

**ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**  
**ΜΕ ΤΙΤΛΟ**  
**«ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ**  
**ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»**

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

Άρθρο 26	Κοινοποίηση πορίσματος
Άρθρο 27	Χρονικοί περιορισμοί διερεύνησης
Άρθρο 28	Δήλωση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων
Άρθρο 29	Συνεργασία με άλλα κράτη
Άρθρο 30	Υποχρέωση ενημέρωσης
Άρθρο 31	Συνοπτικές εκθέσεις έρευνας
Άρθρο 32	Συστάσεις ασφάλειας - Παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας και ηλεκτρονική βάση συστάσεων ασφάλειας
Άρθρο 33	Αλλοδαπά πορίσματα διερεύνησης
Άρθρο 34	Κοινοποίηση πληροφοριών
Άρθρο 35	Αναθεώρηση του πορίσματος
Άρθρο 36	Πληροφορίες για πρόσωπα και επικίνδυνα εμπορεύματα επί του αεροσκάφους
Άρθρο 37	Αναστολή της ποινικής διαδικασίας
Άρθρο 38	Διάρκεια φύλαξης στοιχείων
Άρθρο 39	Απαγορεύσεις - Κυρώσεις
Άρθρο 40	Ενημέρωση κοινής γνώμης
Άρθρο 41	Παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και στους συγγενείς τους
<b>ΜΕΡΟΣ Δ΄</b> <b>ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ</b> <b>Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.</b>	
Άρθρο 42	Υποχρέωση διερεύνησης
Άρθρο 43	Ορισμοί
Άρθρο 44	Καθεστώς – διεξαγωγή έρευνας
Άρθρο 45	Αρμοδιότητες Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.
Άρθρο 46	Διαδικασία διερεύνησης
Άρθρο 47	Εκθέσεις
Άρθρο 48	Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό
Άρθρο 49	Συστάσεις ασφάλειας
<b>ΜΕΡΟΣ Ε΄</b> <b>ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ</b>	
Άρθρο 50	Μεταβατικές διατάξεις
Άρθρο 51	Καταργούμενες διατάξεις
<b>ΜΕΡΟΣ ΣΤ΄</b> <b>ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ</b>	
Άρθρο 52	Έναρξη ισχύος

**ΜΕΡΟΣ Α΄**  
**Γενικές διατάξεις**

**Άρθρο 1**  
**Σκοπός**

Σκοπός του παρόντος είναι:

- α. η αντικατάσταση του νομοθετικού πλαισίου που ρυθμίζει τη συγκρότηση και λειτουργία της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,
- β. η λήψη μέτρων εφαρμογής του Κανονισμού 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Οκτωβρίου 2010 σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της Οδηγίας 94/56/ΕΚ,
- γ. η πλήρης προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στο Κεφάλαιο V της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11<sup>ης</sup> Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

**Άρθρο 2**  
**Αντικείμενο**

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

**ΜΕΡΟΣ Β΄**  
**Σύσταση Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.)**

**Άρθρο 3**  
**Σύσταση του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων**

1. Συστήνεται ανεξάρτητος φορέας διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας μεταφορών εποπτευόμενος από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με την επωνυμία «Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών», εφεξής καλούμενος «Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.», ο οποίος είναι αρμόδιος για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την επίτευξη και διατήρηση της ασφάλειας στις μεταφορές.
2. Η έδρα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι στην Αθήνα. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. απολαύει λειτουργικής ανεξαρτησίας και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλες διοικητικές αρχές, πέραν των προβλεπομένων στις διατάξεις του παρόντος.
3. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητος από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ ή να επηρεάσουν την αντικειμενικότητά του και ιδίως:
  - α) από τις αεροπορικές αρχές που είναι υπεύθυνες για την αξιοπλοΐα, την πιστοποίηση, την

εκτέλεση πτήσεων, τη συντήρηση, την αδειοδότηση, τον έλεγχο εναερίου κυκλοφορίας ή την εκμετάλλευση αεροδρομίων,

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

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

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

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

#### **Άρθρο 4**

##### **Συγκρότηση – Θητεία μελών συμβουλίου**

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

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

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

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

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

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

## Άρθρο 5

### Κωλύματα, ασυμβίβαστα και υποχρεώσεις των μελών του συμβουλίου

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

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

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

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

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

4. Η παράβαση από μέλος του συμβουλίου των παρ. 1 έως 3, κατά τη διάρκεια της θητείας του, αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα, που τιμωρείται με την ποινή της έκπτωσης από τη θέση του μέλους του συμβουλίου. Για τη διαπίστωση της διάπραξης του ανωτέρω παραπτώματος κινείται πειθαρχική διαδικασία, σύμφωνα με τις παρ. 3 και 4 του άρθρου 6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών διαπιστώνεται η έκπτωση του μέλους. Με όμοια απόφαση αντικαθίσταται το μέλος που τιμωρείται με την ποινή της έκπτωσης για το υπόλοιπο της θητείας,

σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 2 του άρθρου 4. Η έκπτωση κατά την παρούσα δεν αποκλείει την ποινική ή αστική ευθύνη του μέλους.

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

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

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

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

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

## **Άρθρο 6**

### **Πειθαρχική ευθύνη των μελών του συμβουλίου**

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

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

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

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

## **Άρθρο 7**

### **Εκπροσώπηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.**

1. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έχει ικανότητα δικαίου και παρίσταται ως διάδικος στα δικαστήρια σε κάθε δίκη.

2. Ο Πρόεδρος εκπροσωπεί τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έναντι κάθε άλλης Αρχής ή έναντι τρίτων, δικαστικώς και εξωδίκως, για θέματα που άπτονται της αρμοδιότητας του αεροπορικού τομέα. Ο Αναπληρωτής Πρόεδρος εκπροσωπεί τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. για θέματα που άπτονται της αρμοδιότητας του σιδηροδρομικού τομέα.

3. Η νομική και δικαστική υποστήριξη του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., συμπεριλαμβανομένης της

έκδοσης γνωμοδοτήσεων σε ερωτήματα του Προέδρου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., της νομικής υποστήριξης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κατά την κατάρτιση των συμβάσεων και της νομοτεχνικής υποστήριξης κατά την κατάρτιση των σχεδίων νόμων και των κανονιστικών πράξεων που αφορούν τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., ανήκουν στην αρμοδιότητα του Γραφείου Νομικού Συμβούλου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

4. Ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Αρχών Διερεύνησης Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας (ENCASIA), που απαρτίζεται από τους επικεφαλής των αρχών διερεύνησης ασφάλειας σε κάθε κράτος μέλος ή, στην περίπτωση συνδυασμένης αρχής, τον επικεφαλής του οικείου κλάδου αεροπορίας, ή τους αντιπροσώπους τους.

## **Άρθρο 8**

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

1. Το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συνέρχεται στην έδρα του ή και εκτός αυτής, αν τούτο έχει οριστεί προηγουμένως με απόφαση του Προέδρου, τακτικώς τουλάχιστον μία (1) φορά τον μήνα και εκτάκτως, όταν ζητηθεί από τον Πρόεδρο αυτού. Δύναται να συνεδριάζει και με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων (τηλεδιάσκεψη). Το συμβούλιο συνεδριάζει νομίμως, εφόσον μετέχουν στη συνεδρίαση ο Πρόεδρος ή, όταν αυτός απουσιάζει, ο Αναπληρωτής Πρόεδρος και τρία (3) τουλάχιστον μέλη (απαρτία). Τα μέλη του συμβουλίου δεν μπορούν να απουσιάζουν αδικαιολόγητα για περισσότερες από τρεις (3), κατά σειρά, συνεδριάσεις. Σε περίπτωση αδικαιολόγητης απουσίας για περισσότερες από τρεις (3) κατά σειρά συνεδριάσεις του συμβουλίου, η αποζημίωση των μελών περιορίζεται αναλόγως.

