



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης
Αεροπορικών & Σιδηροδρομικών
Ατυχημάτων & Ασφάλειας Μεταφορών
(ΕΟΔΑΣΑΑΜ)

Ταχ/κή Δ/νση: Βυτίνης 14-18
Νέα Φιλαδέλφεια, 143 42
Αττική
Τηλέφωνο: 210-9608080
Πληροφορίες: Γρ. Προέδρου
Email: chair@harsia.gr
gram@harsia.gr



@ΣΗΔΕ ΙΡΙΔΑ
6a8ed14ab42592aba5c05af7
ΑΠ: Harsia Γ1066
Υπογραφή: 26/08/26 14:43
Διανομή: 26/08/26 14:43

Ν. Φιλαδέλφεια, 26/08/2026
Αρ.Πρωτ.: ΕΟΔΑΣΑΑΜ/Γ1066

Προς: Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ
Γραφείο Νομικών & Κοιν/κών Θεμάτων
Υπόψιν: κας Αν. Θηραίου
Τηλ.: 210 6508326, tkvel@yme.gov.gr

Κοιν.: 1. Ιδιαίτερο Γρ. Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών
2. Ιδιαίτερο Γρ. Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών
3. Ιδιαίτερο Γρ. Υφυπουργού Υποδομών & Μεταφορών
4. Ιδιαίτερα Γραφεία Γεν. Γραμματέων Υποδομών & Μεταφορών
5. Γραφείο Υπηρεσιακού Γραμματέα

Θέμα: Ερώτηση 7649/14.08.2026

Σχετ.: Το υπ'αριθμ. πρωτ. 133894/17-08-2026 έγγραφό σας

Σε απάντηση της σχετικής Ερώτησης που κατέθεσε Βουλευτής, αναφορικά με την ανάθεση της διερεύνησης του σοβαρού περιστατικού της 10^{ης} Ιουλίου 2026 σε πτήση της Ryanair στη Θεσσαλονίκη στο αμερικανικό NTSB (National Transportation Safety Board), καθώς και την επάρκεια των μηχανισμών εποπτείας της αεροπορικής ασφάλειας, θέτουμε υπόψη σας, κατά λόγο αρμοδιότητας, τα ακόλουθα:

1. Θεσμική Αποστολή και εφαρμοστέο θεσμικό πλαίσιο διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων

Σύμφωνα με τον ιδρυτικό του νόμο (Ν. 5014/2023), ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ) αποτελεί τον εθνικό φορέα που είναι αποκλειστικά επιφορτισμένος με τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων.

Προκαταρκτικά επισημαίνεται ότι η διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων αποτελεί **διερεύνηση ασφάλειας αποκλειστικά προληπτικού χαρακτήρα**, η οποία διενεργείται ανεξάρτητα από κάθε διοικητική, εποπτική ή δικαστική διαδικασία και δεν αποσκοπεί στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Το εφαρμοστέο θεσμικό πλαίσιο συγκροτείται ιδίως από τη Σύμβαση Σικάγου (ICAO) και το **Παράρτημα 13** αυτής, τον **Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010** και τον **N. 5014/2023**, όπως ισχύει.

2. Αναφορικά με το σοβαρό συμβάν της 10ης Ιουλίου 2026 και την «εκχώρηση» της διερεύνησής του στο NTSB

Το σοβαρό συμβάν της 10^{ης} Ιουλίου 2026 σημειώθηκε στην ελληνική επικράτεια και, ως εκ τούτου, η Ελλάδα, ως **Κράτος του Συμβάντος (State of Occurrence)**, είχε καταρχήν την ευθύνη για τη διερεύνησή του.

Επισημαίνεται ότι η δυνατότητα **ανάθεσης** –και όχι «εκχώρησης»- του συνόλου ή μέρους μιας διερεύνησης σε αρμόδια αρχή άλλου Κράτους προβλέπεται ρητώς από το ισχύον διεθνές και ενωσιακό δίκαιο και αποτελεί θεσμοθετημένο μηχανισμό διεθνούς συνεργασίας στον τομέα της διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων.

Ειδικότερα, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 5 του Παραρτήματος 13 της Σύμβασης του Σικάγου (ICAO), το Κράτος του Συμβάντος δύναται, κατόπιν αμοιβαίας συμφωνίας, **να αναθέσει** το σύνολο ή μέρος της διερεύνησης σε άλλο Κράτος. Αντίστοιχη δυνατότητα διεθνούς συνεργασίας και ανάθεσης διερευνητικών καθηκόντων προβλέπει το ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο και ιδίως ο Κανονισμός (ΕΕ) 996/2010.

