Οργανισμός, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καθώς και άλλες αρχές ή φορείς ή, εφόσον ενδείκνυται, άλλα κράτη μέλη αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν ανά τακτά διαστήματα τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται, ώστε να δοθεί συνέχεια σε ορισμένη σύσταση.

ΜΕΡΟΣ Ε΄**ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****Άρθρο 50****Μεταβατικές διατάξεις**

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καταργούνται: (α) Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και (β) Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων. Το σύνολο των αρμοδιοτήτων, δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των ως άνω φορέων μεταφέρονται, σύμφωνα με τις ειδικότερες διατάξεις του παρόντος, στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
2. Το σύνολο των πάσης φύσεως αρμοδιοτήτων των φορέων και των οργάνων της παρ. 1, όπως προβλέπονται στις οικείες διατάξεις περί συστάσεως αυτών ή σε κάθε άλλη κείμενη διάταξη νόμου ή κανονιστική πράξη, ασκούνται στο εξής από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, εκτός εάν άλλως ορίζεται ειδικώς.
3. Έως την έκδοση της απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών της παρ. 2 του

άρθρου 4, τα καθήκοντα διοίκησης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ασκούν ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων.

4. Το π.δ. 59/2004 (Α' 50) διατηρείται σε ισχύ, έως την έκδοση του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., οπότε τα καθήκοντα της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων αναλαμβάνει ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

5. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος: α) το σύνολο της ακίνητης και της κινητής περιουσίας των καταργούμενων φορέων μεταβιβάζεται αυτοδικαίως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή και εφεξής ο νέος φορέας υπεισέρχεται σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των δύο καταργούμενων φορέων, β) η εκτέλεση τυχόν εκκρεμών, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, συμβάσεων μεταξύ τρίτων και της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, μεταξύ τρίτων και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, καθώς και εκκρεμείς δίκες συνεχίζεται με τους ίδιους όρους από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και γ) όλα τα υφιστάμενα ταμειακά υπόλοιπα μεταφέρονται στον νέο φορέα, ο οποίος συνεχίζει και την εκτέλεση του τρέχοντος προϋπολογισμού.

6. Το μόνιμο προσωπικό και το προσωπικό ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου που υπηρετεί στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, από την έναρξη ισχύος του παρόντος, μετατάσσεται και μεταφέρεται αυτοδικαίως με διαπιστωτική πράξη του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικά οι Διερευνητές μετατάσσονται και μεταφέρονται αυτοδικαίως με διαπιστωτική πράξη του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης.

Άρθρο 51

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

1. Το Κεφάλαιο Ε' του Μέρους Δεύτερου του ν. 4632/2019 (Α' 159), περί διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων,
2. το Κεφάλαιο Α' του ν. 4313/2014 (Α' 261), περί της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ, και
3. το Κεφάλαιο Α' του ν. 2912/2001 (Α' 94), περί κανόνων που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας και σύστασης επιτροπής διερεύνησης.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 52

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 10 Ιανουαρίου 2023

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΙΚΡΑΜΜΕΝΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
Χρ. Σταϊκούρας	Σπ. - Άδ. Γεωργιάδης	Ν. Παναγιωτόπουλος
ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ	ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	ΥΓΕΙΑΣ
Ν. Κεραμέως	Κων. Χατζηδάκης	Αθ. Πλεύρης
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ	ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
Π. Θεοδωρικάκος	Κων. Τσιάρας	Μ. Βορίδης
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
Κων. Καραμανλής	Ι. Πλακιωτάκης	Χ. Στυλιανίδης
	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	
	Κ. Πιερρακάκης	

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

Θ. Σκυλακάκης

Μιλτ. Βαρβιτσιώτης

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ

Ι. Οικονόμου

Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

**Σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
με τίτλο
ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Επισπεύδον Υπουργείο

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στοιχεία επικοινωνίας: Χαριτίνη Δέδε, νομική σύμβουλος Γ.Γ. Μεταφορών, τηλ.: 2106508923

Επιλέξατε από τον παρακάτω κατάλογο τον τομέα ή τους τομείς νομοθέτησης στους οποίους αφορούν οι βασικές διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης:

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ	(X)
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ¹	
ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ²	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ / ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ³	
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ⁴	
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ⁵	
ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ⁶	X

¹ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.

² Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.

³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.

⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.

⁵ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.

⁶ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση

	Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης
1.	Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση; Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου επιχειρείται η αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τη λειτουργία των Επιτροπών Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, μέσω της σύστασης ενός νέου ενιαίου και ανεξάρτητου φορέα, και συγκεκριμένα αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών. Η νέα αυτή διάρθρωση του ενιαίου φορέα, ο οποίος επιφορτίζεται με τη διερεύνηση των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων καθώς και με την ασφάλεια των μεταφορών, αναμένεται να προσδώσει στον φορέα ενισχυμένη αξιοπιστία και λειτουργικότητα, επιτρέποντάς του να επιτελέσει απρόσκοπτα και αποτελεσματικά τις αρμοδιότητές του. Με την πρόβλεψη περί σύστασης του εν λόγω ενιαίου εθνικού φορέα επιτυγχάνεται και η συμμόρφωση με τον Κανονισμό (ΕΚ) 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Οκτωβρίου 2010 σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της Οδηγίας 94/56/ΕΚ(Λ 295), καθώς και η πλήρης εναρμόνιση με τις διατάξεις του Κεφαλαίου V της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (L 138).
2.	Γιατί αποτελεί πρόβλημα; Η ύπαρξη και λειτουργία δύο διακριτών Επιτροπών με συναφές αντικείμενο, και συγκεκριμένα των Επιτροπών Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων συνεπάγεται, λόγω της πολυδιάσπασης, αφενός, καθυστέρηση στην εκτέλεση του έργου τους και κατ' επέκταση στην προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις απαιτήσεις του ενωσιακού δικαίου και, αφετέρου, κινδύνους αναφορικά με την επίτευξη της εύρυθμης λειτουργίας τους και τη διαφύλαξη της ασφάλειας των αεροπορικών και σιδηροδρομικών μεταφορών. Η προτεινόμενη συγχώνευση των δύο Επιτροπών αποτυπώνει έναν πιο ορθολογικό σχεδιασμό της ενιαίας αντιμετώπισης και διερεύνησης από έναν ανεξάρτητο φορέα των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων.
3.	Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;

Η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά άμεσα στο προσωπικό και τα όργανα των δύο υφιστάμενων Επιτροπών Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, και έμμεσα όλους τους πολίτες που δύναται να προσλάβουν την ιδιότητα του θύματος ή μάρτυρα, αεροπορικών ή σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης							
4.	Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; ΝΑΙ ☒ ΟΧΙ ☐ Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα; ■ Άρθρα 72 έως 78 ν. 4632/2019 (Α' 159) ■ Άρθρα 1 έως 18 ν. 4313/2014 (Α' 261) ■ Άρθρα 1 έως 31 ν. 2912/2001 (Α' 94)						
5.	Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας <table border="1"> <tr> <td>i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;</td><td>Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση δεδομένου ότι τα σχετικά ζητήματα αντιμετωπίζονται ήδη στο επίπεδο τυπικών νόμων.</td></tr> <tr> <td>ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;</td><td>Τα ρυθμιζόμενα θέματα δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής και δεν επιδέχονται νέας ερμηνευτικής προσέγγισης.</td></tr> <tr> <td>iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;</td><td>Οι στόχοι που επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων.</td></tr> </table>	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση δεδομένου ότι τα σχετικά ζητήματα αντιμετωπίζονται ήδη στο επίπεδο τυπικών νόμων.	ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Τα ρυθμιζόμενα θέματα δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής και δεν επιδέχονται νέας ερμηνευτικής προσέγγισης.	iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων.
i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση δεδομένου ότι τα σχετικά ζητήματα αντιμετωπίζονται ήδη στο επίπεδο τυπικών νόμων.						
ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Τα ρυθμιζόμενα θέματα δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής και δεν επιδέχονται νέας ερμηνευτικής προσέγγισης.						
iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων.						

Συναφείς πρακτικές	
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☒ Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:
i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	
ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	
iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης	
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☒  ☒  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☒  ☐ 
8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης; i) βραχυπρόθεσμοι: α) Η κατάργηση της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και η σύσταση του νέου Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης

	Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών ατυχημάτων, β) η συγκρότηση του συμβουλίου του και η στελέχωσή του από υπαλλήλους που διατίθενται από καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, γ) η μετάταξη των υπηρετούντων στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, δ) η μεταβίβαση/μεταφορά στον νέο φορέα όλων των αρμοδιοτήτων, δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, συμπεριλαμβανομένης της ακίνητης και κινητής περιουσίας και των ταμειακών διαθεσίμων των καταργούμενων Επιτροπών.
ii) μακροπρόθεσμοι:	α) Ο εξορθολογισμός της λειτουργίας του φορέα διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων, β) η βελτίωση της ποιότητας των διαδικασιών διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων, γ) η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των διερευνήσεων.

9.	Ειδικότεροι στόχοι ανάλογα με τον τομέα νομοθέτησης ⁷	
Ψηφιακή διακυβέρνηση		
10.	Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης: ΑΜΕΣΗ ☐ ή/και ΕΜΜΕΣΗ ☐	
	i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.
	ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.
11.	Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού); ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐	
	Εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.
12.	Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐	
	Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:	Δεν έχει εφαρμογή.
13.	Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐	
	Εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.

⁷ Για την ενδεικτική παράθεση δεικτών αξιοποιήθηκαν οι βάσεις δεδομένων του ΟΟΣΑ (<https://data.oecd.org/Greece.htm>) και της ΕΛΣΤΑΤ (<http://www.statistics.gr/>).

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης	
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου
Άρθρο	Στόχος
1	Τίθεται ο σκοπός του σχεδίου νόμου, που συνίσταται, αφενός, στην αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τη λειτουργία δύο διαφορετικών αρχών, ήτοι της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, μέσω της δημιουργίας ενιαίας αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας, αφετέρου, στην πλήρη εναρμόνιση και εφαρμογή του ενωσιακού δικαίου.
2	Προσδιορίζεται το αντικείμενο του σχεδίου νόμου, που αναφέρεται στη σύσταση του ενιαίου φορέα διερεύνησης ατυχημάτων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), στη ρύθμιση της λειτουργίας και της οργάνωσής του, καθώς και στη ρύθμιση όλων των παρεμπιπτόντων ζητημάτων διερεύνησης των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και ασφάλειας των μεταφορών.
3	Προβλέπονται η σύσταση, καθώς και η βασική αρμοδιότητα, που συνίσταται στη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων Πολιτικής Αεροπορίας και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και η διατήρηση της ασφάλειας των μεταφορών, η έδρα, η λειτουργική και οργανωτική ανεξαρτησία από αεροπορικές και σιδηροδρομικές αρχές και επιχειρήσεις, η συγκρότηση από συμβούλιο και την αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων, καθώς και η στελέχωση της αυτοτελούς υπηρεσίας Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Ειδικότερα, ως προς τη στελέχωση, προκειμένου να διασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία του, προβλέπεται η διοικητική υποστήριξη του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., μέσω της διάθεσης προσωπικού, από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.
4	Ρυθμίζεται η σύνθεση του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Στη σύνθεση περιλαμβάνονται ο Πρόεδρος και δύο μέλη με επιστημονική γνώση και εμπειρία στον αεροπορικό τομέα, και ο Αναπληρωτής Πρόεδρος και άλλο ένα μέλος με γνώση και εμπειρία στον σιδηροδρομικό τομέα, με στόχο την ορθολογικότερη κατανομή του έργου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και την αποτελεσματικότερη λειτουργία του. Επίσης, προβλέπεται

	ότι ο Πρόεδρος και ο Αναπληρωτής Πρόεδρος είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης, με στόχο την προάσπιση της λειτουργικής ανεξαρτησίας του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
5	Προσδιορίζονται οι υποχρεώσεις και τα κωλύματα διορισμού των μελών του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., με στόχο τη διασφάλιση της αμεροληψίας και ανεξαρτησίας του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Παράλληλα, θεσπίζονται ασυμβίβαστα για τα μέλη του Συμβουλίου για όλη τη διάρκεια της θητείας τους αλλά και για χρονικό διάστημα μετά τη λήξη της θητείας τους ή την αποχώρησή τους, που αποσκοπούν στο να διασφαλίσουν την ανεξαρτησία των μελών και την απρόσκοπτη άσκηση των καθηκόντων τους. Επιπλέον, προβλέπεται η διαδικασία έκπτωσης από τη θέση μέλους σε περιπτώσεις παραβάσεων των υποχρεώσεων, κωλυμάτων και ασυμβιβάστων που θεσπίζονται, η διαδικασία αναστολής των καθηκόντων τους σε περιπτώσεις τέλεσης ποινικών και πειθαρχικών αδικημάτων, καθώς και η διαδικασία για την επιβολή αυτών.
6	Θεσπίζεται η πειθαρχική ευθύνη των μελών του συμβουλίου και προβλέπεται ότι το αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο είναι αυτό της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ενώ προβλέπεται η εκκίνηση της πειθαρχικής διαδικασίας από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.
7	Ρυθμίζεται η δικαστική και εξώδικη εκπροσώπηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και η νομική και δικαστική υποστήριξή του από το Γραφείο του Νομικού Συμβούλου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.) στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική προστασία των ένδικων συμφερόντων του.
8	Τίθενται οι ειδικότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τη λειτουργία του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., τον τρόπο και χρόνο διενέργειας των συνεδριάσεων, ενώ προβλέπεται η ειδικότερη ρύθμιση των σχετικών ζητημάτων σε Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης.
9	Εξειδικεύονται οι αρμοδιότητες του Προέδρου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., ο οποίος μεριμνά για την εύρυθμη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και την άσκηση των αρμοδιοτήτων του.
10	Προβλέπεται η σύσταση αυτοτελούς μονάδας μελετών και διερευνήσεων ατυχημάτων, σε επίπεδο διεύθυνσης, η οποία υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Παράλληλα, θεσπίζεται η δυνατότητα υποστήριξης από τεχνικούς και εν γένει εξωτερικούς συμβούλους, προκειμένου ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στο πολυδιάστατο και πολυεπίπεδο έργο του. Τέλος, προκειμένου

	να διασφαλιστεί η εύρυθμη και απρόσκοπτη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., ρυθμίζεται το ζήτημα της μετάταξης του προσωπικού που υπηρετεί στις καταργούμενες Επιτροπές Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, καθώς και το ζήτημα της κάλυψης κενών θέσεων με μετάταξη/μεταφορά από υπηρεσίες και εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και ανεξάρτητες αρχές, και τίθενται όλες οι σχετικές με τη μετάταξη λεπτομέρειες.
11	Προσδιορίζονται οι πόροι του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και η διαδικασία εγγραφής πιστώσεων και εκκαθάρισης δαπανών από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, προς όφελος της εύρυθμης λειτουργίας του.
12	Καθορίζεται η αποζημίωση των Διερευνητών του Γραφείου Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
13	Τίθενται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του Μέρους Β'.
14	Ορίζεται το πεδίο εφαρμογής του Μέρους Γ' για τις διερευνήσεις ασφαλείας σχετικά με ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι η διερεύνηση από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. στον τομέα των αεροπορικών ατυχημάτων, αφορά σε αεροσκάφη πολιτικής αεροπορίας εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων Αθηνών, αεροσκάφη με ελληνικό νηολόγιο ή που αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης από επιχείρηση με έδρα στην Ελλάδα, εκτός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων Αθηνών, περιπτώσεις κρατών μελών που ορίζουν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο και κρατών μελών που έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λόγω θανάτου ή σοβαρών τραυματισμών, και μπορούν να ορίσουν με την άδεια του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εμπειρογνώμονα.
15	Τίθενται οι ορισμοί που εφαρμόζονται στο Μέρος Γ'.
16	Περιγράφονται και εξειδικεύονται οι περιπτώσεις που αποτελούν τα σοβαρά συμβάντα.
17	Προσδιορίζεται ο σκοπός της διερεύνησης ασφαλείας, ο οποίος συνίσταται στην πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον, ενώ το πόρισμα ενδέχεται να περιλαμβάνει και συστάσεις ασφαλείας. Επίσης, προσδιορίζονται οι περιπτώσεις για τις οποίες ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. οφείλει να διεξάγει διερεύνηση.

18	Περιγράφεται η διαδικασία διερεύνησης για τη συλλογή, ανάλυση, αξιολόγηση διαθέσιμων στοιχείων και για τη διαπίστωση των αιτιών πρόκλησης ατυχήματος ή συμβάντος. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι για τη διερεύνηση ορίζεται από τον Πρόεδρο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ομάδα διερεύνησης και επικεφαλής διερεύνησης, με στόχο την αποτελεσματικότερη διεξαγωγή αυτής. Εισάγεται η υποχρέωση τήρησης των διατάξεων του Παρατήματος 13 της Σύμβασης του Σικάγο, των εγχειριδίων του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και του Κανονισμού (ΕΕ) 996/2010 σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία (L 295).
19	Για την απρόσκοπτη άσκηση των καθηκόντων των διερευνητών ασφαλείας και για την αποτελεσματικότητα του έργου τους προβλέπεται ότι η ομάδα διερευνητών εξοπλίζεται με τις κατάλληλες αρμοδιότητες. Ιδίως προβλέπεται ότι οι διερευνητές ασφαλείας δικαιούνται να έχουν πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος, στο αεροσκάφος, σε ιδιωτικούς χώρους, σε συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης, να εξετάζουν μάρτυρες και να λαμβάνουν κάθε σχετική πληροφορία ή να εξετάζουν κάθε αρχείο που διατίθεται.
20	Περιγράφεται η διαδικασία συντονισμού και συνεργασίας των διερευνητών και του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. με λοιπές δικαστικές, διωκτικές και εισαγγελικές αρχές, με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες αρχές που ενδέχεται να εμπλέκονται στις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη διερεύνηση ασφαλείας.
21	Περιγράφεται η διαδικασία αποκλεισμού του τόπου του ατυχήματος εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων Αθηνών, η πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο, η διεξαγωγή διερεύνησης ασφαλείας και η διαφύλαξη των αποδεικτικών στοιχείων.
22	Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής διερεύνησης ασφαλείας προβλέπεται η διαφύλαξη των πληροφοριών και περιγράφονται τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται μόνο για τη διερεύνηση ασφαλείας και δεν διατίθενται για άλλους σκοπούς.
23	Προβλέπονται οι συμμετέχοντες στη διαδικασία διερεύνησης, δηλαδή ένας διαπιστευμένος αντιπρόσωπος του κράτους νηολόγησης, του κράτους του φορέα εκμετάλλευσης, του κράτους σχεδιασμού και του κράτους κατασκευής του αεροσκάφους, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις συμμετοχής τους.

