

Προκαταρκτική Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Επισπεύδον Υπουργείο

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

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

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

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

- ¹ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.
- ² Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.
- ³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.
- ⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.
- ⁵ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.
- ⁶ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση

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

Η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά άμεσα στο προσωπικό και τα όργανα των δύο υφιστάμενων Επιτροπών Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, και έμμεσα όλους τους πολίτες που τυγχάνουν θύματα, μάρτυρες κ.λπ. αεροπορικών ή σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης							
4.	<p>Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; ΝΑΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p> <p>Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Άρθρα 72 έως 78 του ν. 4632/2019 (Α' 159) - Άρθρα 1 έως 18 του ν. 4313/2014 (Α' 261) - Άρθρα 1 έως 31 του ν. 2912/2001 (Α' 94) 						
5.	<p>Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; padding: 5px;">i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;</td> <td style="padding: 5px;">Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση δεδομένου ότι τα σχετικά ζητήματα αντιμετωπίζονται ήδη στο επίπεδο τυπικών νόμων.</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;</td> <td style="padding: 5px;">Τα ρυθμιζόμενα θέματα δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής και δεν επιδέχονται νέας ερμηνευτικής προσέγγισης.</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">iii) με διάθεση περισσότερων</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> </table>	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση δεδομένου ότι τα σχετικά ζητήματα αντιμετωπίζονται ήδη στο επίπεδο τυπικών νόμων.	ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Τα ρυθμιζόμενα θέματα δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής και δεν επιδέχονται νέας ερμηνευτικής προσέγγισης.	iii) με διάθεση περισσότερων	
i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση δεδομένου ότι τα σχετικά ζητήματα αντιμετωπίζονται ήδη στο επίπεδο τυπικών νόμων.						
ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Τα ρυθμιζόμενα θέματα δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής και δεν επιδέχονται νέας ερμηνευτικής προσέγγισης.						
iii) με διάθεση περισσότερων							

ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων.
------------------------------	---

Συναφείς πρακτικές	
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:
i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	
ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	
iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης	
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση
	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  X <input type="checkbox"/>  X <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> X <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 

8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;	
	i) βραχυπρόθεσμοι:	<p>α) Η κατάργηση της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και η σύσταση του νέου Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών ατυχημάτων,</p> <p>β) η συγκρότηση του συμβουλίου του και η στελέχωση του από υπαλλήλους που διατίθενται από καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,</p> <p>γ) η μετάταξη των υπηρετούντων στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων,</p> <p>δ) η μεταβίβαση/μεταφορά στον νέο φορέα όλων των αρμοδιοτήτων, δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, συμπεριλαμβανομένης της ακίνητης και κινητής περιουσίας και των ταμειακών διαθεσίμων των καταργούμενων Επιτροπών.</p>
	ii) μακροπρόθεσμοι:	<p>α) Εξορθολογισμός της λειτουργίας του φορέα διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων,</p> <p>β) βελτίωση της ποιότητας των διαδικασιών διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων,</p> <p>γ) ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των διερευνήσεων.</p>

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

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

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

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

	ανεξάρτητες αρχές, και τίθενται όλες οι σχετικές με τη μετάταξη λεπτομέρειες.
11	Προσδιορίζονται οι πόροι του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και η διαδικασία εγγραφής πιστώσεων και εκκαθάρισης δαπανών από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, προς όφελος της εύρυθμης λειτουργίας του.
12	Καθορίζεται η αποζημίωση των Διερευνητών του Γραφείου Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
13	Τίθενται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του Μέρους Β΄.
14	Ορίζεται το πεδίο εφαρμογής του Μέρους Γ΄ για τις διερευνήσεις ασφαλείας σχετικά με ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι η διερεύνηση από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. στον τομέα των αεροπορικών ατυχημάτων, αφορά σε αεροσκάφη πολιτικής αεροπορίας εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων Αθηνών, αεροσκάφη με ελληνικό νηολόγιο ή που αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης από επιχείρηση με έδρα στην Ελλάδα, εκτός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων Αθηνών, περιπτώσεις κρατών μελών που ορίζουν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο και κρατών μελών που έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λόγω θανάτου ή σοβαρών τραυματισμών, και μπορούν να ορίσουν με την άδεια του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εμπειρογνώμονα.
15	Τίθενται οι ορισμοί που εφαρμόζονται στο Μέρος Γ΄.
16	Περιγράφονται και εξειδικεύονται οι περιπτώσεις που αποτελούν τα σοβαρά συμβάντα.
17	Προσδιορίζεται ο σκοπός της διερεύνησης ασφαλείας, ο οποίος συνίσταται στην πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον, χωρίς όμως απόδοση ευθύνης, ενώ το πόρισμα ενδέχεται να περιλαμβάνει και συστάσεις ασφάλειας. Επίσης, προσδιορίζονται οι περιπτώσεις για τις οποίες ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. οφείλει να διεξάγει διερεύνηση.
18	Περιγράφεται η διαδικασία διερεύνησης για τη συλλογή, ανάλυση, αξιολόγηση διαθέσιμων στοιχείων και για την διαπίστωση των αιτιών πρόκλησης ατυχήματος ή συμβάντος. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι για τη διερεύνηση ορίζεται από τον Πρόεδρο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ομάδα διερεύνησης και επικεφαλής διερεύνησης, με στόχο την αποτελεσματικότερη διεξαγωγή αυτής. Εισάγεται η υποχρέωση τήρησης των διατάξεων του Παρατήματος 13 της Σύμβασης του Σικάγο, των εγχειριδίων του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και του Κανονισμού (ΕΕ) 996/2010 σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία
19	Για την απρόσκοπτη άσκηση των καθηκόντων των διερευνητών ασφαλείας και για την αποτελεσματικότητα του έργου τους

	προβλέπεται ότι η ομάδα διερευνητών εξοπλίζεται με τις κατάλληλες αρμοδιότητες. Ιδίως προβλέπεται ότι οι διερευνητές ασφαλείας δικαιούνται να έχουν πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος, στο αεροσκάφος, σε ιδιωτικούς χώρους, σε συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης, να εξετάζουν μάρτυρες και να λαμβάνουν κάθε σχετική πληροφορία ή να εξετάζουν κάθε αρχείο που διατίθεται.
20	Περιγράφεται η διαδικασία συντονισμού και συνεργασίας των διερευνητών και του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. με λοιπές δικαστικές, διωκτικές και εισαγγελικές αρχές, με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες αρχές που ενδέχεται να εμπλέκονται στις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη διερεύνηση ασφάλειας.
21	Περιγράφεται η διαδικασία αποκλεισμού του τόπου του ατυχήματος εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων Αθηνών, η πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο και η διεξαγωγή διερεύνησης ασφάλειας.
22	Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής διερεύνησης ασφάλειας προβλέπεται η διαφύλαξη των πληροφοριών και περιγράφονται τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται μόνο για τη διερεύνηση ασφάλειας και δεν διατίθενται για άλλους σκοπούς.
23	Προβλέπονται οι συμμετέχοντες στη διαδικασία διερεύνησης, δηλαδή ένας διαπιστευμένος αντιπρόσωπος του κράτους νηολόγησης, του κράτους του φορέα εκμετάλλευσης, του κράτους σχεδιασμού και του κράτους κατασκευής του αεροσκάφους, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις συμμετοχής τους.
24	Προβλέπεται η διαδικασία εξαίρεσης για τους συμμετέχοντες στη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος με στόχο τη διασφάλιση της αντικειμενικότητας, αμεροληψίας και διαφάνειας κατά την άσκηση των καθηκόντων διερεύνησης, καθώς και την αποφυγή σύγκρουσης συμφερόντων.
25	Περιγράφεται η διαδικασία έκδοσης πορίσματος διερεύνησης μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας διερεύνησης. Ειδικότερα, προβλέπεται η σύνταξη και υποβολή σχεδίου πορίσματος από την ομάδα διερεύνησης, το οποίο περιέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες και λεπτομέρειες του ατυχήματος ή συμβάντος, και το οποίο εν συνεχεία υποβάλλεται στον Πρόεδρο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., προκειμένου να εγκριθεί από το συμβούλιο του.
26	Προβλέπεται η κοινοποίηση από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αντιγράφου του τελικού πορίσματος στους αρμόδιους φορείς και η ανάρτησή του στην ιστοσελίδα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο.
27	Προσδιορίζεται ο χρόνος δημοσιότητας του τελικού πορίσματος διερεύνησης.
28	Προβλέπεται η υποχρέωση δήλωσης και κοινοποίησης κάθε ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που προκλήθηκε εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων Αθηνών, τόσο στον

	Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. όσο και στις αρμόδιες αεροπορικές, αερολιμενικές, αστυνομικές ή άλλες αρχές.
29	Προβλέπεται η δυνατότητα συμμετοχής του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μέσω διαπιστευμένου αντιπροσώπου στη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος στην αλλοδαπή, αεροσκάφους εγγεγραμμένου στο μητρώο ελληνικών αεροσκαφών ή αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο εκμετάλλευσης από επιχείρηση με έδρα στην Ελλάδα, καθώς και οι λεπτομέρειες συνεργασίας του με τις αρμόδιες αλλοδαπές αρχές.
30	Καθορίζονται οι υποχρεώσεις του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. προς ενημέρωση όλων των αρμόδιων φορέων και αρχών.
31	Προβλέπεται η σύνταξη συνοπτικών εκθέσεων έρευνας για ατυχήματα ή συμβάντα ήσσονος σημασίας.
32	Προσδιορίζεται η δυνατότητα έκδοσης συστάσεων ασφάλειας σε κάθε στάδιο της διαδικασίας διερεύνησης, το περιεχόμενο μιας σύστασης ασφάλειας και οι υποχρεώσεις των παραληπτών συστάσεων ασφάλειας.
33	Ορίζεται η υποχρέωση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. περί μη δημοσίευσης αλλοδαπών πορισμάτων διερεύνησης ή σχετικών εγγράφων που περιήλθαν στη γνώση/κατοχή του κατά τη συμμετοχή του στην αλλοδαπή διαδικασία διερεύνησης, χωρίς τη συναίνεση της αλλοδαπής αρχής.
34	Καθορίζονται οι υποχρεώσεις εχεμύθειας, εμπιστευτικότητας και τήρησης απορρήτου του προσωπικού του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή κάθε άλλου προσώπου που συμμετέχει ή υποστηρίζει τη διερεύνηση ασφαλείας. Παράλληλα δίδονται οι ειδικότερες κατευθύνσεις για την κοινοποίηση των πληροφοριών σχετικά με τα ατυχήματα ή συμβάντα.
35	Περιγράφεται η διαδικασία και ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για την αναθεώρηση του πορίσματος από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
36	Περιγράφονται οι υποχρεώσεις των αεροπορικών εταιρειών περί υποβολής στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. όλων των απαραίτητων πληροφοριών για τα πρόσωπα που επέβαιναν στο αεροσκάφος, καθώς και για τα επικίνδυνα εμπορεύματα επί αυτού.
37	Προβλέπεται η δυνατότητα αναστολής της ποινικής διαδικασίας μέχρι την έκδοση του πορίσματος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.
38	Καθορίζεται η διάρκεια φύλαξης των φακέλων και στοιχείων της διερεύνησης.
39	Τίθεται το πλαίσιο απαγορεύσεων και κυρώσεων σχετικά με τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.
40	Προβλέπεται η δυνατότητα ενημέρωσης όλων των ενδιαφερομένων επί των αποτελεσμάτων της διερεύνησης ασφαλείας.
41	Προβλέπεται η κατάρτιση εθνικού σχεδίου έκτακτης ανάγκης για ατυχήματα πολιτικής αεροπορίας, καθώς και η παροχή