Στην προκειμένη περίπτωση, η σχετική απόφαση ελήφθη από τον **ΕΟΔΑΣΑΑΜ**, **ως την κατά νόμο αρμόδια και ανεξάρτητη ελληνική Αρχή διερεύνησης ασφάλειας**, με αποκλειστικό γνώμονα την κατά το δυνατόν πληρέστερη, αρτιότερη και αποτελεσματικότερη διερεύνηση του συγκεκριμένου συμβάντος και, κατ' επέκταση, την εξυπηρέτηση του θεμελιώδους σκοπού αυτής, που είναι η **πρόληψη**

μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων και η διαρκής βελτίωση της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών.

Πρέπει, συνεπώς, να καταστεί απολύτως σαφές ότι **η ανάθεση** (και όχι εκχώρηση) της διερεύνησης σε αρμόδια αρχή άλλου Κράτους, εν προκειμένω στο NTSB, **δεν συνδέεται και δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως ένδειξη αδυναμίας ή έλλειψης διερευνητικής ικανότητας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ.** Αντιθέτως, αποτελεί άσκηση αρμοδιότητας που αναγνωρίζεται ρητά στην εθνική Αρχή διερεύνησης από το διεθνές και ενωσιακό δίκαιο και αξιοποιεί τους προβλεπόμενους μηχανισμούς διεθνούς συνεργασίας προς όφελος της ίδιας της ποιότητας της διερεύνησης.

Η επιλογή του **National Transportation Safety Board (NTSB)** υπαγορεύθηκε περαιτέρω από τα ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης υπόθεσης. Η εν λόγω διερεύνηση αφορά αεροσκάφος αμερικανικού σχεδιασμού και κατασκευής και, κυρίως, ιδιαίτερα εξειδικευμένο τεχνικό ζήτημα αστοχίας κινητήρα και θραύσης πτερυγίου, για τη διερεύνηση του οποίου απαιτούνται εξειδικευμένες εργαστηριακές, μεταλλουργικές και τεχνικές εξετάσεις, καθώς και συνεργασία με τους αντίστοιχους φορείς σχεδιασμού και κατασκευής.

Το NTSB διαθέτει **διεθνώς αναγνωρισμένη και κορυφαίου επιπέδου επιχειρησιακή, επιστημονική, εργαστηριακή και τεχνική ικανότητα** στη διερεύνηση σύνθετων αεροπορικών ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων, καθώς και άμεση δυνατότητα αξιοποίησης της εξειδικευμένης τεχνογνωσίας και των τεχνικών υποδομών που είναι αναγκαίες για τη συγκεκριμένη διερεύνηση.

Υπό τα δεδομένα αυτά, η συγκεκριμένη απόφαση ανάθεσης της διερευνητικής αρμοδιότητας στο NTSB δεν αποτέλεσε απλώς μία **νομικά επιτρεπτή επιλογή.** Αποτέλεσε, με βάση τα συγκεκριμένα πραγματικά και τεχνικά χαρακτηριστικά του συμβάντος, **την πλέον πρόσφορη ουσιαστική επιλογή για τη διασφάλιση της πληρότητας, της τεχνικής αρτιότητας και της αποτελεσματικότητας της διερεύνησης.**

Η διεθνής συνεργασία μεταξύ αρχών διερεύνησης και η αξιοποίηση της βέλτιστης διαθέσιμης τεχνικής και επιστημονικής τεχνογνωσίας δεν αποτελεί ένδειξη

θεσμικής αδυναμίας. Αποτελεί, αντιθέτως, βασική αρχή του διεθνούς συστήματος διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων, ακριβώς επειδή **πρωταρχικό κριτήριο κάθε σχετικής απόφασης πρέπει να είναι η ασφάλεια και όχι η διατήρηση μιας τυπικής εθνικής αρμοδιότητας όταν η διεθνής συνεργασία μπορεί να υπηρετήσει αποτελεσματικότερα τον σκοπό της διερεύνησης**. Συνεπώς, στην προκειμένη περίπτωση, με βάση τα προεκτιθέμενα, η επιλογή της διεθνούς συνεργασίας αποτελεί ένδειξη ορθής άσκησης της διερευνητικής αρμοδιότητας και όχι αδυναμίας άσκησης της.

3. Ως προς τη διερευνητική ικανότητα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι η κατά νόμο αρμόδια και λειτουργικά ανεξάρτητη εθνική Αρχή για τη διερεύνηση ασφάλειας αεροπορικών ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων και διαθέτει εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό και διερευνητική ικανότητα για την άσκηση των αρμοδιοτήτων του.

Η δυνατότητα διεξαγωγής μιας διερεύνησης ασφάλειας δεν αξιολογείται, κατά το διεθνές και ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο, με βάση την απαίτηση κάθε εθνική αρχή να διαθέτει εσωτερικά το σύνολο των εργαστηριακών εγκαταστάσεων, του εξοπλισμού και της εξειδίκευσης που ενδέχεται να απαιτήσει οποιοδήποτε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

Αντιθέτως, το σύστημα που θεσπίζουν το Παράρτημα 13 της Σύμβασης Σικάγου και ο Κανονισμός (ΕΕ) 996/2010 στηρίζεται στη **συνεργασία μεταξύ των αρχών διερεύνησης και στην αξιοποίηση της καταλληλότερης διαθέσιμης τεχνικής και επιστημονικής εμπειρογνωμοσύνης**, ανάλογα με τις ανάγκες κάθε συγκεκριμένης υπόθεσης.