24	Προβλέπεται η διαδικασία εξαίρεσης για τους συμμετέχοντες στη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος με στόχο τη διασφάλιση της αντικειμενικότητας, αμεροληψίας και διαφάνειας κατά την άσκηση των καθηκόντων διερεύνησης, καθώς και την αποφυγή σύγκρουσης συμφερόντων.
25	Περιγράφεται η διαδικασία έκδοσης πορίσματος διερεύνησης μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας διερεύνησης. Ειδικότερα, προβλέπεται η σύνταξη και υποβολή σχεδίου πορίσματος από την ομάδα διερεύνησης, το οποίο περιέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες και λεπτομέρειες του ατυχήματος ή συμβάντος, και το οποίο εν συνεχεία υποβάλλεται στον Πρόεδρο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., προκειμένου να εγκριθεί από το συμβούλιό του.
26	Προβλέπεται η κοινοποίηση από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αντιγράφου του τελικού πορίσματος στους αρμόδιους φορείς και η ανάρτησή του στην ιστοσελίδα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο.
27	Προσδιορίζεται ο χρόνος δημοσιότητας του τελικού πορίσματος διερεύνησης.
28	Προβλέπεται η υποχρέωση δήλωσης και κοινοποίησης κάθε ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που προκλήθηκε εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων Αθηνών, τόσο στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. όσο και στις αρμόδιες αεροπορικές, αερολιμενικές, αστυνομικές ή άλλες αρχές.
29	Προβλέπεται η δυνατότητα συμμετοχής του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., μέσω διαπιστευμένου αντιπροσώπου, στη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος στην αλλοδαπή, αεροσκάφους εγγεγραμμένου στο μητρώο ελληνικών αεροσκαφών ή αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο εκμετάλλευσης από επιχείρηση με έδρα στην Ελλάδα, καθώς και οι λεπτομέρειες συνεργασίας του με τις αρμόδιες αλλοδαπές αρχές.
30	Καθορίζονται οι υποχρεώσεις του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. προς ενημέρωση όλων των αρμόδιων φορέων και αρχών.
31	Προβλέπεται η σύνταξη συνοπτικών εκθέσεων έρευνας για ατυχήματα ή συμβάντα ήσσονος σημασίας.
32	Προσδιορίζονται η δυνατότητα έκδοσης συστάσεων ασφάλειας σε κάθε στάδιο της διαδικασίας διερεύνησης, το περιεχόμενο μιας σύστασης ασφάλειας και οι υποχρεώσεις των παραληπτών συστάσεων ασφάλειας.
33	Ορίζεται η υποχρέωση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. περί μη δημοσίευσης αλλοδαπών πορισμάτων διερεύνησης ή σχετικών εγγράφων που περιήλθαν στη γνώση/κατοχή του κατά τη

	συμμετοχή του στην αλλοδαπή διαδικασία διερεύνησης, χωρίς τη συναίνεση της αλλοδαπής αρχής.
34	Καθορίζονται οι υποχρεώσεις εχεμύθειας, εμπιστευτικότητας και τήρησης απορρήτου του προσωπικού του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή κάθε άλλου προσώπου που συμμετέχει ή υποστηρίζει τη διερεύνηση ασφαλείας. Παράλληλα δίδονται οι ειδικότερες κατευθύνσεις για την κοινοποίηση των πληροφοριών σχετικά με τα ατυχήματα ή συμβάντα.
35	Περιγράφεται η διαδικασία και ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για την αναθεώρηση του πορίσματος από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
36	Περιγράφονται οι υποχρεώσεις των αεροπορικών εταιρειών περί υποβολής στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., όλων των απαραίτητων πληροφοριών για τα πρόσωπα που επέβαιναν στο αεροσκάφος, καθώς και για τα επικίνδυνα εμπορεύματα επί αυτού.
37	Προβλέπεται η δυνατότητα αναστολής της ποινικής διαδικασίας μέχρι την έκδοση του πορίσματος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.
38	Προσδιορίζεται η διάρκεια φύλαξης των φακέλων και στοιχείων της διερεύνησης.
39	Τίθεται το πλαίσιο απαγορεύσεων και κυρώσεων σχετικά με τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.
40	Προβλέπεται η δυνατότητα ενημέρωσης όλων των ενδιαφερομένων επί των αποτελεσμάτων της διερεύνησης ασφαλείας.
41	Προβλέπεται η κατάρτιση εθνικού σχεδίου έκτακτης ανάγκης για ατυχήματα πολιτικής αεροπορίας, καθώς και η παροχή βοήθειας σε θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και συγγενείς αυτών.
42	Ορίζεται η υποχρέωση διερεύνησης σοβαρών σιδηροδρομικών ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Αποσαφηνίζεται ότι η έρευνα των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, την οποία διενεργεί ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποτελεί κεφαλαιώδους σημασίας έργο σε ό,τι αφορά στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και την πρόληψη ατυχημάτων. Αναφέρονται οι περιπτώσεις τις οποίες ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. οφείλει να λάβει υπόψη, προκειμένου να αποφασίσει να διερευνήσει ένα συμβάν και τονίζεται ότι η έρευνα δεν αφορά στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.
43	Τίθενται οι ορισμοί του Μέρους Δ'.

44	Καθορίζεται το γενικότερο πλαίσιο των διαδικασιών της διερεύνησης και των αρμοδιοτήτων των διερευνητών. Οι διερευνητές του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποκτούν πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος και δικαίωμα χρήσης των σχετικών με το ατύχημα στοιχείων. Γίνεται επίσης σαφές ότι η έρευνα πραγματοποιείται ανεξάρτητα από οποιαδήποτε διενεργούμενη δικαστική έρευνα.
45	Προσδιορίζεται το πλαίσιο αρμοδιοτήτων του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κατά τη διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων.
46	Ρυθμίζεται η διαδικασία διερεύνησης γενικότερα. Επίσης καθορίζεται η διαδικασία διερεύνησης σε περίπτωση που το σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν λάβει χώρα σε συνοριακή εγκατάσταση ή σε άλλο κράτος μέλος. Αποσαφηνίζεται σε ποιες περιπτώσεις καλείται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. φορέας διερεύνησης άλλου κράτους μέλους και διευκρινίζεται ότι στους φορείς διερεύνησης των προσκεκλημένων κρατών μελών δίνεται δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφοριακά και αποδεικτικά στοιχεία, προκειμένου αυτοί να παρέχουν συνδρομή ή να συμμετέχουν ουσιαστικά στην έρευνα, πάντα βέβαια με σεβασμό προς το εθνικό δίκαιο που διέπει τη δικαστική διαδικασία.
47	Προβλέπεται η σύνταξη και δημοσίευση έκθεσης ή απλουστευμένης έκθεσης ανάλογα με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή συμβάντος, εντός δωδεκαμήνου από την ημερομηνία του συμβάντος. Προβλέπεται κοινοποίηση της έκθεσης στα εμπλεκόμενα μέρη, καθώς και δημοσίευση έως την 30η Σεπτεμβρίου εκάστου έτους ετήσιας έκθεσης απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν κατά το προηγούμενο έτος, των συστάσεων ασφάλειας, καθώς και των μέτρων που ελήφθησαν.
48	Ορίζεται η υποχρέωση ενημέρωσης του Οργανισμού εντός μίας εβδομάδας από τη λήψη απόφασης της Επιτροπής για διενέργεια έρευνας με αναφορά των βασικών στοιχείων του ατυχήματος ή συμβάντος. Η Επιτροπή υποχρεούται να διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφα των εκθέσεων που συντάσσει για κάθε ατύχημα ή συμβάν, καθώς και της ετήσιας έκθεσης απολογισμού.
49	Προτείνεται η έκδοση συστάσεων ασφάλειας, οι οποίες περιέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες, προκειμένου να βελτιωθούν η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και η πρόληψη ατυχημάτων. Οι αποδέκτες αυτών των συστάσεων πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες. Οι αποδέκτες

	των συστάσεων, αλλά και ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ιδρύθηκε με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) 881/2004 (L 138), καθώς και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων πρέπει να ενημερώνουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανά τακτά διαστήματα για τα μέτρα που ελήφθησαν ή προγραμματίζονται, ώστε να δοθεί συνέχεια σε ορισμένη σύσταση. Τονίζεται ότι οι συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δεν δημιουργούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το ατύχημα ή συμβάν.
50	Περιγράφονται οι μεταβατικές διατάξεις για την επιτυχή και ομαλή μετάβαση στο νέο σχήμα.
51	Τίθενται οι καταργούμενες διατάξεις.
52	Προσδιορίζεται η έναρξη ισχύος.

ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών

18.	Οφέλη αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	-------------------------------

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων					
		Μείωση δαπανών	X	X			
		Εξοικονόμηση χρόνου	X	X			
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	X	X			
		Άλλο					
	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	X	X			

		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών	X	X	X		
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X	X			
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Η ενοποίηση της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων αναμένεται να συμβάλει στην αναβάθμιση της διαδικασίας διερεύνησης, στη βελτίωση της ποιότητας των διερευνήσεων ασφαλείας, ενώ θα ενισχύσει την αξιοπιστία του νέου ενιαίου φορέα. Αναμένεται επίσης να μειώσει τον χρόνο διενέργειας των διερευνήσεων, καθώς οι διερευνήσεις ασφαλείας τόσο στον αεροπορικό όσο και στον σιδηροδρομικό τομέα θα διενεργούνται συντονισμένα και υπό την επίβλεψη τόσο του επικεφαλής της ομάδας διερεύνησης, όσο και του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., ενισχύοντας έτσι την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητά τους.

19.	Κόστος αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	--------------------------------

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασία					
		Υποδομή / εξοπλισμός					
		Προσλήψεις / κινητικότητα					
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκομένων					
		Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης					
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση	X				
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					

		Άλλο					
--	--	------	--	--	--	--	--

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Η προτεινόμενη ενοποίηση των υφιστάμενων Επιτροπών και ο εξορθολογισμός της λειτουργίας τους αναμένεται να οδηγήσουν σε μείωση δαπανών και σε αποτελεσματικότερη χρήση ανθρώπινων και υλικών πόρων, οφέλη που αναμένεται να υπερκεράσουν το τυχόν πρόσθετο κόστος που θα προκληθεί βραχυπρόθεσμα κατά το μεταβατικό στάδιο ενοποίησης.

20.	Κίνδυνοι αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	----------------------------------

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου					
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους					
		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων					
		Άλλο					
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πilotική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης					
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν υφίστανται κίνδυνοι.

21.	Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών (ηλεκτρονική επισύναψη). Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.

ΕΝΟΤΗΤΑ Ε: Έκθεση διαβούλευσης

22.	Διαβούλευση κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας από την έναρξη κατάρτισης της αξιολογούμενης ρύθμισης μέχρι την υπογραφή από τους συναρμόδιους Υπουργούς
ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ» Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έθεσε σε δημόσια διαβούλευση το σχέδιο νόμου με τίτλο «Σύσταση Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών», η οποία ξεκίνησε την 24^η Δεκεμβρίου 2022 και ολοκληρώθηκε την 6^η Ιανουαρίου 2023. Στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα OpenGov.gr σχόλια τα οποία εξετάστηκαν στο σύνολό τους ως προς τη συνάφειά τους με τους σκοπούς και τη ρυθμιστέα ύλη του σχεδίου νόμου. Με βάση το περιεχόμενό τους, μέρος των υποβληθέντων σχολίων λήφθηκαν υπόψη κατά την τελική διαμόρφωση των διατάξεων. Ειδικότερα: <u>ΜΕΡΟΣ Α΄</u> ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ 1. Στατιστικά στοιχεία Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα δύο πρώτα άρθρα των εισαγωγικών γενικών διατάξεων, ήτοι τον σκοπό και το αντικείμενο του σχεδίου νόμου, ανήλθε σε πέντε (5). Στον κατωτέρω πίνακα αποτυπώνονται τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Στην πρώτη στήλη αναφέρονται τα άρθρα του νομοσχεδίου που κατατέθηκε,	

στη δεύτερη ο αριθμός του άρθρου στη διαβούλευση και στην τρίτη ο αριθμός των σχολίων για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΑΡΘΡΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ
ΑΡΘΡΟ 1	1	4
ΑΡΘΡΟ 2	2	1

2. Παρουσίαση σχολίων κατ' άρθρο

Άρθρο 1:

Υποβλήθηκαν συνολικά τέσσερα (4) σχόλια:

- το σχόλιο με κωδικό σχολίου 6454 εκφράζει τη γενικότερη αντίθεση ως προς τη συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία, χωρίς όμως να συμπεριλαμβάνει συγκεκριμένες προτάσεις, και ως τούτου καταγράφηκε.
- τα σχόλια με κωδικούς σχολίων 6459, 6461 και 6464 εκφράζουν τη θετική άποψη για τη συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία, ως προσπάθεια επίλυσης διαχρονικών προβλημάτων των διερευνητών, χωρίς όμως περαιτέρω προτάσεις που χρήζουν ενσωμάτωσης και έτσι απλώς καταγράφηκαν.

Άρθρο 2:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο:

- το σχόλιο με κωδικό 6450 δεν περιλαμβάνει προτάσεις που χρήζουν ενσωμάτωσης, παρά μόνο εκφράζει τη σύμφωνη γνώμη, και έτσι απλώς καταγράφηκε.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.)

Στατιστικά στοιχεία

Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα σχετικά με τα άρθρα 3 έως και 13 του Μέρους Β', σχετικά με τη σύσταση του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, τη συγκρότηση, τη θητεία των μελών, τα κωλύματα και ασυμβίβαστα, τις αρμοδιότητες και τους πόρους, ανήλθε σε εννέα (9). Στον κατωτέρω πίνακα αποτυπώνονται τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Στην πρώτη στήλη αναφέρονται τα άρθρα του νομοσχεδίου που κατατέθηκε, στη δεύτερη ο αριθμός που είχε το άρθρο στην διαβούλευση και στην τρίτη ο αριθμός των σχολίων για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΑΡΘΡΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ
ΑΡΘΡΟ 3	3	1
ΑΡΘΡΟ 4	4	1
ΑΡΘΡΟ 5	5	0
ΑΡΘΡΟ 6	6	0
ΑΡΘΡΟ 7	7	0
ΑΡΘΡΟ 8	8	0
ΑΡΘΡΟ 9	9	0
ΑΡΘΡΟ 10	10	1
ΑΡΘΡΟ 11	11	2
ΑΡΘΡΟ 12	12	3
ΑΡΘΡΟ 13	13	1

Παρουσίαση σχολίων κατ' άρθρο

ΜΕΡΟΣ Β΄

Άρθρο 3:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο:

- το σχόλιο με κωδικό σχολίου 6465 προτείνει την αντικατάσταση της φράσης εποπτευόμενος από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με την φράση «εποπτευόμενος από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών», το οποίο και έγινε δεκτό.

Άρθρο 4:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο:

- το σχόλιο με κωδικό σχολίου 6466 προτείνει την τροποποίηση της διάταξης σχετικά με την εμπειρία στον αεροπορικό τομέα με την εμπειρία στην πολιτική αεροπορία, ωστόσο, δεδομένου ότι προβλέπεται η κατοχή σχετικής εμπειρίας σε τομείς που έχουν σχέση με την αποστολή και τις αρμοδιότητες του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., δεν κρίθηκε σκόπιμη η ενσωμάτωση στο τελικό σχέδιο νόμου.

Άρθρο 5 έως 9:

Δεν υποβλήθηκε κανένα σχόλιο.

Άρθρο 10:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο. Συγκεκριμένα, το σχόλιο με κωδικό 6467 για τη διάρθρωση της Μονάδας σε Τμήματα αντί Γραφείων δεν υιοθετήθηκε.

Άρθρο 11:

Υποβλήθηκαν δυο (2) σχόλια.

- Συγκεκριμένα, το σχόλιο με κωδικό 6468 αφορά στην κάλυψη έκτακτων δαπανών από πιστώσεις για τη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. καταγράφηκε, ωστόσο δεν θεωρήθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωση στο τελικό σχέδιο νόμου, μιας και δεν διακρίνονται οι δαπάνες σε τακτικές και έκτακτες.
- Το σχόλιο με κωδικό 6474 δεν περιλαμβάνει προτάσεις που χρήζουν ενσωμάτωσης, παρά μόνο εκφράζει τη σύμφωνη γνώμη, και έτσι απλώς καταγράφηκε.

Άρθρο 12:

Υποβλήθηκαν συνολικά τρία (3) σχόλια.

- Τα σχόλια με κωδικό 6460, 6462 καταγράφηκαν, ωστόσο δεν κρίθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωση στο τελικό σχέδιο νόμου.
- Το σχόλιο με κωδικό 6473 δεν γίνεται δεκτό. Η χρηματοδότηση από τα Τέλη Αεροναυτιλίας είναι εφικτή, υπό τον όρο ότι η όποια δαπάνη εντάσσεται στο Σχέδιο Επιδόσεων και στον καθορισμό της Βάσης Κόστους των Τελών.

Άρθρο 13:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με κωδικό 6469 προτείνει την προσθήκη προθεσμίας έκδοσης του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας, ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι προθεσμίες είναι ενδεικτικές, δεν κρίθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωση στο τελικό σχέδιο νόμου.

ΜΕΡΟΣ Γ΄

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

1. Στατιστικά στοιχεία

Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα σχετικά με τις διατάξεις των άρθρων 14 έως 41 του Μέρους Γ΄ σχετικά με τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων, ανήλθε σε έντεκα (11). Στον κατωτέρω πίνακα αποτυπώνονται τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Στην πρώτη στήλη αναφέρονται τα άρθρα του νομοσχεδίου που κατατέθηκε, στη δεύτερη ο αριθμός που είχε το άρθρο στην διαβούλευση και στην τρίτη ο αριθμός των σχολίων για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΑΡΘΡΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ
ΑΡΘΡΟ 14	14	1
ΑΡΘΡΟ 15	15	1
ΑΡΘΡΟ 16	16	0
ΑΡΘΡΟ 17	17	1
ΑΡΘΡΟ 18	18	0
ΑΡΘΡΟ 19	19	1
ΑΡΘΡΟ 20	20	1
ΑΡΘΡΟ 21	21	2
ΑΡΘΡΟ 22	22	0
ΑΡΘΡΟ 23	23	1
ΑΡΘΡΟ 24	24	0
ΑΡΘΡΟ 25	25	0
ΑΡΘΡΟ 26	26	0
ΑΡΘΡΟ 27	27	0
ΑΡΘΡΟ 28	28	1
ΑΡΘΡΟ 29	29	1
ΑΡΘΡΟ 30	30	0
ΑΡΘΡΟ 31	31	0

ΑΡΘΡΟ 32	32	0
ΑΡΘΡΟ 33	33	0
ΑΡΘΡΟ 34	34	0
ΑΡΘΡΟ 35	35	0
ΑΡΘΡΟ 36	36	1
ΑΡΘΡΟ 37	37	0
ΑΡΘΡΟ 38	38	0
ΑΡΘΡΟ 39	39	0
ΑΡΘΡΟ 40	40	0
ΑΡΘΡΟ 41	41	0

Άρθρο 14:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο.

- το σχόλιο με κωδικό σχολίου 6470 σχετικά με τον ορισμό διαπιστευμένου αντιπροσώπου από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έγινε αποδεκτό και ενσωματώθηκε στο τελικό σχέδιο νόμου.

Άρθρο 15:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο.

- το σχόλιο με κωδικό σχολίου 6471 σχετικά με τη διόρθωση στην επωνυμία της EASA, έγινε αποδεκτό και ενσωματώθηκε στο τελικό σχέδιο νόμου.

Άρθρο 17:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο.

- το σχόλιο με κωδικό σχολίου 6472 σχετικά με τον σκοπό της διερεύνησης ασφάλειας έγινε αποδεκτό και ενσωματώθηκε στο τελικό σχέδιο νόμου.

Άρθρο 19:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο.

- το σχόλιο με κωδικό σχολίου 6456 καταγράφηκε, ωστόσο δεν κρίθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωση στο τελικό σχέδιο νόμου.

Άρθρο 20:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο.

- το σχόλιο με κωδικό σχολίου 6458 σχετικά με τη διόρθωση ως προς την πολιτική αεροπορία και τις αρμόδιες αρχές, έγινε αποδεκτό και ενσωματώθηκε στο τελικό σχέδιο νόμου.

Άρθρο 21:

Υποβλήθηκαν δυο (2) σχόλια:

- Τα σχόλια με κωδικό σχολίου 6452 και 6455 αναφέρονται στις αερολιμενικές αρχές και δεδομένου ότι το ζήτημα ρυθμίζεται από τον ν. 4757/2020, δεν κρίθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωση των προτάσεων στο τελικό σχέδιο νόμου.

Άρθρο 23:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο:

- το σχόλιο με κωδικό σχολίου 6453 αφορά στις αερολιμενικές αρχές και δεδομένου ότι το ζήτημα ρυθμίζεται από τον ν. 4757/2020, δεν κρίθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωση των προτάσεων στο τελικό σχέδιο νόμου.

Άρθρο 28:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο:

- το σχόλιο με κωδικό σχολίου 6463 δεν γίνεται δεκτό. Η χρηματοδότηση από τα Τέλη Αεροναυτιλίας είναι εφικτή, υπό τον όρο ότι η όποια δαπάνη θα πρέπει να ενταχθεί στο Σχέδιο Επιδόσεων και στον καθορισμό της Βάσης Κόστους των Τελών.

Άρθρο 29:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο:

- Το σχόλιο με κωδικό 6451 δεν περιλαμβάνει προτάσεις που χρήζουν ενσωμάτωσης, παρά μόνο εκφράζει τη σύμφωνη γνώμη, και έτσι απλώς καταγράφηκε.

Άρθρο 36:

Υποβλήθηκε συνολικά ένα (1) σχόλιο:

- Το σχόλιο με κωδικό 6457 σχετικά με την αρχή που θα ορίσει η Ελλάδα για τις επαφές με τους συγγενείς επιβαινόντων καταγράφηκε.

☐	Συνεργασία με άλλα υπουργεία / υπηρεσίες	
☐	Συνεργασία με κοινωνικούς φορείς / Ανεξάρτητες Αρχές	
☐	Διεθνής διαβούλευση	

--	--

ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
☐	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
☐	Κανονισμός	Κανονισμός (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 (L 295)
☐	Οδηγία	Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (L 138)
☐	Απόφαση	
26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	
☐	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
☐	Διεθνείς συμβάσεις	
27.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	

		Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης
☐	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
☐	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
		Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης
☐	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
☐	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
☐	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

Ζ. Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

29.	Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων	
	Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης	Υφιστάμενες διατάξεις
30.	Κατάργηση διατάξεων	
	Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση	Καταργούμενες διατάξεις
	Άρθρο 51 Καταργούμενες διατάξεις Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:	Κεφάλαιο Ε΄ του Μέρους Δεύτερου του ν. 4632/2019 (Α'159)

1. Το Κεφάλαιο Ε΄ του Μέρους Δεύτερου του ν. 4632/2019 (Α΄159), περί διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, 2. το Κεφάλαιο Α΄ του ν. 4313/2014 (Α΄261), περί της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ, 3. το Κεφάλαιο Α΄ του ν. 2912/2001 (Α΄94), περί κανόνων που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας και σύστασης επιτροπής διερεύνησης.	ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ Άρθρο 72 Υποχρέωση διερεύνησης (άρθρο 20 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Ο φορέας διερεύνησης που προβλέπεται στο άρθρο 74 διεξάγει έρευνα ύστερα από κάθε σοβαρό ατύχημα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Στόχος της έρευνας είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων. 2. Ο φορέας διερεύνησης του άρθρου 74 διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που κάτω από διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος. Ο φορέας διερεύνησης αποφασίζει κατά πόσο πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή του, λαμβάνονται υπόψη τα εξής: α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος, β) αν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο, γ) ο αντίκτυπός του στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων,
--	--

	δ) τα αιτήματα διαχειριστή υποδομής, διαχειριστή τροχαίου υλικού, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. 3. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους καθορίζονται από το φορέα διερεύνησης, λαμβάνοντας υπόψη τα άρθρα 73 και 75, καθώς και σε συνάρτηση με τα διδάγματα που αναμένεται να συναχθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας από το ατύχημα ή το συμβάν. 4. Η έρευνα δεν αφορά την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Άρθρο 73 Καθεστώς έρευνας (άρθρο 21 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Στους διερευνητές του φορέα διερεύνησης που προβλέπεται στο άρθρο 74 ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου φορέα διερεύνησης άλλου κράτους -μέλους ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους της παραγράφου 5 του άρθρου 11 του ν. 4313/2014 (Α` 261) και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν: α) άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής και τις
--	--

	εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας, β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμίων, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση, γ) απεριόριστη πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των αμαξοστοιχιών, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας, δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων, ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν, στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή συμβάν σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων και ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρούν ο διαχειριστής της υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. 2. Η έρευνα πραγματοποιείται ανεξαρτήτως οποιασδήποτε δικαστικής έρευνας.
--	---

	Άρθρο 74 Φορέας διερεύνησης (άρθρο 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 72 διερευνώνται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ν. 4313/2014, εφεξής καλούμενη «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ». Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης και από οποιονδήποτε τρίτο με συμφέροντα αντικρουόμενα με τα καθήκοντα που της έχουν ανατεθεί. Επιπλέον, είναι λειτουργικά ανεξάρτητη από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, από τον Οργανισμό και από οποιονδήποτε ρυθμιστικό φορέα για σιδηρόδρομους. 2. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» ασκεί τα εκτελεστικά της καθήκοντα ανεξαρτήτως των άλλων φορέων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και για τον σκοπό αυτόν διαθέτει τους πόρους του άρθρου 10 του ν. 4313/2014. 3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στην «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 72 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη
--	--

	πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα. 4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» μπορεί να συνδυάζει τα καθήκοντα που αναλαμβάνει, βάσει του παρόντος νόμου, με τα καθήκοντα διερεύνησης άλλων περιστατικών πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, ενόσω οι άλλες έρευνες αυτές δε θέτουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία της. 5. Εφόσον απαιτείται, και εφόσον δεν υπονομεύεται η ανεξαρτησία της όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» μπορεί να ζητά τη βοήθεια φορέων διερεύνησης άλλων κρατών - μελών ή του Οργανισμού για την παροχή εμπειρογνωμοσύνης ή τη διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων, αναλύσεων ή αξιολογήσεων. 6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ανατίθεται στην «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» η διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 72. 7. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» συμμετέχει ενεργά στην ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών με άλλους φορείς διερεύνησης, με στόχο την κατάρτιση
--	--

	κοινών μεθόδων διερεύνησης και κοινών αρχών για την παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας, καθώς και για την προσαρμογή στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ», με την υποστήριξη του Οργανισμού σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, καταρτίζει πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους φορείς για να παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα και η ανεξαρτησία της. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ», με την υποστήριξη της Γραμματείας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, δημοσιεύει: α) το κοινό πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους και τα κριτήρια αξιολόγησης και β) ετήσια έκθεση επί του προγράμματος, που να αναδεικνύει πλεονεκτήματα και προτάσεις για βελτιώσεις. Οι εκθέσεις της αξιολόγησης από ομότιμους φορείς διαβιβάζονται σε όλους τους φορείς διερεύνησης και στον Οργανισμό. Οι εν λόγω εκθέσεις δημοσιεύονται σε εθελοντική βάση. Άρθρο 75 Διαδικασία διερεύνησης (άρθρο 23 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 72 διενεργείται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» αν το ατύχημα συνέβη στην Ελληνική Επικράτεια. Αν δεν είναι δυνατόν να
--	--

	καθορίζεται σε ποιο κράτος - μέλος συνέβη ή αν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση μεταξύ δύο κρατών μελών ή πλησίον αυτής, η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» και οι αρμόδιοι φορείς διερεύνησης των άλλων κρατών -μελών συμφωνούν ποιος από τους δύο πρέπει να αναλάβει τη διεξαγωγή της διερεύνησης ή συμφωνούν να συνεργαστούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο άλλος φορέας διερεύνησης έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στη διερεύνηση και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της. Φορείς διερεύνησης από άλλα κράτη - μέλη καλούνται από την «Ε.Δι.Σ.Α.Σ», εφόσον απαιτείται, να συμμετέχουν σε έρευνες όποτε: α) στο ατύχημα ή το συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη σε ένα από τα εν λόγω κράτη - μέλη και αδειοδοτημένη από αυτό ή β) όχημα καταχωρισμένο ή συντηρούμενο σε ένα από τα εν λόγω κράτη - μέλη ενέχεται στο ατύχημα ή το συμβάν. Στους φορείς διερεύνησης από προσκεκλημένα κράτη - μέλη παρέχονται οι απαραίτητες εξουσίες, προκειμένου να μπορούν, εφόσον τους ζητηθεί, να παρέχουν συνδρομή στη συλλογή στοιχείων. Στους φορείς διερεύνησης από προσκεκλημένα κράτη μέλη παρέχεται πρόσβαση στα πληροφοριακά και αποδεικτικά στοιχεία που είναι αναγκαία, προκειμένου να μπορούν να
--	---

	συμμετέχουν ουσιαστικά στην έρευνα, με το δέοντα σεβασμό προς το εθνικό δίκαιο που διέπει τη δικαστική διαδικασία. Η παρούσα δεν εμποδίζει την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» και τους σχετικούς φορείς να διεξάγουν διερευνήσεις σε συνεργασία μεταξύ τους υπό άλλες συνθήκες. 2. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν αρμοδιότητάς της, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» εξασφαλίζει τα ενδεδειγμένα μέσα, μεταξύ των οποίων την απαραίτητη για την εκτέλεση της διερεύνησης πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με το χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος. 3. Η διερεύνηση διενεργείται με διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ο διαχειριστής υποδομής, ο διαχειριστής τροχαίου υλικού και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιακών στοιχείων που υπέστησαν ζημίες, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών έχουν την ευκαιρία να παρέχουν σχετικές τεχνικές πληροφορίες, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα της έκθεσης διερεύνησης. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» λαμβάνει επίσης υπόψη της τις εύλογες ανάγκες
--	--

	των θυμάτων και των συγγενών τους και τους παρέχει ενημέρωση όσον αφορά την πρόοδο της διερεύνησης. 4. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» ολοκληρώνει τις εξετάσεις του τόπου του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής της υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την ανοίξει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα. Άρθρο 76 Εκθέσεις (άρθρο 24 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Για τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 72, συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις δηλώνονται οι στόχοι των διερευνήσεων, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 72 και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια. 2. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» δημοσιεύει την τελική έκθεση το συντομότερο δυνατόν και κατά κανόνα το αργότερο εντός χρονικού διαστήματος δώδεκα (12) μηνών μετά την ημερομηνία κατά την οποία σημειώθηκε το περιστατικό. Αν η τελική έκθεση δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός δώδεκα (12) μηνών, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» δίδει στη δημοσιότητα προσωρινή δήλωση το αργότερο σε κάθε επέτειο του ατυχήματος, όπου αναφέρονται λεπτομερώς η πρόδος που
--	--

	σημειώνεται στη διερεύνηση και θέματα ασφάλειας που προέκυψαν. Η έκθεση, μαζί με τις συστάσεις ασφάλειας, κοινοποιείται στα εμπλεκόμενα μέρη που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 75, καθώς και στους ενδιαφερόμενους φορείς και μέρη άλλων κρατών - μελών. 3. Έως τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» δημοσιεύει ετήσια έκθεση απολογισμού για όλες τις διερευνήσεις που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που λήφθηκαν σύμφωνα με τις προεκδοθείσες συστάσεις. Άρθρο 77 Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό (άρθρο 25 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Εντός επτά (7) ημερών από τη λήψη της απόφασης να αρχίσει η διεξαγωγή διερεύνησης, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζώων, τραυματισμών και υλικών ζημιών. 2. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 76, καθώς και της ετήσιας έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 76. Άρθρο 78
--	--

	Συστάσεις ασφάλειας (άρθρο 26 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Σύσταση ασφάλειας που εκδίδεται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» δεν δημιουργεί σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για ατύχημα ή συμβάν. 2. Οι συστάσεις απευθύνονται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, στον Οργανισμό, σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών - μελών. Οι εν λόγω αρχές, εντός του πεδίου των αρμοδιοτήτων τους, λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ», αλλά και από τους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών - μελών λαμβάνονται δεόντως υπόψη και, όποτε ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις δέουσες ενέργειες. 3. Ο Οργανισμός, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καθώς και άλλες αρχές ή φορείς ή, εφόσον ενδείκνυται, άλλα κράτη - μέλη αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν ανά τακτά διαστήματα την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται, ώστε να δοθεί συνέχεια σε ορισμένη σύσταση.
--	---

Άρθρο 51 Καταργούμενες διατάξεις Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται: 1. Το Κεφάλαιο Ε' του Μέρους Δεύτερου του ν. 4632/2019 (Α'159), περί διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, 2. το Κεφάλαιο Α' του ν. 4313/2014 (Α'261), περί της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ, 3. το Κεφάλαιο Α' του ν. 2912/2001 (Α'94), περί κανόνων που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας και σύστασης επιτροπής διερεύνησης.	Κεφάλαιο Α' του ν. 4313/2014 (Α'261): ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ - ΠΛΗΡΗΣ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ Άρθρο 1 Σκοπός - Ορισμοί 1. Σκοπός του παρόντος είναι η πλήρης προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις του Κεφαλαίου V της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29 Απριλίου 2004, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την Οδηγία 2001/14/ΕΚ, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας», η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών. 2. Για την επίτευξη του ανωτέρω σκοπού, διερευνάται κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα και σοβαρό συμβάν, με στόχο τη διακρίβωση των αιτίων που προκάλεσαν το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν και όχι τη διαπίστωση υπαιτιότητας και τον καταλογισμό ευθυνών ή την αναγνώριση αξιώσεων. 3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου, ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 3 του π.δ. 160/2007

	(Α` 201), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Άρθρο 2 Σύσταση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων 1. Συνιστάται ανεξάρτητη διοικητική αρχή, με την επωνυμία «Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων», εφεξής καλούμενη «Επιτροπή», η οποία είναι αρμόδια για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3 του π.δ. 160/2007, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Η Επιτροπή έχει έδρα την Αθήνα. 2. Η Επιτροπή έχει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή και οφείλει να εφαρμόζει τις διατάξεις του ν. 4270/2014 (Α` 143). 3. Η Επιτροπή ενεργεί ανεξάρτητα από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής, κοινοποιημένο οργανισμό, την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, κάθε Αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή ρυθμιστικό φορέα, τα συμφέροντα των οποίων συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητές της. 4. Κάθε χρόνο η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση πεπραγμένων στον Πρόεδρο της Βουλής και στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Άρθρο 3 Συγκρότηση - Θητεία μελών
--	--

	1. Η Επιτροπή απαρτίζεται από πέντε (5) μέλη: τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) ακόμη τακτικά μέλη. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους και διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους ικανότητα ή εμπειρία στον τεχνικό, οικονομικό ή νομικό τομέα ή στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. 2. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. 3. Η θητεία των μελών της Επιτροπής είναι πενταετής, η οποία παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών. Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά. 4. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. 5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και οι αποζημιώσεις των μελών της Επιτροπής, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό της Επιτροπής. 6. Κατά τη διάρκεια της θητείας του Προέδρου της Επιτροπής αναστέλλεται η άσκηση οποιουδήποτε δημοσίου λειτουργήματος, καθώς και η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση στο Δημόσιο, σε Ν.Π.Δ.Δ. και σε νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα. 7. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, εάν προέρχεται από φορέα του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1
--	---