	βοήθειας σε θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και συγγενείς αυτών.
42	Ορίζεται η υποχρέωση διερεύνησης σοβαρών σιδηροδρομικών ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Αποσαφηνίζεται ότι η έρευνα των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, την οποία διενεργεί ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποτελεί κεφαλαιώδους σημασίας έργο σε ό,τι αφορά στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και την πρόληψη ατυχημάτων. Αναφέρονται οι περιπτώσεις τις οποίες ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. οφείλει να λάβει υπόψη, προκειμένου να αποφασίσει να διερευνήσει ένα συμβάν και τονίζεται ότι η έρευνα δεν αφορά την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.
43	Τίθενται οι ορισμοί του Μέρους Δ'.
44	Καθορίζεται το γενικότερο πλαίσιο των διαδικασιών της διερεύνησης και των αρμοδιοτήτων των διερευνητών. Οι διερευνητές του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποκτούν πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος και δικαίωμα χρήσης των σχετικών με το ατύχημα στοιχείων. Γίνεται επίσης σαφές ότι η έρευνα πραγματοποιείται ανεξάρτητα από οποιαδήποτε διενεργούμενη δικαστική έρευνα.
45	Προσδιορίζεται το πλαίσιο αρμοδιοτήτων του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. κατά τη διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων.
46	Ρυθμίζεται η διαδικασία διερεύνησης γενικότερα. Επίσης καθορίζεται η διαδικασία διερεύνησης σε περίπτωση που το σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν λάβει χώρα σε συνοριακή εγκατάσταση ή σε άλλο κράτος μέλος. Αποσαφηνίζεται σε ποιες περιπτώσεις καλείται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. φορέας διερεύνησης άλλου κράτους μέλους και διευκρινίζεται ότι στους φορείς διερεύνησης των προσκεκλημένων κρατών μελών δίνεται δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφοριακά και αποδεικτικά στοιχεία, προκειμένου αυτοί να παρέχουν συνδρομή ή να συμμετέχουν ουσιαστικά στην έρευνα, πάντα βέβαια με σεβασμό προς το εθνικό δίκαιο που διέπει τη δικαστική διαδικασία.
47	Προβλέπεται η σύνταξη και δημοσίευση έκθεσης ή απλουστευμένης έκθεσης ανάλογα με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή συμβάντος, εντός δωδεκαμήνου από την ημερομηνία του συμβάντος. Προβλέπεται κοινοποίηση της έκθεσης στα εμπλεκόμενα μέρη, καθώς και δημοσίευση έως την 30η Σεπτεμβρίου εκάστου έτους ετήσιας έκθεσης απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν κατά το προηγούμενο έτος, των συστάσεων ασφάλειας, καθώς και των μέτρων που ελήφθησαν.
48	Ορίζεται η υποχρέωση ενημέρωσης του Οργανισμού εντός μίας εβδομάδας από τη λήψη απόφασης της Επιτροπής για διενέργεια έρευνας με αναφορά των βασικών στοιχείων του ατυχήματος ή συμβάντος. Η Επιτροπή υποχρεούται να

	διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφα των εκθέσεων που συντάσσει για κάθε ατύχημα ή συμβάν, καθώς και της ετήσιας έκθεσης απολογισμού.
49	Προτείνεται η έκδοση συστάσεων ασφάλειας, οι οποίες περιέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και η πρόληψη ατυχημάτων. Οι αποδέκτες αυτών των συστάσεων πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες. Οι αποδέκτες των συστάσεων, αλλά και ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ιδρύθηκε με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων πρέπει να ενημερώνουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανά τακτά διαστήματα για τα μέτρα που ελήφθησαν ή προγραμματίζονται, ώστε να δοθεί συνέχεια σε ορισμένη σύσταση. Τονίζεται ότι οι συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δεν δημιουργούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το ατύχημα ή συμβάν.
50	Περιγράφονται οι μεταβατικές διατάξεις για την επιτυχή ομαλή μετάβαση στο νέο σχήμα.
51	Τίθενται οι καταργούμενες διατάξεις.
52	Προσδιορίζεται η έναρξη ισχύος.

ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών

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

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

	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	X	X		
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών	X	X	X	
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X	X		
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων				
		Άλλο				

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

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

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασία				
	Υποδομή / εξοπλισμός					
	Προσλήψεις / κινητικότητα					
	Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκόμενων					
	Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης				

	ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση	X				
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

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

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

		διαχείρισης κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν υφίστανται κίνδυνοι.

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

ΕΝΟΤΗΤΑ Ε: Έκθεση διαβούλευσης

22.	Διαβούλευση κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας από την έναρξη κατάρτισης της αξιολογούμενης ρύθμισης μέχρι την υπογραφή από τους συναρμόδιους Υπουργούς	
<input type="checkbox"/>	Συνεργασία με άλλα υπουργεία / υπηρεσίες	
<input type="checkbox"/>	Συνεργασία με κοινωνικούς φορείς / Ανεξάρτητες Αρχές	
<input type="checkbox"/>	Διεθνής διαβούλευση	

ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
<input type="checkbox"/>	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
<input type="checkbox"/>	Κανονισμός	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (L 295/35)
<input type="checkbox"/>	Οδηγία	Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (L 138/102)
<input type="checkbox"/>	Απόφαση	
26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	
<input type="checkbox"/>	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
<input type="checkbox"/>	Διεθνείς συμβάσεις	
27.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	
		Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης

<input type="checkbox"/>	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
<input type="checkbox"/>	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
	<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>	
<input type="checkbox"/>	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
<input type="checkbox"/>	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
<input type="checkbox"/>	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

Z. Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

29.	Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων	
	<i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης</i>	<i>Υφιστάμενες διατάξεις</i>
30.	Κατάργηση διατάξεων	
	<i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση</i>	<i>Καταργούμενες διατάξεις</i>
	Άρθρο 51 περ. 1: Από την έναρξη ισχύος του	ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

<p>παρόντος καταργείται το Κεφάλαιο Ε' του Μέρους Β του ν. 4632/2019 (Α'159)</p>	<p>ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ</p> <p>Άρθρο 72</p> <p>Υποχρέωση διερεύνησης (άρθρο 20 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)</p> <p>1. Ο φορέας διερεύνησης που προβλέπεται στο άρθρο 74 διεξάγει έρευνα ύστερα από κάθε σοβαρό ατύχημα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Στόχος της έρευνας είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.</p> <p>2. Ο φορέας διερεύνησης του άρθρου 74 διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που κάτω από διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος.</p> <p>Ο φορέας διερεύνησης αποφασίζει κατά πόσο πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή του, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:</p> <ul style="list-style-type: none">α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος,β) αν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,γ) ο αντίκτυπός του στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων,
--	---

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

3. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους καθορίζονται από το φορέα διερεύνησης, λαμβάνοντας υπόψη τα άρθρα 73 και 75, καθώς και σε συνάρτηση με τα διδάγματα που αναμένεται να συναχθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας από το ατύχημα ή το συμβάν.

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

Άρθρο 73

Καθεστώς έρευνας

(άρθρο 21 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Στους διερευνητές του φορέα διερεύνησης που προβλέπεται στο άρθρο 74 ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου φορέα διερεύνησης άλλου κράτους -μέλους ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους της παραγράφου 5 του άρθρου 11 του ν. 4313/2014 (Α` 261) και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν:

α) άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις

εγκαταστάσεις υποδομής και τις εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας,

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

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

δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων,

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

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

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

2. Η έρευνα πραγματοποιείται ανεξαρτήτως οποιασδήποτε δικαστικής έρευνας.

Άρθρο 74

Φορέας διερεύνησης

(άρθρο 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 72 διερευνώνται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ν. 4313/2014, εφεξής καλούμενη «Ε.Δι.Σ.Α.Σ». Η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης και από οποιονδήποτε τρίτο με συμφέροντα αντικρουόμενα με τα καθήκοντα που της έχουν ανατεθεί. Επιπλέον, είναι λειτουργικά ανεξάρτητη από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, από τον Οργανισμό και από οποιονδήποτε ρυθμιστικό φορέα για σιδηρόδρομους.

2. Η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» ασκεί τα εκτελεστικά της καθήκοντα ανεξαρτήτως των άλλων φορέων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και για τον σκοπό αυτόν διαθέτει τους πόρους του άρθρου 10 του ν. 4313/2014.

3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στην «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 72 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη

πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν.

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

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» μπορεί να συνδυάζει τα καθήκοντα που αναλαμβάνει, βάσει του παρόντος νόμου, με τα καθήκοντα διερεύνησης άλλων περιστατικών πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, ενόσω οι άλλες έρευνες αυτές δε θέτουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία της.

5. Εφόσον απαιτείται, και εφόσον δεν υπονομεύεται η ανεξαρτησία της όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» μπορεί να ζητά τη βοήθεια φορέων διερεύνησης άλλων κρατών - μελών ή του Οργανισμού για την παροχή εμπειρογνομosύνης ή τη διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων, αναλύσεων ή αξιολογήσεων.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ανατίθεται στην «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» η διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 72.

7. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» συμμετέχει ενεργά στην ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών με άλλους φορείς διερεύνησης, με στόχο την κατάρτιση

κοινών μεθόδων διερεύνησης και κοινών αρχών για την παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας, καθώς και για την προσαρμογή στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο.

Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ», με την υποστήριξη του Οργανισμού σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, καταρτίζει πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους φορείς για να παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα και η ανεξαρτησία της. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ», με την υποστήριξη της Γραμματείας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, δημοσιεύει:

α) το κοινό πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους και τα κριτήρια αξιολόγησης και

β) ετήσια έκθεση επί του προγράμματος, που να αναδεικνύει πλεονεκτήματα και προτάσεις για βελτιώσεις.

Οι εκθέσεις της αξιολόγησης από ομότιμους φορείς διαβιβάζονται σε όλους τους φορείς διερεύνησης και στον Οργανισμό. Οι εν λόγω εκθέσεις δημοσιεύονται σε εθελοντική βάση.

Άρθρο 75

Διαδικασία διερεύνησης

(άρθρο 23 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 72 διενεργείται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» αν το ατύχημα συνέβη στην Ελληνική Επικράτεια. Αν δεν είναι δυνατόν να

καθοριστεί σε ποιο κράτος - μέλος συνέβη ή αν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση μεταξύ δύο κρατών μελών ή πλησίον αυτής, η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» και οι αρμόδιοι φορείς διερεύνησης των άλλων κρατών -μελών συμφωνούν ποιος από τους δύο πρέπει να αναλάβει τη διεξαγωγή της διερεύνησης ή συμφωνούν να συνεργαστούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο άλλος φορέας διερεύνησης έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στη διερεύνηση και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της.

Φορείς διερεύνησης από άλλα κράτη - μέλη καλούνται από την «Ε.Δι.Σ.Α.Σ», εφόσον απαιτείται, να συμμετέχουν σε έρευνες όποτε:

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

β) όχημα καταχωρισμένο ή συντηρούμενο σε ένα από τα εν λόγω κράτη - μέλη ενέχεται στο ατύχημα ή το συμβάν.

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

Στους φορείς διερεύνησης από προσκεκλημένα κράτη μέλη παρέχεται πρόσβαση στα πληροφοριακά και αποδεικτικά στοιχεία που είναι αναγκαία, προκειμένου να μπορούν να

συμμετέχουν ουσιαστικά στην έρευνα, με το δέοντα σεβασμό προς το εθνικό δίκαιο που διέπει τη δικαστική διαδικασία.

Η παρούσα δεν εμποδίζει την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» και τους σχετικούς φορείς να διεξάγουν διερευνήσεις σε συνεργασία μεταξύ τους υπό άλλες συνθήκες.

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

3. Η διερεύνηση διενεργείται με διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ο διαχειριστής υποδομής, ο διαχειριστής τροχαίου υλικού και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιακών στοιχείων που υπέστησαν ζημίες, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών έχουν την ευκαιρία να παρέχουν σχετικές τεχνικές πληροφορίες, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα της έκθεσης διερεύνησης. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» λαμβάνει επίσης υπόψη της τις εύλογες ανάγκες

των θυμάτων και των συγγενών τους και τους παρέχει ενημέρωση όσον αφορά την πρόοδο της διερεύνησης.

4. Η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» ολοκληρώνει τις εξετάσεις του τόπου του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής της υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την ανοίξει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

Άρθρο 76

Εκθέσεις

(άρθρο 24 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Για τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 72, συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις δηλώνονται οι στόχοι των διερευνήσεων, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 72 και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια.

2. Η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» δημοσιεύει την τελική έκθεση το συντομότερο δυνατό και κατά κανόνα το αργότερο εντός χρονικού διαστήματος δώδεκα (12) μηνών μετά την ημερομηνία κατά την οποία σημειώθηκε το περιστατικό. Αν η τελική έκθεση δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός δώδεκα (12) μηνών, η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» δίδει στη δημοσιότητα προσωρινή δήλωση το αργότερο σε κάθε επέτειο του ατυχήματος, όπου αναφέρονται λεπτομερώς η πρόδος που

σημειώνεται στη διερεύνηση και θέματα ασφάλειας που προέκυψαν. Η έκθεση, μαζί με τις συστάσεις ασφάλειας, κοινοποιείται στα εμπλεκόμενα μέρη που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 75, καθώς και στους ενδιαφερόμενους φορείς και μέρη άλλων κρατών - μελών.