2. Το συμβούλιο συγκαλείται σε συνεδρίαση από τον Πρόεδρο αυτού, ο οποίος καταρτίζει την ημερήσια διάταξη. Τη σύγκληση του συμβουλίου μπορεί να ζητήσει και ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος, στην περίπτωση αυτή, ορίζει και τα προς συζήτηση θέματα. Στην περίπτωση αυτή, ο Πρόεδρος έχει υποχρέωση να συγκαλέσει το συμβούλιο εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από τη λήψη του σχετικού αιτήματος.

3. Για τη λειτουργία του συμβουλίου εφαρμόζονται ο παρών, ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και συμπληρωματικά ο Κώδικας Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α' 45).

## **Άρθρο 9**

### **Αρμοδιότητες Προέδρου**

1. Ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έχει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στον παρόντα, καθώς και στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

2. Ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., διευθύνει τη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού.

3. Ο Πρόεδρος μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων του συμβουλίου και την εύρυθμη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

4. Ο Πρόεδρος μπορεί, με απόφασή του, να εξουσιοδοτήσει άλλα μέλη του συμβουλίου να υπογράψουν «με εντολή Προέδρου» έγγραφα ή άλλες πράξεις της αρμοδιότητάς του.

5. Ο Αναπληρωτής Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. σε περίπτωση κωλύματος του Προέδρου, ασκεί τις αρμοδιότητες αυτού, παράλληλα με τις αρμοδιότητες που ο ίδιος αναλαμβάνει σύμφωνα με το τέταρτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 4.

## Άρθρο 10

### Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Ατυχημάτων

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

α) Γραφείο Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.

β) Γραφείο Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.

γ) Γραφείο Πρόληψης, Μελετών, Ανάλυσης, Εφαρμογών και Στατιστικής.

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

(Α) Είκοσι (20) θέσεις Διερευνητών,

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

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

Το μόνιμο προσωπικό και το προσωπικό ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου που υπηρετεί στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, από την έναρξη ισχύος του παρόντος, μετατάσσεται και μεταφέρεται αυτοδικαίως με διαπιστωτική πράξη του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικά οι Διερευνητές μετατάσσονται και μεταφέρονται αυτοδικαίως με διαπιστωτική πράξη του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης. Κενές θέσεις του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δύνανται να καλύπτονται με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με μετάταξη και μεταφορά προσωπικού που υπηρετεί στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στους εποπτευόμενους φορείς του ιδίου υπουργείου, καθώς και στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος κατέχει τα τυπικά προσόντα του κλάδου και της ειδικότητας στον οποίο μετατάσσεται.

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

4. Το ως άνω προσωπικό διατηρεί το μισθολογικό και συνταξιοδοτικό καθεστώς που το διέπει προ της μετάταξης. Ο χρόνος προϋπηρεσίας του θεωρείται ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας στον νέο φορέα για κάθε συνέπεια. Το προσωπικό που υπηρετεί στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών



Ατυχημάτων και Συμβάντων με απόσπαση ή με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου ή με σύμβαση έργου κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, εξακολουθεί να παρέχει υπηρεσίες στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έως τη λήξη της απόσπασής του ή τη με οποιονδήποτε τρόπο λήξη της σύμβασής του.

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

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

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

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

## **Άρθρο 11**

### **Πόροι**

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

## **Άρθρο 12**

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

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

## **Άρθρο 13**

### **Εξουσιοδοτικές διατάξεις**

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου, καθώς και οι αποζημιώσεις των υπολοίπων μελών του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών εκδίδεται ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., μπορεί να καθορίζονται πρόσθετοι πόροι, πλέον του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών.
4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, ύστερα από εισήγηση του Προέδρου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την άντληση, τη διάθεση, το ύψος και την καταβολή των σχετικών αποζημιώσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου 12.

### **ΜΕΡΟΣ Γ΄**

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

#### **Άρθρο 14**

##### **Πεδίο εφαρμογής**

1. Το Μέρος Γ΄ εφαρμόζεται στις διερευνήσεις ασφάλειας για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα:
  - α. που συνέβησαν σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (Flight Information Region - F.I.R.) Αθηνών, καθώς και τη συλλογή, την επεξεργασία και τη χρήση στοιχείων που έχουν σχέση με αυτά,
  - β. στα οποία εμπλέκεται αεροσκάφος με ελληνικό νηολόγιο ή υπό την εκμετάλλευση επιχείρησης εγκατεστημένης στην Ελλάδα, που συνέβησαν εκτός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, εφόσον οι διερευνήσεις δεν διεξάγονται από άλλο κράτος. Οι διερευνήσεις αυτές διενεργούνται με την επιφύλαξη του δικαίου του κράτους στην επικράτεια του οποίου συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν.
  - γ. στις οποίες κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης δικαιούται, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, να ορίσει διαπιστευμένο αντιπρόσωπο για να συμμετέχει ως κράτος νηολόγησης, κράτος του φορέα εκμετάλλευσης, κράτος σχεδιασμού, κράτος κατασκευής ή κράτος που παρέχει πληροφορίες, διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες κατ' αίτηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. που διεξάγει τη διερεύνηση,
  - δ. στις οποίες ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. που διεξάγει τη διερεύνηση επιτρέπει σε κράτος που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λόγω θανάτου ή σοβαρών τραυματισμών πολιτών του, να ορίσει εμπειρογνώμονα.
2. Το Μέρος Γ΄ εφαρμόζεται επίσης για όλα τα θέματα που σχετίζονται με την έγκαιρη διαθεσιμότητα των πληροφοριών που αφορούν όλα τα πρόσωπα και τα επικίνδυνα εμπορεύματα επί αεροσκάφους εμπλεκόμενου σε ατύχημα, καθώς και την παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και τις οικογένειές τους.
3. Το Μέρος Γ΄ δεν εφαρμόζεται για διερευνήσεις ασφάλειας που αφορούν ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα στα οποία εμπλέκεται αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές ή ανάλογες υπηρεσίες, εκτός αν ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίσει να συμμετάσχει σύμφωνα με την περ. 3 του άρθρου 17.

## Άρθρο 15 Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους νοούνται ως:

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

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

α. επέρχεται θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός προσώπου εξαιτίας:

αα. του γεγονότος ότι βρισκόταν μέσα στο αεροσκάφος,

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

αγ. άμεσης έκθεσής του στα αέρια των στροβιλοκινητήρων,

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

β. το αεροσκάφος υφίσταται βλάβη ή θραύση στα δομικά του στοιχεία, η οποία αλλιώνει 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 κεραιές, τα ελαστικά, το σύστημα τροχοπέδησης, τα αεροδυναμικά περιβλήματα ή σε μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στο περίβλημα του αεροσκάφους, ή

γ. το αεροσκάφος έχει απολεσθεί ή δεν υπάρχει καμία δυνατότητα προσπέλασης προς αυτό.

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

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

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

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

δ. προκληθεί βλάβη σε οποιοδήποτε εσωτερικό όργανο, ή

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15. Εμπλεκόμενο πρόσωπο: ο ιδιοκτήτης, μέλος πληρώματος ή φορέας εκμετάλλευσης του εμπλεκόμενου σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν αεροσκάφους· κάθε πρόσωπο που εμπλέκεται στη συντήρηση, τον σχεδιασμό, την κατασκευή του εν λόγω αεροσκάφους ή στην κατάρτιση του προσωπικού του· κάθε πρόσωπο που εμπλέκεται στην παροχή υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, πληροφοριών πτήσης ή αερολιμενικής εξυπηρέτησης, που έχει παράσχει υπηρεσίες για το αεροσκάφος· το προσωπικό της εθνικής υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας· ή το

προσωπικό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (European Union Aviation Agency, «EASA»).