	του ν. 2190/1994, μετά τη λήξη της θητείας του επανέρχεται αυτοδικαίως στη θέση που κατείχε πριν από το διορισμό του. Στον Πρόεδρο, εφόσον είναι μέλος Δ.Ε.Π. ή Ερευνητικού Προσωπικού των Α.Ε.Ι., χορηγείται άδεια από τα αρμόδια όργανα του οικείου Α.Ε.Ι. Άρθρο 4 Ασυμβίβαστα - Υποχρεώσεις των μελών 1. Τα μέλη της Επιτροπής απολαύουν λειτουργικής και προσωπικής ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και υποχρεούνται να ασκούν τα καθήκοντα τους με αμεροληψία και αντικειμενικότητα. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους, αλλά και πέντε χρόνια μετά την αποχώρησή τους με οποιονδήποτε τρόπο, τα μέλη της Επιτροπής έχουν υποχρέωση εχεμύθειας. 2. Τα μέλη της Επιτροπής δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση δημοσίου, μόνιμου ή μετακλητού υπαλλήλου στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ούτε στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς και νομικά πρόσωπα, ούτε στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α` 188) ή σε οποιαδήποτε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (Υ.Δ.Υ.), ούτε να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής ή φορέα χρέωσης ή φορέα κατανομής ή κοινοποιημένο οργανισμό ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιό της ή να έχουν άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους από υπηρεσίες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους, για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, καθώς και για τα δύο (2) επόμενα έτη από τη λήξη της.
--	--

	Αν τα μέλη της Επιτροπής κατέχουν εταιρικά μερίδια ή μετοχές σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή άλλη επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο του προηγούμενου εδαφίου, που έχουν αποκτήσει από κληρονομική διαδοχή κατά τη διάρκεια της θητείας τους, υποχρεούνται να απέχουν από την ενάσκηση των δικαιωμάτων συμμετοχής και ψήφου στα όργανα διοίκησης, διαχείρισης και ελέγχου των εν λόγω επιχειρήσεων και μέχρι τη συμπλήρωση δύο (2) ετών από τη λήξη της θητείας τους. 3. Δεν συνιστά ασυμβίβαστο για τα μέλη της Επιτροπής η άσκηση διδακτικών καθηκόντων μέλους Δ.Ε.Π. των Α.Ε.Ι., με καθεστώς μερικής απασχόλησης, η άσκηση καθηκόντων μέλους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, καθώς και η άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με την επιφύλαξη ότι κατά τη διάρκεια της θητείας τους δεν παρέχονται υπηρεσίες σε πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών ή συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που προκηρύσσει η Επιτροπή. 4. Η παράβαση από μέλος της Επιτροπής των απαγορεύσεων των ανωτέρω παραγράφων, κατά τη διάρκεια της θητείας του, αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα, που τιμωρείται με την ποινή της έκπτωσης από τη θέση του μέλους της Επιτροπής. Για τη διαπίστωση της διάπραξης του ανωτέρω παραπτώματος κινείται πειθαρχική διαδικασία, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 5. Η κατά τα ως άνω έκπτωση δεν αποκλείει την ποινική ή αστική ευθύνη του, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η διαπίστωση της έκπτωσης γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ταυτόχρονα
--	--

	προβαίνει σε αντικατάσταση του μέλους για το υπόλοιπο της θητείας, με τη διαδικασία του άρθρου 3 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου. 5. Τα ασυμβίβαστα της παραγράφου 2 υφίστανται για τα μέλη της Επιτροπής και όταν αυτά συντρέχουν στο πρόσωπο συζύγων και συγγενών εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι και του δευτέρου βαθμού. 6. Η ιδιότητα του μέλους αναστέλλεται αν εκδοθεί αμετάκλητο παραπεμπτικό βούλευμα για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα, και μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη αθωωτική απόφαση. Αν ανασταλεί η ιδιότητα μέλους, διορίζεται νέο μέλος με τη διαδικασία της παραγράφου 2 του άρθρου 3. Η θητεία του νέου μέλους διαρκεί όσο και ο χρόνος αναστολής. 7. Τα μέλη της Επιτροπής υποβάλλουν κατ' έτος την προβλεπόμενη από τις διατάξεις του ν. 3213/2003 (Α' 309) δήλωση περιουσιακής κατάστασης. Άρθρο 5 Πειθαρχική ευθύνη των μελών 1. Όλα τα μέλη της Επιτροπής υπέχουν πειθαρχική ευθύνη για παραβάσεις των υποχρεώσεών τους, που απορρέουν από τη νομοθεσία. 2. Τα μέλη της Επιτροπής υπάγονται στο πειθαρχικό συμβούλιο, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 24 του ν. 3891/2010 (Α' 216), για τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 (Α' 188). 3. Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του πειθαρχικού συμβουλίου κινεί ο
--	---

	Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον Πρόεδρο και τα λοιπά μέλη της Επιτροπής. 4. Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 13 ρυθμίζονται οι πειθαρχικές ποινές των μελών της Επιτροπής, η πειθαρχική διαδικασία και κάθε σχετικό θέμα. Άρθρο 6 Εκπροσώπηση της Επιτροπής 1. Η Επιτροπή έχει ικανότητα δικαίου και παρίσταται αυτοτελώς ως διάδικος στα δικαστήρια σε κάθε είδους δίκες. 2. Ο Πρόεδρος εκπροσωπεί την Επιτροπή έναντι κάθε άλλης Αρχής ή έναντι τρίτων, δικαστικώς και εξωδίκως. Σε περίπτωση κωλύματος του Προέδρου, η Επιτροπή ορίζει ένα μέλος της προκειμένου να την εκπροσωπήσει. 3. Η Επιτροπή μπορεί με απόφασή της να ορίζει άλλο μέλος της ή τρίτο πρόσωπο, το οποίο θα την εκπροσωπεί για συγκεκριμένη πράξη ή ενέργεια ή κατηγορία πράξεων ή ενεργειών. Άρθρο 7 Λειτουργία της Επιτροπής 1. Η Επιτροπή συνέρχεται στην έδρα της ή και εκτός αυτής, αν τούτο έχει οριστεί προηγουμένως, τακτικώς τουλάχιστον μία (1) φορά το μήνα και εκτάκτως, όταν ζητηθεί από τον Πρόεδρο αυτής. Δύναται να συνεδριάζει και με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων (τηλεδιάσκεψη). Η Επιτροπή συνεδριάζει νομίμως, εφόσον μετέχουν στη συνεδρίαση ο Πρόεδρος ή, όταν αυτός απουσιάζει, ο νόμιμα ορισμένος από την Επιτροπή αναπληρωτής του και δύο (2) τουλάχιστον μέλη (απαρτία). Τα τακτικά μέλη της Επιτροπής δεν μπορούν να απουσιάζουν αδικαιολόγητα για περισσότερες από
--	--

	τρεις (3), κατά σειρά, συνεδριάσεις. Η Επιτροπή μπορεί να λειτουργήσει, όχι όμως πέρα από ένα τρίμηνο, αν κάποια από τα μέλη της εκλείψουν ή αποχωρήσουν για οποιονδήποτε λόγο ή απολέσουν την ιδιότητα, βάσει της οποίας ορίστηκαν, εφόσον, κατά τις συνεδριάσεις της, τα λοιπά μέλη επαρκούν, ώστε να υπάρχει απαρτία. 2. Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Επιτροπής, ο οποίος ορίζεται με απόφαση του Προέδρου. Ο γραμματέας παρίσταται σε όλες τις συνεδριάσεις. 3. Η Επιτροπή συγκαλείται σε συνεδρίαση από τον Πρόεδρο αυτής, ο οποίος καταρτίζει τα θέματα της ημερήσιας διάταξης. Τη σύγκληση της Επιτροπής μπορεί να ζητήσει και ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ορίζει και τα προς συζήτηση θέματα. Στην περίπτωση αυτή, ο Πρόεδρος έχει υποχρέωση να συγκαλέσει την Επιτροπή εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από τη λήψη του σχετικού αιτήματος. 4. Η Επιτροπή μπορεί να καλεί στις συνεδριάσεις της, προς παροχή πληροφοριών ή προσαγωγή στοιχείων, υπηρεσιακούς παράγοντες ή και τρίτους, οι οποίοι αποχωρούν σε κάθε περίπτωση πριν από την ψηφοφορία. Λεπτομέρειες ορίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης. 5. Για τη λειτουργία της Επιτροπής εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος νόμου, του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης και συμπληρωματικά οι διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α` 45). Άρθρο 8 Αρμοδιότητες Προέδρου
--	---

	1. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής έχει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στον παρόντα νόμο, καθώς και στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 11. 2. Ο Πρόεδρος προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Επιτροπής, διευθύνει τη λειτουργία τους και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού. 3. Ο Πρόεδρος μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων της Επιτροπής και την εν γένει εύρυθμη λειτουργία της. 4. Ο Πρόεδρος μπορεί με απόφασή του να εξουσιοδοτήσει άλλα μέλη της Επιτροπής ή στελέχη από το προσωπικό της να υπογράφουν «με εντολή Προέδρου» έγγραφα ή άλλες πράξεις της αρμοδιότητάς του. 5. Το μέλος που ορίζεται ως αναπληρωτής του Προέδρου, όταν αυτός κωλύεται, ασκεί τις αρμοδιότητες που του εκχωρούνται με απόφαση της Επιτροπής. Άρθρο 9 Προσωπικό της Επιτροπής 1. Η Επιτροπή έχει ίδιο προσωπικό, στο οποίο περιλαμβάνονται στελέχη ικανά να επιτελούν τα καθήκοντα του υπεύθυνου έρευνας σε περίπτωση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3 του π.δ. 160/2007, όπως ισχύει. 2. Για τη στελέχυσή της συνιστώνται δώδεκα (12) θέσεις προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου ως εξής: α) τέσσερις (4) θέσεις Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού, σύμφωνα με το άρθρο 2 του π.δ. 50/2001 (Α` 39), β) έξι (6) θέσεις τακτικού προσωπικού και γ) δύο (2)
--	---

	θέσεις Γραμματέων. Η κατανομή των θέσεων του προσωπικού μπορεί να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 11. 3. Η πρόσληψη του προσωπικού διενεργείται μετά από προκήρυξη της Επιτροπής, που δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της και στον Τύπο, στην οποία εξειδικεύονται τα εκάστοτε απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, και τελεί υπό τον κατασταλτικό έλεγχο του ΑΣΕΠ. Για την πρόσληψη απαιτείται η έγκριση της Επιτροπής της ΠΥΣ 33/2006. 4. Η πλήρωση των θέσεων του προσωπικού της Επιτροπής μπορεί να γίνει με μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού αντίστοιχων προσόντων από φορείς του δημόσιου τομέα που έχει ενταχθεί στη διαδικασία της κινητικότητας των νόμων 4093/2012 (Α` 222) και 4172/2013 (Α` 167) και της λοιπής σχετικής νομοθεσίας. Οι δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού της βαρύνουν αποκλειστικά τον προϋπολογισμό της Επιτροπής. 5. Προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της Επιτροπής σε προσωπικό κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος, επιτρέπεται, με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού να μεταφέρεται και να εντάσσεται σε οργανικές θέσεις της Επιτροπής, κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων, προσωπικό που υπηρετεί σε φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, εφόσον έχει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται για την πρόσληψη στις αντίστοιχες θέσεις. Η επιλογή των μεταφερομένων και εντασσομένων γίνεται από επιτροπή που συγκροτείται με απόφαση της Επιτροπής, μετά από σχετική δημόσια ανακοίνωση, στην οποία καθορίζονται
--	---

	και οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τους ενδιαφερομένους. 6. Για την κάλυψη των αναγκών της Επιτροπής σε προσωπικό μπορεί, μετά από πρόταση αυτής και κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, του Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, κατόπιν αίτησης των ενδιαφερομένων, να αποσπάται προσωπικό από φορείς της Γενικής Κυβέρνησης για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών, που μπορεί να ανανεωθεί για μία ακόμα φορά. 7. Οι αποδοχές του προσωπικού της Επιτροπής, στους οποίους περιλαμβάνονται και οι αποσπασμένοι, καθορίζονται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. 8. Τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα διορισμού, η απαγόρευση ανάληψης θέσης για δύο (2) έτη μετά τη λήξη της θητείας των μελών της Επιτροπής και οι προβλεπόμενες γι' αυτό κυρώσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 4, εφαρμόζονται και στο προσωπικό της Επιτροπής. 9. Το προσωπικό της Επιτροπής οφείλει να τηρεί εχεμύθεια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα από τις κείμενες διατάξεις, καθώς και για γεγονότα ή πληροφορίες, των οποίων λαμβάνει γνώση κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ή επ' ευκαιρία αυτών. Άρθρο 10 Πόροι 1. Οι πιστώσεις για τη λειτουργία της Επιτροπής εγγράφονται σε ειδικό φορέα
--	---

	του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ο ετήσιος προϋπολογισμός πρέπει να εναρμονίζεται με τις δημοσιονομικές πολιτικές του εποπτεύοντος Υπουργείου και με τις διατάξεις του ν. 4270/2014. 2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση της Επιτροπής, μπορεί να καθορίζονται πρόσθετοι πόροι, πέραν του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ της Επιτροπής, καθώς και οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών. Άρθρο 11 Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης 1. Ύστερα από γνώμη της Επιτροπής, με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θεσπίζεται Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της απόφασης διορισμού του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής. 2. Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης ρυθμίζονται ιδίως: α) τα θέματα εσωτερικής λειτουργίας της Επιτροπής, β) η διάρθρωση και λειτουργία των Υπηρεσιών της Επιτροπής και οι
--	--

	αρμοδιότητές τους, καθώς και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού, γ) ο αριθμός των θέσεων του προσωπικού, τα απαραίτητα τυπικά προσόντα τους και η κατανομή τους κατά κατηγορίες, κλάδους και ειδικότητες, δ) η πειθαρχική διαδικασία, ε) τα θέματα προμηθειών, στ) η διαδικασία σύναψης συμβάσεων κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου, ζ) η διαδικασία διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, καθώς και η διάρκεια και ο τρόπος διατήρησης των αποδεικτικών στοιχείων, η) ο τύπος και το περιεχόμενο της Έκθεσης Διερεύνησης, θ) ο ορισμός ορκωτού ελεγκτή ή ελεγκτικής εταιρείας, ι) η διαδικασία και τα κριτήρια επιλογής διερευνητών κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 4 του παρόντος και ια) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής. 3. Μέχρι την έκδοση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας της Αρχής, ο Πρόεδρος της Αρχής ορίζεται ως διατάκτης, μπορεί έπειτα από απόφαση της Αρχής, να εκδίδει χρηματικά εντάλματα και να διαχειρίζεται το λογαριασμό της Επιτροπής, να συνάπτει συμβάσεις και να αποφασίζει για την ανάθεση προμηθειών, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.
--	---

	4. Η Επιτροπή μπορεί να χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, ως ειδικούς διερευνητές Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, εφεξής καλούμενους «Διερευνητές». Η εκπαίδευση, τα προσόντα και οι λοιπές προϋποθέσεις επιλογής ως Διερευνητή, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια ορίζονται αναλυτικά στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας. 5. Η Επιτροπή μπορεί να προβαίνει σε ανάθεση μελετών, έργων, συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες ειδικών διερευνητών ή τεχνικών συμβούλων, και προμηθειών για θέματα που άπτονται της λειτουργίας της. Η σύναψη και υλοποίηση των συμβάσεων αυτών διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης. 6. Η Επιτροπή διατηρεί ενημερωμένη ιστοσελίδα και τηλεφωνική γραμμή για την ενημέρωση και επικοινωνία των ενδιαφερομένων. Άρθρο 17 Εμπιστευτικότητα Με την επιφύλαξη του ν. 2472/1997 (Α` 50), εξασφαλίζεται ότι πληροφορίες που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ενός σιδηροδρομικού ατυχήματος ή συμβάντος παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης, εκτός εάν η Επιτροπή με ομόφωνη απόφασή της αποφασίσει ότι η αποκάλυψή τους δικαιολογείται για λόγους δημοσίου συμφέροντος.
--	---

Άρθρο 51 Καταργούμενες διατάξεις Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται: 1. Το Κεφάλαιο Ε' του Μέρους Δεύτερου του ν. 4632/2019 (Α'159), περί διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, 2. το Κεφάλαιο Α' του ν. 4313/2014 (Α'261), περί της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ, 3. το Κεφάλαιο Α' του ν. 2912/2001 (Α'94), περί κανόνων που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας και σύστασης επιτροπής διερεύνησης.	Κεφάλαιο Α' του ν. 2912/2001 (Α'94): ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΙΣ ΕΡΕΥΝΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ Άρθρο 1 Πεδίο εφαρμογής Οι διατάξεις των άρθρων 1 έως και 31 του παρόντος εφαρμόζονται για: 1. τη διερεύνηση ατυχημάτων ή συμβάντων σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, που σημειώνονται εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (Flight Information Region - F.I.R.) Αθηνών, καθώς και τη συλλογή, την επεξεργασία και τη χρήση στοιχείων που έχουν σχέση με αυτά, 2. τη διερεύνηση ατυχημάτων ή συμβάντων σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, που σημειώνονται εκτός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, εφόσον η διερεύνηση δεν διενεργείται από άλλο κράτος, στις εξής περιπτώσεις: α) όταν πρόκειται για αεροσκάφος ελληνικού νηολογίου, β) όταν πρόκειται για αεροσκάφος το οποίο εκμεταλλεύεται επιχείρηση με έδρα την Ελλάδα. 3. Οι διερευνήσεις της προηγούμενης παραγράφου διενεργούνται με την
--	--

	επιφύλαξη του ισχύοντος δικαίου του κράτους στην επικράτεια του οποίου συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν. Άρθρο 2 Ορισμοί Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου νοούνται ως: 1. Αεροσκάφος: Κάθε μηχανή που μπορεί να επιτυγχάνει τη στήριξή της στην ατμόσφαιρα από αντιδράσεις του αέρα διαφορετικές από τις αντιδράσεις του αέρα στην επιφάνεια της γης. 2. Ατύχημα: γεγονός συνδεόμενο με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους, το οποίο συντελείται μεταξύ της στιγμής επιβίβασης στο αεροσκάφος προσώπου που προτίθεται να πραγματοποιήσει πτήση και της στιγμής κατά την οποία όλα τα πρόσωπα που έχουν επιβιβαστεί με αυτή την πρόθεση έχουν αποβιβαστεί, εφόσον: α. Επέλθει θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός ενός προσώπου που οφείλεται: α.α. στο γεγονός ότι το πρόσωπο αυτό βρισκόταν στο αεροσκάφος, β.β. στην άμεση επαφή του με οποιοδήποτε μέρος του αεροσκάφους, περιλαμβανομένων μερών που αποσπάστηκαν από αυτό, ή γ.γ. στην άμεση έκθεσή του στα αέρια των στροβιλοκινητήρων, εκτός αν
--	--

	πρόκειται για κακώσεις οφειλόμενες σε φυσικά ή τυχαία αίτια, για αυτοτραυματισμούς ή τραυματισμούς από άλλα πρόσωπα ή σε περίπτωση που ο τραυματισμός συμβαίνει σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των ζωνών στις οποίες έχουν κανονικά πρόσβαση οι επιβάτες και το πλήρωμα. β. Το αεροσκάφος υποστεί βλάβη ή θραύση στα δομικά του στοιχεία, η οποία αλλοιώνει τα χαρακτηριστικά, που αφορούν στη δομική αντοχή, τις επιδόσεις ή τα πτητικά χαρακτηριστικά του και για την αποκατάσταση της οποίας απαιτείται σημαντική επισκευή ή αντικατάσταση του μέρους που έχει υποστεί βλάβη, εκτός αν η ζημιά ή η βλάβη περιορίζεται στον κινητήρα ή στο περίβλημά του ή τα εξαρτήματά του ή πρόκειται για ζημιές που περιορίζονται στους έλικες, τα ακροπτερύγια, τις κεραίες, τα ελαστικά, το σύστημα τροχοπέδησης, τα αεροδυναμικά περιβλήματα ή σε μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στο περίβλημα του αεροσκάφους. γ. Το αεροσκάφος έχει απολεσθεί ή δεν υπάρχει καμία δυνατότητα προσπέλασης προς αυτό. 3. Σοβαρός τραυματισμός: κάθε σωματική βλάβη την οποία υφίσταται πρόσωπο σε περίπτωση ατυχήματος εφόσον: α. απαιτηθεί η νοσηλεία του για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των σαράντα
--	---

	οκτώ (48) ωρών και η εισαγωγή πραγματοποιηθεί εντός διαστήματος επτά (7) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία επήλθε η σωματική βλάβη, ή β. προκληθεί κάταγμα οποιουδήποτε οστού (εκτός από απλά κατάγματα δακτύλων του χεριού, δακτύλων του ποδιού ή της μύτης), ή γ. προκληθούν λύσεις της συνέχειας ιστών με αποτέλεσμα σοβαρή αιμορραγία ή βλάβη νεύρων, μυών ή τενόντων, ή δ. προκληθεί βλάβη σε οποιοδήποτε εσωτερικό όργανο, ή ε. προκληθούν εγκαύματα δεύτερου ή τρίτου βαθμού ή οποιαδήποτε άλλα εγκαύματα σε ποσοστό μεγαλύτερο του 5% της επιφάνειας του σώματος, ή στ. οφείλεται στην εξακριβωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή σε επιβλαβείς ακτινοβολίες. 4. Θανάσιμος τραυματισμός: τραυματισμός σε κάποιο ατύχημα, λόγω του οποίου επέρχεται ο θάνατος του παθόντος εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος. 5. Αίτια: οι ενέργειες ή παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός των ανωτέρω στοιχείων που προκαλούν το ατύχημα ή το συμβάν.
--	--

	6. Διερεύνηση: δραστηριότητες που αναπτύσσονται με σκοπό την πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων, οι οποίες περιλαμβάνουν τη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών, την έκθεση των πορισμάτων, τον προσδιορισμό των αιτίων και, ανάλογα με την περίπτωση, τη διατύπωση συστάσεων ασφαλείας. 7. Επικεφαλής διερεύνησης: πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί αρμοδίως η ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο της διερεύνησης. 8. Τεχνικός σύμβουλος: πρόσωπο το οποίο διενεργεί, με βάση τα προσόντα του, πράξεις που σχετίζονται με τη διερεύνηση υπό την εποπτεία του επικεφαλής της διερεύνησης. 9. Συσκευή καταγραφής στοιχείων πτήσης: οποιουδήποτε τύπου καταγραφικό σύστημα, τοποθετημένο σε αεροσκάφος για να διευκολύνει τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων. 10. Επιχείρηση: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή ένωση προσώπων που επιδιώκει ή δεν επιδιώκει κερδοσκοπικό σκοπό ή κάθε επίσημος φορέας με ή χωρίς ίδια νομική προσωπικότητα. 11. Φορέας εκμετάλλευσης: πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που επιδίδεται ή προτίθεται να επιδοθεί σε εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων αεροσκαφών.
--	---

	12. Κράτος νηολόγησης: κράτος στο νηολόγιο του οποίου είναι καταχωρημένο το αεροσκάφος. 13. Κράτος κατασκευής: κράτος το οποίο ασκεί τη σύμφωνη με τους κανόνες του αεροπορικού δικαίου εποπτεία επί της επιχείρησης, η οποία είναι υπεύθυνη για την τελική συναρμολόγηση του αεροσκάφους. 14. Κράτος σχεδιασμού: κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η έδρα της επιχείρησης που έχει σχεδιάσει το τύπο του αεροσκάφους. 15. Πτήση: η πτήση όπως ορίζεται στο άρθρο 185 παρ. α' του Ν. 1815/1988 (ΦΕΚ 250 Α'). 16. Πτητική λειτουργία αεροσκάφους: η εκτελούμενη από αυτό πτήση, καθώς και το σύνολο των εκτελούμενων πριν ή μετά την έναρξη της πτήσης ή και μετά την περάτωση αυτής αναγκαίων ενεργειών επί ή υπό το αεροσκάφος, οι οποίες έχουν άμεση σχέση με την πραγματοποίηση της πτήσης. 17. Συμβάν: γεγονός που δεν είναι ατύχημα, αλλά συνδέεται με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους και θέτει σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της εκμετάλλευσής του. 18. Σοβαρό συμβάν: συμβάν συντελούμενο υπό συνθήκες από τις
--	--

	οποίες διαφαίνεται ότι παραλίγο να συνέβαινε ατύχημα. 19. Συστάσεις ασφαλείας: κάθε πρόταση της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων που διατυπώνεται με βάση τις πληροφορίες που προκύπτουν από τη διερεύνηση και αποσκοπεί στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων. Άρθρο 3 Σοβαρά συμβάντα Σοβαρά συμβάντα αποτελούν ιδίως: 1. Παραλίγο σύγκρουση κατά την οποία απαιτήθηκε ελιγμός αποφυγής για να αποφευχθεί σύγκρουση ή επικίνδυνη κατάσταση. 2. Πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου, η οποία μόλις απεσοβήθηκε. 3. Διακοπή απογείωσης λόγω κλειστού ή κατελημμένου διαδρόμου ή απογείωση από κλειστό ή κατελημμένο διάδρομο με οριακή απόσταση από εμπόδια. 4. Προσγείωση ή απόπειρα προσγείωσης σε κλειστό ή κατελημμένο διάδρομο. 5. Σημαντική απόκλιση από τις προβλεπόμενες επιδόσεις κατά την απογείωση ή το αρχικό στάδιο ανόδου.
--	---

	6. Κάθε περίπτωση πυρκαγιάς ή εμφάνισης καπνών στο χώρο των επιβατών, στα διαμερίσματα φορτίου ή πυρκαγιάς στον κινητήρα, ακόμη και αν η πυρκαγιά κατασβέσθηκε με πυροσβεστικό υλικό. 7. Κάθε γεγονός για το οποίο απαιτήθηκε η χρησιμοποίηση εφεδρικού οξυγόνου από το πλήρωμα διακυβέρνησης. 8. Αστοχία δομικού στοιχείου του αεροσκάφους ή απόσπαση τμημάτων του κινητήρα, χωρίς όμως η περίπτωση να κατατάσσεται στα ατυχήματα. 9. Πολλαπλές βλάβες ενός ή περισσότερων συστημάτων του αεροσκάφους με σοβαρές επιπτώσεις στο χειρισμό του. 10. Κάθε περίπτωση αδυναμίας μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης να ασκήσει τα καθήκοντά του κατά την πτήση. 11. Οποιαδήποτε σχετική με τα καύσιμα βλάβη, η οποία θα απαιτούσε ο χειριστής να δηλώσει ότι ανέκυψε κατάσταση ανάγκης. 12. Συμβάντα κατά την απογείωση και την προσγείωση, συμβάντα όπως η προσγείωση πριν από την αρχή του διαδρόμου, υπέρβαση του τέρματος του διαδρόμου ή πλευρική εκτροπή. 13. Βλάβες συστημάτων, μετεωρολογικά φαινόμενα, πτήση εκτός
--	---

	των εγκεκριμένων περιθωρίων πτήσης ή άλλα περιστατικά που θα μπορούσαν να καταστήσουν δύσκολη τη διακυβέρνηση του αεροσκάφους. 14. Βλάβη περισσότερων του ενός συστημάτων σε πολλαπλό σύστημα, που είναι υποχρεωτικό για την καθοδήγηση των πτήσεων και την αεροναυτιλία. Άρθρο 4 Σκοπός και αντικείμενο της διερεύνησης 1. Διερεύνηση διενεργείται για κάθε ατύχημα και σοβαρό συμβάν. Αποκλειστικός σκοπός της διερεύνησης είναι η διακρίβωση των αιτίων που προκάλεσαν το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν, με στόχο την πρόληψη ατυχημάτων ή συμβάντων και δεν αποσκοπεί στη διαπίστωση υπαιτιότητας και στον καταλογισμό ευθυνών ή αξιώσεων. 2. Σε διερεύνηση υπόκεινται όλα τα ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που συνέβησαν σε αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας του. 3. Για ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που συμβαίνουν σε αεροσκάφη πριν ή μετά την πτητική λειτουργία τους διενεργείται διερεύνηση μόνο εάν η Επιτροπή που αναφέρεται στο επόμενο άρθρο αναμένει από την έρευνα να προκύψουν νέα διδάγματα για την ασφάλεια πτήσεων. Το ίδιο ισχύει για τη διερεύνηση ατυχημάτων ή σοβαρών
--	---

	συμβάντων που συμβαίνουν σε ανεμόπτερα και μηχανοκίνητα ανεμόπτερα, υπερελαφρά, αιωρόπτερα, μοτοαιωρόπτερα, αλεξίπτωτα και αερόστατα. Άρθρο 5 Σύσταση Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων 1. Συνιστάται Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, εφεξής καλούμενη "Επιτροπή" για τη διερεύνηση ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων αεροσκαφών Πολιτικής Αεροπορίας, με έδρα την Αθήνα. Η Επιτροπή είναι ανεξάρτητη αρχή και έχει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Η Επιτροπή εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, τα μέλη της απολαμβάνουν προσωπική ανεξαρτησία και κατά την άσκηση των καθηκόντων τους δεσμεύονται από το νόμο και τη συνείδησή τους. 2. Η Επιτροπή είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητη από τους φορείς και υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο εναερίου κυκλοφορίας της πλοϊμότητας και λειτουργίας αεροσκαφών, της πιστοποίησης, της συντήρησης, της διεξαγωγής πτήσεων, της χορήγησης πτυχίων και αδειών ιπτάμενων μηχανικών, επιμελητών πτήσεων και
--	--

	ελεγκτών εναερίου κυκλοφορίας, της εκμετάλλευσης και λειτουργίας αερολιμένων και γενικά από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στην Επιτροπή. 3. Η Επιτροπή συγκροτείται από τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) μέλη. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη αυτής διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η θητεία του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής είναι πενταετής και παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών. Αν λήξει πρόωρα η θητεία του προέδρου ή μέλους της Επιτροπής, με όμοια απόφαση ορίζεται αντικαταστάτης για το υπόλοιπο της θητείας του. Τα μέλη πρέπει να διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία σε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω τομείς: α. Αεροπορικό Δίκαιο β. Αεροπορικές Μεταφορές γ. Διακυβέρνηση Αεροσκαφών δ. Αεροναυπηγική ε. Τεχνική υποστήριξη Αεροσκαφών στ. Λειτουργία ή διαχείριση Αερολιμένων ζ. Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας.
--	--

	η. ηλεκτρονική ή πληροφορική θ. μετεωρολογία ι. ιατρική 4. Η Επιτροπή εκπροσωπείται από τον Πρόεδρό της. Ο Πρόεδρος είναι κρατικός λειτουργός αποκλειστικής απασχόλησης. Για το χρόνο που κατέχει τη θέση του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας και, εφόσον είναι μέλος Δ.Ε.Π. Α.Ε.Ι., σε άδεια που του χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περίπτωση α' του Ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87 Α'). 5. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής υποβάλλουν κατ' έτος τη δήλωση περιουσιακής κατάστασης του ν. 3213/2003 (Α' 309), όπως ισχύει. Άρθρο 6 Σύσταση Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων 1. Για την υποβοήθηση του έργου της Επιτροπής, συνιστάται Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, εφεξής καλούμενη "Μονάδα". Η Μονάδα είναι οργανωμένη σε επίπεδο Διεύθυνσης και ανήκει οργανικά στην Επιτροπή. Διοικείται από τον Πρόεδρο της Επιτροπής και τον Προϊστάμενό της.
--	--

	2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται εντός οκτώ (8) μηνών από τη δημοσίευση του νόμου αυτού, με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομικών και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, καθορίζονται ο Οργανισμός της Μονάδας, η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες των Υπηρεσιών της, ο αριθμός των κατά κατηγορία και κλάδο οργανικών θέσεων, οι οποίες δεν μπορούν να υπερβαίνουν τις είκοσι πέντε (25) συνολικά, τα προσόντα διορισμού σε κάθε κλάδο, καθώς και οι διοικητικές αρμοδιότητες του προέδρου της Επιτροπής και του προϊσταμένου της Μονάδας. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα εγκρίνεται ο Κανονισμός εσωτερικής λειτουργίας της Επιτροπής. Το προσωπικό της Μονάδας διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και υπάγεται στο καθεστώς του Κώδικα Κατάστασης δημοσίων πολιτικών διοικητικών υπαλλήλων, όπως ισχύει κάθε φορά. Με την επιφύλαξη ειδικότερων ρυθμίσεων, οι τακτικοί υπάλληλοι της Μονάδας υπάγονται, ως προς την επικουρική τους ασφάλιση, στο Ταμείο Ασφάλισης υπαλλήλων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. 3. Μέχρι την πλήρωση των οργανικών θέσεων της Μονάδας, οι οποίες θα συσταθούν με το προεδρικό διάταγμα που προβλέπεται στην προηγούμενη παράγραφο, η Μονάδα στελεχώνεται
--	--

	από προσωπικό δεκαπέντε (15) ατόμων που αποσπάται από φορείς του δημόσιου τομέα. Η απόσπαση διενεργείται χωρίς γνωμοδότηση του Υπηρεσιακού Συμβουλίου, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του οικείου Υπουργού. Το ανωτέρω προσωπικό πρέπει να έχει γνώσεις και εμπειρία σε έναν ή περισσότερους από τους τομείς: χειρισμού αεροσκαφών, αεροναυπηγικής, μηχανικού αεροσκαφών, λειτουργίας αερολιμένων, επιμελητείας πτήσεων, ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, ηλεκτρονικού αεροσκαφών, με άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας και επιθυμητή εμπειρία στις διερευνήσεις. Οι αποσπάσεις της παρούσης παραγράφου δεν μπορούν να έχουν διάρκεια μεγαλύτερη των τριών (3) ετών με δυνατότητα παράτασης για χρονικό διάστημα μέχρι την πλήρωση των αντιστοίχων οργανικών θέσεων της Μονάδος από μόνιμο προσωπικό . Η πλήρωση των οργανικών θέσεων της Μονάδας μπορεί να γίνει και με τη διαδικασία της μετάταξης προσωπικού από άλλους φορείς του δημόσιου τομέα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. 4. Η Μονάδα, για την υποβοήθηση του έργου της, δύναται, ύστερα από έγκριση της Επιτροπής, να απευθύνεται κατ' εξαίρεση σε τεχνικούς συμβούλους. Η
--	--

	αμοιβή των τεχνικών συμβούλων καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών. Η επιλογή γίνεται με τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 346/1998 (ΦΕΚ 230 Α') "Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών προς τις διατάξεις της οδηγίας 92/50/Ε.Ο.Κ. του Συμβουλίου της 18ης Ιουλίου 1992", όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 18/2000 (ΦΕΚ 15 Α'). 5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4 του Π.Δ. 394/1996 (ΦΕΚ 266 Α') "Κανονισμός Προμηθειών Δημοσίου", η Επιτροπή μπορεί κατά τη διερεύνηση να αναθέτει απευθείας εξειδικευμένες εργασίες, σχετικές με τη διερεύνηση του συγκεκριμένου ατυχήματος σε δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς με αναγνωρισμένη εμπειρία στο αντικείμενο, καθώς και σε πανεπιστημιακά ή ερευνητικά ιδρύματα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής. 6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου, των μελών και του Γραμματέα της Επιτροπής. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται ειδική πρόσθετη αμοιβή στους υπαλλήλους της Μονάδας, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και οι αποσπώμενοι σε αυτήν υπάλληλοι.
--	---

	Ειδικότερα, οι πάσης φύσεως αμοιβές των διερευνητών δεν μπορούν να είναι κατώτερες των πάσης φύσεως αμοιβών των εξουσιοδοτημένων επιθεωρητών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με τα ίδια χρόνια υπηρεσίας. 7. Οι υπάλληλοι που αποσπώνται στη Μονάδα λαμβάνουν από την υπηρεσία τους το μισθό και όλες τις τυχόν επιπλέον τακτικές αποδοχές, καθώς και τα κάθε είδους τακτικά επιδόματα, όπως και τις ειδικές αποζημιώσεις και απολαβές της οργανικής τους θέσης, που καταβάλλονται παγίως από την Υπηρεσία από την οποία αποσπώνται. 8.α. Οι υπάλληλοι που προσλαμβάνονται ή μετατάσσονται στη Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων λαμβάνουν τις αποδοχές του Μέρους Α' του ν. 3205/2003, όπως εκάστοτε ισχύει, καθώς και το ειδικό επίδομα της παραγράφου 6 του άρθρου 6 του ν. 2912/2001 (ΦΕΚ 94/Α'). β. Για τους μετατασσόμενους εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997 (ΦΕΚ 154/Α') 9(8). Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και άλλες δαπάνες καταβάλλονται στους δικαιούχους διερευνητές και τεχνικούς συμβούλους,
--	---

	σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, δι' απολογισμού εξόδων, με εντολή του Προϊσταμένου της Μονάδας. Άρθρο 7 Διαδικασία διερεύνησης 1. Η διερεύνηση αποβλέπει στην απόκτηση και αποτύπωση των διαθέσιμων σχετικών πληροφοριών, την ανάλυση των υπαρχόντων αποδεικτικών στοιχείων, καθώς και τη διαπίστωση των πιθανών αιτίων ενός ατυχήματος ή συμβάντος. Η διαδικασία και οι τεχνικές διερεύνησης πρέπει να είναι σύμφωνες με το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τα εγχειρίδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, όπως ισχύουν. Η διερεύνηση ολοκληρώνεται με την έκδοση πορίσματος στο οποίο μπορεί να περιέχονται συστάσεις ασφάλειας πτήσεων. 2. Η Επιτροπή καθορίζει την έκταση της διερεύνησης ανάλογα με το μέγεθος και το είδος του ατυχήματος ή του συμβάντος, λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα που ενδέχεται να προκύψουν για τη βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων. 3. Η διερεύνηση που διεξάγεται από την Επιτροπή έχει προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων ειδικών και τεχνικών ερευνών που προσανατολίζονται σε στόχους διαφορετικούς από αυτούς που αναφέρονται στο άρθρο
--	--

	4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 25 του νόμου αυτού, οι αρμοδιότητες και το έργο των διωκτικών, δικαστικών και λοιπών κρατικών αρχών δεν επηρεάζονται, εφόσον δεν παρεμποδίζεται το έργο της ομάδας διερεύνησης. Άρθρο 8 Έναρξη της διερεύνησης και αρμοδιότητες των διερευνητών 1. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής ορίζει για κάθε ατύχημα ή συμβάν την ομάδα διερεύνησης και τον επικεφαλής διερεύνησης, ο οποίος διευθύνει τη συγκεκριμένη έρευνα. Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος συνδεδεμένου με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους ύδατος εντός των ορίων τοπικής αρμοδιότητας του Λ.Σ.-ΕΛ. ΑΚΤ., στην ομάδα διερεύνησης μπορεί να μετέχει και στέλεχος της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α.) που έχει συσταθεί με τον ν. 4033/2011 (Α' 264), το οποίο ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. 2. Ο επικεφαλής και τα μέλη της ομάδας διερεύνησης ιδίως: α. Έχουν απρόσκοπτη πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο αεροσκάφος, το
--	---

	περιεχόμενο και τα συντρίμματά του. Εισέρχονται σε οικόπεδα και κατοικίες που υπέστησαν ζημιές προκειμένου να διενεργούν αυτοψία. β. Πραγματοποιούν άμεση καταγραφή των τεκμηρίων και λαμβάνουν θραύσματα ή συστατικά μέρη του αεροσκάφους με σκοπό την εξέταση ή την ανάλυση. γ. Έχουν άμεση πρόσβαση στο περιεχόμενο των συσκευών καταγραφής στοιχείων πτήσης του αεροσκάφους και των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, παραλαμβάνουν και αξιοποιούν τα αντικείμενα αυτά για το σκοπό της έρευνας. Έχουν άμεση πρόσβαση σε κάθε άλλου είδους καταγραφές τις οποίες αξιοποιούν. δ. Έχουν πρόσβαση στα αποτελέσματα εξέτασης των θυμάτων. ε. Έχουν άμεση πρόσβαση στα αποτελέσματα εξέτασης ή έρευνας των προσώπων που εμπλέκονται στην πτήση του αεροσκάφους που υπέστη ατύχημα. στ. Έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία, λαμβάνοντας γνώση των σχετικών εγγράφων του κυρίου, του φορέα εκμετάλλευσης ή του κατασκευαστή του αεροσκάφους και μερών αυτού, των αρμόδιων Υπηρεσιών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και λαμβάνουν αντίγραφα, εφόσον τούτο κρίνεται απαραίτητο, για την
--	--

	εκπλήρωση του σκοπού της διερεύνησης ή προβαίνουν σε εξέταση μαρτύρων. Οι αρμόδιες Αστυνομικές και άλλες Αρχές υποχρεούνται να παρέχουν τη συνδρομή τους στον επικεφαλής και τα μέλη της ομάδας διερεύνησης κατά την άσκηση των ως άνω αρμοδιοτήτων τους. 3. Ο επικεφαλής της ομάδας διερεύνησης έχει, κατά τη διάρκεια της διερεύνησης, τα δικαιώματα ανακριτικών υπαλλήλων, που προβλέπονται στο Κώδικα Ποινικής Δικονομίας. Άρθρο 9 Αποδεικτικά μέσα Αποδεικτικά μέσα για την απόδειξη των αιτίων του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος είναι ιδίως: 1. Οι πληροφορίες που έχουν σχέση με το ατύχημα ή το συμβάν. 2. Οι μαρτυρικές καταθέσεις σημαντικών για τη διερεύνηση προσώπων. 3. Έγγραφα ή ακριβή αντίγραφα αυτών, εφόσον δεν υπάρχουν αντίθετοι ειδικοί περιορισμοί χρήσης. Άρθρο 10 Τόπος του ατυχήματος 1. Οι κατά τόπο αρμόδιες Αστυνομικές ή Λιμενικές Αρχές αποκλείουν τον τόπο
--	---

	του ατυχήματος, το συντομότερο δυνατό από την πρόσβαση τρίτων. Για την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο του ατυχήματος αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης. 2. Απαγορεύεται η μετακίνηση αεροσκάφους ή αφαίρεση τμημάτων αυτού, καθώς και παντός στοιχείου ή αντικειμένου, το οποίο ανήκει στο αεροσκάφος ή έχει σχέση με το ατύχημα ή το συμβάν. Ομοίως απαγορεύεται η φθορά ή η αλλοίωση του αεροσκάφους ή των εξαρτημάτων αυτού, καθώς και κάθε στοιχείου ή αντικειμένου που ανήκει στο αεροσκάφος ή έχει σχέση με το ατύχημα ή το συμβάν πριν από την αποδέσμευσή τους από τον επικεφαλής της διερεύνησης. Επιτρέπεται μόνο: α. η λήψη μέτρων διάσωσης και κατάσβεσης χωρίς να μεταβληθεί αν είναι δυνατόν η θέση των αντικειμένων και αποδεικτικών στοιχείων, β. η λήψη μέτρων για την αποτροπή ενός άμεσα επαπειλούμενου κινδύνου, γ. η διάσωση τραυματιών και η παροχή πρώτων βοηθειών, με ταυτόχρονη, αν είναι δυνατόν, γραπτή και φωτογραφική καταγραφή της θέσης τους στον τόπο του ατυχήματος ή σε σχέση με τον τόπο του ατυχήματος,
--	--

	δ. η λήψη μέτρων για την άρση εμποδίων σε αεροσκάφη ή σε άλλα μεταφορικά μέσα ή το κοινό. 3. Η αφαίρεση ή η αποκωδικοποίηση στοιχείων παντός αποτυπωτού πτήσεων που ανήκει σε αεροσκάφος που έχει υποστεί ατύχημα επιτρέπεται μόνο σε άτομα ειδικά εξουσιοδοτημένα από τον επικεφαλής της διερεύνησης. 4. Για την αποδέσμευση του τόπου του ατυχήματος, του αεροσκάφους και των συντριμμάτων αυτού αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης. Άρθρο 11 Πρόσωπα που συμμετέχουν στη διαδικασία διερεύνησης 1. Στη διαδικασία διερεύνησης μπορούν να συμμετέχουν με έναν εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο τα κράτη νηολόγησης, εκμετάλλευσης, σχεδιασμού και κατασκευής του αεροσκάφους. Οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι μπορούν να επικουρούνται από τεχνικούς συμβούλους ή εμπειρογνώμονες. 2. Η συμμετοχή στη διερεύνηση καλύπτει, υπό την εποπτεία του επικεφαλής της διερεύνησης, όλους τους τομείς της, ιδίως: α. την επιθεώρηση του τόπου του ατυχήματος,
--	--

	β. την εξέταση του αεροσκάφους ή των συντρίμμιάτων του, γ. την εξέταση μαρτύρων και τη δυνατότητα υποβολής συμπληρωματικών ερωτήσεων, δ. τη συντομότερη δυνατή πρόσβαση σε όλα τα αποδεικτικά μέσα, ε. τη λήψη φωτοαντιγράφων των ουσιαδών εγγράφων, στ. τη συμμετοχή σε περαιτέρω έρευνες, συμπεριλαμβανομένων των συσκέψεων σχετικά με τα αίτια και τα αποτελέσματα του ατυχήματος, καθώς και τις συστάσεις ασφάλειας, ζ. την υποβολή προτάσεων για την έκταση ή κατεύθυνση των ερευνών. 3. Η παρουσία των εξουσιοδοτημένων εκπροσώπων και των συμβούλων τους δεν αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την έναρξη και διεξαγωγή της διερεύνησης. 4. Οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους υποχρεούνται να γνωστοποιούν στην Επιτροπή γεγονότα και αποδεικτικά στοιχεία που περιήλθαν σε γνώση τους και είναι σημαντικά για το ατύχημα και τη διερεύνησή του. 5. Οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους δεν έχουν το δικαίωμα να κοινοποιούν στοιχεία της έρευνας ή να λαμβάνουν δημόσια θέση
--	--

	για την πορεία αυτής ή τα επί μέρους αποτελέσματά της χωρίς τη ρητή συγκατάθεση της Επιτροπής. 6. Οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους που παραβιάζουν τις διατάξεις του νόμου αυτού αποκλείονται από την έρευνα. Άρθρο 12 Αίτηση εξαίρεσης 1. Αν υπάρχουν γεγονότα που μπορούν να δικαιολογήσουν δυσπιστία για την αντικειμενικότητα και αμεροληψία προσώπων που συμμετέχουν στη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος, όποιος έχει έννομο συμφέρον μπορεί να υποβάλλει στην Επιτροπή αίτηση εξαίρεσης. Η αίτηση υποβάλλεται εγγράφως και πρέπει να περιέχει τους λόγους της εξαίρεσης και να αναφέρει με σαφήνεια τα πραγματικά περιστατικά στα οποία στηρίζονται οι λόγοι αυτοί, καθώς και τα μέσα απόδειξής τους. Επί της αίτησης αποφασίζει σε πρώτο και τελευταίο βαθμό η Επιτροπή σε ολομέλεια. Δεύτερη αίτηση από τον ίδιο αιτούντα κατά του αυτού προσώπου για τους ίδιους λόγους δεν επιτρέπεται. 2. Έως ότου αποφανθεί η Επιτροπή επί της αίτησης εξαίρεσης, το πρόσωπο κατά του οποίου στρέφεται αυτή δεν μετέχει των εργασιών διερεύνησης. Αν αυτή η αίτηση γίνει δεκτή, αποκλείεται η συμμετοχή του προσώπου που
--	--

	εξαιρέθηκε στη συγκεκριμένη έρευνα. Διαδικαστικές πράξεις που έχουν ήδη ενεργηθεί παραμένουν έγκυρες. Άρθρο 13 Ανταλλαγή απόψεων πριν από την ολοκλήρωση του Πορίσματος 1. Ο επικεφαλής της διερεύνησης αποστέλλει προσχέδιο του πορίσματος στα κράτη που συμμετέχουν στη διερεύνηση σύμφωνα με το άρθρο 11 του νόμου αυτού και τα καλεί να εκφέρουν γραπτώς την άποψή τους σχετικά με τα γεγονότα και συμπεράσματα που έχουν ουσιώδη και αποφασιστική σημασία για τη διαπίστωση των αιτίων του ατυχήματος. 2. Απόψεις και παρατηρήσεις που γίνονται αποδεκτές από τους ενεργούντες τη διερεύνηση αναφέρονται στο σχέδιο του πορίσματος. Αποκλίνουσες απόψεις που δεν έγιναν αποδεκτές στην τελική διαμόρφωση του εν λόγω σχεδίου, προσαρτώνται σε αυτό ως παράρτημα. Αν εντός εξήντα (60) ημερών από την αποστολή του προσχεδίου του πορίσματος δεν υποβληθούν εγγράφως απόψεις ή παρατηρήσεις, ολοκληρώνεται το σχέδιο πορίσματος. 3. Αν η διερεύνηση διεξαχθεί με συνοπτικές διαδικασίες, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19, δεν
--	--

	αποστέλλεται προσχέδιο πορίσματος για ανταλλαγή απόψεων. Άρθρο 14 Πόρισμα Διερεύνησης 1. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας του προηγούμενου άρθρου, ο επικεφαλής της διερεύνησης διαβιβάζει στον προϊστάμενο της Μονάδας το Σχέδιο Πορίσματος Διερεύνησης. Στο Σχέδιο διατυπώνεται ρητά ο αποκλειστικός σκοπός της διερεύνησης, όπως αυτός περιγράφεται στο άρθρο 4. 2. Το Σχέδιο Πορίσματος περιέχει πληροφορίες για τις λεπτομέρειες του ατυχήματος ή του συμβάντος, τα εμπλεκόμενα αεροσκάφη, τις εξωτερικές συνθήκες, τα συμπεράσματα των ερευνητικών πράξεων και γνωμοδοτήσεων, την αξιολόγηση όλων των στοιχείων και τον προσδιορισμό των αιτίων ή των πιθανών αιτίων του ατυχήματος ή του συμβάντος. Μπορεί να περιέχει και συστάσεις ασφάλειας που πιθανόν να είναι επανάληψη συστάσεων ασφάλειας που είχαν διατυπωθεί σε προγενέστερα πορίσματα, αν λόγω της καθυστέρησης τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των πτήσεων. 3. Ο προϊστάμενος της Μονάδας υποβάλλει το Σχέδιο Πορίσματος με το φάκελο του ατυχήματος στον Πρόεδρο της Επιτροπής. Η Επιτροπή, με βάση τα
--	---

	στοιχεία που συγκεντρώθηκαν, εκδίδει το Πόρισμα. Εάν κατά την κρίση της Επιτροπής, τα στοιχεία που υπάρχουν στο φάκελο είναι ανεπαρκή, διατάσσει τη διενέργεια συμπληρωματικής διερεύνησης από τους ήδη διενεργήσαντες τη διερεύνηση ή από άλλους διερευνητές. 4. Το Πόρισμα συντάσσεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου, όπως ισχύει κάθε φορά. 5. Αντίγραφο του Πορίσματος διαβιβάζεται: α. στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, β. στους αποδέκτες που αναφέρονται στο άρθρο 11 παρ. 1 του παρόντος, γ. στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, όταν πρόκειται για αεροσκάφη με μέγιστο βάρος άνω των 5.700 κιλών, δ. στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. 6. Αν λόγω του ατυχήματος έχει προκύψει θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη μέλους του πληρώματος, επιβάτη ή τρίτου στο έδαφος, διαβιβάζεται αντίγραφο του Πορίσματος και του φακέλου που σχηματίσθηκε, στον αρμόδιο Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών.
--	---

	7. Περίληψη του Πορίσματος δημοσιεύεται με τη φροντίδα του Προέδρου της Επιτροπής σε δύο ημερήσιες εφημερίδες, που εκδίδονται στην Αθήνα και που έχουν, κατά την κρίση της Επιτροπής, τη μεγαλύτερη κυκλοφορία, και σε μία τοπική ημερήσια (εφόσον υπάρχει) που εκδίδεται στην έδρα του Πρωτοδικείου, στην περιφέρεια του οποίου συνέβη το συμβάν. Η δαπάνη της δημοσίευσης βαρύνει τον προϋπολογισμό της Επιτροπής. Άρθρο 15 Χρονικοί Περιορισμοί Διερεύνησης 1. Το Σχέδιο Πορίσματος Διερεύνησης και ο σχετικός φάκελος υποβάλλονται στον Πρόεδρο της Επιτροπής το συντομότερο δυνατό και πάντως όχι πέραν χρονικού διαστήματος έξι (6) μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν. Η Επιτροπή εκδίδει Πόρισμα μέσα σε προθεσμία τριών (3) μηνών. Αν διενεργηθεί συμπληρωματική έρευνα, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 14, η ανωτέρω τρίμηνη προθεσμία παρατείνεται για το χρονικό διάστημα που ορίσθηκε από την Επιτροπή για την εν λόγω συμπληρωματική έρευνα. 2. Αν οι ανάγκες της διερεύνησης το επιβάλλουν, ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί με απόφασή του να παρατείνει τις προθεσμίες που
--	--

	αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους, για εύλογο χρονικό διάστημα. Άρθρο 16 Δήλωση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων 1. Ο υπεύθυνος κυβερνήτης ή, αν αυτός κωλύεται, κάποιο μέλος του πληρώματος ή, εφόσον κανείς από αυτούς δεν είναι σε θέση, ο κύριος ή ο φορέας της εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, καθώς και οποιοσδήποτε άλλος αντιληφθεί ή λάβει γνώση ατυχήματος, σοβαρού συμβάντος ή συμβάντος που έγινε εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, υποχρεούται να το δηλώσει αμελλητί στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων ή την πλησιέστερη Αεροπορική, Αερολιμενική, Αστυνομική ή άλλη τοπική Αρχή. 2. Κάθε μέσο επικοινωνίας, δημόσιο ή ιδιωτικό, διατίθεται κατά προτεραιότητα για την άμεση μετάδοση στις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 των πληροφοριών για το ατύχημα ή το συμβάν που έγινε, καθώς και των σχετικών οδηγιών των αρχών αυτών. 3. Ανεξάρτητα από την περίπτωση της παραγράφου 1, οι αρμόδιες για τον έλεγχο, εποπτεία και διευκόλυνση των
--	---

	πτήσεων Αρχές είναι υποχρεωμένες να αναφέρουν αμέσως στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν που συνέβη κατά τη λειτουργία ενός αεροσκάφους και του οποίου έλαβαν γνώση. Άρθρο 17 Συνεργασία με άλλα κράτη 1. Σε περίπτωση ατυχήματος στην αλλοδαπή, αεροσκάφους εγγεγραμμένου στο Μητρώο Ελληνικών Αεροσκαφών ή αεροσκάφους του οποίου την εκμετάλλευση έχει επιχείρηση με έδρα την Ελλάδα, η Επιτροπή δύναται να αποστείλει έναν ή περισσότερους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους, οι οποίοι θα συμμετέχουν στη διερεύνηση με βάση τα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου περί "Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας". Η Επιτροπή διαβιβάζει στις αρμόδιες αλλοδαπές αρχές τις πληροφορίες που διαθέτει σχετικά με το διερευνούμενο ατύχημα, με την παρατήρηση ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για το σκοπό για τον οποίο τους διαβιβάσθηκαν. 2. Εφόσον προκύψει ανάγκη, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή των αρμόδιων αρχών ή οργάνων άλλων κρατών, προκειμένου να θέσουν στη διάθεσή της τον απαραίτητο για τη διερεύνηση
--	---

	ατυχήματος εξοπλισμό, καθώς και ειδικευμένους εμπειρογνώμονες. Η Επιτροπή μπορεί να παρέχει ανάλογη συνδρομή στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών, ύστερα από σχετικό αίτημά τους. Άρθρο 18 Υποχρέωση ενημέρωσης 1. Για ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που λαμβάνουν χώρα εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως και με τον ταχύτερο δυνατό τρόπο: α. το κράτος νηολόγησης, β. το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης, γ. το κράτος κατασκευής, δ. το κράτος σχεδιασμού του αεροσκάφους, ε. για αεροσκάφη μέγιστου βάρους άνω των 2.250 κιλών, το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και - στ. κάθε άλλον που προβλέπεται από το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου, όπως ισχύει. 2. Η ενημέρωση της προηγούμενης παραγράφου πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τα σχετικά
--	--

	Εγχειρίδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας. 3. Αν από τα πραγματικά περιστατικά και στοιχεία που συλλέγονται κατά την πορεία της διερεύνησης προκύπτουν ενδείξεις ότι έχει διαπραχθεί ποινικό αδίκημα, το οποίο έχει σχέση με το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν, η Επιτροπή ενημερώνει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και τις αρμόδιες διωκτικές και Εισαγγελικές Αρχές για τη διενέργεια των σχετικών ερευνών. Άρθρο 19 Συνοπτικές Εκθέσεις Έρευνας 1. Για ατυχήματα και συμβάντα, τα συμπεράσματα διερεύνησης των οποίων δεν έχουν, κατά την κρίση του επικεφαλής της διερεύνησης, ιδιαίτερη σημασία για την ασφάλεια των πτήσεων, συντάσσονται συνοπτικές Εκθέσεις Έρευνας. Στην περίπτωση αυτή δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 17. 2. Η συνοπτική Έκθεση της προηγούμενης παραγράφου περιέχει μόνο πληροφορίες για τα αεροσκάφη που εμπλέκονται στο ατύχημα ή το συμβάν και την εξέλιξη αυτού. Η Επιτροπή μπορεί να διατάξει τη διενέργεια κανονικής διερεύνησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, εάν από την υποβληθείσα συνοπτική Έκθεση και
--	---

	από τα συλλεγόμενα στοιχεία προκύπτει ότι συντρέχει προς τούτο λόγος. Άρθρο 20 Συστάσεις Ασφάλειας 1. Συστάσεις Ασφάλειας εκδίδονται από την Επιτροπή και περιέχονται στο Πόρισμα. Κατ' εξαίρεση, Συστάσεις Ασφάλειας μπορούν να εκδοθούν και πριν ολοκληρωθεί η διερεύνηση, εφόσον, κατά την κρίση της Επιτροπής, υφίσταται κίνδυνος μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων από ίδια ή παρόμοια αίτια. 2. Οι Συστάσεις Ασφάλειας απευθύνονται στις Αεροπορικές Αρχές των κρατών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιπτώσεις α' έως δ' του άρθρου 18, στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και στους εμπλεκόμενους φορείς εκμετάλλευσης, καθώς και στο κράτος κατασκευής του αεροσκάφους, ώστε να λάβουν τα προσήκοντα για την περίπτωση μέτρα. 3. Το περιεχόμενο μιας Σύστασης Ασφάλειας πρέπει να συνδέεται με τα αίτια του συγκεκριμένου ατυχήματος ή του συμβάντος. Οι Συστάσεις Ασφάλειας δεν συνιστούν σε καμιά περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης. 4. Οι Συστάσεις Ασφάλειας υποβάλλονται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο οποίος
--	---

	λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την ταχεία εφαρμογή τους. 5. Αντίγραφο των Συστάσεων κοινοποιείται στην Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Άρθρο 21 Αλλοδαπά Πορίσματα Διερεύνησης 1. Στις περιπτώσεις της παρ. 1 του άρθρου 17 απαγορεύεται να δημοσιεύονται ή να καθίστανται προσιτά σε τρίτους σχέδια πορισμάτων ή εκθέσεων διερεύνησης, μέρη αυτών ή έγγραφα από την αλλοδαπή, τα οποία λαμβάνει η Επιτροπή λόγω της συμμετοχής της σε συγκεκριμένη διερεύνηση, χωρίς τη συναίνεση της αλλοδαπής διερευνητικής Αρχής, εκτός αν η αλλοδαπή Αρχή έχει ήδη δημοσιεύσει ή καταστήσει γνωστά τα έγγραφα αυτά. 2. Η Επιτροπή δεν υποχρεούται να δημοσιεύσει αλλοδαπά πορίσματα διερεύνησης. Αν όμως κρίνει αναγκαία τη δημοσίευση αλλοδαπού Πορίσματος, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου. Άρθρο 22 Παροχή πληροφοριών και γνώση του φακέλου 1. Μετά την έκδοση του Πορίσματος Διερεύνησης, η Επιτροπή παρέχει σε όποιον έχει έννομο συμφέρον
--	--

	αντίγραφό του, καθώς και αντίγραφα όλων των εγγράφων του φακέλου της διερευνητικής διαδικασίας, με την επιφύλαξη των διατάξεων της επόμενης παραγράφου. 2. Για λόγους προστασίας του ιδιωτικού απορρήτου, δεν παρέχονται πληροφορίες που αφορούν: α. εμπιστευτικές δηλώσεις και καταθέσεις που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο της διερεύνησης, β. μαγνητοφωνήσεις επικοινωνιών που έχουν άμεση σχέση με το ατύχημα ή η απομαγνητοφώνηση αυτών, γ. ιατρικά στοιχεία, δ. καταγραφές ομιλιών θαλάμου διακυβέρνησης ή αντίγραφα αυτών. Άρθρο 23 Αναθεώρηση του Πορίσματος 1. Η Επιτροπή μπορεί να αναθεωρεί το Πόρισμα αυτεπαγγέλτως ή ύστερα από αίτηση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ή του κράτους που έχει συμμετάσχει στη διερεύνηση σύμφωνα με το άρθρο 11 ή οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον. Στην αίτηση πρέπει να περιέχονται οι λόγοι για τους οποίους επιβάλλεται η αναθεώρηση και τα στοιχεία που τους βεβαιώνουν. Η αναθεώρηση επιτρέπεται εφόσον: α. το πόρισμα στηρίζεται σε ψευδή κατάθεση μάρτυρα, σε ψευδή έκθεση ή
--	--

	κατάθεση τεχνικού συμβούλου ή σε πλαστά έγγραφα, εφόσον το ψεύδος ή η πλαστότητα αναγνωρίστηκαν με αμετάκλητη δικαστική απόφαση, β. αποκαλύφθηκαν μετά την έκδοση του Πορίσματος νέα κρίσιμα έγγραφα ή στοιχεία των οποίων η ύπαρξη ήταν άγνωστη στην Επιτροπή ή η έγκαιρη υποβολή των οποίων εμποδίστηκε από ανώτερη βία, γ. μετά την έκδοση του Πορίσματος για την εξαφάνιση αεροσκάφους εμφανιστεί πρόσωπο που επέβαινε σε αυτό κατά το χρόνο του ατυχήματος. 2. Η προθεσμία υποβολής αίτησης αναθεώρησης είναι εξήντα (60) ημέρες και αρχίζει: α. στην περίπτωση α' της προηγούμενης παραγράφου, από την ημερομηνία δημοσίευσης της αμετάκλητης απόφασης, με την οποία αναγνωρίζεται η ψευδορκία ή η ψευδομαρτυρία ή η πλαστότητα, β. στην περίπτωση β', από την ημέρα κατά την οποία εκείνος που ζητά την αναθεώρηση αποδεδειγμένα έλαβε γνώση ότι υπάρχουν νέα στοιχεία, γ. στην περίπτωση γ', από την ημέρα κατά την οποία, εκείνος που ζητά την αναθεώρηση αποδεδειγμένα έλαβε γνώση ότι εμφανίστηκε το αγνοούμενο πρόσωπο.
--	--

	Για την εφαρμογή των περιπτώσεων β' και γ' της προηγούμενης παραγράφου, ο αιτών φέρει το βάρος της απόδειξης του χρόνου που έλαβε γνώση της ύπαρξης νέων στοιχείων ή της εμφάνισης του αγνοούμενου προσώπου. 3. Μετά την πάροδο τριών (3) ετών από την τελευταία δημοσίευση περίληψης του Πορίσματος στον ημερήσιο τύπο, η αίτηση αναθεώρησης είναι απαράδεκτη. 4. Αν απορριφθεί η αίτηση αναθεώρησης του Πορίσματος, ο αιτών μπορεί να προσφύγει κατά της απορριπτικής απόφασης ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών κατά τη διαδικασία επίλυσης διοικητικών διαφορών. Άρθρο 24 Διαβίβαση στοιχείων 1. Η Επιτροπή μπορεί να διαβιβάζει στοιχεία της διερεύνησης σε φορείς του δημόσιου τομέα, που εμπλέκονται στην ασφάλεια των πτήσεων, στη χορήγηση πτυχίων και αδειών πολιτικής αεροπορίας, στην έγκριση εκμετάλλευσης και πτητικής λειτουργίας των αεροσκαφών. 2. Αντίγραφο του Πορίσματος και του φακέλου της διερεύνησης διαβιβάζονται στις αρμόδιες
--	--

	εισαγγελικές Αρχές, αν υπάρχουν ενδείξεις ότι τελέσθηκε ποινικό αδίκημα ή σε εκτέλεση εισαγγελικής παραγγελίας. 3. Αν το Πόρισμα αναθεωρηθεί κατά τη διαδικασία του άρθρου 23, αντίγραφο του αναθεωρημένου Πορίσματος διαβιβάζεται στις Αρχές που αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους, με τη φροντίδα του προϊσταμένου της Μονάδας. Άρθρο 25 Αναστολή της ποινικής διαδικασίας 1. Κατά τη διάρκεια της διερεύνησης του ατυχήματος και μέχρι την έκδοση του Πορίσματος από την Επιτροπή μπορεί να ανασταλεί η ποινική διαδικασία. Η αναστολή παύει, αν παρέλθει ένα (1) έτος από την τέλεση του ποινικού αδικήματος. 2. Η προθεσμία της παραγραφής αναστέλλεται για όσο χρόνο διαρκεί η αναστολή που προβλέπεται στην προηγούμενη παράγραφο. Άρθρο 26 Διάρκεια φύλαξης στοιχείων 1. Οι φάκελοι και τα στοιχεία που προκύπτουν από τη διερεύνηση αποθηκεύονται σε βάσεις δεδομένων και φυλάσσονται για χρονικό διάστημα τριάντα (30) ετών, αν πρόκειται για θανατηφόρα ατυχήματα, και για
--	--

	χρονικό διάστημα είκοσι (20) ετών σε όλες τις άλλες περιπτώσεις. 2. Η διάρκεια φύλαξης αρχίζει από τη δημοσίευση περίληψης του Πορίσματος στον ημερήσιο τύπο. Άρθρο 27 Απαγορεύσεις - Κυρώσεις 1. Δεν επιτρέπεται σε οποιονδήποτε να: α. εισέρχεται στον τόπο του ατυχήματος κατά παράβαση της παραγράφου 1 του άρθρου 10, β. επιφέρει μεταβολές στον τόπο του ατυχήματος, τα πειστήρια, τα συντρίμματα ή το λοιπό περιεχόμενο του αεροσκάφους, πριν από την άρση του αποκλεισμού του τόπου του ατυχήματος κατά παράβαση της παραγράφου 2 του άρθρου 10, γ. εκφέρει δημόσια άποψη για την πορεία της έρευνας ή για επί μέρους συμπεράσματα, χωρίς τη συγκατάθεση της Επιτροπής. 2. Κατά των παραβατών των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) έως πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) δραχμών. Τα όρια του προστίμου αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το πρόστιμο επιβάλλεται με απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας,
--	---

	εφόσον το ατύχημα έχει συμβεί σε χώρο ευθύνης της, και από τις κατά τόπους αστυνομικές αρχές σε κάθε άλλη περίπτωση. Άρθρο 28 Ενημέρωση Κοινής Γνώμης 1. Μετά την έκδοση του Πορίσματος, η Επιτροπή, προκειμένου για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα ιδιαίτερης βαρύτητας, μπορεί να καλέσει όλους τους ενδιαφερομένους και να προβεί σε ενημέρωση επί των αποτελεσμάτων της διερεύνησης. Στην ενημέρωση αυτή προβαίνει ο Πρόεδρος της Επιτροπής ή μέλος αυτής οριζόμενο από τον Πρόεδρο. Κατά την ενημέρωση μπορεί να δοθεί και αντίγραφο του Πορίσματος στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. 2. Η ενημέρωση αφορά τα πραγματικά περιστατικά και τις συνθήκες που συνδέονται με το εν λόγω ατύχημα, τα πιθανά αίτια αυτού, τα μέσα που διετέθησαν, τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν κατά τη διερεύνησή του, καθώς και τις προτάσεις μέτρων η λήψη και εφαρμογή των οποίων κρίνεται αναγκαία για την αποτροπή αεροπορικών ατυχημάτων. Άρθρο 29 Δαπάνες 1. Οι δαπάνες λειτουργίας της Επιτροπής και της Μονάδας καλύπτονται με την εγγραφή σχετικών
--	---

	πιστώσεων στον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών υπό ίδιο ειδικό φορέα. 2. Για την κάλυψη έκτακτων δαπανών, δημιουργείται ειδικός Λογαριασμός "Διερεύνησης Ατυχημάτων Πολιτικής Αεροπορίας" στην Τράπεζα της Ελλάδος, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Στο Λογαριασμό κατατίθεται ετησίως παγία προκαταβολή, η οποία καλύπτει το ποσό των διακοσίων εκατομμυρίων (200.000.000) δραχμών που προσαρμόζεται κατ' έτος ανάλογα και καταβάλλεται από τα ποσά που διατίθενται για τους σκοπούς της Υ.Π.Α., σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 40 του Ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 16 του Ν. 2892/2001 (ΦΕΚ 46 Α'). Το υπόλοιπο κάθε οικονομικού έτους μεταφέρεται στο επόμενο και συμπληρώνεται η πάγια προκαταβολή μέχρι του ποσού των διακοσίων εκατομμυρίων (200.000.000) δραχμών. 3. Έκτακτες δαπάνες θεωρούνται: α. τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης, αποζημίωσης μελών της Επιτροπής, διερευνητών και τεχνικών συμβούλων για τους σκοπούς μίας διερεύνησης, β. οι αμοιβές τεχνικών συμβούλων και επιστημονικών κέντρων διεξαγωγής εργαστηριακών εξετάσεων και μελετών, καθώς και οι δαπάνες για τις εργασίες,
--	--

	που αναφέρονται στις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 6 του νόμου αυτού, γ. τα έξοδα ανάρτησης του αεροσκάφους ή περισυλλογής των συντριμμάτων αυτού, δ. κάθε απρόβλεπτη δαπάνη η οποία θα μπορούσε να προκύψει κατά τη διενέργεια της διερεύνησης. 4. Το Ελληνικό Δημόσιο αναζητεί τα έξοδα διερεύνησης από το φορέα εκμετάλλευσης αν το ατύχημα ή το συμβάν προκλήθηκε από πρόθεση ή βαριά αμέλεια. 5. Τα έξοδα ανάρτησης του αεροσκάφους ή της περισυλλογής των συντριμμάτων βαρύνουν τον κύριο του αεροσκάφους. 6. Μέχρι την εγγραφή πιστώσεων στον κρατικό προϋπολογισμό κατά τη διαδικασία της παραγράφου 1, οι δαπάνες λειτουργίας της Επιτροπής και της Μονάδας καλύπτονται από τον ειδικό Λογαριασμό "Διερεύνησης Ατυχημάτων Πολιτικής Αεροπορίας" της παραγράφου 2. Άρθρο 30 Μεταβατικές διατάξεις 1. Εντός εξήντα (60) ημερών από τη δημοσίευση του νόμου αυτού συγκροτείται η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων,
--	---

	σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 5. 2. Έως ότου εκδοθεί το προεδρικό διάταγμα, που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 6, η Επιτροπή συνεπικουρείται, για τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων, από το Τμήμα Διερεύνησης Ατυχημάτων της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Το εν λόγω Τμήμα υποβάλλει στην Επιτροπή τις εκθέσεις διερεύνησης καθώς και τους φακέλους που σχηματίζονται κατά τη διερεύνηση ατυχημάτων. 3. Μετά την έκδοση του προεδρικού διατάγματος που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 6, το Τμήμα Διερεύνησης Ατυχημάτων της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας παραδίδει όλους τους εκκρεμείς φακέλους των διερευνήσεων στη Μονάδα. Επίσης παραδίδει αντίγραφο του αρχείου πορισμάτων των τελευταίων είκοσι (20) ετών. 4. Το πόρισμα που θα εκδοθεί από τους ήδη ορισθέντες διερευνητές για ατυχήματα των οποίων η διερεύνηση εκκρεμεί κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού θεωρείται ότι αποτελεί Σχέδιο Πορίσματος κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 14. Άρθρο 31 Καταργούμενες διατάξεις
--	---

	Από την ισχύ του παρόντος καταργούνται: - Το Β.Δ. υπ' αριθ. 324/1968 (ΦΕΚ 103 Α') - Το Π.Δ. υπ' αριθ. 438/1984 (ΦΕΚ 155 Α') - Τα άρθρα 139 έως και 150 του Ν. 1815/1988 - Το Π.Δ. υπ' αριθ. 55/1997 (ΦΕΚ 49 Α')
--	--

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων		
	Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας
	Άρθρο 13 παρ. 1	Υπουργείο Οικονομικών και Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορισμός αποδοχών του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου, καθώς και αποζημιώσεων των υπολοίπων μελών του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.
	Άρθρο 13 παρ. 3	Υπουργείο Οικονομικών και Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., μπορεί να καθορίζονται πρόσθετοι πόροι, πλέον του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών.
	Άρθρο 13 παρ. 4	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και Υπουργείο Οικονομικών	Ύστερα από εισήγηση του Προέδρου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την άντληση, τη διάθεση, το ύψος και την καταβολή των σχετικών αποζημιώσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου 12.

32.	Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων			
Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο	Χρονοδιάγραμμα (ενδεικτική ή αποκλειστική προθεσμία)
Άρθρο 13 παρ. 1	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Οικονομικών	Καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου, καθώς και οι αποζημιώσεις των υπολοίπων μελών του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.	
Άρθρο 13 παρ. 3	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Οικονομικών	Μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., μπορεί να καθορίζονται πρόσθετοι πόροι, πλέον του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών.	Δυνητική
Άρθρο 13 παρ. 4	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Ύστερα από εισήγηση του Προέδρου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την άντληση, τη διάθεση, το ύψος και την καταβολή των σχετικών αποζημιώσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου 12.	
Άρθρο 45 παρ. 1	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Ανατίθεται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. η διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 41.	
Άρθρο 45 παρ. 2	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να συνδυάζει τα καθήκοντα που αναλαμβάνει, βάσει του παρόντος, με τα καθήκοντα διερεύνησης	

			άλλων περιστατικών πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, ενόσω οι άλλες έρευνες αυτές δεν θέτουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία του.	
--	--	--	---	--

Ανάγκη σύστασης νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας	
33.	Ποιες διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπουν τη σύσταση νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας; Με τις διατάξεις του Μέρους Β' του προτεινόμενου σχεδίου νόμου αναμορφώνεται το θεσμικό πλαίσιο διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων μέσω της σύστασης ενός ενιαίου εθνικού φορέα, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.).
34.	Γιατί προτείνεται η σύσταση αυτού του νέου οργάνου και δεν επαρκούν οι υφιστάμενες διοικητικές δομές για να επιτευχθεί ο στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης; Οι προκείμενες νομοθετικές μεταβολές σκοπούν στη βελτίωση της αποδοτικότητας της διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων, στην ενίσχυση της διαφάνειας, καθώς και στη διασφάλιση της λειτουργίας του φορέα διερεύνησης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εφαρμοστέου εθνικού, ενωσιακού και διεθνούς νομικού πλαισίου.
35.	Χρόνος έναρξης λειτουργίας του νέου οργάνου Από την έναρξη ισχύος του νόμου.
36.	Έχει γίνει η σχετική οικονομοτεχνική μελέτη αναφορικά με τη σύσταση του νέου οργάνου; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☒ Εάν ΝΑΙ, να επισυναφθεί ηλεκτρονικά. Πρόκειται για σύσταση νέου φορέα, δια της ενοποίησης υπαρχουσών Επιτροπών Διερεύνησης. Ειδικότερα, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 51 από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, καταργούνται οι παρακάτω φορείς: (α) Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και (β) Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων. Το σύνολο των αρμοδιοτήτων,

	δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των ως άνω φορέων μεταφέρονται, σύμφωνα με τις ειδικότερες διατάξεις του παρόντος, στον ιδρυόμενο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
	Στοιχεία νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας
37.	Επωνυμία ή ονομασία και νομική μορφή
	«Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών», εφεξής καλούμενος «Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.», ως ανεξάρτητος φορέας διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας μεταφορών εποπτευόμενος από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.
38.	Χώρος λειτουργίας του νέου οργάνου
	Η έδρα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι στην Αθήνα.
39.	Διασφάλιση επαρκούς υλικοτεχνικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού
40.	Τρόπος στελέχωσης του νέου οργάνου
	παρ. 7 άρθρου 3: Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. στελεχώνεται από υπαλλήλους που διατίθενται από τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών και της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Αθήνα, 10 Ιανουαρίου 2023

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

PANAGIOTIS PIKRAMMENOS PANAGIOTIS PIKRAMMENOS
10.01.2023 13:54

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΙΚΡΑΜΜΕΝΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
10.01.2023 13:55

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS
10.01.2023 19:02

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS
10.01.2023 14:57

ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

ΥΓΕΙΑΣ

NIKI KERAMEOS NIKI KERAMEOS
10.01.2023 14:56

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ

KONSTANTINOS CHATZIDAKIS KONSTANTINOS CHATZIDAKIS
10.01.2023 13:58

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ATHANASIOS PLEVRIS ATHANASIOS PLEVRIS
10.01.2023 13:54

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

PANAGIOTIS THEODORIKAKOS PANAGIOTIS THEODORIKAKOS
10.01.2023 17:02

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ

KONSTANTINOS TSIARAS KONSTANTINOS TSIARAS
10.01.2023 14:16

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

MAVROUDIS VORIDIS MAVROUDIS VORIDIS
10.01.2023 13:54

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS
10.01.2023 14:00

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

IOANNIS PLAKIOTAKIS IOANNIS PLAKIOTAKIS
10.01.2023 14:03

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ

CHRISTOS STYLIANIDIS CHRISTOS STYLIANIDIS
10.01.2023 13:54

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

KYRIAKOS PIERRAKAKIS KYRIAKOS PIERRAKAKIS
10.01.2023 14:54

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

THEODOROS SKYLAKAKIS THEODOROS SKYLAKAKIS
10.01.2023 18:58

MILTADIS VARVITSIOTIS MILTIADIS VARVITSIOTIS
10.01.2023 14:13

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ

**Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ**

IOANNIS OIKONOMOU IOANNIS OIKONOMOU
10.01.2023 13:58

ΙΩΑΝΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ



Αριθ. 2 / 1 / 2023

ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Ε Κ Θ Ε Σ Η

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

Στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών»

Α. Με το υπόψη σχέδιο νόμου προβλέπονται τα ακόλουθα:

ΜΕΡΗ Α΄, Β΄

1. Θεσπίζεται νέο νομοθετικό πλαίσιο όσον αφορά στον αρμόδιο φορέα και τη διαδικασία διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων, σε αντικατάσταση των υφιστάμενων Επιτροπών Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων καθώς και Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων. **(άρθρα 1 – 2)**

2.α. Συστήνεται αυτοτελής δημόσια υπηρεσία διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας μεταφορών εποπτευόμενη από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με έδρα την Αθήνα και την επωνυμία «Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών» (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) και θεσπίζεται η λειτουργική και οργανωτική ανεξαρτησία της.

β. Ο Οργανισμός συγκροτείται από το συμβούλιο και την αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων. **(άρθρο 3)**

γ. Καθορίζονται:

- η συγκρότηση του πενταμελούς συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. (Πρόεδρος και Αναπληρωτής Πρόεδρος με πλήρη και αποκλειστική απασχόληση και υπόλοιπα μέλη), η θητεία, τα ασυμβίβαστα, τα κωλύματα και οι υποχρεώσεις των μελών του καθώς και η πειθαρχική ευθύνη αυτών,
- οι κανόνες λειτουργίας του συμβουλίου και οι αρμοδιότητες του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου. **(άρθρα 4 – 9)**

4.α. Συστήνονται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.:

- Αυτοτελής Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Ατυχημάτων, επιπέδου διεύθυνσης, η οποία υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο και απαρτίζεται από τρία γραφεία,
- είκοσι μία θέσεις (21) προσωπικού [είκοσι (20) Διερευνητών και μία (1) δικηγόρου με σχέση έμμισθης εντολής].

β. Προβλέπεται η μεταφορά ή μετάταξη αυτοδικαίως:

- στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., των Διερευνητών που υπηρετούν σήμερα στην

Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,

- στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, του μόνιμου προσωπικού και του προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου (ι.δ.α.χ.) που υπηρετεί σήμερα στις προαναφερόμενες Επιτροπές.

- Κενές θέσεις του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., δύνανται να καλύπτονται με μετάταξη ή μεταφορά προσωπικού που υπηρετεί στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σε εποπτευόμενους φορείς και τις οριζόμενες Αρχές, κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας.

- Εφόσον δεν υπάρχουν κενές θέσεις, η μετάταξη ή μεταφορά του προσωπικού διενεργείται σε συνιστώμενες προσωποπαγείς, το δε μεταφερόμενο προσωπικό διατηρεί το μισθολογικό και συνταξιοδοτικό του καθεστώ.

γ. Ο Οργανισμός δύναται να χρησιμοποιεί εκπαιδευμένους και πιστοποιημένους τεχνικούς συμβούλους, ή να αναθέτει μελέτες, έργα και υπηρεσίες, με τη σύναψη συμβάσεων, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών τεχνικών συμβούλων καθώς και των αναγκαίων προμηθειών για τη λειτουργία του (αντίστοιχες ρυθμίσεις ισχύουν και για τις Επιτροπές). **(άρθρο 10)**

5. Ορίζεται ότι:

α. οι πιστώσεις για τη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εγγράφονται σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, οι δε δαπάνες του εκκαθαρίζονται από την αρμόδια οικονομική υπηρεσία του εν λόγω Υπουργείου (αντίστοιχες ρυθμίσεις ισχύουν και για τις Επιτροπές),

β. καταβάλλεται μηνιαία αποζημίωση στους Διερευνητές του Γραφείου Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. από τα αδιάθετα υπόλοιπα του λογαριασμού EUROCONTROL (παρ. 3 του άρθρου 34 του ν.2982/1999), οι πάσης φύσεως αποδοχές των οποίων δεν μπορεί να υπολείπονται των πάσης φύσεως αμοιβών των επιθεωρητών της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ). **(άρθρα 11 – 12)**

6. Παρέχονται οι αναγκαίες εξουσιοδοτήσεις για τον καθορισμό:

- των αποδοχών του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου, καθώς και των αποζημιώσεων των υπολοίπων μελών του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις,

- του ύψους της μηνιαίας αποζημίωσης των δικαιούχων Διερευνητών και της διαδικασίας διάθεσης αυτής από τον λογαριασμό EUROCONTROL,

- των πρόσθετων πόρων του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και της διαδικασίας είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών,

- του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. **(άρθρο 13)**

ΜΕΡΟΣ Γ΄

Επανακαθορίζεται το πλαίσιο διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων και, σε σχέση με τα ισχύοντα, προβλέπονται επιπλέον τα ακόλουθα:

α. Ορίζεται ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας υποστηρίζουν τη διερεύνηση στην οποία συμμετέχουν, παρέχοντας πληροφορίες, συμβούλους και εξοπλισμό στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

β. Εφαρμόζονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διαδικασίες για την καταχώριση των απαντήσεων που αποστέλλουν οι ενδιαφερόμενες αρχές σε εκδοθείσες από τον

Οργανισμό συστάσεις ασφαλείας σχετικά με τη λήψη προληπτικών μέτρων για την ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλειας.

γ. Επανακαθορίζονται αυξανόμενα τα όρια των προστίμων, από 50.000 έως 500.000 ευρώ, που επιβάλλονται από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) και τις κατά τόπους αστυνομικές αρχές, στις περιπτώσεις των μνημονευόμενων παραβάσεων στον τόπο αεροπορικού ατυχήματος.

δ. Καταρτίζεται, σε εθνικό επίπεδο, σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τα ατυχήματα πολιτικής αεροπορίας, το οποίο καλύπτει επίσης την παροχή βοήθειας στα θύματα ατυχημάτων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τις οικογένειές τους. **(άρθρο 14 - 41)**

ΜΕΡΟΣ Δ΄

Επανακαθορίζεται η διαδικασία διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, η οποία διεξάγεται, εφεξής, από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., σύμφωνα με τις ανατιθέμενες σε αυτόν αρμοδιότητες.

(άρθρο 42 – 49)

ΜΕΡΟΣ Ε΄

Περιλαμβάνονται οι μεταβατικής ισχύος διατάξεις καθώς και οι καταργούμενες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας. Συγκεκριμένα:

α. Καταργούνται:

- η πενταμελής Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ανεξάρτητη αρχή) και το νομοθετικό πλαίσιο που τη διέπει [οργανική μονάδα επιπέδου διεύθυνσης απαρτιζόμενη από τρία (3) τμήματα και ένα (1) γραφείο, εικοσιπέντε (25) οργανικές θέσεις προσωπικού (18 μονίμων και 7 ι.δ.α.χ.) κ.λπ.],

- η πενταμελής Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ανεξάρτητη αρχή) και το νομοθετικό πλαίσιο που τη διέπει (υποστηρικτική οργανική μονάδα επιπέδου γραφείου στο Υπουργείο, δώδεκα (12) θέσεις προσωπικού με σχέση εργασίας ι.δ.α.χ. κ.λπ.).

β. Μεταβιβάζονται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. οι αρμοδιότητες, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των καταργούμενων Επιτροπών καθώς και η κινητή και ακίνητη περιουσία και τα ταμειακά τους διαθέσιμα. **(άρθρο 50 – 52)**

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται, σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης, κατά περίπτωση [Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.)], τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού από την αντιμετώπιση του κόστους κατάρτισης σχεδίου έκτακτης ανάγκης για τα ατυχήματα πολιτικής αεροπορίας. **(άρθρο 41 παρ. 1)**

2. Ενδεχόμενη δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού από:

α) τη σύσταση προσωποπαγών θέσεων για τη μεταφορά/ μετάταξη προσωπικού σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις των άρθρων 10 και 50,

β) την παροχή βοήθειας στα θύματα ατυχημάτων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τις οικογένειές τους. **(άρθρο 41 παρ. 1)**

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά και από την έκδοση των προβλεπόμενων πράξεων.

3. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού της Α.Π.Α. από τον επανακαθορισμό / αύξηση των εισπραττόμενων προστίμων που επιβάλλονται από την Α.Π.Α. και από τις κατά τόπους αστυνομικές αρχές, για τις οριζόμενες παραβάσεις στον τόπο αεροπορικού ατυχήματος. **(άρθρο 39 παρ. 2)** Η εν λόγω αύξηση εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά (αριθμός παραβάσεων, ύψος επιβαλλόμενου προστίμου κ.λπ.).

4. Εξοικονόμηση δαπάνης του κρατικού προϋπολογισμού από την κατάργηση τριών τμημάτων που συγκροτούσαν τη μονάδα επιπέδου διεύθυνσης, η οποία ανήκει οργανικά στην καταργούμενη Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων. Η εν λόγω εξοικονόμηση, όσον αφορά στο ύψος των επιδομάτων θέσης ευθύνης, ανέρχεται στο ποσό των **12 χιλ. ευρώ** περίπου ετησίως. **(άρθρα 50, 51)**

5. Από την κατάργηση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, προκύπτει μόνο νόμω εξοικονόμηση δαπάνης δεδομένου ότι, σύμφωνα με το αρμόδιο Υπουργείο, η εν λόγω επιτροπή δεν λειτούργησε ποτέ στην πράξη. **(άρθρα 50, 51)**

6. Από την εφαρμογή του **άρθρου 12**, για την καταβολή μηνιαίας αποζημίωσης από τον λογαριασμό EUROCONTROL σε συγκεκριμένους δικαιούχους - Διερευνητές, προκαλείται ετήσια πρόσθετη δαπάνη σε βάρος του οικείου ειδικού λογαριασμού, οικονομικό αποτέλεσμα το οποίο επηρεάζει ανάλογα το αποτέλεσμα της Γενικής Κυβέρνησης. Η δαπάνη αυτή εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α.

Αθήνα, 10 Ιανουαρίου 2023

Η Γενική Διευθύντρια

IOULIA ARMAGOU
10.01.2023 19:43

Ιουλία Γ. Αρμάγου

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
(άρθρο 75 παρ.3 του Συντάγματος)

Επί του σχεδίου νόμου «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών»

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου προκαλούνται σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Δαπάνη από την αντιμετώπιση του κόστους κατάρτισης σχεδίου έκτακτης ανάγκης για τα ατυχήματα πολιτικής αεροπορίας. **(άρθρο 41 παρ. 1)**

2. Ενδεχόμενη δαπάνη από:

α) τη σύσταση προσωποπαγών θέσεων για τη μεταφορά/ μετάταξη προσωπικού σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις **των άρθρων 10 και 50,**

β) την παροχή βοήθειας στα θύματα ατυχημάτων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τις οικογένειές τους. **(άρθρο 41 παρ. 1)**

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά και από την έκδοση των προβλεπόμενων πράξεων.

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού.

Αθήνα, 10 Ιανουαρίου 2023

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
10.01.2023 20:13

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS
10.01.2023 19:59

Χ. ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