

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Προσαρμογή στις διατάξεις της Οδηγίας 94/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τη θέσπιση βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων Πολιτικής Αεροπορίας - Επί - σχυση της Κρατικής Εποπτείας επί των Προτύπων Ασφάλειας Πτήσεων και ρύθμιση συναφών οργανωτικών θεμάτων της Υ.Π.Α.»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Κεφάλαιο Αα

1. Με το Κεφάλαιο Αα του εισηγούμενου σχεδίου νόμου γίνεται προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 1994 για τη θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας. Καταργούνται συνεπώς οι διατάξεις των άρθρων 139 έως και 150 του ν. 1815/1988 «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» (ΦΕΚ 250 Αα), οι οποίες ρύθμιζαν το διοικητικό έλεγχο αεροπορικού ατυχήματος.

2. Στόχος της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η ταχεία και αντικειμενική διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων και συνεπώς η μείωση του αριθμού των ατυχημάτων καθόσον τα διδάγματα που μπορούν να αποκομισθούν θα συνδράμουν σημαντικά στη βελτίωση της εναέριας ασφάλειας.

3. Για την υλοποίηση των παραπάνω στόχων, ενσωματώνονται στην ελληνική έννομη τάξη οι αρχές και τα πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγο «Περί ιδρύσεως Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας», που κυρώθηκε με το ν. 211/1947 (ΦΕΚ 35 Αα).

Σύμφωνα με τα πρότυπα αυτά:

- Οι έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πρέπει να διενεργούνται υπό την ευθύνη του κράτους όπου έλαβε χώρα το ατύχημα.

- Οι έρευνες των ατυχημάτων και των συμβάντων πρέπει να διενεργούνται από όργανο ανεξάρτητο και ανεπηρέαστο, προκειμένου να αποφεύγονται τυχόν συγκρούσεις συμφερόντων και να αποκλείεται το ενδεχόμενο το όργανο που έχει την ευθύνη της διερεύνησης να ενέχεται άμεσα ή έμμεσα στα αίτια που προκάλεσαν το ατύχημα ή το συμβάν.

- Το όργανο της διερεύνησης πρέπει να χαίρει της απαραίτητης για την επίτευξη του έργου του ελευθερίας δράσης, καθώς και να διαθέτει το αναγκαίο δυναμικό και εξοπλισμό.

- Οι συστάσεις ασφάλειας που διατυπώνονται από το αρμόδιο όργανο σε συνέχεια της έρευνας του ατυχήματος ή του συμβάντος πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να εφαρμόζονται από τους φορείς ή τις Αρχές προς τις οποίες απευθύνονται. Εξάλλου, για την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων, είναι σημαντικό να δίνονται στη δημοσιότητα τα πορίσματα των σχετικών ερευνών το ταχύτερο δυνατό.

4. Στο πλαίσιο των παραπάνω κατευθύνσεων του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά του κοινοτικού δικαίου, ιδρύεται ανεξάρτητη Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (στη

συνέχεια «η Επιτροπή»), η οποία απολαμβάνει διοικητικής αυτοτέλειας. Η Επιτροπή στελεχώνεται με άτομα διακεκριμένα στον αεροπορικό χώρο για την επιστημονική τους γνώση και εμπειρία, τα οποία θα διαθέτουν όλα τα εχέγγυα ελευθερίας δράσης, καθώς και αναγκαία υλικά μέσα για την αμερόληπτη και ταχεία επιτέλεση του έργου τους. Για να καταστεί η λειτουργία της αποτελεσματική, η Επιτροπή θα επικουρείται από μια Μονάδα μελετών και διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων, στελεχωμένη από εξειδικευμένους υπαλλήλους.

5. Το γεγονός ότι η Επιτροπή είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητη από φορείς και υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο της εναερίου κυκλοφορίας, της πλοϊμότητας και λειτουργίας αεροσκαφών, της πιστοποίησης, της συντήρησης αεροσκαφών, της διεξαγωγής πτήσεων, της χορήγησης πτυχίων και αδειών πολιτικής αεροπορίας 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, προσδίδει κύρος και αξιοπιστία στη διαδικασία της διερεύνησης και εδραιώνει σε όλους τους ενδιαφερομένους, αλλά και στην ευρύτερη κοινή γνώμη, την πεποίθηση ότι, πληρούνται οι προϋποθέσεις αμεροληψίας, αντικειμενικότητας και διαφάνειας.

6. Το έργο διερεύνησης με το οποίο επιφορτίζεται η Επιτροπή στοχεύει στη διαπίστωση των αιτιών του ατυχήματος, όχι όμως για να αποδοθούν ευθύνες, αλλά για να καταστεί δυνατή η αποκόμιση διδαγμάτων που θα μπορούσαν να συμβάλλουν ενεργά στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων. Προς τη θετική αυτή κατεύθυνση της πρόληψης και της βελτίωσης της ασφάλειας προσανατολίζεται όλη η αναλυτικά προβλεπόμενη στο παρόν νομοσχέδιο διαδικασία έρευνας και έκδοσης των πορισμάτων. Είναι από αυτή την άποψη χαρακτηριστικό ότι η Επιτροπή εκδίδει, εκτός από το κυρίως πόρισμα το οποίο περιέχει τα συμπεράσματα της διερεύνησης, και γενικότερες συστάσεις ασφαλείας σε θέματα που προέκυψαν κατά τη διερεύνηση, οι οποίες μάλιστα δύνανται να εκδοθούν και πριν την ολοκλήρωση της διερεύνησης, εφόσον συντρέχει κίνδυνος μελλοντικών ατυχημάτων από ίδια ή παρόμοια αιτία. Οι συστάσεις αυτές κοινοποιούνται σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και αναμένεται, μέσω της εφαρμογής τους, να αποτελέσουν εφελκύρια συνεχούς βελτίωσης της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών.

7. Υπό το πνεύμα των παραπάνω στόχων, στο εισηγούμενο νομοσχέδιο καθορίζονται με σαφήνεια:

- Το πεδίο εφαρμογής του νόμου, ορισμοί, καθώς και ο σκοπός της διερεύνησης (άρθρα 1 έως 4).

- Τα της σύστασης και της στελέχωσης της «Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων», η οποία απολαμβάνει διοικητικής αυτοτέλειας και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών (άρθρο 5).

- Τα της σύστασης και στελέχωσης επιτελικής Μονάδας υψηλών απαιτήσεων για την υποστήριξη του έργου της Επιτροπής, η οποία θα συμβάλλει στον εκσυγχρονισμό του συστήματος διερεύνησης ατυχημάτων και θα διευκολύνει την αποτελεσματική, διαφανή και ευέλικτη λειτουργία αυτού (άρθρο 6).

- Ο βαθμός, η διαδικασία διερεύνησης, οι αρμοδιότητες των διερευνητών, καθώς και τα της συμμετοχής εκ-

προσώπων αλλοδαπών αρχών, και άλλων συμβούλων ή εμπειρογνομόνων στη διαδικασία διερεύνησης (άρθρα 7 έως 12).

- Ενστάσεις μεροληψίας και άλλες δικονομικού περιεχομένου διατάξεις (άρθρα 13 έως 18).

- Τα σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των κρατών και την ενημέρωση των εμπλεκόμενων φορέων και Αρχών (άρθρα 19 και 20).

- Τα αφορώντα τη σύνταξη συνοπτικών εκθέσεων έρευνας σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα των οποίων τα συμπεράσματα διερεύνησης δεν έχουν ιδιαίτερη σημασία για την ασφάλεια των πτήσεων (άρθρο 21).

- Η έκδοση, ο σκοπός και οι αποδέκτες των συστάσεων ασφαλείας (άρθρο 22).

- Η διαχείριση των πορισμάτων διερεύνησης αλλοδαπών αρχών (άρθρο 23).

- Οι όροι και οι προϋποθέσεις παροχής στοιχείων του πορίσματος διερεύνησης (άρθρο 24).

- Η διαδικασία και οι προϋποθέσεις αναθεώρησης του πορίσματος (άρθρο 25).

- Διατάξεις για τη διαβίβαση στοιχείων σε φορείς δημόσιου τομέα και την προστασία ατομικών δεδομένων (άρθρο 26).

- Οι σχέσεις διερεύνησης και ποινικής διαδικασίας (άρθρο 27).

- Μέτρα για τη διαφύλαξη των στοιχείων (άρθρο 28).

- Διοικητικές κυρώσεις σε παραβάτες των κανόνων που διέπουν τη διαδικασία διερεύνησης ατυχήματος ή συμβάντος (άρθρο 29).

- Διατάξεις που ενισχύουν τη διαφάνεια μέσω της ενημέρωσης των ενδιαφερομένων (άρθρο 30).

- Σύσταση ειδικού λογαριασμού «Διερεύνησης Ατυχημάτων Πολιτικής Αεροπορίας» για την κάλυψη έκτακτων αναγκών της διερεύνησης (άρθρο 31), που τροφοδοτείται από τα ποσά που διατίθενται για τους σκοπούς της Υ.Π.Α., σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Αα).

- Τέλος, διατάξεις μεταβατικές, που προβλέπουν την έκδοση διοικητικών πράξεων και ρυθμίζουν θέματα μετάβασης από το υφιστάμενο καθεστώς διερεύνησης, όπως καθορίζεται από τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου στο νέο καθεστώς που προβλέπεται από το παρόν νομοσχέδιο (άρθρο 32).

Κεφάλαιο Βα

1. Με το δεύτερο Κεφάλαιο του εισηγούμενου σχεδίου νόμου υλοποιείται μία αποτελεσματική νομοθετική παρέμβαση στο σύστημα ασφαλείας πτήσεων στην Ελλάδα.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις επιδιώκεται:

- Η ενίσχυση και η προσαρμογή του κρατικού συστήματος εποπτείας στον ευαίσθητο τομέα της ασφαλείας πτήσεων και εν γένει των αερομεταφορών στα διεθνή δεδομένα και τις κατευθύνσεις των αρμόδιων διεθνών οργανισμών.

- Η προσαρμογή, ο εκσυγχρονισμός και η περαιτέρω ανάπτυξη αυτών των πτητικών προτύπων, καθώς και λοιπών προτύπων αεροδρομίων και συστήματος ελέγχου και διευκόλυνσης της εναέριας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τις εξελίξεις στους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς, ιδίως του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC), του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρ-

χών (JAA) και του EUROCONTROL.

2. Οι σχετικές παρεμβάσεις που επιχειρούνται στηρίζονται, μεταξύ άλλων:

- Στην ανάλυση των συστημάτων ασφαλείας που επιτεύχθηκε με τη βοήθεια εξειδικευμένων Οίκων και Συμβούλων, καθώς και συνεργαζόμενων υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας άλλων κρατών, κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων ετών.

- Στις συγκεκριμένες αναλύσεις και υποδείξεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) ως προέκυψαν από την πρόσφατη επιθεώρηση που διενήργησε ο Οργανισμός αυτός (14-22 Φεβρουαρίου 2000) στην Ελλάδα στο πλαίσιο του διεθνούς προγράμματός του για τον έλεγχο εναέριας ασφαλείας σε όλα τα κράτη - μέλη (SOAP - Safety Oversight Assessment Program).

- Στο Σχέδιο Δράσης (Action Plan) που υπέβαλε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) στον ως άνω Οργανισμό με σκοπό τη συμμόρφωσή της στις υποδείξεις που προέκυψαν στο πλαίσιο του εν λόγω προγράμματος επιθεώρησης.

- Στις υποδείξεις του Ευρωπαϊκού Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA-Joint Aviation Authorities) και στην εμπειρία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από την προσπάθεια προσαρμογής σε αυτές.

- Στις διαπιστώσεις της Διοίκησης της Υ.Π.Α., όσον αφορά τις οργανωτικές αδυναμίες της Υπηρεσίας που παρεμποδίζουν ουσιαστικά την αναγκαία εξέλιξη και προσαρμογή στον τομέα αυτόν.

3. Ακόμα ελήφθη υπόψη η τεκμηριωμένη διάγνωση των αδυναμιών του ελληνικού συστήματος, καθώς και των αναγκών παρεμβάσεων και μεταβατικών ενεργειών, που ολοκληρώθηκε σε ένα πρώτο στάδιο με την παράδοση από τους επιθεωρητές του ICAO στη Διοίκηση της Υ.Π.Α. της ενδιάμεσης έκθεσης (Interim Report) με τα ευρήματα και τις σχετικές συγκεκριμένες συστάσεις, ως αποτέλεσμα της πραγματοποίησης της σχετικής επιθεώρησης στο πλαίσιο του διεθνούς προγράμματος επιθεωρήσεων όλων των κρατών - μελών του ICAO. Οι βασικές διαπιστώσεις των διεθνών Οργανισμών, αλλά και της Διοίκησης της Υ.Π.Α., ως προς την υφιστάμενη διαδικασία επιθεώρησης ασφαλείας πτήσεων, είναι οι ακόλουθες:

- Έχουν εντοπισθεί και πρέπει να αναταχθούν ουσιαστικά προβλήματα της οργανωτικής δομής της Υ.Π.Α., που συνιστούν αποκλίσεις από κανόνες κυρίως του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

- Ανάγκη πιστοποίησης αναγνωρισμένης, σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική, των επιθεωρητών ασφαλείας και προτύπων, η οποία να εξασφαλίζει την απαιτούμενη ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

- Ανάγκη διεύρυνσης των κρατικών επιθεωρήσεων πέραν της περιοχής των πτητικών προτύπων και σε αυτά των αεροδρομίων και της εναέριας κυκλοφορίας κατά τον αυτό συστηματικό τρόπο, με σκοπό την έγκαιρη αντιμετώπιση των διεθνών εξελίξεων στον τομέα αυτόν.

- Έλλειψη ικανού αριθμού αναγνωρισμένων επιθεωρητών που να κατέχουν πιστοποιητικό επιθεωρητή ασφαλείας, λαμβανομένων υπόψη των νέων συνθηκών που προκύπτουν από την απελευθέρωση της αεροπορικής αγοράς σε διεθνές και εθνικό επίπεδο.

- Αδυναμία πρόσβασης της Υπηρεσίας στην άκρως εξειδικευμένη και περιορισμένη αυτή αγορά εργασίας, κυρίως λόγω της έλλειψης ουσιαστών κινήτρων και δει-

τερευόντως λόγω των διαδικασιών πρόσληψης. Είναι χαρακτηριστική η παρατήρηση των διεθνών φορέων ότι για να μπορεί ο χειριστής-επιθεωρητής της Υ.Π.Α. να επιθεωρήσει ουσιαστικά τον αντίστοιχο του αερομεταφορέα θα πρέπει να είναι τουλάχιστον του αυτού επιπέδου με αυτόν από κάθε άποψη (ικανοτήτων - κύρους - αμοιβής).

- Έλλειψη θεσμικού πλαισίου που να παρέχει τη δυνατότητα αποτελεσματικής διενέργειας της διαδικασίας επιθεώρησης και να θωρακίζει με επαρκείς εξουσίες τους επιθεωρητές.

4. Για όλα τα παραπάνω, με το παρόν νομοσχέδιο πραγματοποιούνται οι ακόλουθες παρεμβάσεις στο πλαίσιο ενός σύγχρονου σχεδιασμού μέτρων για την αναβάθμιση ασφαλών όρων πτήσης στην Ελλάδα:

- Ιδρύεται Σώμα Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων υψηλών προσόντων. Οι επιθεωρητές αυτοί θα υπόκεινται σε αυστηρή διαδικασία για την απόκτηση διεθνώς αναγνωρισμένου πιστοποιητικού επιθεωρητή ασφαλείας πτήσεων.

- Ενεργοποιείται και αξιοποιείται, υπό αυστηρές προϋποθέσεις, το υφιστάμενο επιστημονικό προσωπικό της Υ.Π.Α., το οποίο διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για να επιτελέσει το έργο επιθεώρησης που σχετίζεται με την ασφάλεια των πτήσεων.

- Δημιουργούνται προϋποθέσεις για την ενίσχυση της Υ.Π.Α. με εξειδικευμένα άτομα προερχόμενα από την αεροπορική αγορά, που κατέχουν ήδη πιστοποιητικό επιθεωρητή ασφαλείας πτήσεων ή διαθέτουν τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα για την ταχεία απόκτηση αυτού, σύμφωνα με τις υποδείξεις του ICAO.

- Γενικά παρέχονται οικονομικά κίνητρα για την εξέλιξη του υφιστάμενου προσωπικού της Υ.Π.Α. που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα σε επιθεωρητές σύμφωνα επίσης με τις απαιτήσεις του ICAO και των λοιπών διεθνών οργανισμών.

- Ενισχύεται η εξουσία και η δυνατότητα λήψης μέτρων από τους πιστοποιημένους επιθεωρητές, κατ'εφαρμογή των υποδείξεων του ICAO.

- Καλύπτονται άμεσα και μεταβατικά τα κενά που διαπιστώθηκαν, βάσει των σχετικών διεθνών απαιτήσεων, σε ιπτάμενους χειριστές και επιθεωρητές ασφαλείας πτήσεων με τη δυνατότητα σύναψης τριετών συμβάσεων, ώστε να δοθεί στην Υ.Π.Α. η χρονική ευχέρεια ανάπτυξης εγγενούς δυναμικού χωρίς να αποκλίνει από τις διεθνείς της υποχρεώσεις (άρθρο 34).

- Αυξάνονται οι οργανικές θέσεις κρίσιμων Κλάδων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (άρθρο 35).

- Θεσπίζεται η ασφάλιση του κατάλληλου προσωπικού (ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, χειριστές αεροσκαφών και επιθεωρητές), όπως ορίζει η διεθνής πρακτική και οι κανόνες για την ασφάλεια των πτήσεων (άρθρο 37).

- Συστήνεται επιτροπή αναθεώρησης του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου με σκοπό την προσαρμογή του στους ισχύοντες κανόνες διεθνούς δικαίου και στο κοινοτικό κεκτημένο, καθώς και την κάλυψη των ζητημάτων που προέκυψαν από την αναδιάρθρωση της αεροπορικής αγοράς (άρθρο 38).

- Παρέχεται εξουσιοδότηση σύστασης εποπτικής και ρυθμιστικής Αεροπορικής Αρχής στο νέο Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» με αρμοδιότητα τον έλεγχο εφαρμογής των κανόνων του αεροπορικού δικαίου και τη διενέργεια επιτόπιων επιθεωρήσεων

ασφάλειας και προστασίας των πτήσεων και του Αερολιμένα (άρθρο 40).

- Παρέχεται εξουσιοδότηση για την ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο των Κανονισμών και του Εγχειριδίου του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA), καθώς και των Παραρτημάτων (Annexes) και τεχνικών εγχειριδίων (Documents and Circulars) της Συμβάσεως του Σικάγου «Περί ιδρύσεως του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας», που κυρώθηκε με το ν. 211/1947(ΦΕΚ 35 Αα). Παρέχεται επίσης η δυνατότητα ανάθεσης της μετάφρασης στην ελληνική γλώσσα των παραπάνω Κανονισμών, Εγχειριδίων και Παραρτημάτων σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, δεδομένου του φόρτου εργασίας των αρμόδιων υπηρεσιών και της συνακόλουθης δυσχέρειας να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις ενός τόσο μεγάλου, από απόψεως όγκου, έργου (άρθρο 41).

5. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, η Πολιτεία παρεμβαίνει δραστικά στην ενίσχυση της προστασίας της ζωής των πολιτών-επιβατών, καθώς και στη θωράκιση της ασφαλούς ανάπτυξης της αγοράς των αερομεταφορών στη χώρα μας, ώστε να αναβαθμισθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και να αξιοποιηθούν ορθολογικά τα πλεονεκτήματα του συνεχούς αυξανόμενου ανταγωνισμού στον αεροπορικό χώρο.

Αθήνα, 18 Δεκεμβρίου 2000

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Β. Παπανδρέου

Γ. Παπαντωνίου

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

Μ. Σταθόπουλος

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Χ. Βερελής

ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

N.2682/1999

αρθρο 34

Εκσυγχρονισμός συστήματος και αναβάθμιση υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

1. Για τον εκσυγχρονισμό – ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας και της μείωσης των καθυστερήσεων λόγω εναέριας κυκλοφορίας στην Ελλάδα συνιστάται ειδικός λογαριασμός στην Τράπεζα της Ελλάδος σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Στον ειδικό λογαριασμό αποδίδονται μηνιαία από τα αποδιδόμενα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL) ποσά ως τέλη διαδρομής (en-route charges) επτά (7) Ευρωπαϊκές Νομισματικές Μονάδες (ECU) ανά μονάδα εξυπηρέτησης (service unit) διαδρομής.

3.

δ. Για τους λοιπούς κλάδους της Υ.Π.Α. δύναται να καταβληθεί έως ποσοστό 23% εκ των ως άνω αποδόσεων. Εκ του ποσού αυτού καταβάλλεται το προκύπτον από το κλάσμα των κατειλημμένων οργανικών θέσεων προς το σύνολο των οργανικών θέσεων των κλάδων αυτών. Στην κατηγορία αυτή μεταπίπτει μηνιαία και το προσωπικό των υποπαραγράφων αα και γα που δεν πληροί μηνιαία τις προϋποθέσεις του κλάδου του για πραγματική άσκηση εργασίας, ως άνω περιγράφεται, καθώς και το προσωπικό ΕΣΙΔ, πλην των χειριστών αεροσκαφών, του αριθμού των κατειλημμένων και του συνόλου των οργανικών θέσεων, καθώς και του αντίστοιχου κλάσματος αναλόγως τροποποιούμενου. Το ως άνω ποσό καταβάλλεται σε ίσα μερίσματα προσαυξημένα κατά 40% για τους κλάδους ΠΕ και πτυχιούχους Ανωτάτων Σχολών ΕΣΙΔ, κατά 20% για τους κλάδους ΤΕ εισέτι προσαυξανόμενο για τους ΠΕ-ΤΕ κατά επιπλέον 40% για τους κατόχους πτυχίου επιμελητή πτήσεων με πραγματική απασχόληση σε θέσεις εργασίας εποπτείας και διαχείρισης των χώρων αεροστάθμευσης των αεροδρομίων τουλάχιστον των αυτών φυλακών ως της υποπαραγράφου γα ομοίως προγραμματισμένων, αποδεικνυόμενων και πιστοποιούμενων, και για τους κατέχοντες θέση Αερολιμενάρχη προσαυξάνεται κατά 100% εφόσον ανήκουν σε κλάδους της παρούσας υποπαραγράφου.

Προϋπόθεση για τη μηνιαία καταβολή των ως άνω μερισμάτων, για όλες τις κατηγορίες του προσωπικού, αποτελεί η συμφωνία με το EUROCONTROL συγκεκριμένων τακτικών στόχων βελτίωσης της εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας κατ' έτος, καθώς και η υλοποίησή τους, ως αυτή θα επιβεβαιώνεται, από τον αυτό οργανισμό.

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Προσαρμογή στις διατάξεις της Οδηγίας 94/56/Ε.Κ. του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τη θέσπιση βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων Πολιτικής Αεροπορίας – Ενίσχυση της κρατικής εποπτείας επί των Προτύπων Ασφάλειας Πτήσεων και ρύθμιση συναφών οργανωτικών θεμάτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Αα 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 αερο-

σκάφη 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 στήριξη της στην ατμόσφαιρα από αντιδράσεις του αέρα διαφορετικές από τις αντιδράσεις του αέρα στην επιφάνεια της γης.

2. Ατύχημα : γεγονός συνδεδεμένο 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 κατάγμα 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. Αα του ν. 1815/1988 (ΦΕΚ 250 Αα).

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 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 στο χώρο των επιβατών, στα διαμερίσματα φορτίου ή πυρκαγιάς στον κινητήρα, ακόμη και αν η πυρκαγιά κατασβεσθηκε 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 ατυ-

χημάτων 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 έχει διοικητική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

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 διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από προηγούμενη επιλογή του από τη Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής με την αυξημένη πλειοψηφία των τεσσάρων πέμπτων των μελών της. Τα μέλη ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η θητεία του Προέδρου και των μελών είναι τριετής και μπορεί να ανανεώνεται. 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 εναερίου κυκλοφορίας.

Η Επιτροπή εκπροσωπείται από τον Πρόεδρό της. Ο Πρόεδρος είναι κρατικός λειτουργός αποκλειστικής απασχόλησης και για το χρόνο που κατέχει τη θέση αυτή τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας.

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. σε άδεια που του χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περίπτωση αα του ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87 Αα).

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, επιμελητικής πτήσεων, ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, ηλεκτρονικού αεροσκαφών, με άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας και επιθυμητή εμπειρία στις διερευνήσεις. Οι αποσπάσεις της παρούσας παραγράφου δεν μπορούν να έχουν διάρκεια μεγαλύτερη των τριών (3) ετών με δυνατότητα παράτασης για μία ακόμη διετία. 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 απευθύ-

νεται 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 Αε) «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 Αε).