16. Πτητική λειτουργία αεροσκάφους: η εκτελούμενη από αυτό πτήση, καθώς και το σύνολο των εκτελούμενων πριν ή μετά την έναρξη της πτήσης ή και μετά την περάτωση αυτής αναγκαίων ενεργειών επί ή υπό το αεροσκάφος, οι οποίες έχουν άμεση σχέση με την πραγματοποίηση της πτήσης.

17. Συμβάν: γεγονός, εκτός ατυχήματος, που συνδέεται με τη λειτουργία αεροσκάφους, το οποίο θέτει σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας του.

18. Σοβαρό συμβάν: συμβάν που συνδέεται με τη λειτουργία αεροσκάφους και συντελείται υπό συνθήκες από τις οποίες διαφαίνεται ότι υπήρξε μεγάλη πιθανότητα να σημειωθεί ατύχημα, επέρχεται δε, στην περίπτωση στελεχωμένου αεροσκάφους, κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που ένα πρόσωπο επιβιβάζεται σε αεροσκάφος που πρόκειται να αναχωρήσει και της στιγμής που όλοι οι επιβαίνοντες έχουν αποβιβασθεί ή, στην περίπτωση μη στελεχωμένου αεροσκάφους, συμβαίνει στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που το αεροσκάφος είναι έτοιμο να κινηθεί για να αναχωρήσει μέχρι τη στιγμή που φθάνει στο τέλος της διαδικασίας της πτήσης και το πρωτογενές σύστημα προώθησης απενεργοποιείται. Κατάλογος παραδειγμάτων σοβαρών συμβάντων παρατίθεται στο άρθρο 16.

19. Σύσταση ασφάλειας: κάθε πρόταση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., βασιζόμενη σε πληροφορίες που προέκυψαν από διερεύνηση ασφάλειας ή άλλες πηγές, όπως μελέτες ασφάλειας, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν με σκοπό την πρόληψη ατυχήματος και συμβάντος.

20. Διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές: τα διεθνή πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές για τη διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος και συμβάντος, τα οποία θεσπίσθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 37 της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας της 7ης Δεκεμβρίου 1944 («Σύμβαση του Σικάγο»), που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 211/1947 (Α' 35).

21. Σύμβουλος: πρόσωπο διορισμένο από κράτος, με βάση τα προσόντά του, με σκοπό να επικουρήσει τον διαπιστευμένο αντιπρόσωπο σε διερεύνηση ασφάλειας.

22. Συγγενείς: το στενό οικογενειακό περιβάλλον και τα άτομα του αμέσου περιβάλλοντος του θύματος ατυχήματος, όπως ορίζονται με βάση το εθνικό δίκαιο του κράτους της υπηκοότητας του θύματος.

23. Προκαταρκτική αναφορά: ανακοίνωση που χρησιμοποιείται για την άμεση διαβίβαση των στοιχείων που συγκεντρώνονται κατά τα πρώτα στάδια της διερεύνησης.

24. Ομάδα διερεύνησης: πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένου του επικεφαλής της διερεύνησης, στα οποία έχει ανατεθεί, με βάση τα προσόντα τους, αρμοδίως η ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο της διερεύνησης ασφάλειας.

## **Άρθρο 16** **Σοβαρά συμβάντα**

Σοβαρά συμβάντα αποτελούν ιδίως:

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

## **Άρθρο 17**

### **Σκοπός και υποχρέωση διερεύνησης**

Κάθε διερεύνηση ασφάλειας ολοκληρώνεται με πόρισμα υπό μορφή ανάλογη με τον τύπο και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος. Στόχος της διερεύνησης ασφάλειας είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον.

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

1. Σε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν με αεροσκάφος, στο οποίο εφαρμόζεται ο Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4<sup>ης</sup> Ιουλίου

2018 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας.

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

3. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να αποφασίσει να διεξάγει διερεύνηση σε συμβάντα πέραν των διαλαμβανομένων στις παρ. 1 και 2 και σε ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα με άλλους τύπους αεροσκαφών, οσάκις αναμένει να αντλήσει διδάγματα ασφάλειας.

4. Κατά παρέκκλιση από τις παρ. 1 και 2, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να αποφασίσει, λαμβάνοντας υπόψη τα αναμενόμενα διδάγματα για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας, να μην κινήσει διερεύνηση ασφάλειας σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος με μη στελεχωμένα αεροσκάφη για τα οποία δεν απαιτείται πιστοποιητικό ή δήλωση δυνάμει των παρ. 1 και 5 του άρθρου 56 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ή με στελεχωμένα αεροσκάφη με μέγιστη μάζα απογείωσης μικρότερη ή ίση των 2.250 Kg, και εφόσον δεν έχει προκληθεί θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός.

5. Η έκταση της διερεύνησης ασφάλειας των παρ. 1, 2 και 3 και η διαδικασία που ακολουθείται κατά τη διεξαγωγή της καθορίζονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., λαμβανομένων υπόψη των συνεπειών του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος και των πορισμάτων για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας που αναμένεται από την εν λόγω διερεύνηση.

6. Οι διερευνήσεις ασφάλειας κατά τις παρ. 1, 2 και 3 δεν αποσκοπούν στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Οι εν λόγω διερευνήσεις είναι ανεξάρτητες και τελούν υπό την επιφύλαξη δικαστικής ή διοικητικής διαδικασίας για την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

## **Άρθρο 18**

### **Διαδικασία διερεύνησης**

1. Η διερεύνηση αποβλέπει στην απόκτηση και αποτύπωση των διαθέσιμων σχετικών πληροφοριών, την ανάλυση των υπαρχόντων αποδεικτικών στοιχείων, καθώς και τη διαπίστωση των πιθανών αιτιών ενός ατυχήματος ή συμβάντος. Η διαδικασία και οι τεχνικές διερεύνησης είναι σύμφωνες με το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγο, τα εγχειρίδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (Δ.Ο.Π.Α.) και τον Κανονισμό 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Οκτωβρίου 2010 σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία.

2. Ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ορίζει για κάθε ατύχημα ή συμβάν την ομάδα διερεύνησης και τον επικεφαλής διερεύνησης, ο οποίος διευθύνει τη συγκεκριμένη έρευνα. Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που συνδέεται με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους ύδατος εντός των ορίων τοπικής αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.), στην ομάδα διερεύνησης μπορεί να μετέχει και στέλεχος της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων που έχει συσταθεί με τον ν. 4033/2011 (Α' 264), το οποίο ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