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

Άρθρο 77

Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό

(άρθρο 25 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Εντός επτά (7) ημερών από τη λήψη της απόφασης να αρχίσει η διεξαγωγή διερεύνησης, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζώων, τραυματισμών και υλικών ζημιών.

2. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 76, καθώς και της ετήσιας έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 76.

Άρθρο 78

Συστάσεις ασφάλειας

(άρθρο 26 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Σύσταση ασφάλειας που εκδίδεται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» δεν δημιουργεί σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για ατύχημα ή συμβάν.

2. Οι συστάσεις απευθύνονται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, στον Οργανισμό, σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών - μελών. Οι εν λόγω αρχές, εντός του πεδίου των αρμοδιοτήτων τους, λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ», αλλά και από τους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών - μελών λαμβάνονται δεόντως υπόψη και, όποτε ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις δέουσες ενέργειες.

3. Ο Οργανισμός, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καθώς και άλλες αρχές ή φορείς ή, εφόσον ενδείκνυται, άλλα κράτη - μέλη αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν ανά τακτά διαστήματα την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται, ώστε να δοθεί συνέχεια σε ορισμένη σύσταση.

<p>Άρθρο 50 παρ. 2:</p> <p>Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται το Κεφάλαιο Α' του ν.4313/2014 (Α'261).</p>	<p>ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α` ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ - ΠΛΗΡΗΣ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ</p> <p>Άρθρο 1 Σκοπός - Ορισμοί</p> <p>1. Σκοπός του παρόντος είναι η πλήρης προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις του Κεφαλαίου V της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29 Απριλίου 2004, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την Οδηγία 2001/14/ΕΚ, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας», η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.</p> <p>2. Για την επίτευξη του ανωτέρω σκοπού, διερευνάται κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα και σοβαρό συμβάν, με στόχο τη διακρίβωση των αιτιών που προκάλεσαν το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν και όχι τη διαπίστωση υπαιτιότητας και τον καταλογισμό ευθυνών ή την αναγνώριση αξιώσεων.</p> <p>3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου, ισχύουν οι</p>

ορισμοί του άρθρου 3 του π.δ. 160/2007 (Α` 201), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Άρθρο 2

Σύσταση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

1. Συνιστάται ανεξάρτητη διοικητική αρχή, με την επωνυμία «Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων», εφεξής καλούμενη «Επιτροπή», η οποία είναι αρμόδια για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3 του π.δ. 160/2007, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Η Επιτροπή έχει έδρα την Αθήνα.

2. Η Επιτροπή έχει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή και οφείλει να εφαρμόζει τις διατάξεις του ν. 4270/2014 (Α` 143).

3. Η Επιτροπή ενεργεί ανεξάρτητα από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής, κοινοποιημένο οργανισμό, την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, κάθε Αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή ρυθμιστικό φορέα, τα συμφέροντα των οποίων συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητές της.

4. Κάθε χρόνο η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση πεπραγμένων στον Πρόεδρο της Βουλής και στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 3

Συγκρότηση - Θητεία μελών

1. Η Επιτροπή απαρτίζεται από πέντε (5) μέλη: τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) ακόμη τακτικά μέλη. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους και διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους ικανότητα ή εμπειρία στον τεχνικό, οικονομικό ή νομικό τομέα ή στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

2. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Η θητεία των μελών της Επιτροπής είναι πενταετής, η οποία παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών. Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά.

4. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και οι αποζημιώσεις των μελών της Επιτροπής, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό της Επιτροπής.

6. Κατά τη διάρκεια της θητείας του Προέδρου της Επιτροπής αναστέλλεται η άσκηση οποιουδήποτε δημοσίου λειτουργήματος, καθώς και η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση στο Δημόσιο, σε Ν.Π.Δ.Δ. και σε νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

7. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, εάν προέρχεται από φορέα του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 του ν. 2190/1994, μετά τη λήξη της θητείας του επανέρχεται αυτοδικαίως στη θέση που κατείχε πριν από το διορισμό του. Στον Πρόεδρο, εφόσον είναι μέλος Δ.Ε.Π. ή Ερευνητικού Προσωπικού των Α.Ε.Ι., χορηγείται άδεια από τα αρμόδια όργανα του οικείου Α.Ε.Ι.

Άρθρο 4

Ασυμβίβαστα - Υποχρεώσεις των μελών

1. Τα μέλη της Επιτροπής απολαύουν λειτουργικής και προσωπικής ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και υποχρεούνται να ασκούν τα καθήκοντα τους με αμεροληψία και αντικειμενικότητα. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους, αλλά και πέντε χρόνια μετά την αποχώρησή τους με οποιονδήποτε τρόπο, τα μέλη της Επιτροπής έχουν υποχρέωση εχεμύθειας.

2. Τα μέλη της Επιτροπής δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση δημοσίου, μόνιμου ή μετακλητού υπαλλήλου στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ούτε στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς και νομικά πρόσωπα, ούτε στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α` 188) ή σε οποιαδήποτε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (Υ.Δ.Υ.), ούτε να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής ή φορέα χρέωσης ή φορέα κατανομής ή κοινοποιημένο οργανισμό ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιό της ή να έχουν άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους από υπηρεσίες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από

τη δραστηριότητά τους, για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, καθώς και για τα δύο (2) επόμενα έτη από τη λήξη της.

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

3. Δεν συνιστά ασυμβίβαστο για τα μέλη της Επιτροπής η άσκηση διδακτικών καθηκόντων μέλους Δ.Ε.Π. των Α.Ε.Ι., με καθεστώς μερικής απασχόλησης, η άσκηση καθηκόντων μέλους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, καθώς και η άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με την επιφύλαξη ότι κατά τη διάρκεια της θητείας τους δεν παρέχονται υπηρεσίες σε πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών ή συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που προκηρύσσει η Επιτροπή.

4. Η παράβαση από μέλος της Επιτροπής των απαγορεύσεων των ανωτέρω παραγράφων, κατά τη διάρκεια της θητείας του, αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα, που τιμωρείται με την ποινή της έκπτωσης από τη θέση του μέλους της Επιτροπής. Για τη διαπίστωση της διάπραξης του ανωτέρω παραπτώματος κινείται πειθαρχική διαδικασία, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 5. Η κατά τα ως άνω έκπτωση δεν αποκλείει την ποινική ή αστική ευθύνη του, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η διαπίστωση της

έκπτωσης γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ταυτόχρονα προβαίνει σε αντικατάσταση του μέλους για το υπόλοιπο της θητείας, με τη διαδικασία του άρθρου 3 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου.

5. Τα ασυμβίβαστα της παραγράφου 2 υφίστανται για τα μέλη της Επιτροπής και όταν αυτά συντρέχουν στο πρόσωπο συζύγων και συγγενών εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι και του δευτέρου βαθμού.

6. Η ιδιότητα του μέλους αναστέλλεται αν εκδοθεί αμετάκλητο παραπεμπτικό βούλευμα για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα, και μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη αθωωτική απόφαση. Αν ανασταλεί η ιδιότητα μέλους, διορίζεται νέο μέλος με τη διαδικασία της παραγράφου 2 του άρθρου 3. Η θητεία του νέου μέλους διαρκεί όσο και ο χρόνος αναστολής.

7. Τα μέλη της Επιτροπής υποβάλλουν κατ' έτος την προβλεπόμενη από τις διατάξεις του ν. 3213/2003 (Α` 309) δήλωση περιουσιακής κατάστασης.

Άρθρο 5

Πειθαρχική ευθύνη των μελών

1. Όλα τα μέλη της Επιτροπής υπέχουν πειθαρχική ευθύνη για παραβάσεις των υποχρεώσεών τους, που απορρέουν από τη νομοθεσία.

2. Τα μέλη της Επιτροπής υπάγονται στο πειθαρχικό συμβούλιο, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 24 του ν. 3891/2010 (Α` 216), για τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 (Α` 188).

3. Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του πειθαρχικού συμβουλίου κινεί ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον Πρόεδρο και τα λοιπά μέλη της Επιτροπής.

4. Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 13 ρυθμίζονται οι πειθαρχικές ποινές των μελών της Επιτροπής, η πειθαρχική διαδικασία και κάθε σχετικό θέμα.

Άρθρο 6

Εκπροσώπηση της Επιτροπής

1. Η Επιτροπή έχει ικανότητα δικαίου και παρίσταται αυτοτελώς ως διάδικος στα δικαστήρια σε κάθε είδους δίκες.

2. Ο Πρόεδρος εκπροσωπεί την Επιτροπή έναντι κάθε άλλης Αρχής ή έναντι τρίτων, δικαστικώς και εξωδίκως. Σε περίπτωση κωλύματος του Προέδρου, η Επιτροπή ορίζει ένα μέλος της προκειμένου να την εκπροσωπήσει.

3. Η Επιτροπή μπορεί με απόφασή της να ορίζει άλλο μέλος της ή τρίτο πρόσωπο, το οποίο θα την εκπροσωπεί για συγκεκριμένη πράξη ή ενέργεια ή κατηγορία πράξεων ή ενεργειών.

Άρθρο 7

Λειτουργία της Επιτροπής

1. Η Επιτροπή συνέρχεται στην έδρα της ή και εκτός αυτής, αν τούτο έχει οριστεί προηγουμένως, τακτικώς τουλάχιστον μία (1) φορά το μήνα και εκτάκτως, όταν ζητηθεί από τον Πρόεδρο αυτής. Δύναται να συνεδριάζει και με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων (τηλεδιάσκεψη). Η Επιτροπή συνεδριάζει νομίμως, εφόσον μετέχουν στη συνεδρίαση ο Πρόεδρος ή, όταν αυτός απουσιάζει, ο νόμιμα

ορισμένος από την Επιτροπή αναπληρωτής του και δύο (2) τουλάχιστον μέλη (απαρτία). Τα τακτικά μέλη της Επιτροπής δεν μπορούν να απουσιάζουν αδικαιολόγητα για περισσότερες από τρεις (3), κατά σειρά, συνεδριάσεις. Η Επιτροπή μπορεί να λειτουργήσει, όχι όμως πέρα από ένα τρίμηνο, αν κάποια από τα μέλη της εκλείψουν ή αποχωρήσουν για οποιονδήποτε λόγο ή απολέσουν την ιδιότητα, βάσει της οποίας ορίστηκαν, εφόσον, κατά τις συνεδριάσεις της, τα λοιπά μέλη επαρκούν, ώστε να υπάρχει απαρτία.

2. Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Επιτροπής, ο οποίος ορίζεται με απόφαση του Προέδρου. Ο γραμματέας παρίσταται σε όλες τις συνεδριάσεις.

3. Η Επιτροπή συγκαλείται σε συνεδρίαση από τον Πρόεδρο αυτής, ο οποίος κατάρτιζει τα θέματα της ημερήσιας διάταξης. Τη σύγκληση της Επιτροπής μπορεί να ζητήσει και ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ορίζει και τα προς συζήτηση θέματα. Στην περίπτωση αυτή, ο Πρόεδρος έχει υποχρέωση να συγκαλέσει την Επιτροπή εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από τη λήψη του σχετικού αιτήματος.

4. Η Επιτροπή μπορεί να καλεί στις συνεδριάσεις της, προς παροχή πληροφοριών ή προσαγωγή στοιχείων, υπηρεσιακούς παράγοντες ή και τρίτους, οι οποίοι αποχωρούν σε κάθε περίπτωση πριν από την ψηφοφορία. Λεπτομέρειες ορίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

5. Για τη λειτουργία της Επιτροπής εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος νόμου, του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και

Διαχείρισης και συμπληρωματικά οι διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α` 45).

Άρθρο 8
Αρμοδιότητες Προέδρου

1. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής έχει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στον παρόντα νόμο, καθώς και στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 11.

2. Ο Πρόεδρος προϊστάται όλων των υπηρεσιών της Επιτροπής, διευθύνει τη λειτουργία τους και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού.

3. Ο Πρόεδρος μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων της Επιτροπής και την εν γένει εύρυθμη λειτουργία της.

4. Ο Πρόεδρος μπορεί με απόφασή του να εξουσιοδοτήσει άλλα μέλη της Επιτροπής ή στελέχη από το προσωπικό της να υπογράψουν «με εντολή Προέδρου» έγγραφα ή άλλες πράξεις της αρμοδιότητάς του.