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4 του π.δ. 394/1996 (ΦΕΚ 266 Αε) «Κανονισμός Προμηθειών Δημοσίου», η Επιτροπή μπορεί κατά τη διερεύνηση να αναθέτει απ' ευθείας 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. Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και άλλες δαπάνες καταβάλλονται στους δικαιούχους διερευνητές και τεχνικούς συμβούλους, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, διὰ 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 υπάρχοντων αποδεικτικών στοιχείων, καθώς και τη διαπίστωση των πιθανών αιτιών 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.

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 συντρίμιά 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 αιτιών 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 επειλούμενου 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 συντριμμάτων 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 ουσιαστών εγγράφων,

στ. τη συμμετοχή σε περαιτέρω έρευνες συμπεριλαμβανόμενων 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 ουσιαστική 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 εγγράφα

φως 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 αιτιών ή των πιθανών αιτιών 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 12 παρ. 1 του παρόντος,
γ. στη Διεθνή Οργάνωση 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 σχηματίστηκε, στον αρμόδιο Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών.

7. Περίληψη του Πορίσματος δημοσιεύεται με τη φροντίδα του Προέδρου της Επιτροπής σε δύο (2) 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 ορίστηκε 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, κάποιος 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 (FIR) 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 διαβιβάστηκαν.

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 εξοπλι-

σμό, 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 (FIR) 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 περίπτωση αα έως δα του άρθρου 18, στην

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και στους εμπλεκόμενους φορείς εκμετάλλευσης, καθώς και στο κράτος κατασκευής του αεροσκάφους, ώστε να λάβουν τα προσηκόντα για την περίπτωση μέτρα.

3. Το περιεχόμενο μιας Σύστασης Ασφάλειας πρέπει να συνδέεται με τα αίτια του συγκεκριμένου ατυχήματος ή του συμβάντος. Οι Συστάσεις Ασφαλείας 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 προσίτα 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 αντίγραφο 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 απόρρητου, 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 τίθεται 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 μάρτυ-

ρα, 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 αα 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 βα, από την ημέρα κατά την οποία εκείνος που ζητά την αναθεώρηση αποδεδειγμένα έλαβε γνώση ότι υπάρχουν νέα στοιχεία,

γ. στην περίπτωση γα, από την ημέρα κατά την οποία, εκείνος που ζητά την αναθεώρηση αποδεδειγμένα έλαβε γνώση ότι εμφανίστηκε το αγνοούμενο πρόσωπο.

Για την εφαρμογή των περιπτώσεων βα και γα 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 Αε) όπως ισχύει. 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 αυτών,

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 Αε)
- Το π.δ. υπ'αριθ. 438/1984 (ΦΕΚ 155 Αε)
- Τα άρθρα 139 έως και 150 του ν. 1815/1988
- Το π.δ. υπ'αριθ. 55/1997 (ΦΕΚ 49 Αε)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Βε **ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ** **ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ** **ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΥΝΑΦΩΝ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΩΝ** **ΘΕΜΑΤΩΝ ΤΗΣ Υ.Π.Α.**

Άρθρο 32 **Σύσταση Σώματος Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων**

1. Συνιστάται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) Σώμα Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων, το οποίο συγκροτείται από προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) με αυξημένα προσόντα και υψηλή εξειδίκευση. Οι επιθεωρητές που ανήκουν στο σώμα αυτό αναφέρονται εφεξής ως «Επιθεωρητές». Οι Επιθεωρητές είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης ή ασκούν τα καθήκοντά τους παράλληλα με τα κύρια καθήκοντά τους. Το Σώμα των Επιθεωρητών έχει ως έργο:

α) την εποπτεία και τον έλεγχο της τήρησης των θεσμοθετημένων προτύπων ασφαλείας πτήσεων των αερομεταφορέων και των πτητικών μέσων, των αεροδρομίων και των λοιπών μέσων υποστήριξής τους, καθώς και του συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας,

β) την ανάπτυξη των θεσμοθετημένων προτύπων ασφαλείας σε κεντρικό και περιφερειακό επίπεδο.

2. Έως ότου ικανός αριθμός Επιθεωρητών, που προέρχεται από το προσωπικό της Υ.Π.Α., αποκτήσει πιστοποιητικό Επιθεωρητή Ασφάλειας Πτήσεων επιτρέπεται να ασκούν καθήκοντα Επιθεωρητή και άτομα με υψηλή εξειδίκευση, αυξημένα προσόντα και εμπειρία στον τομέα των αερομεταφορών, εφόσον δεν έχουν υπερβεί το 62ο έτος της ηλικίας τους. Τα άτομα αυτά προσλαμβάνονται με ειδική σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, που συνάπτεται μεταξύ αυτών και της Υ.Π.Α., η οποία εκπροσωπείται από το Διοικητή της, ύστερα από έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Όσοι προσλαμβάνονται υποχρεούνται να αποκτήσουν το πιστοποιητικό Επιθεωρητή Ασφάλειας Πτήσεων, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προϋποθέσεις, που καθορίζονται στο προεδρικό διάταγμα της παραγράφου 5. Οι προσλαμβανόμενοι, αν δεν αποκτήσουν το πιστοποιητικό μέσα στην προθεσμία που καθο-

ρίζει το παραπάνω διάταγμα, απολύονται αυτοδικαίως. Οι Επιθεωρητές που προσλαμβάνονται με τη διαδικασία αυτή δεν μπορεί να είναι περισσότεροι από δεκαπέντε. Οι συμβάσεις έχουν τριετή διάρκεια και αφορούν τις συγκεκριμένες υπηρεσίες που παρέχουν οι Επιθεωρητές. Ύστερα από έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, επιτρέπεται η ανανέωση της σύμβασης για μία ακόμη τριετία, εφόσον οι Επιθεωρητές δεν έχουν υπερβεί το 62ο έτος της ηλικίας τους κατά το χρόνο της ανανέωσης.

3. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μπορεί με το Διοικητή της να συμβάλλεται με αντίστοιχες Υπηρεσίες της αλλοδαπής ή διεθνείς οργανισμούς για να της διαθέτουν έμπειρους επιθεωρητές που έχουν αποκτήσει πιστοποιητικό Επιθεωρητή σε αλλοδαπό κράτος, εφόσον η σχετική δαπάνη δεν υπερβαίνει το όριο που ορίζεται εκάστοτε για κάθε σύμβαση από τις κοινοτικές οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις. Οι αλλοδαποί Επιθεωρητές που απασχολούνται με τη διαδικασία αυτή δεν μπορεί να είναι περισσότεροι από δέκα.

4. Οι Επιθεωρητές που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και οι αποδοχές τους καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

5. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, καθορίζονται οι ειδικότερες, τα καθήκοντα και τα προσόντα των Επιθεωρητών, οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες για την απόκτηση πιστοποιητικού Επιθεωρητή, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την αναγνώριση αλλοδαπών πιστοποιητικών Επιθεωρητή, οι κλάδοι της Υ.Π.Α., από τους οποίους μπορεί να προέρχεται το προσωπικό που ασκεί καθήκοντα Επιθεωρητή παράλληλα με τα κύρια καθήκοντά του ή αποκλειστικώς, ο συνολικός αριθμός των Επιθεωρητών που συγκροτούν το Σώμα των Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων και θέματα σχετικά με τη διενέργεια ελέγχου από τους Επιθεωρητές.

6. Οι Επιθεωρητές έχουν το δικαίωμα της ελεύθερης πρόσβασης σε κάθε χώρο που έχει σχέση με την άσκηση των καθηκόντων τους, όπως εγκαταστάσεις, γραφεία και αίθουσες με αεροπορικό εξοπλισμό, καθώς και σε πτητικά μέσα στο έδαφος ή στον αέρα. Οι Επιθεωρητές μπορούν να προβαίνουν, κατά τη διάρκεια του ελέγχου, σε άμεσες ενέργειες, εφόσον τούτο επιβάλλει η ασφάλεια των πτήσεων. Μεταξύ των ενεργειών αυτών περιλαμβάνεται η υποβολή αιτιολογημένης πρότασης, για να εκδοθεί εντολή ακινητοποίησης αεροσκάφους, προς τις αρμόδιες αρχές, οι οποίες υποχρεούνται να αποφασίσουν το συντομότερο δυνατό και σε κάθε περίπτωση μέσα σε δώδεκα (12) ώρες από την υποβολή της πρότασης. Κατά τη διάρκεια της παραπάνω προθεσμίας δεν επιτρέπεται η απογείωση του αεροσκάφους. Η άσκηση αίτησης ακυρώσεως, αίτησης αναστολής, προσφυγής ή άλλου ένδικου μέσου κατά της πράξης ακινητοποίησης του αεροσκάφους ή κατά της αναστολής ή ανάκλησης πιστοποιητικού πτητικής λειτουργίας αερομεταφορέα δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα. Οι ελεγχόμενοι φορείς ή πρόσωπα υποχρεούνται να παρέχουν στους Επιθεωρητές όλα τα απαραίτητα στοιχεία και τις αναγκαίες πληροφορίες, να συνεργάζονται μαζί τους και να τους διευκολύνουν με κάθε τρόπο. Η παρακώλυση του έργου των Επιθεωρητών επισύρει την επιβολή

διοικητικών κυρώσεων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Αρμόδια Αρχή για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων είναι η Υ.Π.Α.. Αν προκύψουν ενδείξεις διάπραξης ποινικού αδικήματος λόγω της παρεμπόδισης της άσκησης του επιθεωρητικού έργου, διαβιβάζεται έκθεση στην αρμόδια Εισαγγελική Αρχή. Οι διατάξεις του άρθρου 38 παρ. 1 του Υπαλληλικού Κώδικα, που κυρώθηκε με το ν. 2683/1949 (ΦΕΚ 19 Αα) εφαρμόζονται και στους Επιθεωρητές.

Άρθρο 33

Σύσταση οργανικών θέσεων και κλάδων

1. Συνιστώνται στην Υ.Π.Α. οι ακόλουθες θέσεις :

α. Πέντε (5) θέσεις ιπταμένων μηχανικών αεροσκαφών με σχέση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου Αορίστου Χρόνου (Ε.Σ.Ι.Δ.).

Προσόντα πρόσληψης ορίζονται: Πτυχίο ιπταμένου μηχανικού Πολιτικής Αεροπορίας, 3.000 ώρες πτήσης ως ιπτάμενος μηχανικός και ηλικία όχι μεγαλύτερη από το 55ο έτος. Για τον υπολογισμό του ορίου ηλικίας ημερομηνία γέννησης θεωρείται η 31η Δεκεμβρίου του έτους γέννησης. Η πρόσληψη των ιπταμένων μηχανικών γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες εκάστοτε διατάξεις. Η κατοχή πτυχίου Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος ή Ανώτερης Σχολής της ημεδαπής ή ισότιμης της αλλοδαπής συνεκτιμάται ως πρόσθετο προσόν πρόσληψης. Οι ιπτάμενοι μηχανικοί που προσλαμβάνονται υποχρεούνται να αποκτήσουν πιστοποιητικό Επιθεωρητή Πλοϊμότητας, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προϋποθέσεις, που καθορίζονται στο προεδρικό διάταγμα της παρ. 5 του άρθρου 32. Αν δεν αποκτήσουν το πιστοποιητικό μέσα στην προθεσμία που ορίζει το παραπάνω διάταγμα, απολύονται αυτοδικαίως.

β. Τέσσερις (4) θέσεις χειριστών αεροσκαφών και δύο θέσεις χειριστών ελικοπτέρων, εκτός από εκείνες που προβλέπονται στον Οργανισμό της Υ.Π.Α. (π.δ. 56/1989, ΦΕΚ 28 Αα). Προσόντα πρόσληψης είναι τα προβλεπόμενα από τις οικείες οργανικές διατάξεις. Οι χειριστές αεροσκαφών που προσλαμβάνονται μετά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού υποχρεούνται να αποκτήσουν πιστοποιητικό Επιθεωρητή Πτητικής Λειτουργίας, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο προεδρικό διάταγμα της παρ. 5 του άρθρου 32. Αν δεν αποκτήσουν το πιστοποιητικό στην προθεσμία που ορίζει το παραπάνω διάταγμα, απολύονται αυτοδικαίως. Το Πιστοποιητικό Επιθεωρητή Πτητικής Λειτουργίας μπορούν να αποκτήσουν, εφόσον το επιθυμούν, μέσα σε προθεσμία έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παραπάνω διατάγματος και οι χειριστές αεροσκαφών που υπηρετούν κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού.

γ. Δύο (2) θέσεις ιατρών με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου (Ε.Σ.Ι.Δ.). Προσόντα πρόσληψης ορίζονται: Πτυχίο Ιατρικής Σχολής Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος της ημεδαπής ή ισότιμης της αλλοδαπής και ηλικία όχι μεγαλύτερη από το 50ο έτος. Για τον υπολογισμό του ορίου ηλικίας ως ημερομηνία γέννησης θεωρείται η 31η Δεκεμβρίου του έτους γέννησης.

δ. Δέκα (10) θέσεις του κλάδου ΠΕ1 Αερολιμενικών, έξι (6) θέσεις του κλάδου ΠΕ2 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, δεκαπέντε (15) θέσεις του κλάδου ΠΕ6 Μηχανικών Αεροναυπηγών, πέντε (5) θέσεις του κλάδου

ΠΕ7 Πολιτικών Μηχανικών, πέντε (5) θέσεις του κλάδου ΠΕ8 Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, πέντε (5) θέσεις του κλάδου ΠΕ9 Μηχανολόγων ή Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και πέντε (5) θέσεις του κλάδου ΤΕ5 Τεχνολογικών Εφαρμογών.

2. Συνιστάται στην Υ.Π.Α. Κλάδος ΤΕ Κατηγορίας Τεχνολόγων Μηχανικών Συντήρησης Αεροσκαφών, ο οποίος περιλαμβάνει επτά (7) οργανικές θέσεις.

Άρθρο 34

Ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων

1. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, μπορεί να καθορίζονται υπηρεσιακές μονάδες της Υ.Π.Α., επιπέδου διεύθυνσης ή τμήματος, που έχουν αρμοδιότητες σχετικές με την πτητική λειτουργία, την πλοϊμότητα και τη χορήγηση πτυχίων. Στις μονάδες αυτές μπορεί να προϊστανται, με τριετή θητεία, χειριστές αεροσκαφών με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου (Ε.Σ.Ι.Δ.). Οι μονάδες αυτές είναι στελεχωμένες αποκλειστικά από προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου. Η επιλογή των προϊσταμένων των μονάδων αυτών γίνεται με απόφαση του οικείου υπηρεσιακού συμβουλίου και η τοποθέτησή τους σε οργανική θέση με απόφαση του οικείου οργάνου. Οι διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 85 του ν. 2683/1999 (ΦΕΚ 19 Αε) εφαρμόζονται και στους ανωτέρω προϊσταμένους. Οι επιλεγόμενοι ως προϊστάμενοι δικαιούνται το επίδομα ευθύνης που λαμβάνουν οι τακτικοί υπάλληλοι που προϊστανται σε μονάδες αντίστοιχου επιπέδου.

2. Οι υποψήφιοι, για να επιλεγούν σε θέσεις προϊσταμένων της προηγούμενης παραγράφου, πρέπει να έχουν πτυχίο Σχολής Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος της ημεδαπής ή ισότιμης Σχολής της αλλοδαπής, πιστοποιητικό Επιθεωρητή, να έχουν διανύσει στην Υ.Π.Α. υπηρεσία δέκα (10) ή οκτώ (8) ετών, αντιστοίχως, και να έχουν συμπληρωμένες 10.000 ή 8.000 ώρες πτήσεως, αντιστοίχως, ανάλογα με το επίπεδο της μονάδας (διεύθυνση ή τμήμα). Στις ώρες πτήσης συμπεριλαμβάνονται και οι ώρες για ελέγχους γραμμής ή ανανέωσης τύπου. Το υπηρεσιακό συμβούλιο, προκειμένου να διαπιστώσει τη συνδρομή των ουσιαστικών προσόντων για την επιλογή σε θέση προϊσταμένων, εκτιμά όλα τα στοιχεία του προσωπικού μητρώου των υποψηφίων, όπως περιγράφονται στις παραγράφους 1 έως 6 του ν. 2683/1999 (ΦΕΚ 19 Αε) «Κύρωση του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών υπαλλήλων και υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. και άλλες διατάξεις».

Άρθρο 35

Ρύθμιση θεμάτων προσωπικού

1. Με απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών καθορίζεται το μισθολόγιο των χειριστών αεροσκαφών και ελικοπτέρων, των ιπταμένων μηχανικών που έχουν πιστοποιητικό Επιθεωρητή, καθώς και των ιατρών. Οι αποδοχές του ιατρικού προσωπικού δεν μπορεί να είναι κατώτερες από τις πάσης φύσεως αποδοχές του ιατρού Επιμελητή Αε, του Εθνικού Συστήματος Υγείας (Ε.Σ.Υ.). Με όμοια απόφαση καθορίζεται το ύψος της αποζημίωσης του προσωπικού της Υ.Π.Α., που ασκεί καθήκοντα Επιθεωρητή παραλλή-

λως με την άσκηση των κυρίων καθηκόντων του.

2. Στο υπόλοιπο προσωπικό της Υ.Π.Α., το οποίο ασκεί καθήκοντα Επιθεωρητή, καταβάλλεται μηνιαίως αποζημίωση ίση με τη διαφορά της αποζημίωσης που ορίζεται στην περίπτωση αε της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/ 1999 (ΦΕΚ 16 Αε) και αυτής που ήδη καταβάλλεται κατά περίπτωση με βάση τις περιπτώσεις βε, γε και δε της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν.2682/1999. Η αποζημίωση καταβάλλεται στους δικαιούχους τον αμέσως επόμενο μήνα από τότε που αποκτούν το πιστοποιητικό Επιθεωρητή και καλύπτεται 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 Αε).

3. Η παράγραφος 1 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως :

«1. Για τον εκσυγχρονισμό, ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας και της μείωσης των καθυστερήσεων, λόγω της εναέριας κυκλοφορίας στην Ελλάδα, συνιστάται στην Τράπεζα της Ελλάδος ειδικός λογαριασμός σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Στον ειδικό λογαριασμό αποδίδονται μηνιαία από τα αποδιδόμενα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια των πτήσεων (EUROCONTROL) ποσά ως τέλη διαδρομής και τέλη τερματικής περιοχής εννέα (9) ΕΥΡΩ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής. Δύο (2) από τα παραπάνω ΕΥΡΩ χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την κάλυψη της δαπάνης που απαιτείται για την κάλυψη του πτυχίου ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας έναντι απώλειας ειδικότητας για λόγους υγείας και τα υπόλοιπα επτά (7) ΕΥΡΩ για τους σκοπούς της επόμενης παραγράφου.»

4. Το τρίτο εδάφιο της περίπτωσης δε της παραγράφου 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 αντικαθίσταται ως εξής:

«Στην κατηγορία αυτή μεταπίπτει μηνιαία και το προσωπικό των περιπτώσεων αε και γε που δεν πληροί μηνιαία τις προϋποθέσεις του κλάδου του για πραγματική άσκηση εργασίας, ως άνω περιγράφεται, της σχετικής δαπάνης καλυπτομένης από τα αδιάθετα ποσά των περιπτώσεων αε και γε, αντιστοίχως, καθώς και το προσωπικό Ε.Σ.Ι.Δ., πλην των χειριστών αεροσκαφών, του αριθμού των κατεληγμένων και του συνόλου των οργανικών θέσεων, καθώς και του αντίστοιχου κλάσματος αναλόγως τροποποιούμενου.»

5. Στο τέλος της παραγράφου 4 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Αν κατά λάθος καταβληθεί στο προσωπικό των περιπτώσεων αε, βε, γε, και δε της προηγούμενης παραγράφου ποσό αποζημίωσης μικρότερο από το οφειλόμενο, το ελλείπον καταβάλλεται στο δικαιούχο από τα αδιάθετα ποσά της παρούσας παραγράφου. Αν, αντίθετως, καταβληθεί ποσό μεγαλύτερο από το οφειλόμενο, για το επιπλέον εκδίδεται πράξη καταλογισμού και το εισπραττόμενο ποσό αποδίδεται στο λογαριασμό που χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της παραγράφου αυτής.»

6. Στο άρθρο 34 του ν. 2682/1999 προστίθεται παράγραφος 8 ως ακολούθως:

«8. Τα ποσά που καταβάλλονται σύμφωνα με όσα ορίζονται στις προηγούμενες παραγράφους σε διάφορες κατηγορίες προσωπικού υπόκεινται σε κρατήσεις, όπως αυτές καθορίζονται εκάστοτε για τις έκτακτες αποδοχές.»

7. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών, μέσα σε έξι (6) μήνες από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και το ύψος του ποσού για την ασφάλιση του πτυχίου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, έναντι της απώλειας ειδικότητας για λόγους υγείας, όπου τούτο προβλέπεται για λόγους ασφάλειας των πτήσεων, με αποτέλεσμα ο κάτοχος αυτής ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας να περιέρχεται σε αδυναμία άσκησης καθηκόντων. Με όμοιο διάταγμα καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και το ασφαλιστέο ποσό των χειριστών αεροσκαφών και ελικοπτέρων και των επιθεωρητών που έχουν πιστοποιητικό ασφάλειας πτήσεων, έναντι ατυχήματος που συμβαίνει κατά την εν πτήση άσκηση των καθηκόντων τους. Το ποσό της ασφάλισης καταβάλλεται στον ίδιο τον ασφαλιζόμενο αν, λόγω του ατυχήματος, καταστεί ανίκανος για την περαιτέρω άσκηση των καθηκόντων του ή στην οικογένειά του, αν επήλθε θάνατος του ασφαλισμένου. Το ποσό των παραπάνω ασφαλίσεων καλύπτεται, για μεν την πρώτη περίπτωση από το ποσοστό του ειδικού Λογαριασμού που προβλέπεται στο άρθρο 34 παράγραφος 1 του ν. 2682/1999 και για τη δεύτερη από τα ποσά που διατίθενται για τους σκοπούς της Υ.Π.Α., σύμφωνα με την παράγραφο 9 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992.

Άρθρο 36

Σύσταση Επιτροπής Αεροπορικού Κώδικα

1. Συνιστάται οκταμελής ειδική επιτροπή με αποστολή την αναμόρφωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, που έχει κυρωθεί με το ν. 1815/1988. Τα μέλη της Επιτροπής και ο γραμματέας της ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται μέσα σε ένα (1) μήνα από τη δημοσίευση του νόμου αυτού.

Η Επιτροπή συγκροτείται από:

- α. Έναν (1) ανώτατο δικαστικό λειτουργό ή έναν (1) καθηγητή Νομικής Σχολής, ως Πρόεδρο.
- β. Τρία (3) μέλη Διδακτικού Ερευνητικού Προσωπικού (Δ.Ε.Π.) Α.Ε.Ι. με ειδίκευση στο Δίκαιο των Μεταφορών και στο Κοινοτικό Δίκαιο.
- γ. Τον Νομικό Σύμβουλο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, που υπηρετεί στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.
- δ. Δύο (2) ανώτατους ή ανώτερους υπαλλήλους της Υ.Π.Α..
- ε. Έναν (1) ανώτατο ή ανώτερο εν ενεργεία αξιωματικό της Πολεμικής Αεροπορίας με ειδικότητα ιπταμένου και εξειδίκευση στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας, εναέριου χώρου και αεροδρομίων, ως εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

Τα μέλη της Επιτροπής που αναφέρονται στις περιπτώσεις α έως ε πρέπει να είναι ειδικευμένα σε αντικείμενα που ρυθμίζει ο Κώδικας.

Γραμματέας της Επιτροπής ορίζεται ανώτερος υπάλληλος της Υ.Π.Α. με πτυχίο Νομικής.

2. Η Επιτροπή οφείλει, μέσα σε δώδεκα (12) μήνες από τον ορισμό των μελών της, να έχει ολοκληρώσει το προσχέδιο του Κώδικα. Το προσχέδιο με μέριμνα του

Προέδρου διαβιβάζεται στο Διοικητή της Υ.Π.Α., ο οποίος οφείλει να διατυπώσει παρατηρήσεις μέσα σε δύο (2) μήνες από την παραλαβή του προσχεδίου.

Στη συνέχεια το προσχέδιο με μέριμνα του Προέδρου προωθείται:

α. Στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), μέσω της Μόνιμης Αντιπροσωπείας της Ελλάδας στον Οργανισμό αυτόν.

β. Στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω της Μόνιμης Ελληνικής Αντιπροσωπείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Μέσα σε έναν (1) μήνα από τη λήψη των σχολίων και παρατηρήσεων η Επιτροπή υποβάλλει το οριστικό Σχέδιο Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών καθορίζονται:

α. Η αμοιβή του Προέδρου, των μελών και του γραμματέα της Επιτροπής.

β. Η διαδικασία ανάθεσης έργου, κατά παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις, σε ειδικούς συμβούλους ή συνεργάτες, που μπορεί να είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα, για κάλυψη ειδικών θεμάτων, καθώς και η διαδικασία συμμετοχής εκπροσώπων Υπουργείων για την κάλυψη θεμάτων της αρμοδιότητάς τους, ύστερα από σχετική εισήγηση του Προέδρου της Επιτροπής προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να παρατείνει το χρόνο περάτωσης του έργου της Επιτροπής μέχρι έξι (6) μήνες, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση του Προέδρου της.

Άρθρο 37

Αναπλήρωση Διοικητή Υ.Π.Α.

1. Το Διοικητή της Υ.Π.Α., όταν απουσιάζει ή κωλύεται, αναπληρώνει στα καθήκοντά του ένας από τους Υποδιοικητές, που ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Ο Διοικητής και οι Υποδιοικητές της Υ.Π.Α. εξακολουθούν να ασκούν τα καθήκοντά τους και μετά τη λήξη της θητείας τους μέχρι το διορισμό νέας διοίκησης.

Άρθρο 38

Λοιπές διατάξεις

1. Η Υ.Π.Α. μπορεί να αναθέτει τη μετάφραση στην ελληνική γλώσσα των Κανονισμών, Εγχειριδίων και Παραρτημάτων που αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους, καθώς και κάθε άλλου κανόνα διεθνούς σύμβασης ή απόφασης ή σύστασης διεθνούς οργανισμού σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, συνάπτουσα σχετική σύμβαση. Η δαπάνη που προκαλείται βαρύνει τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

2. Η Υ.Π.Α. μπορεί να αναθέσει τη μελέτη και τη σύνταξη σχεδίου για την αναμόρφωση και αναδιάρθρωση του Οργανισμού της σε Πανεπιστημιακά Ιδρύματα ή άλλους φορείς δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου, οι οποίοι συνάπτουν σχετική σύμβαση με το Διοικητή της Υ.Π.Α.. Το ύψος της σχετικής δαπάνης καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών και καλύπτεται από τα ποσά της παρ. 9 του άρθρου

θρου 40 του ν. 2065/1992 που διατίθενται για τις ανάγκες της Υ.Π.Α., όπως ισχύει.

Άρθρο 39 **Έναρξη ισχύος**

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

Αθήνα, 18 Δεκεμβρίου 2000

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Β. Παπανδρέου

Γ. Παπαντωνίου

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

Μ. Σταθόπουλος

Μ. Χρυσοχολίδης

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Χ. Βερελής

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Προσαρμογή στις διατάξεις της οδηγίας 94/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τη θέσπιση βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων Πολιτικής Αεροπορίας. - Ενίσχυση της κρατικής εποπτείας επί των Προτύπων Ασφάλειας Πτήσεων και ρύθμιση συναφών οργανωτικών θεμάτων της Υ.Π.Α.»

Από τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου προκαλούνται επί του Κρατικού Προϋπολογισμού τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 947 εκατ. δρχ. ή 2.779.163,61 ΕΥΡΩ που αναλύεται ως ακολούθως:
 - α. 36 εκατ. δρχ. ή 105.649,30 ΕΥΡΩ από την αντιμετώπιση των λειτουργικών δαπανών της συνιστώμενης Ε.Δ.Α.Α.Π.. (άρθρο 5 παρ. 1 και 6 παρ. 1)
 - β. 50 εκατ. δρχ. ή 146.735,14 ΕΥΡΩ από την καταβολή αποδοχών στον Πρόεδρο και αποζημιώσεων στα μέλη και το γραμματέα της Ε.Δ.Α.Α.Π.. (άρθρο 5 παρ. 3)
 - γ. 50 εκατ. δρχ. ή 146.735,14 ΕΥΡΩ από την πρόσληψη δέκα (10) ατόμων με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου, για τη στελέχωση της Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, μέχρι την πλήρωση των οργανικών θέσεων αυτής (άρθρο 6 παρ. 3). Η εν λόγω δαπάνη θα βαίνει μειούμενη κατά το ρυθμό πλήρωσης των ανωτέρω οργανικών θέσεων και θα εξολειφθεί με την πλήρωση όλων των εν λόγω θέσεων.
 - δ. 6 εκατ. δρχ. ή 17.608,22 ΕΥΡΩ για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του συνιστώμενου Σώματος Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων. (άρθρο 34 παρ. 1)
 - ε. 180 εκατ. δρχ. ή 528.246,52 ΕΥΡΩ από την πρόσληψη

με ειδική σύμβαση εργασίας δεκαπέντε (15) Επιθεωρητών, μέχρι την πιστοποίηση ικανού αριθμού Επιθεωρητών από το προσωπικό της Υ.Π.Α. (άρθρο 34 παρ. 2 και 4). Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α..

στ. 350 εκατ. δρχ. ή 1.027.146 ΕΥΡΩ από τη σύσταση στην Υ.Π.Α. δεκατριών (13) θέσεων (5 θέσεων Ιπταμένων Μηχανικών Αεροσκαφών, 4 θέσεων Χειριστών Αεροσκαφών, 2 θέσεων Χειριστών Ελικοπτέρων, 2 θέσεων Ιατρών), με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου. (άρθρο 35 παρ. 1, περ. αα, βα, γα)

ζ. 231 εκατ. δρχ. ή 677.916,36 ΕΥΡΩ από την αύξηση κατά πενήντα μία (51) των θέσεων προσωπικού διαφόρων κλάδων της Υ.Π.Α.. (άρθρο 35 παρ. 1 περ. δα)

η. 28 εκατ. δρχ. ή 82.171,68 ΕΥΡΩ από τη σύσταση επτά (7) οργανικών θέσεων στο συνιστώμενο κλάδο ΤΕ Τεχνολόγων Μηχανικών Συντήρησης Αεροσκαφών της Υ.Π.Α.. (άρθρο 35 παρ. 2)

θ. 16 εκατ. δρχ. ή 46.955,25 ΕΥΡΩ από την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων της συνιστώμενης Περιφερειακής Μονάδας της Υ.Π.Α. στο Νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και την καταβολή επιδόματος θέσης στον Προϊστάμενο αυτής. (άρθρο 40 παρ. 1)

2. Δαπάνη από:

α. Τη διάρθρωση των Υπηρεσιών της Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και τη σύσταση των αναγκαίων οργανικών θέσεων για τη στελέχωση αυτής (άρθρο 6 παρ. 2). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από την έκδοση προεδρικού διατάγματος.

β. Τη δημοσίευση σε εφημερίδες του πορίσματος αεροπορικών ατυχημάτων ή συμβάντων. (άρθρο 16 παρ. 8)

γ. Την πρόσληψη, με τριετή θητεία, χειριστών αεροσκαφών που επιλέγονται ως προϊστάμενοι σε οργανικές μονάδες της Υ.Π.Α. (Διευθύνσεις ή Τμήματα), των οποίων οι αρμοδιότητες άπτονται πτητικής λειτουργίας πλοϊμότητας και πτυχίων (άρθρο 36 παρ. 1). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από την έκδοση προεδρικού διατάγματος.

δ. Την καταβολή επιδόματος θέσης ευθύνης στους κατά τα ανωτέρω προσλαμβανόμενους προϊσταμένους. (άρθρο 36 παρ. 1)

ε. Την καταβολή αποζημίωσης στο προσωπικό της Υ.Π.Α. που ασκεί καθήκοντα Επιθεωρητή με μερική απασχόληση. (άρθρο 37 παρ. 1)

στ. Την καταβολή αποζημίωσης για τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου και στην ελληνική γλώσσα διαφόρων κανονισμών και εγχειριδίων διεθνών συμβάσεων. (άρθρα 38 παρ. 2 και 41 παρ. 4)

3. Εφάπαξ δαπάνη ύψους 20 εκατ. δρχ. ή 58.694,06 ΕΥΡΩ για την καταβολή αμοιβής στον Πρόεδρο, τα μέλη και το γραμματέα της Ειδικής Επιτροπής που συνιστάται για την αναμόρφωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (άρθρο 38 παρ. 3). Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α..

4. Εφάπαξ δαπάνη από την προμήθεια του αναγκαίου

εξοπλισμού της Ε.Δ.Α.Α.Π., του Σώματος Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων και της Περιφερειακής Μονάδας της Υ.Π.Α. στο νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

(άρθρο 5 παρ. 1, 34 παρ. 1 και 40 παρ. 1)

5. Ενδεχόμενη ετήσια δαπάνη ύψους 200 εκατ. δρχ. ή 586.940,57 ΕΥΡΩ από τυχόν πρόσληψη από την Υ.Π.Α. μέχρι δέκα (10) αλλοδαπών - διεθνώς πιστοποιημένων Επιθεωρητών.

(άρθρο 34 παρ. 3 και 4)

6. Ενδεχόμενη δαπάνη από:

α. Την καταβολή αποδοχών σε αποσπώμενους υπαλλήλους από άλλους φορείς του δημόσιου τομέα, με αντιστοιχη εξοικονόμηση δαπανών των φορέων αυτών, για την πλήρωση οργανικών θέσεων της Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, μέχρι το διορισμό προσωπικού σε αυτή, στην περίπτωση που ορισθεί με την απόφαση απόσπασης ότι η εν λόγω δαπάνη θα βαρύνει την Υ.Π.Α..

(άρθρο 6 παρ. 3)

β. Την κάλυψη εξόδων μετακίνησης στο εξωτερικό, εξουσιοδοτημένων εκπροσώπων της Ε.Δ.Α.Α.Π. για τη συμμετοχή τους στη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων ή συμβάντων που συμβαίνουν στην αλλοδαπή.

(άρθρο 19 παρ. 1)

γ. Τυχόν διάθεση σε αρμόδιες αρχές άλλων κρατών, του απαραίτητου για τη διερεύνηση ατυχήματος εξοπλισμού, καθώς και ειδικευμένων εμπειρογνομόνων.

(άρθρο 19 παρ. 2)

δ. Την αποζημίωση ειδικών συμβούλων ή συνεργατών στους οποίους ανατίθεται η κάλυψη ειδικών θεμάτων του Αεροπορικού Κώδικα.

(άρθρο 38 παρ. 3β)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα καλύπτονται από τις πιστώσεις του τακτικού προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Αθήνα, 18 Δεκεμβρίου 2000

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Γ. Παπαντωνίου

Χρ. Βερελής

Αριθμ. 276/32/ 2000

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους

(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Προσαρμογή στις διατάξεις της Οδηγίας 94/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τη θέσπιση βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων Πολιτικής Αεροπορίας - Ενίσχυση της κρατικής εποπτείας επί των Προτύπων Ασφάλειας Πτήσεων και ρύθμιση συναφών οργανωτικών θεμάτων της Υ.Π.Α.»

Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου προσαρμόζεται η εθνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας

94/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 21.11.1994 για τη θέσπιση βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας. Επίσης ρυθμίζονται θέματα κρατικής εποπτείας επί των προτύπων ασφάλειας πτήσεων, καθώς και θέματα οργάνωσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.). Ειδικότερα μεταξύ άλλων ορίζονται και τα εξής:

Ι. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Αα

1.α. Προσδιορίζεται το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του κεφαλαίου αυτού, που περιλαμβάνει τη διερεύνηση ατυχημάτων ή συμβάντων σε αεροσκάφη της Πολιτικής Αεροπορίας που σημειώνονται εντός του FIR Αθηνών ή και εκτός αυτού στις οριζόμενες περιπτώσεις.

β. Καθορίζεται η έννοια των όρων που αναφέρονται στις προτεινόμενες διατάξεις και προσδιορίζονται ενδεικτικά τα γεγονότα που αποτελούν σοβαρά συμβάντα.

γ. Ορίζεται ότι αποκλειστικός σκοπός της διερεύνησης που διενεργείται για κάθε ατύχημα και σοβαρό συμβάν είναι η διακρίβωση των αιτίων που προκάλεσαν αυτό, με στόχο την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων και δεν αποσκοπεί σε καμία περίπτωση στη διαπίστωση υπαιτιότητας και στον καταλογισμό ευθυνών ή αξιώσεων.

(άρθρο 1-4)

2.α. Συνιστάται Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (Ε.Δ.Α.Α.Π.) με έδρα την Αθήνα, που λειτουργεί σαν ανεξάρτητη Αρχή. Η Επιτροπή απολαμβάνει διοικητικής αυτοτέλειας και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Η συνιστώμενη Επιτροπή είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητη από φορείς, υπηρεσίες και κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εν γένει, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έρθουν σε σύγκρουση με την αποστολή της.

β. Καθορίζεται η συγκρότηση της Επιτροπής και ορίζεται ότι ο Πρόεδρος αυτής είναι κρατικός λειτουργός, τελεί για το χρόνο που κατέχει τη θέση αυτή σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας και εφόσον αυτός είναι μέλος Δ.Ε.Π. Α.Ε.Ι. του χορηγείται άδεια σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης αα, της παρ. αα του άρθρου 17 του ν. 1268/1982.

γ. Προβλέπεται ότι ο καθορισμός των: i) αρμοδιοτήτων και των αποδοχών του Προέδρου της Επιτροπής και ii) αποζημιώσεων των μελών και του Γραμματέα αυτής, καθώς και η έγκριση του Κανονισμού εσωτερικής λειτουργίας της Επιτροπής, γίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

(άρθρο 5)

3.α. Συνιστάται για την υποστήριξη της Επιτροπής Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβούλων, επιπέδου Διεύθυνσης.

β. Προβλέπεται ότι ο καθορισμός: i) των οργανωτικών εν γένει θεμάτων της ανωτέρω Μονάδας και ii) του αριθμού των οργανικών θέσεων και των προσόντων διορισμού του προσωπικού της γίνεται με προεδρικό διάταγμα.

Η στελέχωση της Μονάδας μέχρι την πλήρωση των οργανικών θέσεων αυτής γίνεται από προσωπικό δέκα (10) ατόμων, τα οποία είτε προσλαμβάνονται με σύμβα-

ση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου είτε αποσπώνται από φορέα του δημόσιου τομέα με την οριζόμενη διαδικασία. Η διάρκεια των εν λόγω αποσπάσεων δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη της τριετίας με δυνατότητα παράτασης για μία ακόμη διετία.

γ. Καθορίζονται τα προσόντα του ανωτέρω προσωπικού και παρέχεται η δυνατότητα στη Μονάδα να απευθύνεται κατ' εξαίρεση και μετά από έγκριση της Επιτροπής σε τεχνικούς συμβούλους, η αμοιβή των οποίων καθορίζεται με κοινή υπουργική απόφαση. Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και τυχόν άλλες δαπάνες καταβάλλονται στους δικαιούχους διερευνητές και τεχνικούς συμβούλους με βάση απολογισμό εξόδων.

δ. Παρέχεται η δυνατότητα στην Επιτροπή να αναθέτει απευθείας σε δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς, σε πανεπιστημιακά ή ερευνητικά ιδρύματα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, εξειδικευμένες εργασίες σχετικές με τη διερεύνηση ατυχήματος, με την επιφύλαξη των διατάξεων του κοινοτικού δικαίου.

(άρθρο 6)

4. Ορίζεται ότι η διερεύνηση από την Επιτροπή αεροπορικών ατυχημάτων έχει προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων σχετικών ειδικών και τεχνικών ερευνών. Προβλέπεται επίσης ότι δεν επηρεάζονται από την εν λόγω διερεύνηση οι αρμοδιότητες και το έργο των δικαστικών, δικαστικών και λοιπών κρατικών αρχών.

(άρθρο 7)

5. Προσδιορίζονται οι δραστηριότητες της Επιτροπής κατά τη διαδικασία διερεύνησης ενός ατυχήματος ή συμβάντος, η οποία ολοκληρώνεται με την έκδοση πορίσματος που περιλαμβάνει ενδεχομένως και συστάσεις για την ασφάλεια των πτήσεων

(άρθρο 8)

6.α. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής ορίζει για κάθε ατύχημα ή συμβάν την ομάδα διερεύνησης και τον επικεφαλής αυτής διερευνητή, ο οποίος έχει συγκεκριμένες αρμοδιότητες και προβαίνει στις καθοριζόμενες ενέργειες.

β. Προβλέπεται ότι η εξασφάλιση ή κατάσχεση τεκμηρίων και αντικειμένων που μπορεί να αποτελέσουν αποδεικτικά στοιχεία πρέπει να γίνεται σε συνεργασία με τις αρμόδιες Δικαστικές ή Αστυνομικές Αρχές. Η αφαίρεση ή αποκωδικοποίηση στοιχείων παντός αποτυπωτή πτήσεων αεροσκάφους που έχει υποστεί ατύχημα επιτρέπεται μόνο σε ειδικά εξουσιοδοτημένα άτομα από τον επικεφαλής της διερεύνησης.

(άρθρα 9-11)

7.α. Παρέχεται η δυνατότητα συμμετοχής των κρατών νηολόγησης, εκμετάλλευσης, σχεδιασμού και κατασκευής του αεροσκάφους, στη διαδικασία διερεύνησης με εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους τους που μπορούν να επικουρούνται από τεχνικούς συμβούλους ή εμπειρογνώμονες. Οι ανωτέρω υποχρεούνται να γνωστοποιούν στην Επιτροπή γεγονότα και αποδεικτικά στοιχεία που περιήλθαν σε γνώση τους και είναι σημαντικά για το ατύχημα και τη διερεύνησή του.

β. Καθορίζονται ενδεικτικά οι τομείς στους οποίους εκτείνεται η συμμετοχή των ανωτέρω στη διερεύνηση.

(άρθρα 12 και 14 παρ. 2)

8.α. Παρέχεται η δυνατότητα στους ενδιαφερομένους να υποβάλλουν στην Επιτροπή γραπτή ένσταση μεροληψίας στην περίπτωση κατά την οποία προκύπτει λόγος, που μπορεί να θεμελιώνει δυσπιστία για την αντικειμενικότητα και αμεροληψία των προσώπων που συμμετέχουν στη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.

β. Ρυθμίζονται θέματα που αναφέρονται στη διαδικα-

σία εξέτασης των υποβαλλόμενων ενστάσεων.

(άρθρο 13)

9.α. Ο επικεφαλής της διερεύνησης και οι τεχνικοί σύμβουλοι μπορούν να κάνουν χρήση όλων των διατιθέμενων, για την απόδειξη των αιτίων του ατυχήματος, μέσων.

β. Προβλέπεται η ανταλλαγή απόψεων με τα κράτη που συμμετέχουν στην εν λόγω διερεύνηση πριν από την ολοκλήρωση του σχετικού πορίσματος.

γ. Ρυθμίζονται θέματα που αναφέρονται στη διαδικασία έκδοσης του πορίσματος διερεύνησης, στο περιεχόμενό του, καθώς και στην κοινοποίηση και στη δημοσίευση περίληψης αυτού. Το πόρισμα δεν δεσμεύει τον δικαστή, ο οποίος το συνεκτιμά μετά των λοιπών αποδεικτικών στοιχείων.

δ. Ορίζονται οι προθεσμίες για την έκδοση του σχεδίου και του τελικού πορίσματος διερεύνησης.

(άρθρα 14-17)

10. Επιβάλλεται η υποχρέωση στον υπεύθυνο κυβερνήτη ή σε άλλα μέλη του πληρώματος ή στον κύριο ή στο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους, καθώς και σε οποιονδήποτε άλλο που αντιλαμβάνεται ή λαμβάνει γνώση αεροπορικού ατυχήματος ή συμβάντος που λαμβάνει χώρα εντός του FIR Αθηνών, να δηλώνει αυτό αμελλητί στην Ε.Δ.Α.Α.Π. ή στην πλησιέστερη Αεροπορική, Αερολιμενική, Αστυνομική ή άλλη τοπική Αρχή. Παρόμοια υποχρέωση και ανεξάρτητα από τους ανωτέρω έχουν και οι αρμόδιες για τον έλεγχο, εποπτεία και διευκόλυνση των πτήσεων Αρχές.

(άρθρο 18)

11. Παρέχεται η δυνατότητα στην Επιτροπή να αποστέλλει έναν ή περισσότερους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους της στην αλλοδαπή, προκειμένου να συμμετάσχουν στη διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος αεροσκάφους που είναι εγγεγραμμένο στο Μητρώο Ελληνικών Αεροσκαφών ή αεροσκάφους του οποίου την εκμετάλλευση έχει επιχείρηση με έδρα την Ελλάδα. Εφόσον δε προκύπτει σχετική ανάγκη, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή των αρμόδιων Αρχών ή οργάνων άλλων κρατών, προκειμένου να διατεθούν σε αυτήν εξειδικευμένοι εμπειρογνώμονες, καθώς και ο απαραίτητος για τη διερεύνηση του ατυχήματος εξοπλισμός.

(άρθρο 19)

12. Επιβάλλεται η υποχρέωση στην Επιτροπή να ενημερώνει άμεσα και με τον ταχύτερο δυνατό τρόπο τους οριζόμενους φορείς για ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που λαμβάνουν χώρα εντός του FIR Αθηνών.

Στην περίπτωση που προκύπτουν, κατά την πορεία της διερεύνησης, αποχρώσεις ενδείξεις για τη διάπραξη ποινικών αδικημάτων, η Επιτροπή μπορεί να διαβιβάζει στις αρμόδιες δικαστικές και Εισαγγελικές Αρχές και στοιχεία προσωπικών δεδομένων.

(άρθρο 20)

13. Προβλέπεται: i) η σύνταξη συνοπτικών Εκθέσεων Έρευνας για ατυχήματα και συμβάντα, των οποίων τα συμπεράσματα διερεύνησης δεν έχουν ιδιαίτερη σημασία για την ασφάλεια των πτήσεων, ii) η έκδοση από την Επιτροπή συστάσεων ασφάλειας που περιέχονται στο πόρισμα.

(άρθρα 21-22)

14. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη δημοσιοποίηση στοιχείων του φακέλου της διερευνητικής διαδικασίας, την ενημέρωση των Μ.Μ.Ε. επί των αποτελεσμάτων της διερεύνησης και τη διαβίβαση στοιχείων της διερεύνησης σε φορείς του δημόσιου τομέα που εμπλέκονται

στην ασφάλεια των πτήσεων, τη χορήγηση πτυχίων και αδειών πολιτικής αεροπορίας και την έγκριση εκμετάλλευσης και πτητικής λειτουργίας των αεροσκαφών, καθώς και στις αρμόδιες Εισαγγελικές Αρχές. Η διαβίβαση στοιχείων προσωπικών δεδομένων επιτρέπεται για την πληροφόρηση των συγγενών των παθόντων ή για τη διεκδίκηση ή αντίκρουση έννομων συμφερόντων των ενδιαφερομένων, στην περίπτωση που τα δεδομένα αυτά είναι απαραίτητα για την πρόληψη ατυχημάτων.

(άρθρα 24, 26 και 30)

15. Παρέχεται η δυνατότητα αναθεώρησης του Πορίσματος διερεύνησης στις οριζόμενες περιοριστικά περιπτώσεις.

(άρθρο 25)

16.α. Ορίζεται ότι η διαδικασία ποινικής δίωξης αναστέλλεται μέχρι την έκδοση του Πορίσματος ή του αναθεωρημένου Πορίσματος. Οι προθεσμίες παραγραφής ποινικών αδικημάτων διακόπτονται για όσο χρόνο διαρκεί η εν λόγω αναστολή.

β. Καθορίζεται ο χρόνος της διατήρησης στο Αρχείο των φακέλων και στοιχείων που προκύπτουν από τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων ή συμβάντων.

(άρθρα 27-28)

17. Επιβάλλεται απαγόρευση στην: i) είσοδο στον τόπο του ατυχήματος, ii) μεταβολή του τόπου του ατυχήματος, των τεκμηρίων, των συντριμμάτων ή του λοιπού περιεχομένου του αεροσκάφους, iii) εκφορά δημόσιας άποψης για την πορεία της έρευνας ή για επί μέρους συμπεράσματα χωρίς τη συγκατάθεση της Επιτροπής.

Στους παραβάτες των ανωτέρω απαγορεύσεων επιβάλλεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ή τις αρμόδιες κατά τόπους αστυνομικές αρχές πρόστιμο ύψους πενήντα χιλιάδων (50.000) έως πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) δραχμών χωρίς να αποκλείονται και τυχόν ποινικές ευθύνες. Τα ανωτέρω όρια αναπροσαρμόζονται με υπουργική απόφαση.

(άρθρα 29-30)

18. Προβλέπεται ότι:

i) Οι δαπάνες λειτουργίας της Ε.Δ.Α.Α.Π. και της Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, καλύπτονται με την εγγραφή σχετικών πιστώσεων στον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών υπό ίδιο ειδικό φορέα.

ii) 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 πάγια προκαταβολή, η οποία καλύπτει το ποσό των διακοσίων εκατομμυρίων δραχμών, που προσαρμόζεται κατ' έτος ανάλογα και η οποία 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 Αα). Το υπόλοιπο κάθε οικονομικού έτους μεταφέρεται στο επόμενο και συμπληρώνεται η πάγια προκαταβολή μέχρι του ποσού των διακοσίων εκατομμυρίων δραχμών.

Ως 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: i) την πρόσληψη τεχνικών συμβούλων προς υποβοήθηση της Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και

Συμβάντων, ii) την ανάθεση εξειδικευμένων εργασιών σχετικών με τη διερεύνηση ατυχήματος από την Επιτροπή σε διάφορους φορείς, Α.Ε.Ι. κ.λπ. της ημεδαπής ή της αλλοδαπής,

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.

iii) Παρέχεται η δυνατότητα στο ελληνικό Δημόσιο για την αναζήτηση των εξόδων διερεύνησης από το φορέα εκμετάλλευσης, εφόσον με τελεσίδικη δικαστική απόφαση αποδειχθεί ότι το ατύχημα ή το συμβάν προκλήθηκε από πρόθεση ή από βαριά αμέλεια. Το δικαίωμα της εν λόγω αναζήτησης παραγράφεται μετά την παρέλευση δύο (2) ετών από το η δικαστική απόφαση καταστεί αμετάκλητη.

iv) Τα έξοδα ανάρτησης του αεροσκάφους ή της περισυλλογής των συντριμμάτων βαρύνουν τον κύριο του αεροσκάφους.

v) Τα αναζητούμενα κατά τα ανωτέρω ποσά βεβαιώνονται και εισπράττονται σύμφωνα με τον Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων.

vi) Ορίζεται ότι μέχρι την εγγραφή πιστώσεων στον Κρατικό Προϋπολογισμό, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 37, οι δαπάνες λειτουργίας της Επιτροπής και της Μονάδας κατά τη μεταβατική περίοδο, καλύπτονται από τον ειδικό Λογαριασμό «Διερεύνησης Ατυχημάτων Πολιτικής Αεροπορίας».

(άρθρο 31)

19. Ορίζεται ότι, η Επιτροπή μέχρι την έκδοση του προεδρικού διατάγματος που καθορίζει την οργάνωση της Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, συνεπικουρείται για τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων από το Τμήμα Διερεύνησης Ατυχημάτων της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων της Υ.Π.Α., το οποίο μετά την έκδοση του εν λόγω προεδρικού διατάγματος παραδίδει όλους τους εκκρεμείς φακέλους των διερευνήσεων στη Μονάδα. Επίσης παραδίδει αντίγραφο του αρχείου πορισμάτων των τελευταίων είκοσι ετών.

(άρθρο 32)

II. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Βα

1.α. Στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) συνιστάται Σώμα Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων που συγκροτείται από προσωπικό της Υ.Π.Α. με αυξημένα προσόντα και εξειδίκευση. Το προσωπικό αυτό ασκεί τα καθήκοντα του επιθεωρητού κατά πλήρη ή μερική απασχόληση.

β. Καθορίζεται το έργο του ανωτέρω Σώματος που περιλαμβάνει την ανάπτυξη, την εποπτεία και τον έλεγχο τήρησης των θεσμοθετημένων προτύπων ασφάλειας πτήσεων, των αερομεταφορέων και των πτητικών μέσων, των αεροδρομίων και λοιπών μέσων υποστήριξης αυτών και του συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

γ. Ρυθμίζονται θέματα στελέχωσης του συνιστώμενου Σώματος κατά το μεταβατικό διάστημα μέχρι την πιστοποίηση ικανού αριθμού Επιθεωρητών από το προσωπικό της Υ.Π.Α.. Ειδικότερα ορίζεται ότι καθήκοντα επιθεωρητού μπορούν να ασκούν άτομα με τα καθοριζόμενα προσόντα, που προσλαμβάνονται, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, με ειδική σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου (τριετούς διάρκειας), που μπορεί να ανανεώνεται για μία ακόμη τριετία. Ο αριθμός των προσλαμβανόμενων ατόμων δεν μπορεί να υπερ-

βαίνει τους δεκαπέντε (15).

δ. Παρέχεται η δυνατότητα στην Υ.Π.Α. να συμβάλλεται ελεύθερα με αντίστοιχες Υπηρεσίες της αλλοδαπής ή διεθνείς οργανισμούς για τη διάθεση σε αυτήν έμπειρων και διεθνώς πιστοποιημένων Επιθεωρητών υπό την προϋπόθεση να μην υπερβαίνει η σχετική δαπάνη για κάθε σύμβαση το εκάστοτε οριζόμενο από τις κοινοτικές Οδηγίες περί δημοσίων συμβάσεων όριο. Ο αριθμός των κατά τα ανωτέρω διατιθεμένων Επιθεωρητών δεν μπορεί να υπερβαίνει τα δέκα (10) άτομα.

ε. Ορίζεται ότι οι αποδοχές των κατά τα ανωτέρω προσλαμβανομένων (περιπτώσεις γα και δα) καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

στ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση με προεδρικό διάταγμα των προσόντων, των καθηκόντων των Επιθεωρητών, των διαδικασιών πιστοποίησης αυτών, των θεμάτων που σχετίζονται με τη διενέργεια του σχετικού ελέγχου κ.λπ..

ζ. Καθορίζονται τα δικαιώματα των Επιθεωρητών, οι οποίοι κατά τη διάρκεια του ελέγχου μπορούν να προβαίνουν σε άμεσες ενέργειες, εφόσον αυτό επιβάλλεται από την ασφάλεια των πτήσεων. Καθορίζονται επίσης οι υποχρεώσεις των ελεγχόμενων φορέων ή προσώπων και προβλέπεται ότι η παρακώλυση του έργου των Επιθεωρητών επισύρει δικαστικές κυρώσεις σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. (άρθρο 34)

2.α. Συνιστώνται στην Υ.Π.Α. δεκατρείς (13) θέσεις προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, που αναλύονται κατά ειδικότητα ως εξής:

i) Πέντε (5) θέσεις Ιπταμένων Μηχανικών Αεροσκαφών.

ii) Τέσσερις (4) θέσεις Χειριστών Αεροσκαφών.

iii) Δύο (2) θέσεις Χειριστών Ελικοπτέρων.

iv) Δύο (2) θέσεις Ιατρών και καθορίζονται τα απαιτούμενα προσόντα για την κατάληψη των θέσεων αυτών.

β. Αυξάνονται κατά πενήντα μία (51) οι θέσεις προσωπικού της Υ.Π.Α. αναλυτικά κατά κλάδο ως ακολούθως:

i) Κατά δέκα (10) οι θέσεις του Κλάδου ΠΕ1 Αερολιμενικών.

ii) Κατά έξι (6) οι θέσεις του Κλάδου ΠΕ2 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας.

iii) Κατά δεκαπέντε (15) οι θέσεις ΠΕ6 Μηχανικών Αεροναυπηγών.

iv) Κατά πέντε (5) οι θέσεις του Κλάδου ΠΕ7 Πολιτικών Μηχανικών.

v) Κατά πέντε (5) οι θέσεις του Κλάδου ΠΕ8 Αρχιτεκτόνων Μηχανικών.

vi) Κατά πέντε (5) οι θέσεις του Κλάδου ΠΕ9 Μηχανολόγων ή Ηλεκτρολόγων Μηχανικών.

vii) Κατά πέντε (5) οι θέσεις του Κλάδου ΤΕ5 Τεχνολογικών Εφαρμογών.

γ. Συνιστάται επίσης στην Υ.Π.Α. Κλάδος ΤΕ - Τεχνολόγων Μηχανικών Συντήρησης Αεροσκαφών με επτά (7) οργανικές θέσεις. (άρθρο 35)

3.α. Παρέχεται η δυνατότητα για τον ορισμό κατά παρέκκλιση χειριστών αεροσκαφών με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, ως προϊσταμένων, με τριετή θητεία, σε υπηρεσιακές μονάδες της Υ.Π.Α., επιπέδου Διεύθυνσης ή Τμήματος, οι οποίες θα καθορισθούν με προεδρικό διάταγμα και στελεχώνονται αποκλειστικά με προσωπικό που υπηρετεί με την ίδια σχέση εργασίας.

β. Οι ανωτέρω που θεωρούνται κατά τη διάρκεια της

θητείας τους ως τακτικοί υπάλληλοι για κάθε συνέπεια, επιλέγονται με απόφαση του οικείου υπηρεσιακού συμβουλίου και δικαιούνται του επιδόματος ευθύνης που λαμβάνουν οι τακτικοί υπάλληλοι που προΐστανται μονάδων αντίστοιχου επιπέδου.

γ. Προβλέπεται ότι για τους ανωτέρω εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 85 του ν. 2683/1999 που προβλέπουν την απαλλαγή του προϊσταμένου οργανικής μονάδας από τα καθήκοντά του και πριν τη λήξη της τριετίας, για σοβαρό λόγο αναγόμενο στην πλημμελή άσκηση των υπηρεσιακών καθηκόντων. Στην περίπτωση αυτή καταγγέλλεται η σύμβαση εργασίας των ανωτέρω χωρίς την καταβολή οποιασδήποτε αποζημίωσης.

δ. Καθορίζονται τα απαιτούμενα τυπικά προσόντα για την επιλογή του ανωτέρω προσωπικού. (άρθρο 36)

4.α. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κ.υ.α. του μισθολογίου των χειριστών αεροσκαφών και ελικοπτέρων των Ιπταμένων Μηχανικών που είναι πιστοποιημένοι επιθεωρητές, καθώς και των Ιατρών, οι αποδοχές των οποίων δεν μπορεί να είναι κατώτερες των πάσης φύσεως αποδοχών του Επιμελητή Αε του Ε.Σ.Υ.. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και το ύψος της αποζημίωσης του προσωπικού της Υ.Π.Α. που ασκεί καθήκοντα επιθεωρητού με μερική απασχόληση.

β. Ορίζεται ότι, στο λοιπό προσωπικό της Υ.Π.Α. που ασκεί καθήκοντα πιστοποιημένου επιθεωρητή καταβάλλεται κατά μήνα αποζημίωση που ισούται με τη διαφορά της αποζημίωσης της περίπτωσης αα της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 και εκείνης που ήδη καταβάλλεται βάσει των διατάξεων των περιπτώσεων βα, γα και δα της αυτής παραγράφου. Η αποζημίωση αυτή που καταβάλλεται στους δικαιούχους από τον αμέσως επόμενο της πιστοποίησης μήνα, καλύπτεται από τα ποσά που διατίθενται για τους σκοπούς της Υ.Π.Α. βάσει των διατάξεων της παρ. 9 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992.

γ. Τροποποιούνται οι διατάξεις της περίπτωσης δα της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 και ορίζεται ότι η δαπάνη για την αποζημίωση, που καταβάλλεται ως κίνητρο βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, στο προσωπικό των Κλάδων ΠΕ2 - ΤΕ2 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας και ΠΕ3 - ΤΕ3 Τηλεπικοινωνιακών, το οποίο δεν πληροί μηνιαία τις προϋποθέσεις του κλάδου του για πραγματική άσκηση εργασίας, καλύπτεται από τα αδιάθετα ποσά των περιπτώσεων αα και γα της ανωτέρω παραγράφου.

δ. Ρυθμίζονται θέματα τακτοποίησης της δικαιούμενης αποζημίωσης που χορηγείται στο προσωπικό της Υ.Π.Α. για την ανωτέρω αιτία, στην περίπτωση καταβολής μικρότερου ή μεγαλύτερου του δικαιουμένου ποσού.

ε. Ορίζεται ότι η προαναφερόμενη αποζημίωση υπόκειται στις κρατήσεις που προβλέπονται εκάστοτε για τις έκτακτες αποδοχές.

στ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για την έκδοση προεδρικού διατάγματος με το οποίο καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις και το ύψος ασφάλισης των χειριστών αεροσκαφών και ελικοπτέρων και των πιστοποιημένων επιθεωρητών ασφάλειας πτήσεων έναντι ατυχήματος που συμβαίνει κατά την εν πτήξει άσκηση των καθηκόντων τους. Το ποσό της ασφάλισης καταβάλλεται στον ίδιο τον ασφαλιζόμενο, εφόσον καταστεί λόγω του

ατυχήματος ανίκανος για την περαιτέρω άσκηση των καθηκόντων του ή στην οικογένεια αυτού, εφόσον επήλθε ο θάνατος του ασφαλισμένου.