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

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

### **Άρθρο 19**

#### **Καθεστώς των διερευνητών ασφάλειας**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



3. Ο επικεφαλής της ομάδας διερεύνησης έχει, κατά τη διάρκεια της διερεύνησης, τις εξουσίες ανακριτικών υπαλλήλων, που προβλέπονται στον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας (ν. 4620/2019, Α' 96).
4. Ο επικεφαλής της διερεύνησης επεκτείνει στους τεχνικούς συμβούλους του, καθώς και στους διαπιστευμένους αντιπροσώπους και στους συμβούλους τους, τις εξουσίες της παρ. 2, στον βαθμό που απαιτείται ώστε να μπορούν να συμμετέχουν αποτελεσματικά στη διερεύνηση ασφάλειας. Οι εξουσίες αυτές ισχύουν με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των πραγματογνωμόνων και εμπειρογνομόνων που ορίζει η επιφορτισμένη με δικαστική έρευνα αρχή.
5. Κάθε πρόσωπο που συμμετέχει σε διερεύνηση ασφάλειας εκτελεί τα καθήκοντά του με ανεξαρτησία και δεν ζητεί ούτε δέχεται οδηγίες από κανέναν πλην του επικεφαλής διερευνητή ή του διαπιστευμένου αντιπροσώπου.
6. Οι διερευνητές, βάσει προγράμματος που καταρτίζει η Μονάδα, υποχρεούνται καθ' όλο το έτος να βρίσκονται σε ετοιμότητα για άμεση μετακίνηση σε οποιοδήποτε σημείο της Επικράτειας ή και εκτός αυτής, σε περίπτωση που συμβεί αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν σε αεροσκάφος, η διερεύνηση του οποίου ανήκει στην αρμοδιότητα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
7. Οι πάσης φύσεως αμοιβές των διερευνητών δεν μπορούν να είναι κατώτερες των πάσης φύσεως αμοιβών των επιθεωρητών της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, με τα ίδια χρόνια υπηρεσίας.

## **Άρθρο 20**

### **Συντονισμός των διερευνήσεων**

1. Οσάκις κινείται επίσης δικαστική έρευνα, ενημερώνονται σχετικά ο επικεφαλής διερεύνησης και τα μέλη της ομάδας διερεύνησης. Σε αυτή την περίπτωση, ο επικεφαλής διερεύνησης και τα μέλη της ομάδας διερεύνησης εξασφαλίζουν την ιχνηλασιμότητα και τη φύλαξη των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης και κάθε υλικού αποδεικτικού στοιχείου. Η δικαστική αρχή μπορεί να ορίσει υπεύθυνο ένα από τα στελέχη της, προκειμένου να συνοδεύσει τις συσκευές καταγραφής δεδομένων πτήσης ή τα υλικά αποδεικτικά στοιχεία μέχρι τον τόπο ανάγνωσης ή επεξεργασίας τους. Εφόσον η εξέταση ή η ανάλυση τέτοιων υλικών αποδεικτικών στοιχείων μπορεί να τα μεταβάλει, να τα αλλοιώσει ή να τα καταστρέψει, απαιτείται προηγουμένως η συμφωνία των δικαστικών αρχών. Αν η δικαστική αρχή έχει δικαίωμα παρακράτησης αποδεικτικών στοιχείων, η ομάδα διερεύνησης έχει άμεση και απεριόριστη πρόσβαση στα στοιχεία αυτά.
2. Εφόσον, κατά τη διάρκεια διερεύνησης ασφάλειας, γίνει γνωστό ή δημιουργηθεί υποψία ότι το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν σχετίζεται με παράνομη ενέργεια, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ενημερώνει την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και τις αρμόδιες διωκτικές και εισαγγελικές αρχές για τη διενέργεια των σχετικών ερευνών. Με την επιφύλαξη του άρθρου 22, οι σχετικές πληροφορίες που συλλέγονται κατά τη διερεύνηση ασφάλειας γνωστοποιούνται αμέσως στις εν λόγω αρχές και τα σχετικά στοιχεία διαβιβάζονται επίσης στις αρχές αυτές, κατόπιν αιτήματος. Η διαβίβαση των εν λόγω πληροφοριών και στοιχείων πραγματοποιείται με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. να συνεχίσει τη διερεύνηση ασφάλειας, σε συντονισμό με τις αρχές στις οποίες έχει μεταβιβασθεί ο έλεγχος του τόπου του ατυχήματος.

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

α) πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος,

β) διατήρηση των αποδεικτικών στοιχείων και πρόσβαση σε αυτά,

γ) πραγματοποίηση της αρχικής και των επόμενων συνεχών ενημερώσεων σχετικά με το στάδιο κάθε διαδικασίας,

δ) ανταλλαγή πληροφοριών,

ε) κατάλληλη χρήση των πληροφοριών ασφάλειας,

στ) διευθέτηση διαφορών.

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

## **Άρθρο 21**

### **Τόπος του ατυχήματος - Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων**

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

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

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

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

## **Άρθρο 22**

### **Προστασία ευαίσθητων πληροφοριών ασφάλειας**

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

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

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

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

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

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

στ) σχέδια προκαταρκτικών ή τελικών εκθέσεων ή προσωρινές καταθέσεις,

ζ) εγγραφές ήχου και εικόνας από το πιλοτήριο και η μεταγραφή τους, καθώς επίσης εγγραφές από τις μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διασφαλίζοντας επίσης ότι προστατεύονται δεόντως οι πληροφορίες που δεν αφορούν στη διερεύνηση ασφάλειας, ιδίως δε οι πληροφορίες της ιδιωτικής ζωής, με την επιφύλαξη της παρ. 3.

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

α) κάθε επικοινωνία μεταξύ προσώπων που εμπλέκονται στη λειτουργία του αεροσκάφους,

β) γραπτές ή ηλεκτρονικές ηχογραφήσεις και μεταγραφές ηχογραφήσεων από μονάδες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων και αποτελεσμάτων που προορίζονται για εσωτερικούς σκοπούς,

γ) συνοδευτικές επιστολές για τη διαβίβαση συστάσεων ασφάλειας από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. στον παραλήπτη,

δ) αναφορές περιστατικών βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 3<sup>ης</sup> Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία.

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

3. Κατά παρέκκλιση των παρ. 1 και 2, η δικαστική αρχή ή η αρχή που είναι αρμόδια να αποφασίζει για τη δημοσιοποίηση των ηχογραφήσεων ή αποτυπώσεων μπορεί να αποφασίσει ότι τα οφέλη από τη δημοσιοποίηση των αρχείων στα οποία αναφέρονται οι παρ. 1 και 2 για κάθε άλλο σκοπό επιτρεπόμενο από τον νόμο αντισταθμίζουν τον ενδεχόμενο αρνητικό εσωτερικό και διεθνή αντίκτυπο μιας τέτοιας ενέργειας στη συγκεκριμένη ή άλλη μελλοντική διερεύνηση ασφάλειας. Μπορεί να αποφασιστεί ο περιορισμός των περιπτώσεων κατά τις οποίες μπορεί να λαμβάνεται απόφαση δημοσιοποίησης, με την επιφύλαξη πάντως της τήρησης του ενωσιακού δικαίου.

Η κοινοποίηση σε άλλο κράτος μέλος των στοιχείων στα οποία αναφέρονται οι παρ. 1 και 2 για σκοπούς που δεν αφορούν στη διερεύνηση ασφάλειας και, επιπλέον όσον αφορά στην παρ. 2, για σκοπούς που δεν αφορούν στη βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων μπορεί να επιτραπεί εφόσον προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο. Η επεξεργασία ή η δημοσιοποίηση των αρχείων που λαμβάνονται μέσω τέτοιας κοινοποίησης από τις αρχές του κράτους μέλους παραλαβής επιτρέπεται μόνο μετά από προηγούμενη διαβούλευση με το κράτος μέλος κοινοποίησης και διέπεται από τις διατάξεις του εθνικού δικαίου του κράτους μέλους παραλαβής.

4. Δύνανται να δημοσιοποιούνται αποκλειστικά και μόνο τα δεδομένα που είναι απολύτως αναγκαία κατά την παρ. 3.

