

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Υπεύθυνοι Επικοινωνίας : Πλωτάρχης ΛΣ Μουτζουβής Κων/νος

Θέση/Ειδικότητα: Τμηματάρχης Ναυτικών Ατυχημάτων

Τηλέφωνο: 210 4191518, 210 4191230

e-mail: dan.a@yen.gr

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

«Προσαρμογή στις διατάξεις της οδηγίας 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Ενσωμάτωση ρυθμίσεων, μέτρα εφαρμογής και άλλες διατάξεις».

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Η νομοθετική πρόταση για τη «Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων» απορρέει από την υποχρέωση ενσωμάτωσης Κοινοτικών Οδηγιών στο εσωτερικό δίκαιο της χώρας μας. Ειδικότερα, εντάσσεται στην 3^η δέσμη νομοθετικών πρωτοβουλιών του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου, γνωστής και ως πακέτο δέσμης μέτρων ERIKA III, οι οποίες υιοθετήθηκαν μετά τα ναυτικά ατυχήματα των πετρελαιοφόρων, ERIKA σημαίας Μάλτας και PRESTIGE σημαίας Μπαχάμες, εγγύς των γαλλικών ακτών τον Δεκέμβριο 1999 και των ακτών της Ισπανίας το Νοέμβριο του 2002 αντίστοιχα. Οι σοβαρότατες περιβαλλοντολογικές και οικονομικές επιπτώσεις των αναφερομένων ναυτικών ατυχημάτων, ιδιαιτέρως αυτές στις άμεσα επηρεαζόμενες παράκτιες περιοχές, αποτέλεσαν την αφετηρία νέων εξελίξεων και αποφάσεων στο ρυθμιστικό πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα. Στο πλαίσιο αυτό των ρυθμίσεων συμπεριλαμβάνεται και η υιοθέτηση κοινών μέτρων και πρακτικών για την αντιμετώπιση θεμάτων αναφορικά με την διεξαγωγή διερευνήσεων ασφαλείας ή τεχνικών διερευνήσεων μετά από ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με την οδηγία θέματος. Η γενική κατεύθυνση και βασικοί άξονες του σχεδίου νόμου για την διερεύνηση των Ναυτικών Ατυχημάτων εστιάζεται κυρίως στα ακόλουθα:

- Η τεχνική διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, αποτελεί διαδικασία που δεν συνδέεται με τον καθορισμό υπαιτιότητας ή την απόδοση ευθυνών και είναι ανεξάρτητη από διοικητική, πειθαρχική και ποινική διαδικασία.
- Κύριος σκοπός της τεχνικής διερεύνησης είναι η ανάλυση και διακρίβωση των αιτιών και συνθηκών που οδήγησαν σε ένα ναυτικό ατύχημα, η εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων και η διαμόρφωση προτάσεων ώστε να μην επαναληφθούν παρόμοια ατυχήματα στο μέλλον.
- Το πεδίο εφαρμογής, σε σχέση με το υφιστάμενο εθνικό νομικό πλαίσιο, διευρύνεται και αφορά ναυτικά ατυχήματα:
 - i. σε υπό ελληνική σημαία πλοία ανεξαρτήτως του τόπου που συμβαίνουν,
 - ii. σε πλοία ανεξαρτήτως σημαίας που λαμβάνουν χώρα εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων ή εντός της περιοχής έρευνας και διάσωσης της Ελλάδας, υπό την προϋπόθεση ότι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης ή άλλης μορφής παροχής βοήθειας έχουν προσφερθεί για το σκοπό αυτό,
 - iii. για τα οποία η Ελλάδα έχει άλλα ουσιαστικά συμφέροντα.
- Υποχρέωση διερεύνησης για κάθε πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα, σε αντίθεση με τα σοβαρά ατυχήματα όπου δίδεται η δυνατότητα προκριματικής εκτίμησης και λήψης αιτιολογημένης απόφασης για τη διεξαγωγή ή μη τεχνικής διερεύνησης. Επιπλέον, προβλέπεται η άμεση διεξαγωγή διερεύνησης, αλλά δίνεται και η δυνατότητα έναρξής της εντός διμήνου από την ημερομηνία του συμβάντος. Κατά τη διερεύνηση δεν υφίσταται η έννοια της κατάθεσης, αλλά των συνεντεύξεων, ενώ η όλη προσέγγιση είναι καθαρά τεχνική.
- Οι σχετιζόμενοι με την έννοια «ναυτικό ατύχημα» ορισμοί είναι σύμφωνοι με τον «Κώδικα του IMO» και γίνεται διάκριση ανάλογα με τη σοβαρότητά του ενώ εισάγεται η έννοια του «κύριου κράτους διερεύνησης» και του «ουσιαστικώς ενδιαφερόμενου κράτους».
- Αναλύονται θέματα γύρω από τον τρόπο διεξαγωγής και τη μορφή της διερεύνησης από κοινού με ενδιαφερόμενα κράτη.
- Προβλέπεται η σύσταση μόνιμης αμερόληπτης Υπηρεσίας διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων με διοικητική αυτοτέλεια, υπαγόμενης στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη με επάρκεια οικονομικών πόρων και στελεχωμένης με εξειδικευμένους διερευνητές αποκλειστικής απασχόλησης. Δεδομένου ότι από τη λειτουργία και το έργο της υπηρεσίας προκύπτουν οφέλη για την ασφάλεια των πλοίων και την ναυτιλία, προβλέπεται η καθιέρωση εσόδων υπέρ αυτής κατά την έκδοση ναυτλιακών εγγράφων των υπό ελληνική σημαία πλοίων καθώς και μηνιαίο επίδομα υπέρ του Προϊσταμένου, του Διευθυντού και των Διερευνητών λαμβανομένης υπόψη της ανταποδοτικότητας του προσφερόμενου και παραγόμενου έργου.
- Προβλέπεται πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ σε θέματα διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων.
- Καλύπτονται θέματα σχετικά με τη δημοσίευση των εκθέσεων των ναυτικών ατυχημάτων και την έκδοση συστάσεων ασφαλείας και προτάσεων για λήψη διορθωτικών μέτρων από τους ενδιαφερόμενους και εμπλεκόμενους σε ένα ναυτικό ατύχημα ενώ εκ παραλλήλου της προβλέπεται η κοινοποίηση αυτών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις αρμόδιες Αρχές του Κράτους.
- Εισάγεται η δυνατότητα έκδοσης έγκαιρης προειδοποίησης (early alert) προς τους εμπλεκόμενους σε ένα ναυτικό ατύχημα για την από πλευράς του λήψη μέτρων προς αποφυγή κινδύνου νέου ατυχήματος από την Υπηρεσία σε οποιοδήποτε στάδιο της διερεύνησης, εφόσον κρίνει ότι απαιτείται επείγουσα ενέργεια σε επίπεδο κοινότητας.
- Προβλέπεται η υποχρέωση καταχώρησης των ναυτικών ατυχημάτων στην ευρωπαϊκή βάση δεδομένων.

ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ

1. Με τις διατάξεις του Μέρους Α', μεταφέρονται οι ολοκληρωμένες ρυθμίσεις του ευρωπαϊκού κειμένου και ακολουθείται το πλαίσιο των αντίστοιχων άρθρων της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ. Ωστόσο προτείνεται διάταξη που διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της ώστε να εναρμονιστεί με αυτό του υπάρχοντος εθνικού νομικού πλαισίου «Περί Διοικητικού ελέγχου των ναυτικών ατυχημάτων» καθώς και διάταξη που διευρύνει το δικαίωμα της Υπηρεσίας να διερευνά ναυτικά ατυχήματα πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης ήτοι και εντός της περιοχής Έρευνας και Διάσωσης. Οι ρυθμίσεις αυτές για νομοτεχνικούς λόγους εισάγονται στο Γ' Μέρος του σχεδίου νόμου ως Εθνικές ρυθμίσεις.

Ακολούθως παρατίθενται οι ορισμοί της οδηγίας και επιπλέον ορισμοί με σκοπό την πληρέστερη κατανόηση τεχνικών ή ειδικών όρων που αφορούν το πεδίο των τεχνικών διερευνήσεων και τη βέλτιστη εφαρμογή του εν θέματι σχεδίου νόμου. Σημειώνεται ότι οι ορισμοί του IMO παρατίθενται στην παράγραφο Α του Παραρτήματος II. Επιπρόσθετα, σκοπεύεται η ρύθμιση θεμάτων όπως του νέου καθεστώτος διερευνήσεων και της υποχρέωσης διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων από τον αρμόδιο φορέα που συστήνεται για το σκοπό αυτό. Ως έργο της Υπηρεσίας ορίζεται η διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, με σκοπό τη διακρίβωση των συνθηκών και των αιτίων που οδήγησαν σε αυτά, προκειμένου να προληφθεί η επανάληψή τους στο μέλλον, μέσω εξαγωγής χρήσιμων συμπερασμάτων, υποβολής συστάσεων προς τους εμπλεκόμενους με την λειτουργία και διαχείριση του πλοίου ή νομοθετικών προτάσεων προς τις αρμόδιες υπηρεσίες της Διοίκησης, στοχεύοντας στην ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων. Επιπρόσθετα, καθορίζεται ρητά ότι η διεξαγωγή της διερεύνησης ασφαλείας δεν αναζητεί τον καθορισμό βαθμού υπαιτιότητας ή τον καταλογισμό ποινικής, αστικής ή πειθαρχικής ευθύνης στα εμπλεκόμενα με το ναυτικό ατύχημα φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

Ακολούθως μεταφέρονται ρυθμίσεις αναφορικά με την γνωστοποίηση ενός ναυτικού ατυχήματος προς τις ενδιαφερόμενες Υπηρεσίες της Διοίκησης καθώς και το πλαίσιο εμπλοκής των αντίστοιχων οργανισμών διερευνήσεων κρατών μελών της Ε.Ε και τρίτων χωρών για την διεξαγωγή μίας διερεύνησης σε ένα ναυτικό ατύχημα, λαμβανομένου υπόψη την δραστηριοποίησης και εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου σε παγκόσμια κλίμακα.

2. Με τις διατάξεις του Μέρους Β' του σχεδίου νόμου, καθορίζονται οι ουσιαστικές και οργανωτικές διατάξεις που απαιτούνται για την ουσιαστική εφαρμογή της Οδηγίας. Ειδικότερα, συνιστάται νέος φορέας υπό τον τίτλο «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων» (ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α), με διοικητική αυτοτέλεια, υπαγομένη στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, και θεσμοθετείται το οργανωτικό πλαίσιο, και η διάρθρωση της υπό σύστασης Υπηρεσίας.

Η ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α συνιστά διοικητικά αυτοτελή υπηρεσία τεχνικής διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων με επάρκεια οικονομικών πόρων, στελεχωμένη με εξειδικευμένους διερευνητές αποκλειστικής απασχόλησης.

Με την τοποθέτηση του μέλους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους ως προϊσταμένου της Υπηρεσίας, επιχειρείται να πληρωθεί η απαίτηση της Οδηγίας για διασφάλιση του αμερόληπτου και ανεπηρέαστου κατά την λήψη των αποφάσεων της και την άσκηση του διερευνητικού της έργου. Ειδικότερα, μέσω της προτεινόμενης θεσμοθέτησης συγκεκριμένων διατάξεων που αφορούν τη διάρθρωση της υπό σύσταση Υπηρεσίας και τα προσόντα των διερευνητών, σκοπείται η χρησιμοποίηση εξειδικευμένου, καταρτισμένου και κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού με την απαραίτητη εμπειρογνωμοσύνη, σύμφωνα με ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα και πρακτικές, από υπάρχουσες δεξαμενές ανθρώπινου δυναμικού της Ελληνικής Διοίκησης, χωρίς να προκαλούνται οικονομικές επιβαρύνσεις για μισθούς στον κρατικό προϋπολογισμό. Παράλληλα, στοχεύεται η διενέργεια άρτιων τεχνικά διερευνήσεων και η εν γένει βέλτιστη λειτουργία της Υπηρεσίας, ώστε το παρεχόμενο έργο

να λειτουργεί ανταποδοτικά για την ασφάλεια των πλοίων και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτά, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την ναυτιλιακή βιομηχανία και τους πολίτες.