Υπό την έννοια αυτή, η απόφαση ανάθεσης της συγκεκριμένης διερεύνησης στο NTSB **δεν αποτελεί ούτε άμεση ούτε έμμεση ένδειξη ανεπάρκειας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ**. Αποτελεί συνειδητή θεσμική και επιχειρησιακή επιλογή, επιτρεπόμενη από το εφαρμοστέο δίκαιο και υπαγορευόμενη από τον σκοπό της εξασφάλισης της βέλτιστης δυνατής διερεύνησης.

4. Ως προς την υφιστάμενη δύναμη Διερευνητών Αεροπορικού Τομέα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ

Αναφορικά με το υπηρετούν προσωπικό Διερευνητών του Αεροπορικού Τομέα, κατ' εφαρμογή των άρθρων 10 και 50 (παρ. 6) του Ν. 5014/2023, μεταφέρθηκαν αυτοδικαίως στον ΕΟΔΑΣΑΑΜ οι επτά (7) διερευνητές που υπηρετούσαν στην πρώην ΕΔΑΑΠ.

Στη συνέχεια, ο Οργανισμός προέβη σε επίσημες προσκλήσεις για την απόσπαση εξειδικευμένου προσωπικού από φορείς του δημοσίου τομέα και την ΥΠΑ (βάσει του άρθρου 10β του Ν. 5014/2023), μέσω των οποίων εντάχθηκαν στον Φορέα δύο (2) νέοι διερευνητές ειδικότητας Χειριστή Αεροσκαφών.

Κατόπιν των ανωτέρω ενισχύσεων καθώς και αποχωρήσεων/μετακινήσεων προσωπικού, η τρέχουσα δυναμική Διερευνητών του Αεροπορικού Τομέα ανέρχεται επί του παρόντος **σε επτά (7)** υπηρετούντες υπαλλήλους, ενώ παράλληλα είναι σε εξέλιξη η πλήρωση των οργανικών θέσεων του Τομέα κατά τον αριθμό και τις διαδικασίες που προβλέπονται από τον ιδρυτικό νόμο του Οργανισμού, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

5. Ως προς τη συμμετοχή του ΕΟΔΑΣΑΑΜ στην εν λόγω διερεύνηση

Η ανάθεση της διερεύνησης σε αρμόδια αρχή άλλου Κράτους δεν συνεπάγεται αποκοπή του ΕΟΔΑΣΑΑΜ από τη διερευνητική διαδικασία.

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ συμμετέχει στη διερεύνηση στο πλαίσιο που προβλέπουν το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και η συμφωνία ανάθεσης, μέσω των προβλεπόμενων θεσμικών διαδικασιών συνεργασίας με το NTSB.

Η συμμετοχή αυτή διασφαλίζει την ενημέρωση της ελληνικής Αρχής και τη δυνατότητα συμμετοχής της στις διερευνητικές δραστηριότητες και στην αξιολόγηση των στοιχείων, σύμφωνα με τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις και τους περιορισμούς που προβλέπει το εφαρμοστέο διεθνές και ενωσιακό πλαίσιο.

Περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με μη δημοσιοποιημένα στοιχεία, τεχνικά ευρήματα ή επιμέρους διερευνητικές ενέργειες δεν είναι δυνατόν να γνωστοποιηθούν κατά το παρόν στάδιο, ενόσω η διερεύνηση βρίσκεται σε εξέλιξη, πέραν όσων επιτρέπουν οι κανόνες προστασίας των πληροφοριών διερεύνησης ασφάλειας.

6. Ως προς τα λοιπά ερωτήματα που αφορούν στις ενέργειες άλλων αρμόδιων Αρχών

Τα λοιπά ερωτήματα αφορούν σε ενέργειες και αρμοδιότητες άλλων αρχών όπως η **Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η EASA ή και οι αρμόδιες αρχές της Μάλτας.**

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι ανεξάρτητη Αρχή διερεύνησης ασφάλειας και δεν ασκεί κανονιστική εποπτεία, πιστοποίηση ή έλεγχο αξιοπλοΐας επί αερομεταφορέων και αεροσκαφών.

Κατά συνέπεια, η παροχή στοιχείων σχετικά με τυχόν πρόσθετους ελέγχους, εποπτικά μέτρα ή άλλες ενέργειες των ανωτέρω φορέων **δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ** και το σχετικά ερωτήματα πρέπει να απευθυνθούν στις κατά περίπτωση αρμόδιες αρχές.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για κάθε πρόσθετη διευκρίνιση ή πληροφορία.

**Η ΑΝ. ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.
ΣΟΦΙΑ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΥ**