

ΜΕΛΕΤΗ
Ανδριανού Γκουρμπάτση
Αντιστράτηγου – Υπαρχηγού ΠΣ, ε.α, Νομικού

Η ποινική αξιολόγηση της Έκθεσης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ κατά τη δικαστική διερεύνηση
ατυχήματος

I. Εισαγωγικά

Με σκοπό την 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 σύστασης ενός νέου ενιαίου και ανεξάρτητου φορέα, με τη διάταξη του άρθρου 3 παρ. 1 του ν. 5014/2023 (Α' 14), όπως ισχύει σήμερα μετά το ν. 5167/2024 (Α' 207), συστάθηκε **αυτοτελής δημόσια υπηρεσία** διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας μεταφορών, εποπτευόμενη από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με την επωνυμία <<**Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών**>>, εφεξής καλούμενος (**ΕΟΔΑΣΑΑΜ**), η οποία είναι αρμόδια για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την επίτευξη και διατήρηση της ασφάλειας στις μεταφορές, ως ανεξάρτητος φορέας διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας μεταφορών, εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, απολαύει λειτουργικής και οργανωτικής ανεξαρτησίας, υπόκειται σε κοινοβουλευτικό έλεγχο, ενώ, κατά το άρθρο 7 παρ. 1 του άνω νόμου, έχει ικανότητα δικαίου και παρίσταται στα δικαστήρια σε κάθε δίκη και κατά την παρ. 2 του ιδίου άνω άρθρου, ορίζεται ο τρόπος εκπροσωπήσεώς του (δικαστικώς και εξωδίκως), έναντι κάθε άλλης Αρχής ή έναντι τρίτων. Επίσης, ο Πρόεδρος μεν του ανωτέρω οργανισμού είναι μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Αρχών Διερεύνησης Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας (ENCASIA), ο δε Αντιπρόεδρος, είναι μέλος του Δικτύου των Ευρωπαϊκών Φορέων Διερεύνηση Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων (Δίκτυο NIB). Το γεγονός δε, ότι η εν λόγω αρχή ορίζεται ως <<αυτοτελής δημόσια υπηρεσία>> σημαίνει, ότι δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 138Α του Κανονισμού της Βουλής, που αφορά τον έλεγχο των ανεξάρτητων αρχών. Και τούτο, γιατί δεν συμπληρώθηκαν στην παρ. 5 του άρθρου 3 του σχεδίου του ανωτέρω νόμου, όπως η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής επεσήμανε στη

οικεία από 18.1.2023 Έκθεσή της, η εξής προθήκη στις ρυθμίσεις αυτές: <<ο οποίος τη διαβιβάζει αμέσως στη Βουλή, σύμφωνα με τα ειδικότερον οριζόμενα στον Κανονισμό της Βουλής>>, προκειμένου να τυγχάνει αμέσως εφαρμογής η περ. (η) του άρθρου 14 του Κανονισμού της Βουλής, όσον αφορά τη σχετική αρμοδιότητα της Διάσκεψης των Προέδρων.

Επίσης ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ιδρύθηκε, δυνάμει του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για να συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη και την αποτελεσματική λειτουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου χωρίς σύνορα, με την εγγύηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων. Εξάλλου, η σύσταση του ανωτέρω Εθνικού Οργανισμού, έγινε σε συμμόρφωση με τον Κανονισμό 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της Οδηγίας 94/56/ΕΚ (L 295), καθώς και το Κεφάλαιο V της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Επιπροσθέτως, για τη δομή αναφοράς που πρέπει να ακολουθείται για τις αναφορές ερευνών σιδηροδρομικών ατυχημάτων και περιστατικών, λαμβάνεται υπόψη και ο Κανονισμός Εκτέλεσης της Επιτροπής (ΕΕ) 2020/572 της 24ης Απριλίου 2020, για τη δομή αναφοράς που πρέπει να ακολουθείται για τις αναφορές ερευνών σιδηροδρομικών ατυχημάτων και περιστατικών. Τέλος για τους σκοπούς της έρευνας, ο Κανονισμός (ΕΕ) 2020/572 προσφέρει τη δυνατότητα ανωνυμοποίησης των ονομάτων των προσώπων και οργανισμών που συνεισφέρουν στις έρευνες του Εθνικού Σώματος Ερευνών (NIB).

II. Κανονιστικό πλαίσιο διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων – Αρμοδιότητες

Έως την έναρξη ισχύος του ν. 5014/2023 (ΦΕΚ Α΄ 14/21.1.2023), η διερεύνηση των ως άνω δύο ειδών ατυχημάτων διενεργείτο με βάση το εξής νομοθετικό πλαίσιο: α) Το Κεφάλαιο Ε΄ (άρθρα 72 έως 78) του Μέρους Δεύτερου του ν. 4632/2019 (Α΄ 159), περί διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, β) το Κεφάλαιο Α΄ (άρθρα 1 έως 18) του ν. 4313/2014 (Α΄ 261), περί της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ, και γ) το Κεφάλαιο Α΄ (άρθρα 1 έως 31) του ν. 2912/2001 (Α΄ 94), περί κανόνων που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας και σύστασης επιτροπής διερεύνησης.

Παρά ταύτα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την προειδοποιητική επιστολή από 16.12.2024 [INFR (2023) 2036] προς την Ελλάδα εφιστά την προσοχή για πιθανή παράβαση υποχρεώσεων της στο

τομέα ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων καθώς η Χώρα μας δεν ευθυγραμμίστηκε με τη νομοθεσία της ΕΕ, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (Οδηγία 2016/798). Ειδικότερα δε, σε ό,τι αφορά τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ, στην άνω επιστολή της επισημαίνεται, ότι η Ελλάδα δεν διασφάλισε τη διεξαγωγή μιας πραγματικά ανεξάρτητης διερεύνησης από τον ανωτέρω οργανισμό, δεδομένου ότι αυτός βρίσκεται σε κατάσταση εκτεταμένης λειτουργικής και οικονομικής εξάρτησης από το εποπτεύον αυτόν Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Ως εκ τούτου ο εν λόγω οργανισμός δεν παρέχει εχέγγυα και δεν είναι σε θέση να διενεργεί αντικειμενικές, αμερόληπτες και ανεξάρτητες έρευνες.

Υπό το ισχύον σήμερα από ενιαίο νομοθετικό πλαίσιο διερεύνησης των εν λόγω ατυχημάτων, η σχετική έρευνα ρυθμίζεται ειδικότερα από τις διατάξεις του ΜΕΡΟΥΣ Γ΄ (άρθρα 14 – 41) του ν. 5014/2023, για τα θέματα της διερεύνησης των αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων και τις διατάξεις του ΜΕΡΟΥΣ Δ΄ (άρθρα 42 – 49), για τα θέματα της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων. Έτσι λοιπόν συστάθηκαν στον ΕΟΔΑΣΑΑΜ δύο Επιτροπές, μία για κάθε ένα πεδίο διερεύνησης ατυχήματος.

A. Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

1. Γενικά

Από τις διατάξεις των άρθρων 14 επ του ν. 5014/2023, ορίζεται το πεδίο εφαρμογής του Μέρους Γ΄, για τις διερευνήσεις ασφαλείας σχετικά με τα αεροπορικά ατυχήματα και τα σοβαρά συμβάντα. Ειδικότερα για την έκταση του πεδίου έρευνας προβλέπεται, ότι η διερεύνηση από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ 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 ΕΟΔΑΣΑΑΜ εμπειρογνώμονα.

2. Διαδικασία – αρμοδιότητες Επιτροπής Διερεύνησης

Με τη διάταξη του άρθρου 18 του ν. 5014/2023 ρυθμίζεται, ότι για τη διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος ορίζεται από τον Πρόεδρο του ΕΟΔΑΣΑΑΜ ομάδα διερεύνησης και επικεφαλής διερεύνησης, καθορίζεται η διαδικασία διερεύνησης για τη συλλογή, ανάλυση, αξιολόγηση

διαθέσιμων στοιχείων και για τη διαπίστωση των αιτιών πρόκλησης ατυχήματος ή συμβάντος. Για τον σκοπό αυτό θεσπίζεται η υποχρέωση τήρησης των διατάξεων του Παρατήματος 13 της Σύμβασης του Σικάγο, των εγχειριδίων του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και του Κανονισμού (ΕΕ) 996/2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία (L 295). Διευκρινίζεται δε, ότι τα εφαρμοζόμενα διεθνή πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές για τη διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος και συμβάντος είναι αυτά που θεσπίστηκαν, σύμφωνα με το άρθρο 37 της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας της 7ης Δεκεμβρίου 1944 <<Σύμβαση του Σικάγο>>, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 211/1947 (Α΄ 35). Επίσης επισημαίνεται, ότι με την παρ. 4 του ίδιου ως άνω άρθρου ορίζεται, ότι η διερεύνηση που διεξάγεται από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ έχει προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων ειδικών και τεχνικών ερευνών, - προφανώς και δεν αφορά τη δικαστική έρευνα - που προσανατολίζονται σε στόχους διαφορετικούς από αυτούς, που αναφέρονται στο άρθρο 17, που είναι η διακρίβωση των αιτιών που προκάλεσαν το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν, με στόχο την πρόληψη ατυχημάτων ή συμβάντων στο μέλλον. Περαιτέρω, με την επιφύλαξη της παρ. 1 του άρθρου 37, οι **αρμοδιότητες και το έργο των διωκτικών, δικαστικών και λοιπών κρατικών αρχών δεν επηρεάζονται**, εφόσον δεν παρεμποδίζεται το έργο της ομάδας διερεύνησης. Εξάλλου, με τη διάταξη του άρθρου 18 ορίζεται, ότι σε περίπτωση διερεύνησης που συνδέεται με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους ύδατος [υδροπλάνου], να μετέχει στην ομάδα διερεύνησης και διερευνητής της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων. Επίσης, με τη διάταξη του άρθρου 19 του ως άνω νόμου (ν. 5014/2023) 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 καθώς, και ότι **ο επικεφαλής της ομάδας διερεύνησης έχει, κατά τη διάρκεια της διερεύνησης τις εξουσίες ανακριτικών υπαλλήλων**, που προβλέπονται στον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, ενώ με το άρθρο 20 αυτού περιγράφεται η διαδικασία συντονισμού και συνεργασίας των διερευνητών και του ΕΟΔΑΣΑΑΜ με λοιπές **δικαστικές, διωκτικές και εισαγγελικές αρχές**, με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες αρχές, που ενδέχεται να εμπλέκονται στις δραστηριότητες, οι οποίες σχετίζονται με τη διερεύνηση ασφαλείας. Ακολούθως, με διάταξη του άρθρου 21 του συγκεκριμένου νόμου, καθορίζεται η διαδικασία αποκλεισμού του τόπου του ατυχήματος εντός της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων Αθηνών, η πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο, η διεξαγωγή διερεύνησης ασφαλείας και η διαφύλαξη των αποδεικτικών στοιχείων. Επιπροσθέτως, με τη διάταξη του άρθρου 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 ΕΟΔΑΣΑΑΜ, προκειμένου να εγκριθεί από το συμβούλιό του. Εξάλλου, κατά το άρθρο 26 του ν. 5014/2023, αντίγραφο του ως άνω τελικού πορίσματος, όπως και στην περίπτωση που αυτό αναθεωρηθεί, κατά διαδικασία του άρθρου 35, εκτός άλλων φορέων και αρχών, κοινοποιείται το ταχύτερο δυνατόν κατά την παρ. 1 (ε) του άνω άρθρου και στον αρμόδιο **Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών**, αν λόγω του ατυχήματος προκύψει θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη μέλους του πληρώματος, επιβάτη ή τρίτου στο έδαφος, ενώ, κατά την παρ. 1 (ζ) του ιδίου ως άνω άρθρου, κοινοποιείται στις αρμόδιες **εισαγγελικές αρχές**, αν υπάρχουν ενδείξεις, ότι τελέστηκε ποινικό αδίκημα ή σε εκτέλεση εισαγγελικής παραγγελίας. Εξάλλου, κατά το άρθρο 32 του ανωτέρω νόμου, προσδιορίζονται η δυνατότητα έκδοσης συστάσεων ασφάλειας σε κάθε στάδιο της διαδικασίας διερεύνησης, το περιεχόμενο μιας σύστασης ασφάλειας και οι υποχρεώσεις των παραληπτών συστάσεων ασφάλειας, οι οποίες, κατά την παρ. 3 του ιδίου άρθρου, **δεν συνιστούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης** σε περίπτωση ατυχήματος, σοβαρού συμβάντος ή συμβάντος. Επιπλέον, κατά το άρθρο 36 του προαναφερόμενου νόμου, εκτός άλλων υποχρεώσεων, οι αεροπορικές εταιρείες αμέσως μετά την κοινοποίηση του ατυχήματος που συνέβη στο αεροσκάφος, κατάσταση των επικίνδυνων εμπορευμάτων επί του αεροσκάφους, ενώ κατά το άρθρο 37 αυτού του νόμου, κατά τη διάρκεια της διερεύνησης του ατυχήματος και μέχρι την έκδοση του πορίσματος από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ μπορεί να ανασταλεί η ποινική διαδικασία, καθώς παύει η αναστολή μετά την παρέλευση ενός (1) έτους από την τέλεση του ποινικού αδικήματος. Τέλος, κατά το άρθρο 39 του ανωτέρω νόμου, τίθεται το πλαίσιο απαγορεύσεων και κυρώσεων κατά τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος. Ειδικότερα δεν επιτρέπεται σε οποιονδήποτε να: α) εισέρχεται στον τόπο του ατυχήματος, β) επιφέρει μεταβολές στον τόπο του ατυχήματος, τα πειστήρια, τα συντρίμματα ή το λοιπό περιεχόμενο του αεροσκάφους, πριν την άρση αποκλεισμού του τόπου του ατυχήματος κατά παράβαση της παρ. 2 του άρθρου 21 και γ) εκφέρει δημόσια άποψη για την πορεία της έρευνας ή για επί μέρους συμπεράσματα, χωρίς τη συγκατάθεση του ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Στους παραβάτες προβλέπονται διοικητικές κυρώσεις και συγκεκριμένα **πρόστιμο** από 50.000 έως 500.000 ευρώ. Το πρόστιμο επιβάλλεται με απόφαση του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, εφόσον το ατύχημα έχει συμβεί σε χώρο ευθύνης της, και από τις κατά τόπους αστυνομικές αρχές σε κάθε άλλη περίπτωση.

B. Διερεύνηση Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

1. Γενικά

Η έρευνα σιδηροδρομικού ατυχήματος απορρέει από το Κεφάλαιο V της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016. Πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 20 παρ. 3 της άνω Οδηγίας ορίζεται ότι <<Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί κατά τη διεξαγωγή των ερευνών καθορίζονται από το ανακριτικό όργανο,

λαμβάνοντας υπόψη τα άρθρα 21 και 23 και ανάλογα με τα διδάγματα που αναμένει να αντλήσει από το ατύχημα ή το συμβάν για τη βελτίωση της ασφάλειας>>. Εξάλλου, οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2008/68/ΕΚ, το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής θα πρέπει να συνεκτιμά δεόντως ενδεχόμενους πρόσθετους κινδύνους που εγκυμονεί η μεταφορά συσκευασμένων επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Στο εσωτερικό δίκαιο η έρευνα σιδηροδρομικού ατυχήματος διέπεται από τις διατάξεις των άρθρων 42 επ του ν. 5014/2023, όπου ειδικότερα ορίζεται το πεδίο εφαρμογής του Μέρους Δ' αυτού για τις διερευνήσεις ασφαλείας σχετικά με σιδηροδρομικά ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα. Πιο αναλυτικά από τις διατάξεις του ανωτέρω νόμου σχετικά με τα συγκεκριμένα ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα, καθορίζεται το γενικότερο πλαίσιο των διαδικασιών της διερεύνησης και των αρμοδιοτήτων των διερευνητών κατά τα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα. Οι διερευνητές του ΕΟΔΑΣΑΑΜ αποκτούν πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος και δικαίωμα χρήσης των σχετικών με το ατύχημα στοιχείων.

2. Διαδικασία – αρμοδιότητες Επιτροπής Διερεύνησης

Με το άρθρο 44 του ν. 5014/2023, όπως ισχύει, καθορίζεται το γενικότερο πλαίσιο των διαδικασιών της διερεύνησης και των αρμοδιοτήτων των διερευνητών. Οι διερευνητές του ΕΟΔΟΣΑΑΜ αποκτούν πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος και δικαίωμα χρήσης των σχετικών με το ατύχημα στοιχείων. Πιο αναλυτικά, στους διερευνητές του άνω οργανισμού ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου φορέα διερεύνησης άλλου κράτους μέλους της ΕΕ ή στους διερευνητές ή τεχνικού συμβούλους του ΕΟΔΑΣΑΑΜ 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 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. Όλα τα ανωτέρω δικαιώματα βέβαια τίθενται υπό την προϋπόθεση, ότι δεν θα παραβλάπτονται οι σκοποί της δικαστικής διερεύνησης επί του ιδίου ατυχήματος, όπως ρητώς αναφέρεται στον Κανονισμό 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Οκτωβρίου 2010, όπου ρητώς ορίζεται: <<χωρίς να επηρεάζεται η ομαλή λειτουργία του δικαστικού συστήματος>>. Επίσης, προβλέπεται ρητά ότι **η έρευνα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα**, - και βέβαια χωρίς να παραβλάπτονται οι, κατά το άρθρο 239 παρ. 1 του ΚΠΔ, στόχοι της δικαστικής έρευνας - όπως ρητά αναφέρεται στον ως άνω Κανονισμό, αλλά και την πιο κάτω Οδηγία της ΕΕ, **πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές**, όπως η συνεργασία αυτή προβλέπεται με σχετικά πρωτόκολλα συνεργασίας, που συνάπτει με τις αρχές που είναι αρμόδιες για οποιοδήποτε δικαστική έρευνα, την ΕΛΑΣ, το ΠΣ και άλλους εμπλεκόμενους στα σιδηροδρομικά ατυχήματα φορείς. Επίσης, με το άρθρο 46 του ανωτέρω νόμου καθορίζεται η διαδικασία διερεύνησης γενικότερα, καθώς και 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 ΕΟΔΑΣΑΑΜ 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>>¹. Περαιτέρω, στο άρθρο 47 παρ. 1 του ιδίου ως άνω νόμου προβλέπεται, ότι για τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος, που αναφέρεται στο άρθρο 42, συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων, στις οποίες δηλώνονται οι στόχοι των διερευνήσεων, όπως αυτοί αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 42, και οι οποίοι ρητά ορίζονται, ότι είναι **η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων**, ενώ στις άνω εκθέσεις περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια, οι οποίες, κατά το άρθρο 49 παρ. 1 του νόμου αυτού, δεν δημιουργούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για ατύχημα ή συμβάν.

Επισημαίνεται ωστόσο, ότι διάταξη του ιδίου περιεχομένου ή διάταξη που να ορίζει αναλογική εφαρμογή με αυτήν του άρθρου 39 για τα αεροπορικά ατυχήματα, δεν έχει προβλεφτεί και δεν ισχύει και για τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, παρόλο που η Οδηγία (ΕΕ) 2016/798, σύμφωνα με το άρθρο 30, υποχρεώνει τα κράτη, να θεσπίσουν <<κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και να διασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές>>.

3. Η πορισματική έκθεση για το δυστύχημα των Τεμπών

i. Ιστορικό

Το βράδυ της 28ης Φεβρουαρίου 2023, η επιβατική αμαξοστοιχία IC-62, με 352 επιβαίνοντες και δρομολόγιο από την Αθήνα προς τη Θεσσαλονίκη, αναχώρησε από τον σταθμό της Λάρισας στις 23:05 μμ. Την ίδια σχεδόν ώρα, η εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 αναχώρησε από τον σταθμό των Νέων Πόρων προς τη Λάρισα. Λίγο μετά τις **23:18 μμ, οι δύο αμαξοστοιχίες συγκρούστηκαν** μετωπικά, με αποτέλεσμα το θάνατο 57 ατόμων (επιβατών και προσωπικού). Όπως αναφέρεται στον πρόλογο του πορίσματος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ <<Σκοπός των ερευνών που διεξάγει η ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας, μέσω της ανάδειξης των αιτίων και των παραγόντων που συνέβαλαν στα συμβάντα, καθώς και της έκδοσης συστάσεων για την αποφυγή παρόμοιων ατυχημάτων στο μέλλον. Οι έρευνες και οι εκθέσεις της ΕΟΔΑΣΑΑΜ δεν αποσκοπούν στην απόδοση ευθυνών ή νομικής υπαιτιότητας. Οι έρευνες και οι εκθέσεις της ΕΟΔΑΣΑΑΜ δεν αποσκοπούν στην απόδοση ευθυνών ή νομικής υπαιτιότητας....>>.

ii. Πορισματική έκθεση

Στο άρθρο 3 παρ. 14 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, ως **έρευνα**, ορίζεται <<η διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων, η οποία περιλαμβάνει τη συλλογή και ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού των αιτιών και, κατά περίπτωση, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας>>. Διευκρινίζεται, ότι ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ ανέλαβε επίσημα τη διερεύνηση του δυστυχήματος των Τεμπών στις 15.03.2024, με τον διορισμό των πρώτων ερευνητών σιδηροδρομικών ατυχημάτων και τη σύσταση της τριμελούς επιτροπής για τη διερεύνηση του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών, δυνάμει της υπ' αριθμ. 783/15.3.2024 απόφασης.

Η διερεύνηση του σιδηροδρομικού ατυχήματος των Τεμπών και της συνακόλουθης συνταχθείσης πορισματικής έκθεσης (συνολικά εκ 185 σελίδων), δεν εδράζεται σε πρωτογενείς πηγές εντοπισμού, συλλογής και ανάλυσης αποδεικτικών στοιχείων, όπως λχ άμεση αυτοψία στον τόπο του ατυχήματος (σκηνή εγκλήματος), συνεντεύξεις αυτοπτών ουσιωδών μαρτύρων, αλλά σε δευτερογενείς πηγές, λχ φωτογραφικό υλικό, συνεντεύξεις μαρτύρων μετά από μεγάλο χρονικό διάστημα κλπ. Η δυσλειτουργία αυτή ομολογείται και προκύπτει ρητά στην παρ. 2.3. "Πεδίο εφαρμογής και όρια" και ειδικότερα στις σημειώσεις (39) και (40), όπου αναφέρεται, ότι <<...η διερεύνηση αυτή, από την αρχή της, αντιμετώπισε μια σειρά από περιορισμούς που αναμφίβολα επηρέασαν την πορεία της και ενδεχομένως το βάθος της ανάλυσης. Ο σημαντικότερος παράγοντας είναι ότι η ΕΟΔΑΣΑΑΜ, ως ανεξάρτητο όργανο διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων...δεν ήταν επιχειρησιακά ενεργή τη στιγμή του δυστυχήματος. Ως αποτέλεσμα, η επίσημη έναρξη της διερεύνησης έγινε περισσότερο από έναν χρόνο μετά το δυστύχημα, γεγονός που επηρέασε τη διαδικασία συλλογής δεδομένων σε όλα τα επίπεδα....Πρέπει να επισημανθεί ότι πολλές κρίσιμες πληροφορίες που θα έπρεπε να έχουν συλλεχθεί έγκαιρα στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης έρευνας, έχουν χαθεί λόγω της διαφορετικής προσέγγισης των διάφορων ερευνητικών οργανισμών...>>. Επίσης στην παράγραφο 2.4. του πορίσματος καταγράφονται οι επιπλέον παράγοντες που επηρέασαν τη διερεύνηση του δυστυχήματος.

iii. Διαπιστώσεις

Σκοπός της ομάδας διερεύνησης του σιδηροδρομικού ατυχήματος των Τεμπών, κατά την προεκτεθείσα Οδηγία, είναι η εξεύρεση των άμεσων καθώς και των βαθύτερων αιτιών που προκάλεσαν το ατύχημα. Ωστόσο, σε αρκετά σημεία της ίδιας πορισματικής έκθεσης παρατηρείται υπέρβαση της (θετικής) εξουσίας της επιτροπής διερευνητών. Πιο αναλυτικά οι παρακάτω ενδεικτικές διαπιστώσεις στην πορισματική έκθεση του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, που