5. Το μέλος που ορίζεται ως αναπληρωτής του Προέδρου, όταν αυτός κωλύεται, ασκεί τις αρμοδιότητες που του εκχωρούνται με απόφαση της Επιτροπής.

Άρθρο 9
Προσωπικό της Επιτροπής

1. Η Επιτροπή έχει ίδιο προσωπικό, στο οποίο περιλαμβάνονται στελέχη ικανά να επιτελούν τα καθήκοντα του υπεύθυνου έρευνας σε περίπτωση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3 του π.δ. 160/2007, όπως ισχύει.

2. Για τη στελέχωσή της συνιστώνται δώδεκα (12) θέσεις προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου ως εξής: α) τέσσερις (4) θέσεις Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού, σύμφωνα με το άρθρο 2 του π.δ. 50/2001 (Α` 39), β) έξι (6) θέσεις τακτικού προσωπικού και γ) δύο (2) θέσεις Γραμματέων. Η κατανομή των θέσεων του προσωπικού μπορεί να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 11.

3. Η πρόσληψη του προσωπικού διενεργείται μετά από προκήρυξη της Επιτροπής, που δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της και στον Τύπο, στην οποία εξειδικεύονται τα εκάστοτε απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, και τελεί υπό τον κατασταλακτικό έλεγχο του ΑΣΕΠ. Για την πρόσληψη απαιτείται η έγκριση της Επιτροπής της ΠΥΣ 33/2006.

4. Η πλήρωση των θέσεων του προσωπικού της Επιτροπής μπορεί να γίνει με μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού αντίστοιχων προσόντων από φορείς του δημόσιου τομέα που έχει ενταχθεί στη διαδικασία της κινητικότητας των νόμων 4093/2012 (Α` 222) και 4172/2013 (Α` 167) και της λοιπής σχετικής νομοθεσίας. Οι δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού της βαρύνουν αποκλειστικά τον προϋπολογισμό της Επιτροπής.

5. Προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της Επιτροπής σε προσωπικό κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος, επιτρέπεται, με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού να μεταφέρεται και να εντάσσεται σε οργανικές θέσεις της Επιτροπής, κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων, προσωπικό που υπηρετεί σε φορείς της

Γενικής Κυβέρνησης, εφόσον έχει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται για την πρόσληψη στις αντίστοιχες θέσεις. Η επιλογή των μεταφερομένων και εντασσομένων γίνεται από επιτροπή που συγκροτείται με απόφαση της Επιτροπής, μετά από σχετική δημόσια ανακοίνωση, στην οποία καθορίζονται και οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τους ενδιαφερομένους.

6. Για την κάλυψη των αναγκών της Επιτροπής σε προσωπικό μπορεί, μετά από πρόταση αυτής και κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, του Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, κατόπιν αίτησης των ενδιαφερομένων, να αποσπάται προσωπικό από φορείς της Γενικής Κυβέρνησης για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών, που μπορεί να ανανεωθεί για μία ακόμα φορά.

7. Οι αποδοχές του προσωπικού της Επιτροπής, στους οποίους περιλαμβάνονται και οι αποσπασμένοι, καθορίζονται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

8. Τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα διορισμού, η απαγόρευση ανάληψης θέσης για δύο (2) έτη μετά τη λήξη της θητείας των μελών της Επιτροπής και οι προβλεπόμενες γι' αυτό κυρώσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 4, εφαρμόζονται και στο προσωπικό της Επιτροπής.

9. Το προσωπικό της Επιτροπής οφείλει να τηρεί εχεμύθεια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα από τις κείμενες διατάξεις, καθώς και για γεγονότα ή πληροφορίες, των οποίων

λαμβάνει γνώση κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ή επ' ευκαιρία αυτών.

Άρθρο 10

Πόροι

1. Οι πιστώσεις για τη λειτουργία της Επιτροπής εγγράφονται σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ο ετήσιος προϋπολογισμός πρέπει να εναρμονίζεται με τις δημοσιονομικές πολιτικές του εποπτεύοντος Υπουργείου και με τις διατάξεις του ν. 4270/2014.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση της Επιτροπής, μπορεί να καθορίζονται πρόσθετοι πόροι, πλέον του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ της Επιτροπής, καθώς και οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών.

Άρθρο 11

Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

1. Ύστερα από γνώμη της Επιτροπής, με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θεσπίζεται Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της απόφασης διορισμού του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής.

2. Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης ρυθμίζονται ιδίως:

α) τα θέματα εσωτερικής λειτουργίας της Επιτροπής,

β) η διάρθρωση και λειτουργία των Υπηρεσιών της Επιτροπής και οι αρμοδιότητές τους, καθώς και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού,

γ) ο αριθμός των θέσεων του προσωπικού, τα απαραίτητα τυπικά προσόντα τους και η κατανομή τους κατά κατηγορίες, κλάδους και ειδικότητες,

δ) η πειθαρχική διαδικασία,

ε) τα θέματα προμηθειών,

στ) η διαδικασία σύναψης συμβάσεων κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου,

ζ) η διαδικασία διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, καθώς και η διάρκεια και ο τρόπος διατήρησης των αποδεικτικών στοιχείων,

η) ο τύπος και το περιεχόμενο της Έκθεσης Διερεύνησης,

θ) ο ορισμός ορκωτού ελεγκτή ή ελεγκτικής εταιρείας,

ι) η διαδικασία και τα κριτήρια επιλογής διερευνητών κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 4 του παρόντος και

ια) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής.

3. Μέχρι την έκδοση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας της Αρχής, ο Πρόεδρος της Αρχής ορίζεται ως διατάκτης, μπορεί έπειτα από απόφαση της Αρχής, να εκδίδει χρηματικά εντάλματα και να διαχειρίζεται το λογαριασμό της Επιτροπής, να συνάπτει συμβάσεις και να αποφασίζει για την ανάθεση προμηθειών, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

4. Η Επιτροπή μπορεί να χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, ως ειδικούς διερευνητές Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, εφεξής καλούμενους «Διερευνητές». Η εκπαίδευση, τα προσόντα και οι λοιπές προϋποθέσεις επιλογής ως Διερευνητή, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια ορίζονται αναλυτικά στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας.

5. Η Επιτροπή μπορεί να προβαίνει σε ανάθεση μελετών, έργων, συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες ειδικών διερευνητών ή τεχνικών συμβούλων, και προμηθειών για θέματα που άπτονται της λειτουργίας της. Η σύναψη και υλοποίηση των συμβάσεων αυτών διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

6. Η Επιτροπή διατηρεί ενημερωμένη ιστοσελίδα και τηλεφωνική γραμμή για την ενημέρωση και επικοινωνία των ενδιαφερομένων.

Άρθρο 17
Εμπιστευτικότητα

Με την επιφύλαξη του ν. 2472/1997 (Α` 50), εξασφαλίζεται ότι πληροφορίες που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν

	<p>από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ενός σιδηροδρομικού ατυχήματος ή συμβάντος παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης, εκτός εάν η Επιτροπή με ομόφωνη απόφασή της αποφασίσει ότι η αποκάλυψή τους δικαιολογείται για λόγους δημοσίου συμφέροντος.</p>
<p>Άρθρο 50 παρ. 3:</p> <p>Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται το Κεφάλαιο Α' του ν.2912/2001 (Α'94)</p>	<p>ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'</p> <p>ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΙΣ ΕΡΕΥΝΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ</p> <p>Άρθρο 1</p> <p>Πεδίο εφαρμογής</p> <p>Οι διατάξεις των άρθρων 1 έως και 31 του παρόντος εφαρμόζονται για:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. τη διερεύνηση ατυχημάτων ή συμβάντων σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, που σημειώνονται εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (Flight Information Region - F.I.R.) Αθηνών, καθώς και τη συλλογή, την επεξεργασία και τη χρήση στοιχείων που έχουν σχέση με αυτά, 2. τη διερεύνηση ατυχημάτων ή συμβάντων σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, που σημειώνονται εκτός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, εφόσον η διερεύνηση δεν διενεργείται από άλλο κράτος, στις εξής περιπτώσεις:

α) όταν πρόκειται για αεροσκάφος ελληνικού νηολογίου,

β) όταν πρόκειται για αεροσκάφος το οποίο εκμεταλλεύεται επιχείρηση με έδρα την Ελλάδα.

3. Οι διερευνήσεις της προηγούμενης παραγράφου διενεργούνται με την επιφύλαξη του ισχύοντος δικαίου του κράτους στην επικράτεια του οποίου συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου νοούνται ως:

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

2. Ατύχημα: γεγονός συνδεδεμένο με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους, το οποίο συντελείται μεταξύ της στιγμής επιβίβασης στο αεροσκάφος προσώπου που προτίθεται να πραγματοποιήσει πτήση και της στιγμής κατά την οποία όλα τα πρόσωπα που έχουν επιβιβαστεί με αυτή την πρόθεση έχουν αποβιβαστεί, εφόσον:

α. Επέλθει θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός ενός προσώπου που οφείλεται:

	<p>α.α. στο γεγονός ότι το πρόσωπο αυτό βρισκόταν στο αεροσκάφος,</p> <p>β.β. στην άμεση επαφή του με οποιοδήποτε μέρος του αεροσκάφους, περιλαμβανομένων μερών που αποσπάστηκαν από αυτό, ή</p> <p>γ.γ. στην άμεση έκθεσή του στα αέρια των στροβιλοκινητήρων, εκτός αν πρόκειται για κακώσεις οφειλόμενες σε φυσικά ή τυχαία αίτια, για αυτοτραυματισμούς ή τραυματισμούς από άλλα πρόσωπα ή σε περίπτωση που ο τραυματισμός συμβαίνει σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των ζωνών στις οποίες έχουν κανονικά πρόσβαση οι επιβάτες και το πλήρωμα.</p> <p>β. Το αεροσκάφος υποστεί βλάβη ή θραύση στα δομικά του στοιχεία, η οποία αλλοιώνει τα χαρακτηριστικά, που αφορούν στη δομική αντοχή, τις επιδόσεις ή τα πτητικά χαρακτηριστικά του και για την αποκατάσταση της οποίας απαιτείται σημαντική επισκευή ή αντικατάσταση του μέρους που έχει υποστεί βλάβη, εκτός αν η ζημιά ή η βλάβη περιορίζεται στον κινητήρα ή στο περίβλημά του ή τα εξαρτήματά του ή πρόκειται για ζημιές που περιορίζονται στους έλικες, τα ακροπτερύγια, τις κεραίες, τα ελαστικά, το σύστημα τροχοπέδησης, τα αεροδυναμικά περιβλήματα ή σε μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στο περίβλημα του αεροσκάφους.</p>
--	---

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

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

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

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

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

δ. προκληθεί βλάβη σε οποιοδήποτε εσωτερικό όργανο, ή

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

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

4. Θανάσιμος τραυματισμός: τραυματισμός σε κάποιο ατύχημα, λόγω του οποίου επέρχεται ο θάνατος του παθόντος εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος.

5. Αίτια: οι ενέργειες ή παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός των ανωτέρω στοιχείων που προκαλούν το ατύχημα ή το συμβάν.

6. Διερεύνηση: δραστηριότητες που αναπτύσσονται με σκοπό την πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων, οι οποίες περιλαμβάνουν τη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών, την έκθεση των πορισμάτων, τον προσδιορισμό των αιτιών και, ανάλογα με την περίπτωση, τη διατύπωση συστάσεων ασφαλείας.

7. Επικεφαλής διερεύνησης: πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί αρμοδίως η ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο της διερεύνησης.

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

9. Συσκευή καταγραφής στοιχείων πτήσης: οποιουδήποτε τύπου καταγραφικό σύστημα, τοποθετημένο σε αεροσκάφος για να διευκολύνει τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων.

10. Επιχείρηση: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή ένωση προσώπων που επιδιώκει ή δεν επιδιώκει κερδοσκοπικό σκοπό ή κάθε επίσημος φορέας με ή χωρίς ίδια νομική προσωπικότητα.

11. Φορέας εκμετάλλευσης: πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που επιδίδεται ή προτίθεται να επιδοθεί σε εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων αεροσκαφών.

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

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

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

15. Πτήση: η πτήση όπως ορίζεται στο άρθρο 185 παρ. α' του Ν. 1815/1988 (ΦΕΚ 250 Α').