Η προτεινόμενη συνολική διάρθρωση του προσωπικού ~~ανέρχεται~~ σε είκοσι (20) στελέχη, εκ των οποίων δέκα (10) αποτελούν την ομάδα των εξειδικευμένων διερευνητών.

Συνακόλουθα, επιχειρείται η μεταφορά διατάξεων της Κ.Ο και σκοπεύεται η προσαρμογή τους στο ελληνικό δίκαιο. Ρυθμίζονται θέματα όπως η εμπιστευτικότητα των πληροφοριών και στοιχείων μίας τεχνικής διερεύνησης, το πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ του νέου φορέα με τους αντίστοιχους φορείς των κρατών μελών της ΕΕ σε θέματα διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και η κάλυψη των δαπανών σε περιπτώσεις επικουρικής παροχής υπηρεσιών αντίστοιχων οργανισμών Κ-Μ, το πλαίσιο συνεργασίας με αντίστοιχους οργανισμούς τρίτων χωρών, η δημοσίευση των εκθέσεων των ναυτικών ατυχημάτων και η έκδοση συστάσεων ασφαλείας μετά από ναυτικό ατύχημα και η άμεση ενημέρωση των ενδιαφερομένων υπηρεσιών σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο για λήψη άμεσων διορθωτικών μέτρων μετά από ένα ναυτικό ατύχημα, η υποχρέωση καταχώρησης των ναυτικών ατυχημάτων στην ευρωπαϊκή βάση δεδομένων, η ίση μεταχείριση των εμπλεκόμενων σε ναυτικό ατύχημα ναυτικών από τους αρμόδιους εθνικούς φορείς σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες των διεθνών οργάνων και προτείνεται διάταξη για επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση μη εφαρμογής συγκεκριμένων ρυθμίσεων.

3. Με τις διατάξεις του Μέρους Γ', προτείνονται εθνικές ρυθμίσεις με σκοπό την βέλτιστη προσαρμογή της προς ενσωμάτωση Οδηγίας στο εθνικό δίκαιο και επιπλέον εισάγονται τρεις διατάξεις με τις οποίες συμπληρώνονται ή τροποποιούνται υφιστάμενα νομοθετήματα. Συγκεκριμένα, με το άρθρο 25 άρθρο επεκτείνεται το πεδίο εφαρμογής του σχεδίου νόμου σε σχέση με αυτό της Οδηγίας, όπως έχει αναλυθεί στην παράγραφο 1.

Επιπρόσθετα, με το άρθρο 26 εισάγονται διατάξεις με τις οποίες επιδιώκεται η καθιέρωση εσόδων υπέρ της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων, μέσω της καταβολής τελών υπό συγκεκριμένες διαδικασίες και της κατά περίπτωση επιστροφής των εξόδων για την διεξαγωγή μίας διερεύνησης, δεδομένου ότι από τη λειτουργία και το έργο της Υπηρεσίας προκύπτουν οφέλη για την ασφάλεια των πλοίων και, συνακόλουθα, για την ενίσχυση της ναυτιλίας μέσω των προσδοκώμενων στόχων, ενώ εισάγεται κίνητρο αποδοτικότητας για τον προϊστάμενο, τον διευθυντή και τους διερευνητές της Υπηρεσίας.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω και στοχεύοντας στην κατά περίπτωση ενίσχυση των στοιχείων και της ανάλυσης μίας τεχνικής διερεύνησης, μεταφέρονται διατάξεις της εν λόγω Οδηγίας, οι οποίες προβλέπουν την δυνατότητα ανάθεσης εξειδικευμένων εργασιών σε ιδιωτικούς φορείς με αναγνωρισμένη εμπειρία στο αντικείμενο, καθώς και σε πανεπιστημιακά ή ερευνητικά ιδρύματα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής και εισάγεται η δυνατότητα λήψης αντιγράφων των εκθέσεων πραγματογνωμώνων.

Με το άρθρο 27 του σχεδίου νόμου, συμπληρώνεται το άρθρο 23 του ν. 3409/2005 (Α'273) με το οποίο τροποποιήθηκε το άρθρο 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ν.δ 187/1973 (Α'261) ώστε η αρμοδιότητα για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων να ασκείται και από τον Προϊστάμενο του νεοσύστατου Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Αρχηγείου ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ ν. 3922/2011 (Α'35).

Συναφώς με διάταξη του ίδιου άρθρου επιδιώκεται τροποποίηση των διατάξεων του ν. 3569/2007 (Α'122). Συγκεκριμένα, το άρθρο 2, του Μέρους Β' του ν. 3569/2007, αφορά σε τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα του Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, ο οποίος κυρώθηκε με το ν. 3079/2002 που συνιστά κωδικοποίηση, σε ενιαίο κείμενο, των ισχυουσών για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος διατάξεων και ρυθμίζει ανά κατηγορία προσωπικού (Αξιωματικών – Υπαξιωματικών – Λιμενοφυλάκων) όλα τα επί μέρους θέματα από την κατάταξη μέχρι και την αποστρατεία τους. Το Κεφάλαιο Α' του ν. 3079/2002 καλύπτει θέματα κατάταξης – εκπαίδευσης – μετεκπαίδευσης του προσωπικού ΛΣ. Με την

... υπ' αριθ. 2 τροποποίηση της παρούσας τροπολογίας εισάγεται ειδική διάταξη σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 4 του ν. 3421/05 «Στρατολογία των Ελλήνων και άλλες διατάξεις» (Α' 302), όπως αυτός ισχύει, η οποία αφορά τη ρύθμιση υφιστάμενου νομοθετικού κενού περί του θέματος εκπλήρωσης των στρατιωτικών υποχρεώσεων όσων **κατατάσσονται** στο Λιμενικό Σώμα πριν την εκπλήρωση αυτών.