χαρακτηρίζονται ως αξιολογικές κρίσεις και για τις οποίες, ως γνωστόν, δεν έχει το δικαίωμα να εκφέρει καθώς δεν έχει αρμοδιότητα να διερευνά γενικώς λάθη και παραλείψεις του κρατικού μηχανισμού, τίθενται καθ' υπέρβαση της θετικής εξουσίας (καθηκόντων) των διερευνητών, που τους ανατίθεται με βάση το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, κατά τη διερεύνηση των αιτίων που προκάλεσαν το προμνημονευόμενο σιδηροδρομικό ατύχημα. Ειδικότερα η υπέρβαση αυτή ομολογείται, όπως στην παράγραφο 1.2.4. (σημείωση – 21), όπου αναφέρεται, ότι <<Αν και δεν σχετίζονται άμεσα με τα αίτια του δυστυχήματος ή τη σοβαρότητα των συνεπειών, η έρευνα εντόπισε μια σειρά από επιπλέον στοιχεία που είναι κρίσιμα για τη διαχείριση συμβάντων στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο>>, στη σημείωση (22) της άνω παραγράφου, όπου αναφέρεται, ότι <<Δεν υπήρξε συντονισμός, ούτε σε επιχειρησιακό ούτε σε στρατηγικό επίπεδο, μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών που έφτασαν στον τόπο της σύγκρουσης. Κάθε υπηρεσία λειτούργησε με τις δικές της εντολές, πρωτοβουλίες και προσωπικό, χωρίς καμία οργανωτική αλληλεπίδραση. Ένα ιδιαίτερο αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης ήταν η απουσία σωστής χαρτογράφησης του χώρου διερεύνησης του δυστυχήματος>>, στη σημείωση (23) της ίδιας παραγράφου, όπου αναφέρεται, ότι <<Υπήρχε έλλειψη γνώσης σχετικά με τη σωστή εφαρμογή του <<Σχεδίου Διαχείρισης Ανθρώπινων Απωλειών>> από αρκετές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης...>>, στην παρ. 3.4.3. (σημείωση 71) παρατηρείται ανεπίτρεπτη καταγραφή, με την οποία εκφέρεται κριτική για το δικαστικό σύστημα. Ειδικότερα αναφέρεται, ότι <<Το δυστύχημα προκάλεσε έντονη κριτική σχετικά με τον τρόπο χειρισμού της έρευνας από το κράτος, εγείροντας ανησυχίες για την αμεροληψία και την ακεραιότητα του δικαστικού συστήματος>>, στη σημείωση 570, όπου αναφέρεται, ότι <<Ο ανακριτής επέβλεπε τις αστυνομικές διαδικασίες και έρευνες από τις πρώτες ώρες μετά το ατύχημα, αλλά δεν έπαιξε ενεργό ρόλο στον χειρισμό του τόπου του ατυχήματος. Δεν αναφέρεται ως παρών στην πρώτη συνεδρίαση της συντονιστικής επιτροπής και δεν υπάρχει αναφορά να τον είδε κάποιος στο σημείο του ατυχήματος το πρώτο 24ωρο>>. Περαιτέρω αναφέρεται, παρόλο που δεν έχει εκ του νόμου δικαίωμα να διερευνά ποινικές ευθύνες και υπαιτιότητα οργάνων, στη σημείωση 571, αναφέρεται ότι <<Η κυβέρνηση ήταν παρούσα στο σημείο από τις πρώτες ώρες μετά το ατύχημα με εν ενεργεία Υπουργούς και Γενικούς Γραμματείς διαφορετικών υπουργείων, αλλά όλοι λειτουργούσαν σε ρόλο <<παρατηρητή>>, χωρίς κάποιος να ενεργεί με επίσημο τρόπο να εκδίδει εντολές>>. Στην διαπίστωση αυτή ανεπίτρεπτα κρίνει μεν έμμεσα, πλην όμως σαφώς, ότι δεν υπάρχει υπαιτιότητα από την αναφορά του για τον τρόπο λειτουργίας και διαχείρισης του δυστυχήματος από αρμόδιους κυβερνητικούς παράγοντες, για την οποία οι διερευνητές δεν έχουν καμία σχέση με τις εξουσίες τους και ειδικότερα με τη διερεύνηση των αιτίων του ατυχήματος. Επιπροσθέτως στην παράγραφο 1.2.1. και τη σημείωση (7), όπως και στην παράγραφο 4.2.1.1. και στις

σημειώσεις (183), (252), (315) γίνεται αναφορά σε μορφή υπαιτιότητας οργάνων και συγκεκριμένα σε δόλο (πρόθεση). Τέλος στη σημείωση (24) αναφέρεται, ότι <<Η αρχική συλλογή αποδεικτικών στοιχείων για τη διερεύνηση της ασφάλειας παρουσίασε αρκετές αδυναμίες, με αποτέλεσμα την απώλεια πιθανώς κρίσιμων πληροφοριών για την κατανόηση των αιτιωδών και υποκείμενων παραγόντων του δυστυχήματος...>>. Για τις παραλείψεις αυτές ευθύνεται, εκτός άλλων και η καθυστέρηση συγκρότησης του ΕΟΔΑΣΑΑΜ καθώς η έναρξη ισχύος του ν. 5014/2023, με το οποίο συστάθηκε, αρχίζει την 21.1.2023. Ειδικότερα, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ ανέλαβε επίσημα τη διερεύνηση του τραγικού δυστυχήματος των Τεμπών στις 15.03.2024, με τον διορισμό των πρώτων ερευνητών σιδηροδρομικών ατυχημάτων και τη σύσταση της τριμελούς επιτροπής για τη διερεύνηση του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών (απόφαση 783/15-3-2024).

IV. Καθήκοντα των διερευνητών – νομική φύση της έκθεσης του ΕΟΔΑΣΑΑΜ

A. Γενικά

Σκοπός της ανάκρισης (κύριας και προανάκρισης), κατά το άρθρο 239 παρ. 1 του ΚΠΔ, είναι η συλλογή των αναγκαίων αποδεικτικών στοιχείων για να βεβαιωθεί η τέλεση εγκλήματος και να αποφασιστεί, αν πρέπει να εισαχθεί κάποιος σε δίκη γι' αυτό. Εξάλλου, με την **προκαταρκτική εξέταση**, κατά το άρθρο 243 παρ. 1 του ίδιου κώδικα, επιδιώκεται η συλλογή των αναγκαίων αποδεικτικών στοιχείων, για να αποφασισθεί, αν πρέπει να κινηθεί η ποινική δίωξη. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού κατά την προκαταρκτική εξέταση μπορούν να χρησιμοποιηθούν όλα τα αναφερόμενα στο άρθρο 178 ΚΠΔ αποδεικτικά μέσα και να διενεργηθούν όλες οι ανακριτικές πράξεις των άρθρων 253, 256, 257, 259, 260, 264 και 265 καθώς και όσες προβλέπονται σε ειδικούς νόμους.

Επίσης, κατά το άρθρο 245 παρ. 1 του ΚΠΔ, η **προανάκριση** ενεργείται από οποιοδήποτε ανακριτικό υπάλληλο μετά από γραπτή παραγγελία του εισαγγελέα. Ο ανακριτικός υπάλληλος είναι υποχρεωμένος να διενεργήσει όλες τις προανακριτικές πράξεις, που αφορούν την υπόθεση, για την οποία η παραγγελία. Περαιτέρω, κατά την παρ. 2 του ίδιου άνω άρθρου, αν υπάρχουν ενδείξεις ότι τελέστηκε αδίκημα και από την καθυστέρηση απειλείται άμεσος κίνδυνος απώλειας των αποδεικτικών στοιχείων ή υπάρχει δυσχέρεια πραγματοποίησης συγκεκριμένης ανακριτικής πράξης ή κτήσης αποδεικτικού στοιχείου στο μέλλον ή, αν πρόκειται για αυτόφωρο κακούργημα ή πλημμέλημα, οι κατά το άρθρο 31 ΚΠΔ ανακριτικοί υπάλληλοι είναι υποχρεωμένοι να επιχειρούν όλες τις ανακριτικές πράξεις, που είναι αναγκαίες για να βεβαιωθεί η πράξη και να ανακαλυφθεί ο δράστης, έστω και χωρίς προηγούμενη παραγγελία του εισαγγελέα. Στην

περίπτωση αυτή ειδοποιούν τον εισαγγελέα με το ταχύτερο μέσο και του υποβάλλουν χωρίς χρονοτριβή τις εκθέσεις που συντάχθηκαν. Αστυνομική (αυτεπάγγελτη) ή με παραγγελία του εισαγγελέα προανάκριση, κατά τα προεκτεθέντα, δεν έχουν δικαίωμα να ενεργούν οι διερευνητές του ΕΟΔΟΣΑΑΜ, καθώς ο ιδρυτικός νόμος (ν. 5014/2014, όπως ισχύει) δεν ορίζει, ότι είναι ειδικοί ανακριτικοί υπάλληλοι για την διενέργεια προανάκρισης στα αεροπορικά και σιδηροδρομικά (θανατηφόρα και μη) ατυχήματα, όπως λχ ορίζεται στο άρθρο 159 του ν. 1815/1988, όπως ισχύει, για τους αερολιμενάρχες, τους νόμιμους αναπληρωτές τους και τους υπάλληλους της Πολιτικής Αεροπορίας, για τα εγκλήματα που αναφέρονται στο νόμο αυτό. Η προανάκριση και η προκαταρκτική εξέταση, σύμφωνα με το άρθρο 31 του ΚΠΔ, διενεργείται ύστερα από παραγγελία του εισαγγελέα πλημμελειοδικών και υπό τη διεύθυνσή του, εκτός από τους γενικούς ανακριτικούς υπαλλήλους, και από δημόσιους υπαλλήλους, όπου αυτό προβλέπεται από ειδικούς νόμους, που ορίζονται ως ειδικοί ανακριτικοί υπάλληλοι. Τέλος, όλοι οι ανωτέρω, κατά την παρ. 3 του ως άνω άρθρου, υποχρεούνται να εκτελούν αμελλητί τις παραγγελίες των δικαστικών και των εισαγγελικών αρχών, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Οργανισμού Δικαστηρίων και Κατάστασης Δικαστικών Λειτουργιών.

B. Καθεστώς των διερευνητών ασφάλειας - καθήκοντα

Ο Πρόεδρος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, κατά το άρθρο 18 παρ. 2 του ν. 5014/2023, όπως ισχύει, ορίζει για κάθε αεροπορικό ατύχημα ή συμβάν την ομάδα διερεύνησης και τον επικεφαλής διερεύνησης, που διευθύνει τη συγκεκριμένη έρευνα. Επίσης, κατά το άρθρο 42 παρ. 1 του ίδιου ως άνω νόμου, ορίζεται ότι ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ διεξάγει έρευνα ύστερα από κάθε σοβαρό ατύχημα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας, το καθεστώς δε διεξαγωγής της εν λόγω έρευνας προσδιορίζεται από το άρθρο 44, ενώ η διαδικασία διερεύνησης από το άρθρο 46 του ανωτέρω νόμου. Επισημαίνεται, ότι παρέχεται, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 46 του ως άνω νόμου, στον ΕΟΔΑΣΑΑΜ το δικαίωμα ανάθεσης πραγματογνωμοσύνης σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα, η οποία διενεργείται από τον ίδιο τον Εθνικό Οργανισμό ή από εξωτερικό φορέα. Η εν λόγω πραγματογνωμοσύνη δεν έχει την έννοια και δεν διατάσσεται κατά τους όρους και διαδικασία των άρθρων 183 επ του ΚΠΔ.

Οι διερευνητές των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων του ως άνω Εθνικού Οργανισμού δεν προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις του ν. 5014/2023, όπως τροποποιήθηκαν από τις διατάξεις του ν. 5167/2024 και ισχύουν σήμερα, **ότι ασκούν καθήκοντα ειδικού ανακριτικού υπαλλήλου, κατ' άρθρο 31 του ΚΠΔ**, και ως εκ τούτου δεν έχουν δικαίωμα προανάκρισης (με παραγγελία εισαγγελέα ή αυτεπαγγέλτως, στις περιπτώσεις που αυτό προβλέπεται, κατά το άρθρο 245 παρ. 2 ΚΠΔ) ή προκαταρκτικής εξέτασης. Στόχος της

έρευνας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 42 του ανωτέρω νόμου, δεν είναι η συλλογή αποδεικτικών στοιχείων για να βεβαιωθεί η τέλεση εγκλήματος, όπως στην ανάκριση και προανάκριση, αλλά η διακρίβωση των αιτίων που προκάλεσαν το αεροπορική ή σιδηροδρομικό ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν, με στόχο τη βελτίωση της αεροπορικής και σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων στο μέλλον.

Ωστόσο, κατ' εξαίρεση, και μόνο για **τον επικεφαλής της ομάδας διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων ή συμβάντων**, κατά πλάσμα δικαίου και όχι ρητώς, ορίζεται από το άρθρο 19 παρ. 3 του ν. 5014/2023, ότι έχει κατά τη διάρκεια της διερεύνησης τις εξουσίες ανακριτικών υπαλλήλων, που προβλέπονται στον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας. Πιο συγκεκριμένα από την παρ. 2 του ανωτέρω άρθρου καθορίζονται, ποιες είναι οι περιοριστικά – και όχι ενδεικτικά - περιγραφόμενες αρμοδιότητες της ομάδας διερεύνησης αεροπορικού ατυχήματος. Μάλιστα δε, οι συγκεκριμένες εξουσίες τελούν, σύμφωνα με την παρ. 4 του ιδίου ως άνω άρθρου, υπό τον περιορισμό των δικαιωμάτων των πραγματογνωμόνων που ορίζονται από την αρμόδια για τη δικαστική έρευνα αρχή. Εξάλλου, στο άρθρο 20 του ανωτέρω νόμου ορίζεται, ο συνδρομητικός ρόλος στη δικαστική αρχή και συγκεκριμένα, σε περίπτωση που έχει κινηθεί και δικαστική έρευνα, προβλέπεται η συνδρομή του επικεφαλής και των μελών της ομάδας διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων στην αρμόδια δικαστική αρχή. Ως εκ τούτου, ο νομοθέτης προφανώς και δεν προσδίδει στους διερευνητές ιδιότητα ειδικού ανακριτικού υπαλλήλου, με όλα τα προβλεπόμενα γι' αυτούς από τον ΚΠΔ δικαιώματα και υποχρεώσεις.

Γ. Νομική φύση της πορισματικής έκθεσης

Η δομή των εκθέσεων σιδηροδρομικού ατυχήματος περιλαμβάνει, σύμφωνα με το άρθρο 24 παρ. 2 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 ΤΟΥ Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016, τα ακόλουθα στοιχεία: α) περιγραφή του περιστατικού και το ιστορικό του, β) καταγραφή των ερευνών και ανακρίσεων, περιλαμβανομένων όσων αφορούν το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας, των κανόνων και κανονισμών που εφαρμόζονται, της λειτουργίας τροχαίου υλικού και τεχνικών εγκαταστάσεων, της οργάνωσης ανθρώπινου δυναμικού, της τεκμηρίωσης για το λειτουργικό σύστημα και προηγούμενων περιστατικών παρόμοιου χαρακτήρα, γ) ανάλυση και συμπεράσματα σχετικά με τα αίτια του περιστατικού και τους παράγοντες που συνετέλεσαν σε αυτό και σχετίζονται με: (i) τις ενέργειες των εμπλεκόμενων, (ii) την κατάσταση του τροχαίου υλικού ή των τεχνικών εγκαταστάσεων, (iii) τις ικανότητες του προσωπικού, τις διαδικασίες και τη συντήρηση, (iv) τις συνθήκες του ρυθμιστικού πλαισίου και (v) την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας.

Το προβλεπόμενο από το άρθρο 25 του ν. 5014/2023 και επικυρωμένο από το Συμβούλιο του ΕΟΔΑΣΑΑΜ τελικό πόρισμα (πορισματική έκθεση) διερεύνησης αεροπορικού ατυχήματος ή συμβάντος καθώς και η προβλεπόμενη από το άρθρο 47 του ίδιου ως άνω νόμου (προσωρινή και τελική) έκθεση διερεύνησης σιδηροδρομικού ατυχήματος ή συμβάντος, **δεν αποτελούν πραγματογνωμοσύνη κατά το άρθρο 183 ΚΠΔ**. Και τούτο, γιατί δεν διατάσσεται από ανακριτικό υπάλληλο, όταν ενεργεί προανάκριση ή από δικαστικό συμβούλιο ή το δικαστήριο (αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν αιτήσεως των διαδίκων ή πρόταση του εισαγγελέα) ή κατόπιν αιτήσεως των διαδίκων, και κατά την επιστήμη αλλά και την πάγια νομολογία, **δεν αποτελεί ιδιαίτερο και αυτοτελές είδος αποδεικτικού μέσου**², διακρινόμενο των εγγράφων, το οποίο πρέπει να προκύπτει από την αιτιολογία της απόφασης, ότι λήφθηκε και αυτή υπόψη, όπως συμβαίνει, όχι μόνον, όταν αυτή μνημονεύεται ειδικώς μεταξύ των αποδεικτικών μέσων, αλλά και όταν προκύπτει αναμφίβολα από τις παραδοχές της απόφασης, ότι τα πορίσματά της λήφθηκαν υπόψη και έγιναν δεκτά από το δικαστήριο ή, σε κάθε περίπτωση, δεν είναι αντίθετα με αυτές. Διαφορετικά ιδρύεται λόγος αναίρεσης για έλλειψη αιτιολογίας³.

Αντίθετα, οι προεκτεθείσες πορισματικές εκθέσεις αποτελούν είδος **απλής γνωμοδότησης**. Και τούτο, γιατί η συγκεκριμένη πορισματική έκθεση προκαλείται και συντάσσεται κατά τις προεκτεθείσες διατάξεις του ν. 5014/2023, όπως ισχύει, από αυτοτελή δημόσια υπηρεσία και συγκεκριμένα από στελέχη του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, που έχουν ειδικές γνώσεις επιστήμης ή τέχνης και τα οποία καλούνται να εκφέρουν γνώμη για γεγονότα που τίθενται υπόψη τους και έχουν συλλεγεί μέσα από τη διερεύνηση συγκεκριμένου ατυχήματος (αεροπορικού ή σιδηροδρομικού), χωρίς να τηρηθούν οι τασσόμενες από το νόμο προϋποθέσεις. Ως εκ τούτου, δεν ταυτίζονται με το προβλεπόμενο στο άρθρο 178 ΚΠΔ αποδεικτικό μέσο πραγματογνωμοσύνης, το οποίο, όπως ήδη προαναφέρθηκε, διατάσσεται, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 183 του ΚΠΔ, αφού δεν συντάσσονται κατόπιν παραγγελίας αρμοδίου ανακριτικού υπαλλήλου ή του ανακριτή ή δικαστικού συμβουλίου ή του ποινικού δικαστηρίου με τήρηση των προβλεπόμενων προϋποθέσεων, αλλά λαμβάνονται υπόψη από το δικαστήριο ή το δικαστικό συμβούλιο ή κατά την ανακριτική διαδικασία, από τον ανακριτή και εισαγγελέα και το πόρισμά τους συνεκτιμάται μαζί με τις άλλες αποδείξεις για τη διαμόρφωση της κρίσης τους, ως **απλά έγγραφα**⁴, οπότε δεν είναι αναγκαίο να μνημονεύονται ως ιδιαίτερα αποδεικτικά μέσα, ούτε απαιτείται ειδική αιτιολογία.

Επίσης, **οι έρευνες ασφαλείας** και συνακόλουθα οι συντασσόμενες σχετικές **πορισματικές εκθέσεις**, σύμφωνα με τον Κανονισμό 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τα αεροπορικά ατυχήματα, αλλά και την

Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, **δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να αφορούν τον επιμερισμό ευθύνης στους υπαίτιους**. Είναι ανεξάρτητες έρευνες, χωριστές και με την επιφύλαξη οποιασδήποτε δικαστικής ή διοικητικής διαδικασίας για τον επιμερισμό ευθύνης. Ο χαρακτήρας αυτός προκύπτει στο άρθρο 42 του ν. 5014/2023, όπως ισχύει, όπου αναφέρεται, ότι η έρευνα δεν αφορά στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

V. Επίμετρο

Το προεκτεθέν ισχύον σήμερα νομοθετικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων με τη σύσταση ενιαίου φορέα διερεύνησης των ανωτέρω ατυχημάτων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), με σκοπό τη συμβολή του στην αναβάθμιση της διαδικασίας διερεύνησης, τη βελτίωση της ποιότητας των διερευνήσεων ασφαλείας, την ενίσχυση της αξιοπιστίας του, με τη μείωση του χρόνου διενέργειας των διερευνήσεων καθώς και το συντονισμό των δύο ανεξάρτητων μεταξύ τους Επιτροπών υπό την επίβλεψη τόσο του οικείου επικεφαλής διερεύνησης όσο και του συμβουλίου του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, διέπονται αδικαιολογήτως και σε βάρος των σκοπών της διερεύνησης των ανωτέρω δύο ειδών ατυχημάτων, υπό διαφορετικό κανονιστικό - νομοθετικό πλαίσιο, με σημαντικά νομικά μεταξύ τους κενά και διαφοροποιήσεις, χαρακτηριστικό παράδειγμα κακής νομοθέτησης.

Παρά ταύτα, η διερεύνηση αεροπορικών ή σιδηροδρομικών ατυχημάτων αποτελεί αυτοτελή και για διαφορετικούς σκοπούς έρευνα, ανεξάρτητης της τυχόν διενεργούμενης παράλληλα και για το ίδιο ατύχημα **δικαστικής έρευνας** και οφείλει πάντα να σέβεται, να μην παρακωλύει και να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του ΚΠΔ που **διέπουν τη δικαστική έρευνα και χωρίς να διακυβεύονται οι στόχοι της δικαστικής έρευνας**.

Επίσης οι διερευνητές του ΕΟΔΑΣΑΑΜ **δεν είναι ειδικοί ανακριτικοί υπάλληλοι**, κατά το άρθρο 31 του ΚΠΔ, **ούτε η πορισματική έκθεσή τους**, που συντάσσεται στο πλαίσιο διερεύνησης αεροπορικού ή σιδηροδρομικού ατυχήματος ή σοβαρού και μη συμβάντος, **αποτελεί πραγματογνωμοσύνη**, κατά την έννοια των άρθρων 183 επ του ΚΠΔ, έχοντας ιδιαίτερη αποδεικτική αξία, αλλά συνεκτιμάται μαζί με τα υπόλοιπα αποδεικτικά μέσα, ως δημόσιο **(απλό) έγγραφο**, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 178 του ιδίου άνω κώδικα αποδεικτικά μέσα. Επίσης, σχετικά με τη νομική φύση της ίδιας ως ίδιας άνω έκθεσης, στο πλαίσιο αξιοποίησής της σε πολιτική και σε διοικητική δίκη, δεν αποτελεί πραγματογνωμοσύνη, κατ' άρθρο 339 ΚΠολΔ και 147 Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας αντίστοιχα, αλλά **δημόσιο έγγραφο**

με αυξημένη αποδεικτική δύναμη για περιστατικά που βεβαιώνονται (δηλ. παράγει πλήρη απόδειξη με δυνατότητα ανταπόδειξης).

Παραπομπές

1. Αιτ. Έκθ. άρ. 46 σχεδίου ν. 5015/2023
2. ΑΠ 1246/2022, Α. Γκουρμπάτσης, Η αυτοψία και πραγματογνωμοσύνη στα εγκλήματα εμπρησμού, 2017, σελ. 348 – 349
3. ΑΠ 453/2023
4. ΑΠ 1414/2022, ΑΠ 1246/2022, ΑΠ 1262/2019