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

οποίες έχουν άμεση σχέση με την πραγματοποίηση της πτήσης.

17. Συμβάν: γεγονός που δεν είναι ατύχημα, αλλά συνδέεται με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους και θέτει σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της εκμετάλλευσής του.

18. Σοβαρό συμβάν: συμβάν συντελούμενο υπό συνθήκες από τις οποίες διαφαίνεται ότι παραλίγο να συνέβαινε ατύχημα.

19. Συστάσεις ασφαλείας: κάθε πρόταση της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων που διατυπώνεται με βάση τις πληροφορίες που προκύπτουν από τη διερεύνηση και αποσκοπεί στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων.

Άρθρο 3

Σοβαρά συμβάντα

Σοβαρά συμβάντα αποτελούν ιδίως:

1. Παραλίγο σύγκρουση κατά την οποία απαιτήθηκε ελιγμός αποφυγής για να αποφευχθεί σύγκρουση ή επικίνδυνη κατάσταση.

2. Πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου, η οποία μόλις απεσοβήθηκε.

3. Διακοπή απογείωσης λόγω κλειστού ή κατελιημένου διαδρόμου ή απογείωση

από κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο με οριακή απόσταση από εμπόδια.

4. Προσγείωση ή απόπειρα προσγείωσης σε κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο.

5. Σημαντική απόκλιση από τις προβλεπόμενες επιδόσεις κατά την απογείωση ή το αρχικό στάδιο ανόδου.

6. Κάθε περίπτωση πυρκαγιάς ή εμφάνισης καπνών στο χώρο των επιβατών, στα διαμερίσματα φορτίου ή πυρκαγιάς στον κινητήρα, ακόμη και αν η πυρκαγιά κατασβέσθηκε με πυροσβεστικό υλικό.

7. Κάθε γεγονός για το οποίο απαιτήθηκε η χρησιμοποίηση εφεδρικού οξυγόνου από το πλήρωμα διακυβέρνησης.

8. Αστοχία δομικού στοιχείου του αεροσκάφους ή απόσπαση τμημάτων του κινητήρα, χωρίς όμως η περίπτωση να κατατάσσεται στα ατυχήματα.

9. Πολλαπλές βλάβες ενός ή περισσότερων συστημάτων του αεροσκάφους με σοβαρές επιπτώσεις στο χειρισμό του.

10. Κάθε περίπτωση αδυναμίας μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης να ασκήσει τα καθήκοντά του κατά την πτήση.

11. Οποιαδήποτε σχετική με τα καύσιμα βλάβη, η οποία θα απαιτούσε ο

χειριστής να δηλώσει ότι ανέκυψε κατάσταση ανάγκης.

12. Συμβάντα κατά την απογείωση και την προσγείωση, συμβάντα όπως η προσγείωση πριν από την αρχή του διαδρόμου, υπέρβαση του τέρματος του διαδρόμου ή πλευρική εκτροπή.

13. Βλάβες συστημάτων, μετεωρολογικά φαινόμενα, πτήση εκτός των εγκεκριμένων περιθωρίων πτήσης ή άλλα περιστατικά που θα μπορούσαν να καταστήσουν δύσκολη τη διακυβέρνηση του αεροσκάφους.

14. Βλάβη περισσότερων του ενός συστημάτων σε πολλαπλό σύστημα, που είναι υποχρεωτικό για την καθοδήγηση των πτήσεων και την αεροναυτιλία.

Άρθρο 4

Σκοπός και αντικείμενο της διερεύνησης

1. Διερεύνηση διενεργείται για κάθε ατύχημα και σοβαρό συμβάν. Αποκλειστικός σκοπός της διερεύνησης είναι η διακρίβωση των αιτίων που προκάλεσαν το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν, με στόχο την πρόληψη ατυχημάτων ή συμβάντων και δεν αποσκοπεί στη διαπίστωση υπαιτιότητας και στον καταλογισμό ευθυνών ή αξιώσεων.

2. Σε διερεύνηση υπόκεινται όλα τα ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που

συνέβησαν σε αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας του.

3. Για ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που συμβαίνουν σε αεροσκάφη πριν ή μετά την πτητική λειτουργία τους διενεργείται διερεύνηση μόνο εάν η Επιτροπή που αναφέρεται στο επόμενο άρθρο αναμένει από την έρευνα να προκύψουν νέα διδάγματα για την ασφάλεια πτήσεων. Το ίδιο ισχύει για τη διερεύνηση ατυχημάτων ή σοβαρών συμβάντων που συμβαίνουν σε ανεμόπτερα και μηχανοκίνητα ανεμόπτερα, υπερελαφρά, αιωρόπτερα, μοτοαιωρόπτερα, αλεξίπτωτα και αερόστατα.

Άρθρο 5

Σύσταση Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων

1. Συνιστάται Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, εφεξής καλούμενη "Επιτροπή" για τη διερεύνηση ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων αεροσκαφών Πολιτικής Αεροπορίας, με έδρα την Αθήνα. Η Επιτροπή είναι ανεξάρτητη αρχή και έχει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Η Επιτροπή εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, τα μέλη της απολαμβάνουν προσωπική ανεξαρτησία και κατά την άσκηση των

καθηκόντων τους δεσμεύονται από το νόμο και τη συνείδησή τους.

2. Η Επιτροπή είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητη από τους φορείς και υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο εναερίου κυκλοφορίας της πλοϊμότητας και λειτουργίας αεροσκαφών, της πιστοποίησης, της συντήρησης, της διεξαγωγής πτήσεων, της χορήγησης πτυχίων και αδειών ιπτάμενων μηχανικών, επιμελητών πτήσεων και ελεγκτών εναερίου κυκλοφορίας, της εκμετάλλευσης και λειτουργίας αερολιμένων και γενικά από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στην Επιτροπή.

3. Η Επιτροπή συγκροτείται από τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) μέλη. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη αυτής διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η θητεία του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής είναι πενταετής και παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών. Αν λήξει πρόωρα η θητεία του προέδρου ή μέλους της Επιτροπής, με όμοια απόφαση ορίζεται αντικαταστάτης για το υπόλοιπο της θητείας του. Τα μέλη πρέπει να διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία σε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω τομείς:

	<p>α. Αεροπορικό Δίκαιο</p> <p>β. Αεροπορικές Μεταφορές</p> <p>γ. Διακυβέρνηση Αεροσκαφών</p> <p>δ. Αεροναυπηγική</p> <p>ε. Τεχνική υποστήριξη Αεροσκαφών</p> <p>στ. Λειτουργία ή διαχείριση Αερολιμένων</p> <p>ζ. Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας.</p> <p>η. ηλεκτρονική ή πληροφορική</p> <p>θ. μετεωρολογία</p> <p>ι. ιατρική</p> <p>4. Η Επιτροπή εκπροσωπείται από τον Πρόεδρό της. Ο Πρόεδρος είναι κρατικός λειτουργός αποκλειστικής απασχόλησης. Για το χρόνο που κατέχει τη θέση του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας και, εφόσον είναι μέλος Δ.Ε.Π. Α.Ε.Ι., σε άδεια που του χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περίπτωση α' του Ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87 Α').</p> <p>5. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής υποβάλλουν κατ' έτος τη δήλωση περιουσιακής κατάστασης του ν. 3213/2003 (Α' 309), όπως ισχύει.</p> <p>Άρθρο 6</p>
--	---

Σύσταση Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

1. Για την υποβοήθηση του έργου της Επιτροπής, συνιστάται Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, εφεξής καλούμενη "Μονάδα". Η Μονάδα είναι οργανωμένη σε επίπεδο Διεύθυνσης και ανήκει οργανικά στην Επιτροπή. Διοικείται από τον Πρόεδρο της Επιτροπής και τον Προϊστάμενό της.

2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται εντός οκτώ (8) μηνών από τη δημοσίευση του νόμου αυτού, με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομικών και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, καθορίζονται ο Οργανισμός της Μονάδας, η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες των Υπηρεσιών της, ο αριθμός των κατά κατηγορία και κλάδο οργανικών θέσεων, οι οποίες δεν μπορούν να υπερβαίνουν τις είκοσι πέντε (25) συνολικά, τα προσόντα διορισμού σε κάθε κλάδο, καθώς και οι διοικητικές αρμοδιότητες του προέδρου της Επιτροπής και του προϊσταμένου της Μονάδας. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα εγκρίνεται ο Κανονισμός εσωτερικής λειτουργίας της Επιτροπής.

Το προσωπικό της Μονάδας διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και υπάγεται στο καθεστώς του Κώδικα Κατάστασης δημοσίων πολιτικών διοικητικών

υπαλλήλων, όπως ισχύει κάθε φορά. Με την επιφύλαξη ειδικότερων ρυθμίσεων, οι τακτικοί υπάλληλοι της Μονάδας υπάγονται, ως προς την επικουρική τους ασφάλιση, στο Ταμείο Ασφάλισης υπαλλήλων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

3. Μέχρι την πλήρωση των οργανικών θέσεων της Μονάδας, οι οποίες θα συσταθούν με το προεδρικό διάταγμα που προβλέπεται στην προηγούμενη παράγραφο, η Μονάδα στελεχώνεται από προσωπικό δεκαπέντε (15) ατόμων που αποσπάται από φορείς του δημόσιου τομέα.

Η απόσπαση διενεργείται χωρίς γνωμοδότηση του Υπηρεσιακού Συμβουλίου, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του οικείου Υπουργού. Το ανωτέρω προσωπικό πρέπει να έχει γνώσεις και εμπειρία σε έναν ή περισσότερους από τους τομείς: χειρισμού αεροσκαφών, αεροναυπηγικής, μηχανικού αεροσκαφών, λειτουργίας αερολιμένων, επιμελητείας πτήσεων, ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, ηλεκτρονικού αεροσκαφών, με άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας και επιθυμητή εμπειρία στις διερευνήσεις.

Οι αποσπάσεις της παρούσης παραγράφου δεν μπορούν να έχουν διάρκεια μεγαλύτερη των τριών (3) ετών με δυνατότητα παράτασης για χρονικό διάστημα μέχρι την πλήρωση των

αντιστοίχων οργανικών θέσεων της Μονάδος από μόνιμο προσωπικό .

Η πλήρωση των οργανικών θέσεων της Μονάδας μπορεί να γίνει και με τη διαδικασία της μετάταξης προσωπικού από άλλους φορείς του δημόσιου τομέα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

4. Η Μονάδα, για την υποβολή του έργου της, δύναται, ύστερα από έγκριση της Επιτροπής, να απευθύνεται κατ' εξαίρεση σε τεχνικούς συμβούλους. Η αμοιβή των τεχνικών συμβούλων καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών.

Η επιλογή γίνεται με τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 346/1998 (ΦΕΚ 230 Α') "Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών προς τις διατάξεις της οδηγίας 92/50/Ε.Ο.Κ. του Συμβουλίου της 18ης Ιουλίου 1992", όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 18/2000 (ΦΕΚ 15 Α').

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4 του Π.Δ. 394/1996 (ΦΕΚ 266 Α') "Κανονισμός Προμηθειών Δημοσίου", η Επιτροπή μπορεί κατά τη διερεύνηση να αναθέτει απευθείας εξειδικευμένες εργασίες, σχετικές με τη διερεύνηση του συγκεκριμένου ατυχήματος σε δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς με αναγνωρισμένη εμπειρία στο

αντικείμενο, καθώς και σε πανεπιστημιακά ή ερευνητικά ιδρύματα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου, των μελών και του Γραμματέα της Επιτροπής. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται ειδική πρόσθετη αμοιβή στους υπαλλήλους της Μονάδας, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και οι αποσπώμενοι σε αυτήν υπάλληλοι. Ειδικότερα, οι πάσης φύσεως αμοιβές των διερευνητών δεν μπορούν να είναι κατώτερες των πάσης φύσεως αμοιβών των εξουσιοδοτημένων επιθεωρητών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με τα ίδια χρόνια υπηρεσίας.

7. Οι υπάλληλοι που αποσπώνται στη Μονάδα λαμβάνουν από την υπηρεσία τους το μισθό και όλες τις τυχόν επιπλέον τακτικές αποδοχές, καθώς και τα κάθε είδους τακτικά επιδόματα, όπως και τις ειδικές αποζημιώσεις και απολαβές της οργανικής τους θέσης, που καταβάλλονται παγίως από την Υπηρεσία από την οποία αποσπώνται.

8.α. Οι υπάλληλοι που προσλαμβάνονται ή μετατάσσονται στη Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων λαμβάνουν τις αποδοχές του Μέρους Α' του ν. 3205/2003, όπως

εκάστοτε ισχύει, καθώς και το ειδικό επίδομα της παραγράφου 6 του άρθρου 6 του ν. 2912/2001 (ΦΕΚ 94/Α').

β. Για τους μετατασσόμενους εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997 (ΦΕΚ 154/Α')

9(8). Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και άλλες δαπάνες καταβάλλονται στους δικαιούχους διερευνητές και τεχνικούς συμβούλους, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, δι' απολογισμού εξόδων, με εντολή του Προϊσταμένου της Μονάδας.

Άρθρο 7

Διαδικασία διερεύνησης

1. Η διερεύνηση αποβλέπει στην απόκτηση και αποτύπωση των διαθέσιμων σχετικών πληροφοριών, την ανάλυση των υπάρχοντων αποδεικτικών στοιχείων, καθώς και τη διαπίστωση των πιθανών αιτίων ενός ατυχήματος ή συμβάντος. Η διαδικασία και οι τεχνικές διερεύνησης πρέπει να είναι σύμφωνες με το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τα εγχειρίδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, όπως ισχύουν. Η διερεύνηση ολοκληρώνεται με την έκδοση πορίσματος στο οποίο μπορεί να περιέχονται συστάσεις ασφάλειας πτήσεων.

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

3. Η διερεύνηση που διεξάγεται από την Επιτροπή έχει προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων ειδικών και τεχνικών ερευνών που προσανατολίζονται σε στόχους διαφορετικούς από αυτούς που αναφέρονται στο άρθρο

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 25 του νόμου αυτού, οι αρμοδιότητες και το έργο των διωκτικών, δικαστικών και λοιπών κρατικών αρχών δεν επηρεάζονται, εφόσον δεν παρεμποδίζεται το έργο της ομάδας διερεύνησης.

Άρθρο 8

Έναρξη της διερεύνησης και αρμοδιότητες των διερευνητών

1. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής ορίζει για κάθε ατύχημα ή συμβάν την ομάδα διερεύνησης και τον επικεφαλής διερεύνησης, ο οποίος διευθύνει τη συγκεκριμένη έρευνα.

Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος συνδεδεμένου με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους ύδατος εντός των ορίων τοπικής αρμοδιότητας του Λ.Σ.-ΕΛ. ΑΚΤ., στην ομάδα

διερεύνησης μπορεί να μετέχει και στέλεχος της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α.) που έχει συσταθεί με τον ν. 4033/2011 (Α' 264), το οποίο ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

2. Ο επικεφαλής και τα μέλη της ομάδας διερεύνησης ιδίως:

α. Έχουν απρόσκοπτη πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο αεροσκάφος, το περιεχόμενο και τα συντρίμματά του. Εισέρχονται σε οικόπεδα και κατοικίες που υπέστησαν ζημιές προκειμένου να διενεργούν αυτοψία.

β. Πραγματοποιούν άμεση καταγραφή των τεκμηρίων και λαμβάνουν θραύσματα ή συστατικά μέρη του αεροσκάφους με σκοπό την εξέταση ή την ανάλυση.

γ. Έχουν άμεση πρόσβαση στο περιεχόμενο των συσκευών καταγραφής στοιχείων πτήσης του αεροσκάφους και των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, παραλαμβάνουν και αξιοποιούν τα αντικείμενα αυτά για το σκοπό της έρευνας. Έχουν άμεση πρόσβαση σε κάθε άλλου είδους καταγραφές τις οποίες αξιοποιούν.

δ. Έχουν πρόσβαση στα αποτελέσματα εξέτασης των θυμάτων.

ε. Έχουν άμεση πρόσβαση στα αποτελέσματα εξέτασης ή έρευνας των προσώπων που εμπλέκονται στην πτήση του αεροσκάφους που υπέστη ατύχημα.

στ. Έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία, λαμβάνοντας γνώση των σχετικών εγγράφων του κυρίου, του φορέα εκμετάλλευσης ή του κατασκευαστή του αεροσκάφους και μερών αυτού, των αρμόδιων Υπηρεσιών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και λαμβάνουν αντίγραφα, εφόσον τούτο κρίνεται απαραίτητο, για την εκπλήρωση του σκοπού της διερεύνησης ή προβαίνουν σε εξέταση μαρτύρων.

Οι αρμόδιες Αστυνομικές και άλλες Αρχές υποχρεούνται να παρέχουν τη συνδρομή τους στον επικεφαλής και τα μέλη της ομάδας διερεύνησης κατά την άσκηση των ως άνω αρμοδιοτήτων τους.

3. Ο επικεφαλής της ομάδας διερεύνησης έχει, κατά τη διάρκεια της διερεύνησης, τα δικαιώματα ανακριτικών υπαλλήλων, που προβλέπονται στο Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Άρθρο 9

Αποδεικτικά μέσα Αποδεικτικά μέσα για την απόδειξη των αιτίων του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος είναι ιδίως:

1. Οι πληροφορίες που έχουν σχέση με το ατύχημα ή το συμβάν.

2. Οι μαρτυρικές καταθέσεις σημαντικών για τη διερεύνηση προσώπων.

3. Έγγραφα ή ακριβή αντίγραφα αυτών, εφόσον δεν υπάρχουν αντίθετοι ειδικοί περιορισμοί χρήσης.

Άρθρο 10

Τόπος του ατυχήματος

1. Οι κατά τόπο αρμόδιες Αστυνομικές ή Λιμενικές Αρχές αποκλείουν τον τόπο του ατυχήματος, το συντομότερο δυνατό από την πρόσβαση τρίτων. Για την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο του ατυχήματος αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης.

2. Απαγορεύεται η μετακίνηση αεροσκάφους ή αφαίρεση τμημάτων αυτού, καθώς και παντός στοιχείου ή αντικειμένου, το οποίο ανήκει στο αεροσκάφος ή έχει σχέση με το ατύχημα ή το συμβάν. Ομοίως απαγορεύεται η φθορά ή η αλλοίωση του αεροσκάφους ή των εξαρτημάτων αυτού, καθώς και κάθε στοιχείου ή αντικειμένου που ανήκει στο αεροσκάφος ή έχει σχέση με το ατύχημα ή το συμβάν πριν από την αποδέσμευσή τους από τον επικεφαλής της διερεύνησης.

Επιτρέπεται μόνο:

α. η λήψη μέτρων διάσωσης και κατάσβεσης χωρίς να μεταβληθεί αν είναι δυνατόν η θέση των αντικειμένων και αποδεικτικών στοιχείων,

β. η λήψη μέτρων για την αποτροπή ενός άμεσα επαπειλούμενου κινδύνου,

γ. η διάσωση τραυματιών και η παροχή πρώτων βοηθειών, με ταυτόχρονη, αν είναι δυνατόν, γραπτή και φωτογραφική καταγραφή της θέσης τους στον τόπο του ατυχήματος ή σε σχέση με τον τόπο του ατυχήματος,

δ. η λήψη μέτρων για την άρση εμποδίων σε αεροσκάφη ή σε άλλα μεταφορικά μέσα ή το κοινό.

3. Η αφαίρεση ή η αποκωδικοποίηση στοιχείων παντός αποτυπωτού πτήσεων που ανήκει σε αεροσκάφος που έχει υποστεί ατύχημα επιτρέπεται μόνο σε άτομα ειδικά εξουσιοδοτημένα από τον επικεφαλής της διερεύνησης.

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

Άρθρο 11

Πρόσωπα που συμμετέχουν στη διαδικασία διερεύνησης

1. Στη διαδικασία διερεύνησης μπορούν να συμμετέχουν με έναν εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο τα κράτη νηολόγησης, εκμετάλλευσης,

	<p>σχεδιασμού και κατασκευής του αεροσκάφους. Οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι μπορούν να επικουρούνται από τεχνικούς συμβούλους ή εμπειρογνώμονες.</p> <p>2. Η συμμετοχή στη διερεύνηση καλύπτει, υπό την εποπτεία του επικεφαλής της διερεύνησης, όλους τους τομείς της, ιδίως:</p> <ul style="list-style-type: none">α. την επιθεώρηση του τόπου του ατυχήματος,β. την εξέταση του αεροσκάφους ή των συντριμμάτων του,γ. την εξέταση μαρτύρων και τη δυνατότητα υποβολής συμπληρωματικών ερωτήσεων,δ. τη συντομότερη δυνατή πρόσβαση σε όλα τα αποδεικτικά μέσα,ε. τη λήψη φωτοαντιγράφων των ουσιωδών εγγράφων,στ. τη συμμετοχή σε περαιτέρω έρευνες, συμπεριλαμβανομένων των συσκέψεων σχετικά με τα αίτια και τα αποτελέσματα του ατυχήματος, καθώς και τις συστάσεις ασφάλειας,ζ. την υποβολή προτάσεων για την έκταση ή κατεύθυνση των ερευνών. <p>3. Η παρουσία των εξουσιοδοτημένων εκπροσώπων και των συμβούλων τους δεν αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για</p>
--	--

την έναρξη και διεξαγωγή της διερεύνησης.

4. Οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους υποχρεούνται να γνωστοποιούν στην Επιτροπή γεγονότα και αποδεικτικά στοιχεία που περιήλθαν σε γνώση τους και είναι σημαντικά για το ατύχημα και τη διερεύνησή του.

5. Οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους δεν έχουν το δικαίωμα να κοινοποιούν στοιχεία της έρευνας ή να λαμβάνουν δημόσια θέση για την πορεία αυτής ή τα επί μέρους αποτελέσματά της χωρίς τη ρητή συγκατάθεση της Επιτροπής.

6. Οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους που παραβιάζουν τις διατάξεις του νόμου αυτού αποκλείονται από την έρευνα.

Άρθρο 12

Αίτηση εξαίρεσης

1. Αν υπάρχουν γεγονότα που μπορούν να δικαιολογήσουν δυσπιστία για την αντικειμενικότητα και αμεροληψία προσώπων που συμμετέχουν στη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος, όποιος έχει έννομο συμφέρον μπορεί να υποβάλλει στην Επιτροπή αίτηση εξαίρεσης. Η αίτηση υποβάλλεται εγγράφως και πρέπει να περιέχει τους λόγους της εξαίρεσης και να αναφέρει με σαφήνεια τα πραγματικά περιστατικά στα οποία στηρίζονται οι

λόγοι αυτοί, καθώς και τα μέσα απόδειξής τους. Επί της αίτησης αποφασίζει σε πρώτο και τελευταίο βαθμό η Επιτροπή σε ολομέλεια. Δεύτερη αίτηση από τον ίδιο αιτούντα κατά του αυτού προσώπου για τους ίδιους λόγους δεν επιτρέπεται.

2. Έως ότου αποφανθεί η Επιτροπή επί της αίτησης εξαίρεσης, το πρόσωπο κατά του οποίου στρέφεται αυτή δεν μετέχει των εργασιών διερεύνησης. Αν αυτή η αίτηση γίνει δεκτή, αποκλείεται η συμμετοχή του προσώπου που εξαιρέθηκε στη συγκεκριμένη έρευνα. Διαδικαστικές πράξεις που έχουν ήδη ενεργηθεί παραμένουν έγκυρες.

Άρθρο 13

Ανταλλαγή απόψεων πριν από την ολοκλήρωση του Πορίσματος

1. Ο επικεφαλής της διερεύνησης αποστέλλει προσχέδιο του πορίσματος στα κράτη που συμμετέχουν στη διερεύνηση σύμφωνα με το άρθρο 11 του νόμου αυτού και τα καλεί να εκφέρουν γραπτώς την άποψή τους σχετικά με τα γεγονότα και συμπεράσματα που έχουν ουσιώδη και αποφασιστική σημασία για τη διαπίστωση των αιτίων του ατυχήματος.

2. Απόψεις και παρατηρήσεις που γίνονται αποδεκτές από τους ενεργούντες τη διερεύνηση αναφέρονται στο σχέδιο του

πορίσματος. Αποκλίνουσες απόψεις που δεν έγιναν αποδεκτές στην τελική διαμόρφωση του εν λόγω σχεδίου, προσαρτώνται σε αυτό ως παράρτημα. Αν εντός εξήντα (60) ημερών από την αποστολή του προσχεδίου του πορίσματος δεν υποβληθούν εγγράφως απόψεις ή παρατηρήσεις, ολοκληρώνεται το σχέδιο πορίσματος.

3. Αν η διερεύνηση διεξαχθεί με συνοπτικές διαδικασίες, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19, δεν αποστέλλεται προσχέδιο πορίσματος για ανταλλαγή απόψεων.

Άρθρο 14

Πόρισμα Διερεύνησης

1. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας του προηγούμενου άρθρου, ο επικεφαλής της διερεύνησης διαβιβάζει στον προϊστάμενο της Μονάδας το Σχέδιο Πορίσματος Διερεύνησης. Στο Σχέδιο διατυπώνεται ρητά ο αποκλειστικός σκοπός της διερεύνησης, όπως αυτός περιγράφεται στο άρθρο 4.

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

ατυχήματος ή του συμβάντος. Μπορεί να περιέχει και συστάσεις ασφάλειας που πιθανόν να είναι επανάληψη συστάσεων ασφάλειας που είχαν διατυπωθεί σε προγενέστερα πορίσματα, αν λόγω της καθυστέρησης τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των πτήσεων.

3. Ο προϊστάμενος της Μονάδας υποβάλλει το Σχέδιο Πορίσματος με το φάκελο του ατυχήματος στον Πρόεδρο της Επιτροπής. Η Επιτροπή, με βάση τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν, εκδίδει το Πόρισμα. Εάν κατά την κρίση της Επιτροπής, τα στοιχεία που υπάρχουν στο φάκελο είναι ανεπαρκή, διατάσσει τη διενέργεια συμπληρωματικής διερεύνησης από τους ήδη διενεργήσαντες τη διερεύνηση ή από άλλους διερευνητές.

4. Το Πόρισμα συντάσσεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου, όπως ισχύει κάθε φορά.

5. Αντίγραφο του Πορίσματος διαβιβάζεται:

α. στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών,

β. στους αποδέκτες που αναφέρονται στο άρθρο 11 παρ. 1 του παρόντος,

γ. στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, όταν πρόκειται για

αεροσκάφη με μέγιστο βάρος άνω των 5.700 κιλών,

δ. στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

6. Αν λόγω του ατυχήματος έχει προκύψει θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη μέλους του πληρώματος, επιβάτη ή τρίτου στο έδαφος, διαβιβάζεται αντίγραφο του Πορίσματος και του φακέλου που σχηματίσθηκε, στον αρμόδιο Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών.

7. Περίληψη του Πορίσματος δημοσιεύεται με τη φροντίδα του Προέδρου της Επιτροπής σε δύο ημερήσιες εφημερίδες, που εκδίδονται στην Αθήνα και που έχουν, κατά την κρίση της Επιτροπής, τη μεγαλύτερη κυκλοφορία, και σε μία τοπική ημερήσια (εφόσον υπάρχει) που εκδίδεται στην έδρα του Πρωτοδικείου, στην περιφέρεια του οποίου συνέβη το συμβάν. Η δαπάνη της δημοσίευσης βαρύνει τον προϋπολογισμό της Επιτροπής.

Άρθρο 15

Χρονικοί Περιορισμοί Διερεύνησης

1. Το Σχέδιο Πορίσματος Διερεύνησης και ο σχετικός φάκελος υποβάλλονται στον Πρόεδρο της Επιτροπής το συντομότερο δυνατό και πάντως όχι πέραν χρονικού διαστήματος έξι (6) μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν.

Η Επιτροπή εκδίδει Πόρισμα μέσα σε προθεσμία τριών (3) μηνών. Αν διενεργηθεί συμπληρωματική έρευνα, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 14, η ανωτέρω τρίμηνη προθεσμία παρατείνεται για το χρονικό διάστημα που ορίσθηκε από την Επιτροπή για την εν λόγω συμπληρωματική έρευνα.

2. Αν οι ανάγκες της διερεύνησης το επιβάλλουν, ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί με απόφασή του να παρατείνει τις προθεσμίες που αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους, για εύλογο χρονικό διάστημα.

Άρθρο 16

Δήλωση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων

1. Ο υπεύθυνος κυβερνήτης ή, αν αυτός κωλύεται, κάποιο μέλος του πληρώματος ή, εφόσον κανείς από αυτούς δεν είναι σε θέση, ο κύριος ή ο φορέας της εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, καθώς και οποιοσδήποτε άλλος αντιληφθεί ή λάβει γνώση ατυχήματος, σοβαρού συμβάντος ή συμβάντος που έγινε εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, υποχρεούται να το δηλώσει αμελλητί στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων ή την πλησιέστερη Αεροπορική,

Αερολιμενική, Αστυνομική ή άλλη τοπική Αρχή.

2. Κάθε μέσο επικοινωνίας, δημόσιο ή ιδιωτικό, διατίθεται κατά προτεραιότητα για την άμεση μετάδοση στις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 των πληροφοριών για το ατύχημα ή το συμβάν που έγινε, καθώς και των σχετικών οδηγιών των αρχών αυτών.

3. Ανεξάρτητα από την περίπτωση της παραγράφου 1, οι αρμόδιες για τον έλεγχο, εποπτεία και διευκόλυνση των πτήσεων Αρχές είναι υποχρεωμένες να αναφέρουν αμέσως στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν που συνέβη κατά τη λειτουργία ενός αεροσκάφους και του οποίου έλαβαν γνώση.

Άρθρο 17

Συνεργασία με άλλα κράτη

1. Σε περίπτωση ατυχήματος στην αλλοδαπή, αεροσκάφους εγγεγραμμένου στο Μητρώο Ελληνικών Αεροσκαφών ή αεροσκάφους του οποίου την εκμετάλλευση έχει επιχείρηση με έδρα την Ελλάδα, η Επιτροπή δύναται να αποστείλει έναν ή περισσότερους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους, οι οποίοι θα συμμετέχουν στη διερεύνηση με βάση τα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου περί

"Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας". Η Επιτροπή διαβιβάζει στις αρμόδιες αλλοδαπές αρχές τις πληροφορίες που διαθέτει σχετικά με το διερευνούμενο ατύχημα, με την παρατήρηση ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για το σκοπό για τον οποίο τους διαβιβάστηκαν.

2. Εφόσον προκύψει ανάγκη, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή των αρμόδιων αρχών ή οργάνων άλλων κρατών, προκειμένου να θέσουν στη διάθεσή της τον απαραίτητο για τη διερεύνηση ατυχήματος εξοπλισμό, καθώς και ειδικευμένους εμπειρογνώμονες. Η Επιτροπή μπορεί να παρέχει ανάλογη συνδρομή στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών, ύστερα από σχετικό αίτημά τους.

Άρθρο 18

Υποχρέωση ενημέρωσης

1. Για ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που λαμβάνουν χώρα εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών, η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως και με τον ταχύτερο δυνατό τρόπο:

α. το κράτος νηολόγησης,

β. το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης,

γ. το κράτος κατασκευής,

δ. το κράτος σχεδιασμού του αεροσκάφους,

ε. για αεροσκάφη μέγιστου βάρους άνω των 2.250 κιλών, το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και

στ. κάθε άλλον που προβλέπεται από το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου, όπως ισχύει.

2. Η ενημέρωση της προηγούμενης παραγράφου πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγου και τα σχετικά Εγχειρίδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

3. Αν από τα πραγματικά περιστατικά και στοιχεία που συλλέγονται κατά την πορεία της διερεύνησης προκύπτουν ενδείξεις ότι έχει διαπραχθεί ποινικό αδίκημα, το οποίο έχει σχέση με το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν, η Επιτροπή ενημερώνει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και τις αρμόδιες δικαστικές και Εισαγγελικές Αρχές για τη διενέργεια των σχετικών ερευνών.

Άρθρο 19

Συνοπτικές Εκθέσεις Έρευνας

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

πτήσεων, συντάσσονται συνοπτικές Εκθέσεις Έρευνας. Στην περίπτωση αυτή δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 17.

2. Η συνοπτική Έκθεση της προηγούμενης παραγράφου περιέχει μόνο πληροφορίες για τα αεροσκάφη που εμπλέκονται στο ατύχημα ή το συμβάν και την εξέλιξη αυτού. Η Επιτροπή μπορεί να διατάξει τη διενέργεια κανονικής διερεύνησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, εάν από την υποβληθείσα συνοπτική Έκθεση και από τα συλλεγμένα στοιχεία προκύπτει ότι συντρέχει προς τούτο λόγος.

Άρθρο 20

Συστάσεις Ασφάλειας

1. Συστάσεις Ασφάλειας εκδίδονται από την Επιτροπή και περιέχονται στο Πόρισμα. Κατ' εξαίρεση, Συστάσεις Ασφάλειας μπορούν να εκδοθούν και πριν ολοκληρωθεί η διερεύνηση, εφόσον, κατά την κρίση της Επιτροπής, υφίσταται κίνδυνος μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων από ίδια ή παρόμοια αίτια.

2. Οι Συστάσεις Ασφάλειας απευθύνονται στις Αεροπορικές Αρχές των κρατών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιπτώσεις α' έως δ' του άρθρου 18, στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και στους εμπλεκόμενους φορείς εκμετάλλευσης, καθώς και στο κράτος κατασκευής του αεροσκάφους,

ώστε να λάβουν τα προσήκοντα για την περίπτωση μέτρα.

3. Το περιεχόμενο μιας Σύστασης Ασφάλειας πρέπει να συνδέεται με τα αίτια του συγκεκριμένου ατυχήματος ή του συμβάντος. Οι Συστάσεις Ασφάλειας δεν συνιστούν σε καμιά περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης.

4. Οι Συστάσεις Ασφάλειας υποβάλλονται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο οποίος λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την ταχεία εφαρμογή τους.

5. Αντίγραφο των Συστάσεων κοινοποιείται στην Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 21

Αλλοδαπά Πορίσματα Διερεύνησης

1. Στις περιπτώσεις της παρ. 1 του άρθρου 17 απαγορεύεται να δημοσιεύονται ή να καθίστανται προσιτά σε τρίτους σχέδια πορισμάτων ή εκθέσεων διερεύνησης, μέρη αυτών ή έγγραφα από την αλλοδαπή, τα οποία λαμβάνει η Επιτροπή λόγω της συμμετοχής της σε συγκεκριμένη διερεύνηση, χωρίς τη συναίνεση της αλλοδαπής διερευνητικής Αρχής, εκτός αν η αλλοδαπή Αρχή έχει ήδη δημοσιεύσει ή καταστήσει γνωστά τα έγγραφα αυτά.

2. Η Επιτροπή δεν υποχρεούται να δημοσιεύσει αλλοδαπά πορίσματα διερεύνησης. Αν όμως κρίνει αναγκαία τη δημοσίευση αλλοδαπού Πορίσματος, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου.

Άρθρο 22

Παροχή πληροφοριών και γνώση του φακέλου

1. Μετά την έκδοση του Πορίσματος Διερεύνησης, η Επιτροπή παρέχει σε όποιον έχει έννομο συμφέρον αντίγραφο του, καθώς και αντίγραφα όλων των εγγράφων του φακέλου της διερευνητικής διαδικασίας, με την επιφύλαξη των διατάξεων της επόμενης παραγράφου.

2. Για λόγους προστασίας του ιδιωτικού απορρήτου, δεν παρέχονται πληροφορίες που αφορούν:

α. εμπιστευτικές δηλώσεις και καταθέσεις που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο της διερεύνησης,

β. μαγνητοφωνήσεις επικοινωνιών που έχουν άμεση σχέση με το ατύχημα ή η απομαγνητοφώνηση αυτών,

γ. ιατρικά στοιχεία,

δ. καταγραφές ομιλιών θαλάμου διακυβέρνησης ή αντίγραφα αυτών.

Άρθρο 23

Αναθεώρηση του Πορίσματος

1. Η Επιτροπή μπορεί να αναθεωρεί το Πόρισμα αυτεπαγγέλτως ή ύστερα από αίτηση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ή του κράτους που έχει συμμετάσχει στη διερεύνηση σύμφωνα με το άρθρο 11 ή οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον. Στην αίτηση πρέπει να περιέχονται οι λόγοι για τους οποίους επιβάλλεται η αναθεώρηση και τα στοιχεία που τους βεβαιώνουν. Η αναθεώρηση επιτρέπεται εφόσον:

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

β. αποκαλύφθηκαν μετά την έκδοση του Πορίσματος νέα κρίσιμα έγγραφα ή στοιχεία των οποίων η ύπαρξη ήταν άγνωστη στην Επιτροπή ή η έγκαιρη υποβολή των οποίων εμποδίστηκε από ανώτερη βία,

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

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

α. στην περίπτωση α' της προηγούμενης παραγράφου, από την ημερομηνία

δημοσίευσης της αμετάκλητης απόφασης, με την οποία αναγνωρίζεται η ψευδορκία ή η ψευδομαρτυρία ή η πλαστότητα,

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

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

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

3. Μετά την πάροδο τριών (3) ετών από την τελευταία δημοσίευση περίληψης του Πορίσματος στον ημερήσιο τύπο, η αίτηση αναθεώρησης είναι απαράδεκτη.

4. Αν απορριφθεί η αίτηση αναθεώρησης του Πορίσματος, ο αιτών μπορεί να προσφύγει κατά της απορριπτικής απόφασης ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών κατά τη διαδικασία επίλυσης διοικητικών διαφορών.

Άρθρο 24

Διαβίβαση στοιχείων

1. Η Επιτροπή μπορεί να διαβιβάζει στοιχεία της διερεύνησης σε φορείς του δημόσιου τομέα, που εμπλέκονται στην ασφάλεια των πτήσεων, στη χορήγηση πτυχίων και αδειών πολιτικής αεροπορίας, στην έγκριση εκμετάλλευσης και πτητικής λειτουργίας των αεροσκαφών.

2. Αντίγραφο του Πορίσματος και του φακέλου της διερεύνησης διαβιβάζονται στις αρμόδιες εισαγγελικές Αρχές, αν υπάρχουν ενδείξεις ότι τελέσθηκε ποινικό αδίκημα ή σε εκτέλεση εισαγγελικής παραγγελίας.

3. Αν το Πόρισμα αναθεωρηθεί κατά τη διαδικασία του άρθρου 23, αντίγραφο του αναθεωρημένου Πορίσματος διαβιβάζεται στις Αρχές που αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους, με τη φροντίδα του προϊσταμένου της Μονάδας.

Άρθρο 25

Αναστολή της ποινικής διαδικασίας

1. Κατά τη διάρκεια της διερεύνησης του ατυχήματος και μέχρι την έκδοση του Πορίσματος από την Επιτροπή μπορεί να ανασταλεί η ποινική διαδικασία. Η αναστολή παύει, αν παρέλθει ένα (1)

έτος από την τέλεση του ποινικού αδικήματος.

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

Άρθρο 26

Διάρκεια φύλαξης στοιχείων

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

2. Η διάρκεια φύλαξης αρχίζει από τη δημοσίευση περίληψης του Πορίσματος στον ημερήσιο τύπο.

Άρθρο 27

Απαγορεύσεις - Κυρώσεις

1. Δεν επιτρέπεται σε οποιονδήποτε να:

α. εισέρχεται στον τόπο του ατυχήματος κατά παράβαση της παραγράφου 1 του άρθρου 10,

β. επιφέρει μεταβολές στον τόπο του ατυχήματος, τα πειστήρια, τα συντρίμματα ή το λοιπό περιεχόμενο του αεροσκάφους, πριν από την άρση του αποκλεισμού του τόπου του

ατυχήματος κατά παράβαση της παραγράφου 2 του άρθρου 10,

γ. εκφέρει δημόσια άποψη για την πορεία της έρευνας ή για επί μέρους συμπεράσματα, χωρίς τη συγκατάθεση της Επιτροπής.

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

Άρθρο 28

Ενημέρωση Κοινής Γνώμης

1. Μετά την έκδοση του Πορίσματος, η Επιτροπή, προκειμένου για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα ιδιαίτερης βαρύτητας, μπορεί να καλέσει όλους τους ενδιαφερομένους και να προβεί σε ενημέρωση επί των αποτελεσμάτων της διερεύνησης. Στην ενημέρωση αυτή προβαίνει ο Πρόεδρος της Επιτροπής ή μέλος αυτής οριζόμενο από τον Πρόεδρο. Κατά την ενημέρωση μπορεί να δοθεί και αντίγραφο του Πορίσματος στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.

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

Άρθρο 29

Δαπάνες

1. Οι δαπάνες λειτουργίας της Επιτροπής και της Μονάδας καλύπτονται με την εγγραφή σχετικών πιστώσεων στον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών υπό ίδιο ειδικό φορέα.

2. Για την κάλυψη έκτακτων δαπανών, δημιουργείται ειδικός Λογαριασμός "Διερεύνησης Ατυχημάτων Πολιτικής Αεροπορίας" στην Τράπεζα της Ελλάδος, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Στο Λογαριασμό κατατίθεται ετησίως παγία προκαταβολή, η οποία καλύπτει το ποσό των διακοσίων εκατομμυρίων (200.000.000) δραχμών που προσαρμόζεται κατ' έτος ανάλογα και καταβάλλεται από τα ποσά που διατίθενται για τους σκοπούς της Υ.Π.Α., σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 40 του Ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 16 του Ν. 2892/2001 (ΦΕΚ 46 Α'). Το υπόλοιπο

κάθε οικονομικού έτους μεταφέρεται στο επόμενο και συμπληρώνεται η πάγια προκαταβολή μέχρι του ποσού των διακοσίων εκατομμυρίων (200.000.000) δραχμών.

3. Έκτακτες δαπάνες θεωρούνται:

α. τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης, αποζημίωσης μελών της Επιτροπής, διερευνητών και τεχνικών συμβούλων για τους σκοπούς μίας διερεύνησης,

β. οι αμοιβές τεχνικών συμβούλων και επιστημονικών κέντρων διεξαγωγής εργαστηριακών εξετάσεων και μελετών, καθώς και οι δαπάνες για τις εργασίες, που αναφέρονται στις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 6 του νόμου αυτού,

γ. τα έξοδα ανάρτησης του αεροσκάφους ή περισυλλογής των συντριμμάτων αυτού,

δ. κάθε απρόβλεπτη δαπάνη η οποία θα μπορούσε να προκύψει κατά τη διενέργεια της διερεύνησης.

4. Το Ελληνικό Δημόσιο αναζητεί τα έξοδα διερεύνησης από το φορέα εκμετάλλευσης αν το ατύχημα ή το συμβάν προκλήθηκε από πρόθεση ή βαριά αμέλεια.

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

6. Μέχρι την εγγραφή πιστώσεων στον κρατικό προϋπολογισμό κατά τη διαδικασία της παραγράφου 1, οι δαπάνες λειτουργίας της Επιτροπής και της Μονάδας καλύπτονται από τον ειδικό Λογαριασμό "Διερεύνησης Ατυχημάτων Πολιτικής Αεροπορίας" της παραγράφου 2.

Άρθρο 30

Μεταβατικές διατάξεις

1. Εντός εξήντα (60) ημερών από τη δημοσίευση του νόμου αυτού συγκροτείται η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 5.

2. Έως ότου εκδοθεί το προεδρικό διάταγμα, που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 6, η Επιτροπή συνεπικουρείται, για τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων, από το Τμήμα Διερεύνησης Ατυχημάτων της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Το εν λόγω Τμήμα υποβάλλει στην Επιτροπή τις εκθέσεις διερεύνησης καθώς και τους φακέλους που σχηματίζονται κατά τη διερεύνηση ατυχημάτων.

3. Μετά την έκδοση του προεδρικού διατάγματος που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 6, το Τμήμα Διερεύνησης Ατυχημάτων της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

	<p>παραδίδει όλους τους εκκρεμείς φακέλους των διερευνήσεων στη Μονάδα. Επίσης παραδίδει αντίγραφο του αρχείου πορισμάτων των τελευταίων είκοσι (20) ετών.</p> <p>4. Το πόρισμα που θα εκδοθεί από τους ήδη ορισθέντες διερευνητές για ατυχήματα των οποίων η διερεύνηση εκκρεμεί κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού θεωρείται ότι αποτελεί Σχέδιο Πορίσματος κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 14.</p> <p>Άρθρο 31</p> <p>Καταργούμενες διατάξεις</p> <p>Από την ισχύ του παρόντος καταργούνται:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το Β.Δ. υπ' αριθ. 324/1968 (ΦΕΚ 103 Α') - Το Π.Δ. υπ' αριθ. 438/1984 (ΦΕΚ 155 Α') - Τα άρθρα 139 έως και 150 του Ν. 1815/1988 - Το Π.Δ. υπ' αριθ. 55/1997 (ΦΕΚ 49 Α')
--	---

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων	
Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας
Άρθρο 13 παρ. 1	Υπουργείο Οικονομικών και Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορισμός αποδοχών του Προέδρου και του Αναπληρωτή

		Προέδρου, καθώς και αποζημιώσεων των υπολοίπων μελών του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.
Άρθρο 13 παρ. 3	Υπουργείο Οικονομικών και Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., μπορεί να καθορίζονται πρόσθετοι πόροι, πλέον του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών.
Άρθρο 13 παρ. 4	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και Υπουργείο Οικονομικών	Ύστερα από εισήγηση του Προέδρου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την άντληση, τη διάθεση, το ύψος και την καταβολή των σχετικών αποζημιώσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου 12.

32.	Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων			
Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο	Χρονοδιάγραμμα (ενδεικτική ή αποκλειστική προθεσμία)
Άρθρο 13 παρ. 1	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Οικονομικών	Καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και του Αναπληρωτή Προέδρου, καθώς και οι αποζημιώσεις των υπολοίπων μελών του συμβουλίου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις	
Άρθρο 13 παρ. 3	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Οικονομικών	Μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., μπορεί να καθορίζονται πρόσθετοι πόροι, πλέον του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών.	Δυνητική
Άρθρο 13 παρ. 4	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών	Ύστερα από εισήγηση του Προέδρου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.,	

		και Μεταφορών	καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την άντληση, τη διάθεση, το ύψος και την καταβολή των σχετικών αποζημιώσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου 12.	
Άρθρο 45 παρ. 1	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Ανατίθεται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. η διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 41.	
Άρθρο 45 παρ. 2	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. μπορεί να συνδυάζει τα καθήκοντα που αναλαμβάνει, βάσει του παρόντος, με τα καθήκοντα διερεύνησης άλλων περιστατικών πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, ενόσω οι άλλες έρευνες αυτές δεν θέτουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία του.	

	Ανάγκη σύστασης νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας
33.	Ποιες διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπουν τη σύσταση νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας;
	Με τις διατάξεις του Μέρους Β' του προτεινόμενου σχεδίου νόμου αναμορφώνεται το θεσμικό πλαίσιο διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων μέσω της σύστασης ενός ενιαίου εθνικού φορέα, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.).

34.	Γιατί προτείνεται η σύσταση αυτού του νέου οργάνου και δεν επαρκούν οι υφιστάμενες διοικητικές δομές για να επιτευχθεί ο στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης;
	Οι προκείμενες νομοθετικές μεταβολές σκοπούν στη βελτίωση της αποδοτικότητας της διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων, στην ενίσχυση της διαφάνειας, καθώς και στη διασφάλιση της λειτουργίας του φορέα διερεύνησης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εφαρμοστέου εθνικού, ενωσιακού και διεθνούς νομικού πλαισίου.
35.	Χρόνος έναρξης λειτουργίας του νέου οργάνου
	Από την έναρξη ισχύος του νόμου.
36.	Έχει γίνει η σχετική οικονομοτεχνική μελέτη αναφορικά με τη σύσταση του νέου οργάνου; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input checked="" type="checkbox"/> Εάν ΝΑΙ, να επισυναφθεί ηλεκτρονικά.
	<p>Πρόκειται για σύσταση νέου φορέα, δια της ενοποίησης υπαρχουσών Επιτροπών Διερεύνησης. Ειδικότερα, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 51 από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, καταργούνται οι παρακάτω φορείς: (α) Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και (β) Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων. Το σύνολο των αρμοδιοτήτων, δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των ως άνω φορέων μεταφέρονται, σύμφωνα με τις ειδικότερες διατάξεις του παρόντος, στον ιδρυόμενο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..</p> <p>Στοιχεία νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας</p>
37.	Επωνυμία ή ονομασία και νομική μορφή
	«Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών», εφεξής καλούμενος «Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.», ως ανεξάρτητος φορέας διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας μεταφορών εποπτευόμενος από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

38.	Χώρος λειτουργίας του νέου οργάνου
	Η έδρα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι στην Αθήνα.
39.	Διασφάλιση επαρκούς υλικοτεχνικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού
40.	Τρόπος στελέχωσης του νέου οργάνου
	<p>Άρθρο 3 παρ. 7:</p> <p>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.</p>