## **Άρθρο 23**

### **Πρόσωπα που συμμετέχουν στη διαδικασία διερεύνησης**

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

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

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

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

2. Οι συμμετέχοντες στους οποίους αναφέρεται η παρ. 1 δικαιούνται συγκεκριμένα:
- α) να επισκέπτονται τον τόπο του ατυχήματος και να εξετάζουν τα συντρίμματα·
  - β) να υποδεικνύουν πεδία εξέτασης των μαρτύρων και να λαμβάνουν τις μαρτυρίες τους·
  - γ) να λαμβάνουν αντίγραφα όλων των σχετικών εγγράφων και τα κατάλληλα πραγματολογικά στοιχεία·
  - δ) να συμμετέχουν στην αποδελτίωση των μέσων καταγραφής, εξαιρουμένων των αποτυπωτών ομιλίας ή εικόνων θαλάμου διακυβέρνησης·
  - ε) να συμμετέχουν σε δραστηριότητες διερεύνησης εκτός του τόπου του ατυχήματος, όπως η εξέταση δομικών μερών, δοκιμές και προσομοιώσεις, τεχνικές ενημερώσεις και συνεδριάσεις για την πρόοδο έρευνας, εκτός εάν πρόκειται για τον καθορισμό των αιτιών ή τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας.
3. Η παρουσία των διαπιστευμένων αντιπροσώπων και των συμβούλων τους δεν αποτελεί προϋπόθεση για την έναρξη και τη διεξαγωγή της διερεύνησης.
4. Οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους υποχρεούνται να γνωστοποιούν στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. γεγονότα και αποδεικτικά στοιχεία που περιήλθαν σε γνώση τους και είναι σημαντικά για το ατύχημα και τη διερεύνησή του.
5. Οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους δεν έχουν το δικαίωμα να κοινοποιούν στοιχεία της έρευνας ή να λαμβάνουν δημόσια θέση για την πορεία αυτής ή τα επί μέρους αποτελέσματά της χωρίς τη ρητή συγκατάθεση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
6. Οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους που παραβιάζουν τις διατάξεις του παρόντος αποκλείονται από την έρευνα.
7. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας υποστηρίζουν τη διερεύνηση στην οποία συμμετέχουν παρέχοντας τις αιτούμενες πληροφορίες, συμβούλους και εξοπλισμό στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

## **Άρθρο 24**

### **Αίτηση εξαίρεσης**

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

## Άρθρο 25

### Πόρισμα διερεύνησης

1. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας της διερεύνησης, ο επικεφαλής της διερεύνησης διαβιβάζει στον προϊστάμενο της Μονάδας το σχέδιο πορίσματος διερεύνησης. Στο σχέδιο πορίσματος αναφέρεται ρητά ότι στόχος της διερεύνησης ασφάλειας είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον χωρίς την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Το σχέδιο πορίσματος περιλαμβάνει, ενδεχομένως, συστάσεις ασφάλειας.

2. Το σχέδιο πορίσματος συντάσσεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010, όπως ισχύουν κάθε φορά.

Το σχέδιο πορίσματος περιέχει πληροφορίες για τις λεπτομέρειες του ατυχήματος ή του συμβάντος, τα εμπλεκόμενα αεροσκάφη, τις εξωτερικές συνθήκες, τα συμπεράσματα των ερευνητικών πράξεων και γνωμοδοτήσεων, την αξιολόγηση όλων των στοιχείων και τον προσδιορισμό των πιθανών αιτιών του ατυχήματος ή του συμβάντος.

3. Ο προϊστάμενος της Μονάδας υποβάλλει το σχέδιο πορίσματος με τον φάκελο του ατυχήματος στον Πρόεδρο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.. Το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., αφού επιβεβαιώσει ότι ακολουθήθηκαν τα προβλεπόμενα από τον νόμο κατά την διερεύνηση και λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν και αξιολογήθηκαν από την ομάδα διερεύνησης, προβαίνει στην επικύρωση του σχεδίου πορίσματος. Εάν κατά την κρίση του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., πρέπει να γίνουν αλλαγές σε σημεία του σχεδίου πορίσματος, αυτές οι αλλαγές πρέπει να στοιχειοθετούνται και γίνονται σε συμφωνία με την ομάδα διερεύνησης. Εάν η διερεύνηση στοιχειοθετημένα κρίνεται ελλιπής σε κάποιο πεδίο, το συμβούλιο ζητεί τη διενέργεια συμπληρωματικής διερεύνησης στο συγκεκριμένο πεδίο από τους ήδη διενεργήσαντες τη διερεύνηση.

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

5. Πριν από τη δημοσίευση του τελικού πορίσματος, ο επικεφαλής της διερεύνησης ζητεί την υποβολή σχολίων από τις αρμόδιες αρχές, καθώς και από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), και, μέσω αυτών, από τον κάτοχο του πιστοποιητικού του βιομηχανικού σχεδίου, από τον κατασκευαστή και από τον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης, οι οποίοι δεσμεύονται από τους ισχύοντες κανόνες περί επαγγελματικού απορρήτου όσον αφορά στο περιεχόμενο της διαβούλευσης. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., οσάκις ζητεί την υποβολή σχολίων, ακολουθεί τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές.

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

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

8. Οι πληροφορίες που εμπίπτουν στο άρθρο 22 περιλαμβάνονται στο πόρισμα μόνον εφόσον σχετίζονται με την ανάλυση του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος. Πληροφορίες ή μέρη αυτών των πληροφοριών που δεν σχετίζονται με την ανάλυση δεν δημοσιοποιούνται.

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

## **Άρθρο 26**

### **Κοινοποίηση πορίσματος**

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

α. στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών,

β. στους αποδέκτες που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 23,

γ. στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), όταν πρόκειται για αεροσκάφη με μέγιστο βάρος άνω των 5.700 κιλών,

δ. στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA), εκτός εάν το τελικό πόρισμα δημοσιοποιηθεί με ηλεκτρονικά μέσα, οπότε ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ απλώς τις κοινοποιεί αναλόγως.

ε. στον αρμόδιο Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών, αν λόγω του ατυχήματος έχει προκύψει θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη μέλους του πληρώματος, επιβάτη ή τρίτου στο έδαφος,

ζ. στις αρμόδιες εισαγγελικές Αρχές, αν υπάρχουν ενδείξεις ότι τελέσθηκε ποινικό αδίκημα ή σε εκτέλεση εισαγγελικής παραγγελίας.

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

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

## **Άρθρο 27**

### **Χρονικοί περιορισμοί διερεύνησης**

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

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

3. Εάν το τελικό πόρισμα δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός δώδεκα (12) μηνών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δίδει στη δημοσιότητα προσωρινή δήλωση το αργότερο σε κάθε επέτειο του

ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος, στην οποία αναφέρονται λεπτομερώς η πρόοδος που σημειώνεται στη διερεύνηση και τυχόν θέματα ασφάλειας που προέκυψαν.

## **Άρθρο 28**

### **Δήλωση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων**

1. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο που γνωρίζει ότι σημειώθηκε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, απευθύνει αμελλητί κοινοποίηση στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή την πλησιέστερη αεροπορική, αερολιμενική, αστυνομική ή άλλη τοπική αρχή.
2. Κάθε μέσο επικοινωνίας, δημόσιο ή ιδιωτικό, διατίθεται κατά προτεραιότητα για την άμεση μετάδοση στις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στην παρ. 1, των πληροφοριών για το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν που έγινε. Μέσω της ιστοσελίδας του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. παρέχεται η δυνατότητα της υποβολής δήλωσης ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος.
3. Ανεξάρτητα από την περίπτωση της παρ. 1, οι αρμόδιες αρχές για τον έλεγχο, την εποπτεία και τη διευκόλυνση των πτήσεων είναι υποχρεωμένες να αναφέρουν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν που έλαβε χώρα κατά τη λειτουργία ενός αεροσκάφους και του οποίου έλαβαν γνώση.

## **Άρθρο 29**

### **Συνεργασία με άλλα κράτη**

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

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

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

## **Άρθρο 30**

### **Υποχρέωση ενημέρωσης**

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

α. το κράτος νηολόγησης,



- β. το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης,
  - γ. το κράτος κατασκευής,
  - δ. το κράτος σχεδιασμού του αεροσκάφους,
  - ε. για αεροσκάφη μέγιστου βάρους άνω των 2.250 κιλών, τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ),
  - στ. τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA),
  - ζ. την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και
  - η. κάθε άλλον που προβλέπεται από το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010.
2. Η ενημέρωση της παρ. 1 πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τα σχετικά Εγχειρίδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας μέσω του εντύπου «Notification to Authorities».

### **Άρθρο 31**

#### **Συνοπτικές εκθέσεις έρευνας**

1. Για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα, τα συμπεράσματα διερεύνησης των οποίων δεν έχουν, κατά την κρίση του επικεφαλής της διερεύνησης, ιδιαίτερη σημασία για την ασφάλεια των πτήσεων, συντάσσονται συνοπτικές εκθέσεις έρευνας.
2. Η συνοπτική έκθεση της παρ. 1 περιέχει μόνο πληροφορίες για τα αεροσκάφη που εμπλέκονται στο ατύχημα ή το συμβάν και την εξέλιξη αυτού. Το συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να αποφασίσει τη διενέργεια ευρύτερης διερεύνησης του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος, εάν από την υποβληθείσα συνοπτική έκθεση και από τα στοιχεία που έχουν συλλεχτεί, στοιχειοθετημένα συντρέχει προς τούτο λόγος.

### **Άρθρο 32**

#### **Συστάσεις ασφάλειας - Παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας και ηλεκτρονική βάση συστάσεων ασφάλειας**

1. Σε κάθε στάδιο της διερεύνησης ασφάλειας, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. με χρονολογημένη διαβιβαστική επιστολή, μετά από κατάλληλη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συστήνει στις ενδιαφερόμενες αρχές, συμπεριλαμβανομένων όσων εδρεύουν σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτες χώρες, κάθε προληπτικό μέτρο που κρίνει αναγκαίο να ληφθεί αμέσως για την ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλειας. Το περιεχόμενο μιας σύστασης ασφάλειας πρέπει να συνδέεται με τα αίτια του συγκεκριμένου ατυχήματος ή συμβάντος.
2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί επίσης να εκδίδει συστάσεις, βάσει μελετών ή αναλύσεων σειράς διερευνήσεων ή άλλων δραστηριοτήτων που ανατίθενται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και δύνανται να επεκτείνονται στη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια πτήσεων, ιδίως για σκοπούς πρόληψης ατυχημάτων, εφόσον οι δραστηριότητες αυτές δεν θίγουν την ανεξαρτησία του και δεν συνεπάγονται ευθύνη σε θέματα κανονιστικά, διοικητικά ή τυποποίησης.

3. Οι συστάσεις ασφάλειας δεν συνιστούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος, σοβαρού συμβάντος ή συμβάντος.
4. Ο παραλήπτης σύστασης ασφάλειας βεβαιώνει τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. για την παραλαβή της διαβιβαστικής επιστολής και στη συνέχεια τον ενημερώνει, εντός ενενήντα (90) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω επιστολής, σχετικά με τη δράση που αναλήφθηκε ή πρόκειται να αναληφθεί και, εφόσον χρειάζεται, για τον χρόνο που απαιτείται για την ολοκλήρωσή της, ενώ αν δεν έχει αναληφθεί δράση, για τους σχετικούς λόγους.
5. Εντός εξήντα (60) ημερών από την παραλαβή της απάντησης, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ενημερώνει τον αποστολέα, εάν κρίνει ικανοποιητική την απάντησή του και αναφέρει σχετική αιτιολόγηση, σε περίπτωση που διαφωνεί με την απόφαση να μην αναληφθεί δράση.
6. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εφαρμόζει διαδικασίες για την καταχώριση των απαντήσεων σε εκδοθείσες συστάσεις ασφάλειας.
7. Κάθε αποδέκτης σύστασης ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των υπευθύνων αρχών ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζει διαδικασίες παρακολούθησης της προόδου της δράσης που αναλήφθηκε κατ'εφαρμογή των συστάσεων ασφάλειας που παρέλαβε.
8. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. καταχωρίζει στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, που έχει δημιουργηθεί με βάση τον Κανονισμό (ΕΕ) 376/2014, σχετικά με τον καθορισμό κανόνων για την καταχώριση σε κεντρικό αποθετήριο πληροφοριών σχετικών με περιστατικά στην πολιτική αεροπορία, που ανταλλάσσονται βάσει του ανωτέρω Κανονισμού, όλες τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 και τις αντίστοιχες απαντήσεις. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. καταχωρίζει επίσης στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο όλες τις συστάσεις ασφάλειας που παραλαμβάνει από τρίτες χώρες.
9. Οι συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

### **Άρθρο 33**

#### **Αλλοδαπά πορίσματα διερεύνησης**

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

### **Άρθρο 34**

#### **Κοινοποίηση πληροφοριών**

1. Το υπεύθυνο προσωπικό του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., ή κάθε άλλο πρόσωπο που έχει κληθεί να συμμετάσχει ή να συμβάλει στη διερεύνηση ασφάλειας, δεσμεύεται από τους ισχύοντες κανόνες

για το επαγγελματικό απόρρητο, συμπεριλαμβανομένης της ανωνυμίας των εμπλεκομένων σε ατύχημα ή συμβάν, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία.

2. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 17 και 18, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κοινοποιεί τις πληροφορίες, τις οποίες κρίνει σχετικές με την πρόληψη ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος σε πρόσωπα υπεύθυνα για την κατασκευή ή τη συντήρηση αεροσκάφους ή του εξοπλισμού του και σε άτομα ή νομικές οντότητες υπεύθυνα για τη λειτουργία του αεροσκάφους ή την εκπαίδευση προσωπικού.

3. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 26 και 32, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ και ο ή οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι που προβλέπονται στο άρθρο 23 κοινοποιούν στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) και στις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας σχετικές πληροφορίες για τα γεγονότα, οι οποίες αποκτήθηκαν κατά τη διερεύνηση ασφάλειας, εκτός από τις πληροφορίες που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 22 ή που προκαλούν σύγκρουση συμφερόντων. Οι πληροφορίες που λαμβάνουν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας προστατεύονται σύμφωνα με το άρθρο 22, το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο.

4. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ εξουσιοδοτείται να ενημερώνει τα θύματα και τους συγγενείς τους ή τις ενώσεις τους ή να δημοσιοποιεί σχετικές με τα γεγονότα παρατηρήσεις, τις διαδικασίες της διερεύνησης ασφάλειας, προκαταρκτικές εκθέσεις ή συμπεράσματα ή συστάσεις ασφάλειας, με την προϋπόθεση ότι δεν θίγονται οι στόχοι της διερεύνησης ασφάλειας και τηρείται η ισχύουσα νομοθεσία σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

5. Πριν από τη δημοσιοποίηση των πληροφοριών της παρ. 4, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στα θύματα, στους συγγενείς τους ή στις ενώσεις τους, με τρόπο ο οποίος δεν διακυβεύει τους στόχους της διερεύνησης ασφάλειας.