Τα ασφαλιστρα από την ανωτέρω ασφάλιση καλύπτονται από το προϊόν του τέλους εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων που διατίθεται για τους σκοπούς της Υ.Π.Α.. (άρθρο 37)

5.α. Συνιστάται Ειδική Επιτροπή για την αναμόρφωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου με την οριζόμενη συγκρότηση.

β. Καθορίζονται η σχετική διαδικασία για την εν λόγω αναμόρφωση και οι προθεσμίες για την ολοκλήρωση του έργου της Επιτροπής.

γ. Με κ.υ.α. καθορίζονται: i) η αμοιβή του Προέδρου της Επιτροπής, των Μελών και του Γραμματέα αυτής, ii) η διαδικασία ανάθεσης έργου κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων σε ειδικούς συμβούλους ή συνεργάτες (φυσικά ή νομικά πρόσωπα) για κάλυψη ειδικών θεμάτων, iii) η διαδικασία συμμετοχής εκπροσώπων εμπλεκόμενων υπουργείων για την κάλυψη θεμάτων της αρμοδιότητας αυτών. (άρθρο 38)

6. Ρυθμίζονται θέματα αναπλήρωσης του Διοικητή της Υ.Π.Α. και προβλέπεται ότι τόσο αυτός όσο και οι Υποδιοικητές εξακολουθούν να ασκούν τα καθήκοντά τους και μετά τη λήξη της θητείας τους και μέχρι το διορισμό νέας Διοίκησης. (άρθρο 39)

7. Προβλέπεται η σύσταση με προεδρικό διάταγμα περιφερειακής Μονάδας της Υ.Π.Α. με έδρα το Νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα, που λειτουργεί ως εποπτική και ρυθμιστική Αεροπορική Αρχή. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα καθορίζονται το επίπεδο της Μονάδας, οι αρμοδιότητες, η διάρθρωσή της και η στελέχωση αυτής, που γίνεται χωρίς αύξηση των οργανικών θέσεων κ.λπ.. (άρθρο 40)

8.α. Παρέχονται εξουσιοδοτήσεις για τη ρύθμιση με κανονιστικές διοικητικές πράξεις διαφόρων θεμάτων της Υ.Π.Α..

β. Παρέχεται επίσης η δυνατότητα στην Υ.Π.Α. να αναθέτει: i) τη μετάφραση στην ελληνική γλώσσα διαφόρων κανονισμών, εγχειριδίων και παραρτημάτων κ.λπ. σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα με σύναψη σχετικών συμβάσεων. Η προκαλούμενη δαπάνη βαρύνει τον Κρατικό Προϋπολογισμό, ii) τη μελέτη και τη σύνταξη σχεδίου για την αναμόρφωση και αναδιάρθρωση του Οργανισμού της σε πανεπιστημιακά ιδρύματα, ινστιτούτα ή άλλους φορείς δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Το ύψος της σχετικής δαπάνης καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών και καλύπτεται από το προϊόν του τέλους εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων που διατίθεται για τους σκοπούς της Υ.Π.Α.. (άρθρο 41)

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Α. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 947 εκατ. δρχ. ή 2.779.163,61 ΕΥΡΩ που αναλύεται ως ακολούθως:

α. 36 εκατ. δρχ. ή 105.649,30 ΕΥΡΩ από την αντιμετώ-

πιση των λειτουργικών δαπανών της συνιστώμενης Ε.Δ.Α.Α.Π.. (άρθρα 5 παρ. 1 και 6 παρ. 1)

β. 50 εκατ. δρχ. ή 146.735,14 ΕΥΡΩ από την καταβολή αποδοχών στον Πρόεδρο και αποζημιώσεων στα μέλη και το γραμματέα της Ε.Δ.Α.Α.Π.. (άρθρο 5 παρ. 3)

γ. 50 εκατ. δρχ. ή 146.735,14 ΕΥΡΩ από την πρόσληψη δέκα (10) ατόμων με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου, για τη στελέχωση της Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, μέχρι την πλήρωση των οργανικών θέσεων αυτής (άρθρο 6 παρ. 3). Η εν λόγω δαπάνη θα βαίνει μειούμενη κατά το ρυθμό πλήρωσης των ανωτέρω οργανικών θέσεων και θα εξαλειφθεί με την πλήρωση όλων των εν λόγω θέσεων.

δ. 6 εκατ. δρχ. ή 17.608,22 ΕΥΡΩ για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του συνιστώμενου Σώματος Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων. (άρθρο 34 παρ. 1)

ε. 180 εκατ. δρχ. ή 528.246,52 ΕΥΡΩ από την πρόσληψη με ειδική σύμβαση εργασίας δεκαπέντε (15) επιθεωρητών, μέχρι την πιστοποίηση ικανού αριθμού επιθεωρητών από το προσωπικό της Υ.Π.Α. (άρθρο 34 παρ. 2 και 4). Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α..

στ. 350 εκατ. δρχ. ή 1.027.146 ΕΥΡΩ από τη σύσταση στην Υ.Π.Α. δεκατριών (13) θέσεων, πέντε (5) θέσεων Ιπτάμενων Μηχανικών Αεροσκαφών, τεσσάρων (4) θέσεων Χειριστών Αεροσκαφών, δύο (2) θέσεων Χειριστών Ελικοπτέρων, δύο (2) θέσεων Ιατρών), με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου. (άρθρο 35 παρ. 1, περ. αα, ββ, γα)

ζ. 231 εκατ. δρχ. ή 677.916,36 ΕΥΡΩ από την αύξηση κατά πενήντα μία (51) των θέσεων προσωπικού διαφόρων κλάδων της Υ.Π.Α.. (άρθρο 35 παρ. 1 περ. δα)

η. 28 εκατ. δρχ. ή 82.171,68 ΕΥΡΩ από τη σύσταση επτά (7) οργανικών θέσεων στο συνιστώμενο κλάδο ΤΕ Τεχνολόγων Μηχανικών Συντήρησης Αεροσκαφών της Υ.Π.Α.. (άρθρο 35 παρ. 2)

θ. 16 εκατ. δρχ. ή 46.955,25 ΕΥΡΩ από την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων της συνιστώμενης Περιφερειακής Μονάδας της Υ.Π.Α. στο Νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και την καταβολή επιδόματος θέσης στον Προϊστάμενο αυτής. (άρθρο 40 παρ. 1)

2. Δαπάνη από:

α. Τη διάρθρωση των Υπηρεσιών της Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και τη σύσταση των αναγκαίων οργανικών θέσεων για τη στελέχωση αυτής (άρθρο 6 παρ. 2). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από την έκδοση προεδρικού διατάγματος.

β. Τη δημοσίευση σε εφημερίδες του πορίσματος αεροπορικών ατυχημάτων ή συμβάντων. (άρθρο 16 παρ. 8)

γ. Την πρόσληψη με τριετή θητεία, χειριστών αεροσκαφών που επιλέγονται ως προϊστάμενοι σε οργανικές μονάδες της Υ.Π.Α. (Διευθύνσεις ή Τμήματα), των οποίων οι αρμοδιότητες άπτονται πτητικής λειτουργίας πλοϊμότητας και πτυχίων (άρθρο 36 παρ. 1). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από την έκδοση προεδρικού διατάγματος.

δ. Την καταβολή επιδόματος θέσης ευθύνης στους

κατά τα ανωτέρω προσλαμβανόμενους προϊσταμένους.

(άρθρο 36 παρ. 1)

ε. Την καταβολή αποζημίωσης στο προσωπικό της Υ.Π.Α. που ασκεί καθήκοντα επιθεωρητού με μερική απασχόληση.

(άρθρο 37 παρ. 1)

στ. Την καταβολή αποζημίωσης για τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου και στην ελληνική γλώσσα διαφόρων κανονισμών και εγχειριδίων διεθνών συμβάσεων.

(άρθρα 38 παρ. 2 και 41 παρ. 4)

3. Εφάπαξ δαπάνη ύψους 20 εκατ. δρχ. ή 58.694,06 ΕΥΡΩ για την καταβολή αμοιβής στον Πρόεδρο, τα μέλη και το γραμματέα της Ειδικής Επιτροπής που συνιστάται για την αναμόρφωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (άρθρο 38 παρ. 3). Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α..

4. Εφάπαξ δαπάνη από την προμήθεια του αναγκαίου εξοπλισμού της Ε.Δ.Α.Α.Π., του Σώματος Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων και της Περιφερειακής Μονάδας της Υ.Π.Α. στο νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

(άρθρα 5 παρ. 1, 34 παρ. 1 και 40 παρ. 1)

5. Ενδεχόμενη ετήσια δαπάνη ύψους 200 εκατ. δρχ. ή 586.940,57 ΕΥΡΩ από τυχόν πρόσληψη από την Υ.Π.Α., μέχρι δέκα (10) αλλοδαπών - διεθνώς πιστοποιημένων - Επιθεωρητών (άρθρο 34 παρ. 3 και 4). Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α..

6. Ενδεχόμενη δαπάνη από:

α. Την καταβολή αποδοχών σε αποσπώμενους υπαλλήλους από άλλους φορείς του δημόσιου τομέα, με αντίστοιχη εξοικονόμηση δαπανών των φορέων αυτών, για την πλήρωση οργανικών θέσεων της Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, μέχρι το διορισμό προσωπικού σε αυτή, στην περίπτωση που οριστεί με την απόφαση απόσπασης ότι η εν λόγω δαπάνη θα βαρύνει την Υ.Π.Α..

(άρθρο 6 παρ. 3)

β. Την κάλυψη εξόδων μετακίνησης στο εξωτερικό, εξουσιοδοτημένων εκπροσώπων της Ε.Δ.Α.Α.Π. για τη συμμετοχή τους στη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων ή συμβάντων που συμβαίνουν στην αλλοδαπή.

(άρθρο 19 παρ. 1)

γ. Τυχόν διάθεση σε αρμόδιες αρχές άλλων κρατών του απαραίτητου για τη διερεύνηση ατυχήματος εξοπλισμού, καθώς και ειδικευμένων εμπειρογνομόνων.

(άρθρο 19 παρ. 2)

δ. Την αποζημίωση ειδικών συμβούλων ή συνεργατών στους οποίους ανατίθεται η κάλυψη ειδικών θεμάτων του Αεροπορικού Κώδικα.

(άρθρο 38 παρ. 3β)

7. Ενδεχόμενη μείωση δαπανών από την αναζήτηση και τυχόν κάλυψη των εξόδων διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων από το φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.

(άρθρο 31 παρ. 4)

8. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την επιβολή διοικητικών κυρώσεων, στην περίπτωση παρακώλυσης του έργου των Επιθεωρητών από ελεγχόμενους από τους Επιθεωρητές Ασφάλειας Πτήσεων φορείς και πρόσωπα.

(άρθρο 34 παρ. 5)

Β. Επί του Ειδικού Λογαριασμού «Διερεύνησης Ατυχημάτων Πολιτικής Αεροπορίας»

1. Δαπάνη από την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων της Ε.Δ.Α.Α.Π. και της Μονάδας Μελετών και Διερεύνη-

σης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων από τις πιστώσεις του ανωτέρω Ειδικού Λογαριασμού, κατά τη μεταβατική περίοδο.

(άρθρο 31 παρ. 7)

2. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν:

i) Καταβολή:

α. Αμοιβών σε τεχνικούς συμβούλους που προσλαμβάνονται για την υποβοήθηση του έργου της Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.

β. Αμοιβών σε δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς καθώς και σε Πανεπιστημιακά ή Ερευνητικά Ιδρύματα της ημεδαπής και της αλλοδαπής, για την ανάθεση σε αυτούς από την Ε.Δ.Α.Α.Π., εξειδικευμένων εργασιών σχετικά με τη διερεύνηση ατυχημάτων.

γ. Εξόδων μετακίνησης, διανυκτέρευσης κ.λπ. σε διερευνητές αεροπορικών ατυχημάτων και τεχνικούς συμβούλους.

(άρθρα 6 παράγραφοι 4-5 και 31 παράγραφοι 2-3)

ii) Κάλυψη κάθε απρόβλεπτης δαπάνης που προκύπτει κατά τη διενέργεια της διερεύνησης.

(άρθρο 31 παρ. 3 περ. δα)

3. Έσοδα ύψους 200 εκατ. δρχ. ή 586.940,57 ΕΥΡΩ, από την κατάθεση στον ανωτέρω λογαριασμό πάγιας προκαταβολής από το λογαριασμό της παρ. 9 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992, που αναπροσαρμόζεται ανάλογα κατ' έτος.

(άρθρο 31 παρ. 2)

Αθήνα, 18 Δεκεμβρίου 2000

Ο Γενικός Διευθυντής

Διονύσιος Ρίζος