### **Άρθρο 35**

#### **Αναθώρωση του πορίσματος**

1. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να αναθεωρεί το πόρισμα αυτεπαγγέλτως ή ύστερα από αίτηση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ή του κράτους που έχει συμμετάσχει στη διερεύνηση σύμφωνα με το άρθρο 23 ή οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον. Στην αίτηση περιέχονται οι λόγοι για τους οποίους επιβάλλεται η αναθώρωση και τα στοιχεία που τη βεβαιώνουν. Η αναθώρωση επιτρέπεται εφόσον:

α. το πόρισμα στηρίζεται σε ψευδή κατάθεση μάρτυρα, σε ψευδή έκθεση ή κατάθεση τεχνικού συμβούλου ή σε πλαστά έγγραφα, εφόσον το ψεύδος ή η πλαστότητα αναγνωρίστηκαν με αμετάκλητη δικαστική απόφαση,

β. αποκαλύφθηκαν μετά την έκδοση του πορίσματος νέα κρίσιμα έγγραφα ή στοιχεία των οποίων η ύπαρξη ήταν άγνωστη στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή η έγκαιρη υποβολή των οποίων εμποδίστηκε από ανώτερη βία,

γ. μετά την έκδοση του πορίσματος για την εξαφάνιση αεροσκάφους εμφανιστεί πρόσωπο που επέβαινε σε αυτό κατά τον χρόνο του ατυχήματος.

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

α. στην περ. α' της παρ. 1, από την ημερομηνία δημοσίευσης της αμετάκλητης απόφασης, με την οποία αναγνωρίζεται η ψευδορκία ή η ψευδομαρτυρία ή η πλαστότητα,

β. στην περ. β', από την ημέρα κατά την οποία εκείνος που ζητά την αναθεώρηση αποδεδειγμένα έλαβε γνώση ότι υπάρχουν νέα στοιχεία,

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

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

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

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

### **Άρθρο 36**

#### **Πληροφορίες για πρόσωπα και επικίνδυνα εμπορεύματα επί του αεροσκάφους**

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

α. το συντομότερο δυνατό, και πάντως το αργότερο εντός δύο (2) ωρών από την κοινοποίηση του ατυχήματος στο αεροσκάφος, επικυρωμένης κατάστασης όλων των προσώπων που επέβαιναν στο αεροσκάφος βάσει των ακριβέστερων διαθέσιμων πληροφοριών και

β. αμέσως μετά την κοινοποίηση του ατυχήματος που συνέβη στο αεροσκάφος, κατάστασης των επικινδύνων εμπορευμάτων επί του αεροσκάφους.

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

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

### **Άρθρο 37**

#### **Αναστολή της ποινικής διαδικασίας**

1. Κατά τη διάρκεια της διερεύνησης του ατυχήματος και μέχρι την έκδοση του πορίσματος από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να ανασταλεί η ποινική διαδικασία. Η αναστολή παύει, αν παρέλθει ένα (1) έτος από την τέλεση του ποινικού αδικήματος.

2. Η προθεσμία της παραγραφής αναστέλλεται για όσο χρόνο διαρκεί η αναστολή που προβλέπεται στην παρ. 1.

### **Άρθρο 38**

#### **Διάρκεια φύλαξης στοιχείων**

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

2. Η διάρκεια φύλαξης αρχίζει από τη δημοσίευση του πορίσματος.

### **Άρθρο 39**

#### **Απαγορεύσεις - Κυρώσεις**

1. Δεν επιτρέπεται σε οποιονδήποτε να:

α. εισέρχεται στον τόπο του ατυχήματος κατά παράβαση της παρ. 1 του άρθρου 21,

β. επιφέρει μεταβολές στον τόπο του ατυχήματος, τα πειστήρια, τα συντρίμματα ή το λοιπό περιεχόμενο του αεροσκάφους, πριν από την άρση του αποκλεισμού του τόπου του ατυχήματος κατά παράβαση της παρ. 2 του άρθρου 21,

γ. εκφέρει δημόσια άποψη για την πορεία της έρευνας ή για επί μέρους συμπεράσματα, χωρίς τη συγκατάθεση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

2. Κατά των παραβατών της παρ. 1 επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) έως πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) ευρώ. Τα όρια του προστίμου αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Το πρόστιμο επιβάλλεται με απόφαση του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, εφόσον το ατύχημα έχει συμβεί σε χώρο ευθύνης της, και από τις κατά τόπους αστυνομικές αρχές σε κάθε άλλη περίπτωση.

### **Άρθρο 40**

#### **Ενημέρωση κοινής γνώμης**

1. Μετά την έκδοση του πορίσματος, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., προκειμένου για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα ιδιαίτερης βαρύτητας, μπορεί να καλέσει όλους τους ενδιαφερομένους και να προβεί σε ενημέρωση επί των αποτελεσμάτων της διερεύνησης. Στην ενημέρωση αυτή προβαίνει ο Πρόεδρος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή μέλος του συμβουλίου που ορίζεται από τον Πρόεδρο.

2. Η ενημέρωση της παρ. 1 αφορά στα πραγματικά περιστατικά και τις συνθήκες που συνδέονται με το εν λόγω ατύχημα, τα πιθανά αίτια αυτού, τα μέσα που διετέθησαν, τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν κατά τη διερεύνησή του, καθώς και τις προτάσεις μέτρων, η λήψη και εφαρμογή των οποίων κρίνεται αναγκαία για την αποτροπή αεροπορικών ατυχημάτων.

## **Άρθρο 41**

### **Παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και στους συγγενείς τους**

1. Η Ελλάδα καταρτίζει, σε εθνικό επίπεδο, σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τα ατυχήματα πολιτικής αεροπορίας. Το εν λόγω σχέδιο έκτακτης ανάγκης καλύπτει επίσης την παροχή βοήθειας στα θύματα ατυχημάτων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τις οικογένειές τους.

2. Για ατύχημα που λαμβάνει χώρα εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., το κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο οποίο είναι εγκατεστημένη η αεροπορική εταιρεία, το αεροσκάφος της οποίας έχει εμπλακεί στο ατύχημα ή το κράτος μέλος που είχε σημαντικό αριθμό υπηκόων του στο αεροσκάφος που έχει εμπλακεί στο ατύχημα, ορίζουν ένα πρόσωπο αναφοράς, ως σημείο επαφής και ενημέρωσης για τα θύματα και τις οικογένειές τους.

3. Το κράτος, που ενδιαφέρεται ιδιαίτερα, λόγω θανάτων ή σοβαρών τραυματισμών πολιτών του, δικαιούται να ορίσει εμπειρογνώμονα, ο οποίος έχει το δικαίωμα:

α. να επισκέπτεται τον τόπο του ατυχήματος,

β. να έχει πρόσβαση στις σχετικές με τα γεγονότα πληροφορίες, τη δημοσιοποίηση των οποίων έχει εγκρίνει ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και στις πληροφορίες για την πρόοδο της διερεύνησης,

γ. να λαμβάνει αντίγραφο του τελικού πορίσματος.

## **ΜΕΡΟΣ Δ΄**

### **ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.**

## **Άρθρο 42**

### **Υποχρέωση διερεύνησης**

1. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διεξάγει έρευνα ύστερα από κάθε σοβαρό ατύχημα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Στόχος της έρευνας είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.

2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που κάτω από διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος.

Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει κατά πόσο πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή του, λαμβάνονται υπόψη:

α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος,

β) αν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,

γ) ο αντίκτυπός του στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων,

δ) τα αιτήματα διαχειριστή υποδομής, διαχειριστή τροχαίου υλικού, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

3. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους καθορίζονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., λαμβάνοντας υπόψη τα άρθρα 44 και 45, καθώς και σε

συνάρτηση με τα διδάγματα που αναμένεται να συναχθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας από το ατύχημα ή το συμβάν.

4. Η έρευνα δεν αφορά την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

### **Άρθρο 43**

#### **Ορισμοί**

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

1. «Υπεύθυνος έρευνας»: πρόσωπο που φέρει την ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο έρευνας.
2. «Ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή ανεπιθύμητο και αιφνίδιο περιστατικό ή ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με επιζήμιες συνέπειες. Τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα.
3. «Σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν (1) τουλάχιστον νεκρό ή πέντε (5) ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημιές» νοούνται οι ζημιές, οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια (2.000.000€) ευρώ τουλάχιστον.
4. «Συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων.
5. «Έρευνα» ή «διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτιών, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας.
6. «Αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν.
7. «Οργανισμός»: ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ιδρύθηκε με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016.
- 8) «Διαχειριστής υποδομής»: ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.), ως ο φορέας που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής.
- 9) «Σιδηροδρομική επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στην περ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α' 135) και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή πρέπει να εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων που παρέχουν μόνο έλξη.
- 10) «Διαχειριστής τροχαίου υλικού»: η ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ, ως ο φορέας διαχείρισης τροχαίου υλικού που προβλέπεται στο άρθρο 44 του ν. 4313/2014 (Α' 261).

#### **Άρθρο 44**

##### **Καθεστώς – διεξαγωγή έρευνας**

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

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

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

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

δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων,

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

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

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

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

3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 42 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν.

Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα.

#### **Άρθρο 45**

##### **Αρμοδιότητες Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.**

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ανατίθεται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. η διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 42.



2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να συνδυάζει τα καθήκοντα έρευνας, βάσει του παρόντος, με τα καθήκοντα διερεύνησης άλλων περιστατικών πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων. Σε κάθε περίπτωση, τα καθήκοντα αυτά δεν θέτουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία της διενεργούμενης έρευνας.

3. Εφόσον απαιτείται, και εφόσον δεν υπονομεύεται η ανεξαρτησία της έρευνας όπως προβλέπεται στην παρ. 2, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να ζητά τη βοήθεια φορέων διερεύνησης άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Οργανισμού για την παροχή εμπειρογνωμοσύνης ή τη διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων, αναλύσεων ή αξιολογήσεων.

4. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συμμετέχει ενεργά στην ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών με άλλους φορείς διερεύνησης, με στόχο την κατάρτιση κοινών μεθόδων διερεύνησης και κοινών αρχών για την παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας, καθώς και για την προσαρμογή στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο.

Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., με την υποστήριξη του Οργανισμού σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, καταρτίζει πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους φορείς για να παρακολουθούνται η αποτελεσματικότητα και η ανεξαρτησία του. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., με την υποστήριξη της Γραμματείας της παρ. 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, δημοσιεύει:

- α) το κοινό πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους φορείς και τα κριτήρια αξιολόγησης και
- β) ετήσια έκθεση επί του προγράμματος, στην οποία αναδεικνύονται πλεονεκτήματα και προτάσεις για βελτιώσεις.

Οι εκθέσεις της αξιολόγησης από ομότιμους φορείς διαβιβάζονται σε όλους τους φορείς διερεύνησης και στον Οργανισμό και δύνανται να δημοσιεύονται.

## **Άρθρο 46**

### **Διαδικασία διερεύνησης**

1. Η διερεύνηση ατύχηματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 42 διενεργείται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., αν το ατύχημα συνέβη στην ελληνική επικράτεια. Αν δεν είναι δυνατόν να καθοριστεί σε ποιο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνέβη ή αν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση μεταξύ δύο κρατών μελών ή πλησίον αυτής, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και οι αρμόδιοι φορείς διερεύνησης των άλλων κρατών μελών συμφωνούν ποιος από τους δύο πρέπει να αναλάβει τη διεξαγωγή της διερεύνησης ή συμφωνούν να συνεργαστούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο άλλος φορέας διερεύνησης έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στη διερεύνηση και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της.

Φορείς διερεύνησης από άλλα κράτη μέλη καλούνται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., εφόσον απαιτείται, να συμμετέχουν σε έρευνες όποτε:

- α) στο ατύχημα ή το συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη σε ένα από τα εν λόγω κράτη μέλη και αδειοδοτημένη από αυτό ή
- β) όχημα καταχωρισμένο ή συντηρούμενο σε ένα από τα εν λόγω κράτη μέλη ενέχεται στο ατύχημα ή το συμβάν.

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

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

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

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

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

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

#### **Άρθρο 47**

##### **Εκθέσεις**

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

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

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

#### **Άρθρο 48**

##### **Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό**

1. Εντός επτά (7) ημερών από τη λήψη της απόφασης να αρχίσει η διεξαγωγή διερεύνησης, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Στην ενημέρωση του πρώτου εδαφίου παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά στην απώλεια ζωών, τραυματισμούς και υλικές ζημιές.

2. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 47, καθώς και της ετήσιας έκθεσης απολογισμού που αναφέρεται στην παρ. 3 του άρθρου 47.

#### **Άρθρο 49**

##### **Συστάσεις ασφάλειας**

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

#### **ΜΕΡΟΣ Ε΄**

##### **ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

#### **Άρθρο 50**

##### **Μεταβατικές διατάξεις**

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καταργούνται: (α) Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και (β) Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων. Το σύνολο των αρμοδιοτήτων, δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των ως άνω φορέων μεταφέρονται, σύμφωνα με τις ειδικότερες διατάξεις του παρόντος, στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
2. Το σύνολο των πάσης φύσεως αρμοδιοτήτων των φορέων και των οργάνων της παρ. 1, όπως προβλέπονται στις οικείες διατάξεις περί συστάσεως αυτών ή σε κάθε άλλη κείμενη διάταξη νόμου ή κανονιστική πράξη, ασκούνται στο εξής από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, εκτός εάν άλλως ορίζεται ειδικώς.
3. Έως την έκδοση της απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών της παρ. 2 του άρθρου 4, τα καθήκοντα διοίκησης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ασκούν ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων.
4. Το π.δ. 59/2004 (Α΄ 50) διατηρείται σε ισχύ, έως την έκδοση του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., οπότε τα καθήκοντα της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων αναλαμβάνει ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
5. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος: α) το σύνολο της ακίνητης και της κινητής περιουσίας των καταργούμενων φορέων μεταβιβάζεται αυτοδικαίως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή και εφεξής ο νέος φορέας υπεισέρχεται σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των δύο καταργούμενων φορέων, β) Η εκτέλεση τυχόν εκκρεμών, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, συμβάσεων μεταξύ τρίτων και της Επιτροπής Διερεύνησης

Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, μεταξύ τρίτων και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, καθώς και εκκρεμείς δίκες συνεχίζεται με τους ίδιους όρους από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και γ) όλα τα υφιστάμενα ταμειακά υπόλοιπα μεταφέρονται στον νέο φορέα, ο οποίος συνεχίζει και την εκτέλεση του τρέχοντος προϋπολογισμού.

#### **Άρθρο 51**

##### **Καταργούμενες διατάξεις**

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

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

#### **ΜΕΡΟΣ ΣΤ'**

##### **ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ**

#### **Άρθρο 52**

##### **Έναρξη ισχύος**

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