Με τη διάταξη του άρθρου 28, προτείνεται η νομοθετική ρύθμιση για τη μη φορολόγηση και μη παρακράτηση υπέρ τρίτων των εκλογικών επιδομάτων που χορηγήθηκαν στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής, σύμφωνα με τις κοινές Υπουργικές Αποφάσεις που εκδόθηκαν ενόψει των Εθνικών εκλογών της 7ης Μαρτίου 2004, των Ευρωεκλογών της 13ης Ιουνίου 2004, των Δημοτικών-Νομαρχιακών εκλογών της 15ης Οκτωβρίου 2006 και των Εθνικών εκλογών της 16ης Σεπτεμβρίου 2007. Τούτο αποτελεί λογιστική τακτοποίηση και δεν θα δημιουργήσει καμιά εκροή από τα ταμειακά διαθέσιμα του Κρατικού Προϋπολογισμού. Ταυτόχρονα, αποκαθιστά την ίση μεταχείριση των στελεχών του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ με τα στελέχη των λοιπών Σωμάτων Ασφαλείας.

Α. ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης.

Το εθνικό κανονιστικό πλαίσιο απείχε έως σήμερα από ρυθμίσεις οι οποίες να εναρμονίζονται με το διεθνές και ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο στο τομέα της τεχνικής διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων, εστιαζόμενο κυρίως στην διοικητική διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων με σκοπό την απόδοση ευθυνών στους υπαιτίους των ναυτικών ατυχημάτων.

Παρόλο που τα «κοινοτικά ύδατα» χαρακτηρίζονται πλέον εν γένει ασφαλέστερα σε σχέση με το παρελθόν, ατυχήματα εξακολουθούν να συμβαίνουν. Προκειμένου να βελτιωθούν περαιτέρω οι επιδόσεις στον τομέα της ασφάλειας των πλοίων, είναι απαραίτητο να αντλούνται διδάγματα από τα ναυτικά ατυχήματα μέσω της διεξαγωγής των τεχνικών διερευνήσεων, να προτείνονται μέτρα ενίσχυσης της ασφάλειας των πλοίων ώστε να αποτρέπονται παρόμοια ατυχήματα στο μέλλον.

Το διεθνές θεσμικό πλαίσιο στο τομέα της διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων (Κώδικας για την Διερεύνηση των Ναυτικών Ατυχημάτων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού), του οποίου η εφαρμογή έως το 2010 είχε μη υποχρεωτικό χαρακτήρα, αποτέλεσε τη βάση για τη δημιουργία του ευρωπαϊκού κανονιστικού πλαισίου, ιδιαίτερα αυτού που ακολούθησε τις ναυτικές τραγωδίες των δεξαμενοπλοίων «Erika» (1999) και «Prestige» (2002), με τις οποίες αναδείχθηκαν οι ανεπάρκειες του έως τότε υφιστάμενου διεθνούς και ευρωπαϊκού νομοθετικού πλαισίου και επισημάνθηκαν οι ελλείψεις και δυσχέρειες για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων.

Το 2001, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπογράμμισε στη Λευκή Βίβλο με τίτλο *"Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 : η ώρα των επιλογών"*, την αυξανόμενη ανάγκη να διεξάγονται ανεξάρτητες τεχνικές διερευνήσεις, βασισμένες στην ανάλυση των περιστάσεων και των αιτίων των ατυχημάτων ή συμβάντων, των οποίων τα αποτελέσματα να αποσκοπούν στην πρόληψη των κινδύνων και προτάσεις ή συστάσεις για τη βελτίωση της νομοθεσίας. Η ανάγκη αυτή διαπιστώθηκε επίσης από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο

πλαίσιο των εργασιών της προσωρινής επιτροπής για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα (επιτροπή "MARE"), μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου "Prestige" το 2002.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι: «αποκείμενου να αποτραπούν άλλα ατυχήματα και παρόμοια περιστατικά, να εκπονηθούν εντός της Ένωσης σαφείς κατευθυντήριες γραμμές για τη διενέργεια ανεξάρτητων ερευνών σε ατυχήματα και παρόμοια περιστατικά στη θάλασσα· θεωρεί ότι το έργο αυτό πρέπει να επιτελείται από ανεξάρτητο εξεταστικό όργανο σε επίπεδο κρατών μελών».

Οι ανωτέρω επισημάνσεις οδήγησαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στην υιοθέτηση τριών νομοθετικών μέτρων, γνωστών ως πρώτη, δεύτερη και τρίτη Νομοθετική Δέσμη για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Πρώτο βήμα αποτέλεσε η υιοθέτηση της Κ.Ο 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, νομοθετικής πρωτοβουλίας ενταγμένης στη «2η Νομοθετική Δέσμη για την Ασφάλεια στη Θάλασσα» υπό τον τίτλο «δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης», όπως ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με το π.δ. 49/2005 (Α'66). Σύμφωνα με το άρθρο 11, απαιτείται από τα κράτη μέλη να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του «Κώδικα του ΙΜΟ» για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων και να εξασφαλίζουν ότι τα πορίσματα της έρευνας δημοσιεύονται, το συντομότερο δυνατό, μετά την περάτωσή της.

Ωστόσο, η κοινή πρακτική κατέδειξε σημαντικές διαφορές σε επίπεδο Ε.Ε στις τεχνικές διερευνήσεις ναυτικών ατυχημάτων, καθόσον ορισμένα κράτη μέλη εκτελούσαν συστηματικά αυτό το είδος διερεύνησης, ενώ άλλα διενεργούσαν ελλείψεις διερευνήσεις ή διερευνήσεις για σκοπούς διάφορους από το πνεύμα του «Κώδικα του ΙΜΟ».

Υπό το φως των ανωτέρω, αναδείχθηκε η έλλειψη σαφών κατευθυντήριων γραμμών για κοινό επίπεδο δέσμευσης όλων των κρατών μελών της ΕΕ με αποτέλεσμα την υιοθέτηση της Κ.Ο 2009/18/ΕΚ για την τεχνική διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων, η οποία εντάχθηκε στην «3η Νομοθετική Δέσμη για την Ασφάλεια στη Θάλασσα» και ενσωματώνεται στο ελληνικό δίκαιο με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων.

Η προτεινόμενη ρύθμιση για την τεχνική διερεύνηση των ναυτικών με το εν λόγω σχέδιο νόμου στοχεύει κυρίως:

- Στην εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με το κοινοτικό δίκαιο στο τομέα της διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων.
- Στην θέσπιση κοινών θεμελιωδών αρχών και εναρμονισμένου νομικού πλαισίου υποχρεωτικής εφαρμογής από όλα τα Κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Στην καθιέρωση κοινού συστήματος τεχνικών διερευνήσεων από εξειδικευμένους διερευνητές, σύνταξης κοινών τεχνικών εκθέσεων.
- Στην καταχώρηση των ναυτικών ατυχημάτων στην ευρωπαϊκή βάση δεδομένων με σκοπό τη στατιστική μελέτη και ανάλυση αυτών και την εξαγωγή χρήσιμων αξιοποιήσιμων συμπερασμάτων.
- Στην ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και ιδίως των υπό ελληνική σημαία και στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος μέσω διδαγμάτων που προκύπτουν από την ανάλυση των τεχνικών διερευνήσεων, στην υποβολή προτάσεων και την κατά περίπτωση ανάληψη νομοθετικών πρωτοβουλιών σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Στον περιορισμό των ναυτικών ατυχημάτων και κατ'επέκταση στην ενίσχυση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, στον περιορισμό των περιβαλλοντολογικών και οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων οι οποίες επιφέρονται στις περιοχές και τους πληθυσμούς που επηρεάζονται.

➤ Στην ενίσχυση της εικόνας της Διοίκησης της χώρας μας σε διεθνή και ευρωπαϊκά φόρα στο πεδίο της διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων.

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής.

Στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών δραστηριοποιείται ένας πολύ μεγάλος αριθμός εργαζομένων, δι' αυτού δε εξυπηρετείται ένα σημαντικό ποσοστό της παγκόσμιας μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων. Συνακόλουθα, η ναυτιλία παρέχει σημαντικές μεταφορικές υπηρεσίες για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας και ο δεύτερος μεγαλύτερος εισαγωγέας προϊόντων στον κόσμο. Εκτιμάται ότι περισσότεροι από τρία εκατ. άνθρωποι απασχολούνται άμεσα στον τομέα της ναυτιλίας στην Ευρώπη, ο οποίος αποφέρει κύκλο εργασιών περίπου 200 δισ. ευρώ, με συνολική προστιθέμενη αξία ύψους περίπου 100 δισ. ευρώ καθιστώντας την εκ παραλλήλου ένα πολύπλοκο σύστημα πολυδιάστατης επιχειρηματικής δραστηριότητας και μιας εν δυνάμει υψηλού κινδύνου βιομηχανίας. Η πολυπλοκότητα του συστήματος έγκειται κυρίως στον πρωταγωνιστικό και καταλυτικό ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα στην λειτουργία και εξέλιξή του και στο μεγάλο αριθμό των εμπλεκόμενων (stakeholders) ιδιωτικών και κρατικών φορέων, διεθνών και ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων και ιδίως όπως: οι πλοιοκτήτες ή οι διαχειριστές των πλοίων, οι ιδιοκτήτες ή οι διαχειριστές των μεταφερόμενων φορτίων, οι ναυλωτές, το πλήρωμα και τα συνδικαλιστικά σωματεία, τα ναυπηγεία, οι ασφαλιστικοί οργανισμοί, οι νηογνώμονες, οι Αρχές των λιμένων, τα Κράτη σημαίας, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (EMSA).

Το σχέδιο νόμου αναμένεται να επηρεάσει θετικά σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα την ασφάλεια των πλοίων και των επιβαινόντων σε αυτά, μέσω της προσδοκώμενης αποτελεσματικής λειτουργίας της υπό σύσταση Υπηρεσίας.

Ο περιορισμός των ναυτικών ατυχημάτων, ο οποίος αποτελεί το θεμελιώδη στόχο της νομοθετικής πρότασης δύναται να επιφέρει σημαντικές θετικές επιπτώσεις στους εμπλεκόμενους ναυτιλιακούς φορείς (stakeholders) καθώς και την εν γένει λειτουργία και διαχείριση των πλοίων με απώτερο στόχο την προστασία οικονομικών και ανθρωπίνων πόρων.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών.

Η διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων έχει αντιμετωπιστεί από την χώρας μας με το ΝΔ 712/70 (ΦΕΚ Α'237) «Περί διοικητικού ελέγχου των ναυτικών ατυχημάτων», οι διατάξεις του οποίου απορρέουν από Απόφαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού την περίοδο εκείνη (Res. A.173/1968 (ES.IV) Participation in Official Inquiries into Maritime Casualties). Η ανωτέρω εθνική νομοθετική ρύθμιση εστιάζεται κυρίως στην διεξαγωγή προανακριτικών ερευνών από πλευράς της Διοίκησης, και την απόδοση ευθυνών στους υπαίτιους ενός ναυτικού ατυχήματος. Επιπρόσθετα, επεξηγηματικού χαρακτήρα προς το ανωτέρω νομοθέτημα τυγχάνει το Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας υπ' αριθμ. 8 υπό τον τίτλο «Οδηγίες περί του τρόπου προανακρίσεως επί ναυτικού ατυχήματος», με το οποίο ουσιαστικά παρέχονται οδηγίες για την εφαρμογή του ν.δ. 712/1970 και τον τρόπο διενέργειας των προανακρίσεων και τη διαδικασία σχηματισμού των σχετικών δικογραφιών.

Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι οι διεθνείς εξελίξεις και το διεθνές θεσμικό πλαίσιο, το οποίο προήγαγε την διεξαγωγή τεχνικών διερευνήσεων μετά από κάθε πολύ σοβαρό ή σοβαρό ναυτικό ατύχημα για τους σκοπούς που έχουν αναλυθεί παραπάνω, δεν έτυχαν της ανάλογης ανταπόκρισης από την Χώρα μας καθόσον είχαν μη δεσμευτικό χαρακτήρα για τα Κράτη μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

Το ρυθμιστικό πλαίσιο της διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων σε διεθνές επίπεδο συνίσταται από πλέγμα μεμονωμένων Αποφάσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού έως το έτος 1989 οπότε και συγχωνεύθηκαν σε μία Απόφαση A.849 (20), με την οποία υιοθετήθηκε ο «Κώδικας για τη διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Περιστατικών», ο οποίος μετά από δύο έτη ενισχύθηκε με την Απόφαση A.884 (21). Το νέο πλαίσιο καθιέρωσε γενικές και ειδικές αρχές προάγοντας τη συνεργασία των Κρατών σε διεθνές επίπεδο και την κοινή προσέγγιση για την τεχνική διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και περιστατικών, χωρίς ωστόσο να έχει δεσμευτικό χαρακτήρα εφαρμογής, εξαρτώμενο ουσιαστικά από την καλή θέληση των κρατών μελών για την υιοθέτηση σχετικών εθνικών μέτρων. Πρακτικά παρατηρείται να μην ακολουθείται κοινή προσέγγιση στη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, η οποία, από πολλά κράτη μέλη, αντιμετωπιζόταν μόνο ως διοικητική, πειθαρχική ή/και ποινική διαδικασία. Επιπλέον, η μη υποχρεωτική εφαρμογή του «Κώδικα του IMO» καθιστούσε ελάχιστη, αν όχι ανύπαρκτη, τη συμβολή ορισμένων κρατών σημαίας στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα μέσω της κατάλληλης διαχείρισης και της αξιοποίησης των διερευνήσεων.

Οι εκτεταμένες αλλαγές και εξελίξεις στη δομή της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας και βιομηχανίας, καθώς και το αυξημένο ενδιαφέρον των Κρατών και ιδιαίτερα των ναυτιλιακών για τη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και των επιπτώσεων τους στο περιβάλλον και τον άνθρωπο, ώθησαν τις Διοικήσεις αρκετών Ευρωπαϊκών Κρατών στην κατεύθυνση υιοθέτησης νομοθετικών μέτρων εναρμονίζοντας και επικαιροποιώντας το εθνικό νομικό τους πλαίσιο με τις ισχύουσες διεθνείς προτεινόμενες νομοθετικές ρυθμίσεις, συστήνοντας οργανισμούς ή υπηρεσίες, επιφορτισμένους με την διεξαγωγή τεχνικών διερευνήσεων. Στα Κράτη αυτά συγκαταλέγεται το Ηνωμένο Βασίλειο (MAIB 1989), η Γερμανία (BSU 2001), η Γαλλία (BEAmer 2004), με κορυφαίο οργανισμό μεταξύ αυτών την Marine Accidents Investigation Branch του Η.Β, η οποία θεωρείται μία εκ των άριστα οργανωμένων Υπηρεσιών σε επίπεδο λειτουργίας και σκοπούμενης απόδοσης, εγνωσμένου κύρους παγκοσμίως. Η εν λόγω Υπηρεσία, αποτέλεσε κύριο άξονα διαμόρφωσης και διάθρωσης της υπό σύσταση Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (HBMCI), ως από παράδειγμα «βέλτιστων πρακτικών» και πλήρους εναρμόνισης με τις διεθνείς και ευρωπαϊκές απαιτήσεις.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της.

Η εφαρμογή της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπει την έκδοση των κάτωθι κανονιστικών πράξεων:

- ✓ Προεδρικών Διαταγμάτων, στο περιεχόμενο των οποίων θα καθορίζονται και θα ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την οργάνωση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες των Τμημάτων της Υπηρεσίας, τα ειδικότερα καθήκοντα του Προϊσταμένου, του

~~Διευθυντή, των Τμηματάρχων και των διερευνητών, οι ειδικότερες διαδικασίες~~
διερευνήσεων και κάθε σχετικό θέμα. (αρθ. 23)

- ✓ Υπουργικών Αποφάσεων του ΥΠτΠ και των κατά περίπτωση συναρμοδίων Υπουργών με τις οποίες ρυθμίζονται θέματα αναφορικά με το ύψος της ειδικής μηνιαίας αποζημίωσης του Προϊσταμένου, του Διευθυντή και των διερευνητών καθώς και διοικητικά θέματα αναφορικά με την έκδοση ειδικού δελτίου ταυτότητας για τους διερευνητές (παρ. 4 άρθ. 26 και παρ.12 αρθ. 8 αντίστοιχα).

3. Συνέπειες στην οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση.

Η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον ναυτιλιακό χώρο και άμεσα ή έμμεσα εμπλέκονται με την λειτουργία του πλοίου στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες επιχειρήσεις πλοίων, επιχειρήσεις φορτίων, ασφαλιστικών επιχειρήσεων, επιχειρήσεων αναγνωρισμένων Οργανισμών για την πιστοποίηση της ασφάλειας των πλοίων.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς.

Οι επιδιωκόμενοι στόχοι και δράση της Υπηρεσίας, μέσω του παραγόμενου έργου της, αναμένεται να επιφέρει θετικά αποτελέσματα στο περιορισμό των ναυτικών ατυχημάτων και στην διασφάλιση ανθρώπινων, περιβαλλοντολογικών και οικονομικών πόρων.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά.

Η ίδρυση και λειτουργία της Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων θα συμβάλλει θετικά στο βασικό στόχο της βελτίωσης της ασφάλειας των πλοίων και των επιβαινόντων σε αυτά μέσω της απρόσκοπτης και ενδεδειγμένης διαπίστωσης των αιτιών των ατυχημάτων. Κατά συνέπεια, αναμένεται η ενίσχυση του κύρους της ναυτιλίας της χώρας μας, σε επίπεδο παρεχομένων ναυτιλιακών υπηρεσιών μέσω της διεξαγωγής των διερευνήσεων σε πλοία υπό ξένη σημαία στα ελληνικά χωρικά ύδατα αλλά και σε πλοία ελληνικής σημαίας στο εξωτερικό.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία.

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση.

Η προτεινόμενη ρύθμιση πρόκειται να αποφέρει άμεσα οφέλη στο κύρος της Χώρας μας, ως Κράτους στο οποίο εφαρμόζονται διαχρονικά οι θεμελιώδεις αρχές της ποιοτικής ναυτιλίας, δια της βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Επίσης, αναμένεται να επιφέρει αντίστοιχα θετικές συνέπειες στους χρήστες των υπηρεσιών αυτών και ιδιαίτερα σε αυτούς της ακτοπλοϊκής ναυτιλίας. Κατά συνέπεια, οι πολίτες θα απολαμβάνουν ασφαλέστερες μεταφορές, ανεξαρτήτως της άμεσης ή έμμεσης χρήσης αυτών, λαμβανομένου υπόψη του νησιωτικού χαρακτήρα της χώρας μας και της οικονομικής δραστηριοποίησης πολλών κοινωνικών ομάδων σε τομείς άμεσα σχετιζόμενους με τις μεταφορές και το θαλάσσιο περιβάλλον καθώς σε κάθε περίπτωση ατυχήματος, θα παρέχεται η δυνατότητα μέσω της διερεύνησης για περαιτέρω άνοδο του επιπέδου ασφαλείας των πλοίων.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη.

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων.

Η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση στοχεύει στη βιώσιμη ανάπτυξη, διότι η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στα πλοία δεν επηρεάζει απλώς την υγιή ναυτιλιακή_επιχειρηματική δραστηριότητα σε ένα κατεξοχήν ναυτικό Κράτος, όπως η Ελλάδα, αλλά αποφέρει θετικές συνέπειες και στο φυσικό θαλάσσιο περιβάλλον.

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης.

Η αξιολογούμενη νομοθετική πρόταση εκτιμάται ότι θα βελτιώσει τη λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης στον τομέα διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων, ο οποίος έως σήμερα δεν έτυχε ανάλογης ρύθμισης, πλην του διοικητικού, πειθαρχικού και ποινικού ελέγχου.

Συναφώς η διάρθρωση της Υπηρεσίας και η τοποθέτηση ως Προϊσταμένου, Συμβούλου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους θα προσδώσει αμεροληψία, αξιοπιστία και κύρος σε όλα τα επίπεδα λειτουργίας και συνεργασίας με εμπλεκόμενους εθνικούς φορείς της Διοίκησης, ενισχύοντας ταυτόχρονα το ευρωπαϊκό και διεθνές προφίλ της χώρας στο τομέα των θαλασσιών μεταφορών και του πεδίου διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων.

~~Ο συνδυασμός των ανωτέρω σε συνάρτηση με το χαμηλό κόστος λειτουργίας της, δύναται να την καταστήσουν ως μία εκ των παραδειγματικών λειτουργικά Υπηρεσιών, η οποία μόνο θετικά αποτελέσματα αναμένεται να αποφέρει για τη Δημόσια Διοίκηση γενικότερα.~~

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν).

Με βάση τα παραπάνω (βλ.6.1), η τεχνική διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων αναμένεται να διεξάγεται με τον πλέον άρτιο και ενδελεχή τρόπο, εξασφαλίζοντας το μεγαλύτερο βαθμό αντικειμενικότητας των αποτελεσμάτων και αποδίδοντας απρόσκοπτα το επιθυμητό παραγόμενο έργο, υπό το πρίσμα της υφιστάμενης νομοθεσίας. Τούτο δύναται να επιτευχθεί διότι η τεχνική προσέγγιση και εξέταση των ναυτικών ατυχημάτων από εξειδικευμένους διερευνητές της Διοίκησης με κατάλληλα προσόντα, εμπειρογνωμοσύνη και σε συνδυασμό με τη προβλεπόμενη εκ των προσόντων διεπιστημονικότητα καθώς και την κατά περίπτωση συνεργασία με αντίστοιχους εγνωσμένης αξίας οργανισμούς των Κρατών - Μελών της Ε.Ε στο θεσμοθετημένο πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας, αναμένεται να έχει προστιθέμενη αξία στο έργο της Δικαιοσύνης λαμβανομένου υπόψη της διάταξης της παραγράφου 2 του άρθρου 1 της αξιολογούμενης ρύθμισης. Σύμφωνα με την διάταξη αυτή, οι εκθέσεις των διερευνήσεων των ναυτικών ατυχημάτων αποτελούν αφενός στοιχείο άμεσης αξιολόγησης των συνθηκών και αιτιών που συνετέλεσαν σε αυτά, αφετέρου δε παρέχουν και έμμεση εξειδικευμένη αντικειμενική πραγματογνωμοσύνη κρατικών λειτουργών, το περιεχόμενο της οποίας δύναται να συνδράμει την αξιολόγηση του καθορισμού των υπαιτιών, καθόσον η ουσιαστική ανάλυση και τα συμπεράσματα της ενδέχεται να τεκμαίρουν τον βαθμό εμπλοκής των προσώπων που σχετίζονται με το ναυτικό ατύχημα, το οποίο αποτελεί ζητούμενο για το έργο και την απονομή της Δικαιοσύνης.

7. Νομιμότητα

7.1. Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση.

Η προώθηση του σχεδίου νόμου στηρίζεται στην εφαρμογή της Συνθήκης της Λισαβόνας και στην άσκηση νομοθετικής πρωτοβουλίας, σύμφωνα με τα άρθρα 73 επ. του Συντάγματος.

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση.

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Η προτεινόμενη διάταξη νόμου, απορρέει από την υποχρεωτική εφαρμογή και ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο της οδηγίας 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Ωστόσο, σε επίπεδο ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου σχετικές με το αντικείμενο διατάξεις αποτελούν το άρθρο 12 της Κ.Ο 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου καθώς και του άρθρου 11 της

~~Κ.Ο. 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όπως ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με τα ανάλογα άρθρα 12 του π.δ. 314/2001 (Α' 212) (ΚΟ 99/35/ΕΚ), και 11 του π.δ. 49/2005 (Α' 66) (ΚΟ 2002/59/ΕΚ) αντίστοιχα.~~
 Συναφώς σχετικές διατάξεις και προβλέψεις στο διεθνές δίκαιο περιλαμβάνονται στην Διεθνή Σύμβαση των Ηνωμένων για το Δίκαιο της Θάλασσας της 10^{ης} Δεκεμβρίου του 1982, η οποία κυρώθηκε και τέθηκε σε ισχύ από την Χώρα μας με τον ν. 2321/95 (Α' 136) και συγκεκριμένα:

- Το άρθρο 2 αυτής με το οποίο θεσπίζεται το δικαίωμα των παράκτιων κρατών να διερευνούν τα αίτια οποιουδήποτε ναυτικού ατυχήματος εντός των χωρικών τους υδάτων, το οποίο ενδέχεται να παρουσιάζει κίνδυνο για τη ζωή ή το περιβάλλον, να αφορά τις αρχές έρευνας και διάσωσης παράκτιου κράτους ή να το επηρεάζει καθ' οιονδήποτε τρόπο.
- Το άρθρο 94 αυτής με το οποίο ορίζεται ότι το κράτος σημαίας φροντίζει για τη διεξαγωγή έρευνας από ή ενώπιον προσώπου ή προσώπων που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για ορισμένα ατυχήματα ή συμβάντα στην ανοικτή θάλασσα.

Επιπρόσθετα, στον κανονισμό 21 του κεφαλαίου Ι της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα της 1ης Νοεμβρίου του 1974 ("SOLAS 74") ν. 1045/1980 (Α' 95), στο άρθρο 23 της Διεθνούς Σύμβασης περί γραμμών φορτώσεως πλοίων της 5ης Απριλίου του 1966, α.ν. 391/68 (Α' 125) και στα άρθρα 8 και 12 της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία της 2ας Νοεμβρίου 1973, ν. 1269/82 (Α' 89), καθορίζεται η ευθύνη που υπέχει το Κράτος σημαίας του πλοίου για τη διενέργεια ερευνών για τα ατυχήματα και για τη διαβίβαση των σχετικών πορισμάτων στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας.

Η αξιολογούμενη νομοθετική ρύθμιση είναι αρμοδιότητας του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, η αρμόδια Υπηρεσία του οποίου (Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας) προέβη στην κατάρτισή της.

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης.

Η διαδικασία της δράσης προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης από την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΠΤΠ αναλύεται διεξοδικά στην κατωτέρω θεματική ενότητα 10.1.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση.

Η αρμόδια Υπηρεσία για την εφαρμογή του εξεταζόμενου νομοθετήματος είναι η υπό σύσταση Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων, με το οργανόγραμμα και τις διαδικασίες που καθορίζονται στη ρύθμιση.

Ωστόσο από τις διατάξεις του προτεινόμενου νόμου προκύπτουν αρμοδιότητες και για την Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Αρχηγείου-ΕΛ.ΑΚΤ, η οποία ορίζεται ως η Αρμόδια Αρχή (περ. ιη' παρ. 4 άρθρ. 3), στα πεδία που ορίζονται ειδικότερα σύμφωνα με τα προβλεπόμενα σε διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης και περιλαμβάνουν :

- Την απαιτούμενη συνεργασία της Αρμόδιας Αρχής με την ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α. και τις δικαστικές αρχές για τους σκοπούς της διερεύνησης, εφόσον απαιτείται. (παρ. 2 άρθρ. 4).
- Την ενημέρωση της Υπηρεσίας για ένα ναυτικό ατύχημα από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ, τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας, τη Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων και τη Διεύθυνση Υποστήριξης Ασφαλιστικών Οργανισμών του ΥΠΑΑΝ (παρ. 1 άρθρ. 6).
- Τη συνεργασία της Αρμόδιας Αρχής με τις αντίστοιχες αρχές των Κρατών Μελών και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με σκοπό τη δημιουργία πλαισίου μόνιμης συνεργασίας (παρ. 1 άρθρ.12).
- Τη γνωστοποίηση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή των υπηρεσιών που έχουν δικαίωμα πρόσβασης στη ευρωπαϊκή βάση δεδομένων (παρ. 2 αρθρ. 19).
- Τη συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις αντίστοιχες αρμόδιες αρχές των Κρατών Μελών για την ανάπτυξη του συστήματος της βάσης δεδομένων και τη μέθοδο κοινοποίησης δεδομένων (παρ. 4 αρθρ. 19).
- Την επιβολή των διοικητικών κυρώσεων από την Αρμόδια Αρχή στους παραβάτες του προτεινόμενου νομοθετήματος κατόπιν ενημέρωσης από την Υπηρεσία (αρθ. 22).

Συναφώς από συγκεκριμένες διατάξεις προκύπτουν αρμοδιότητες εκ νέου για τη Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας ενώ άλλες διατάξεις επιφέρουν υποχρεώσεις και για τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Αρχηγείου-ΕΛ.ΑΚΤ, τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας, την Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων και τη Διεύθυνση Υποστήριξης Ασφαλιστικών Οργανισμών του ΥΠΑΑΝ, οι οποίες ορίζονται ως Αρμόδιες Υπηρεσίες του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ και του ΥΠΑΑΝ (περ. ιζ' παρ. 4 άρθρ. 3) και περιλαμβάνουν:

- Την παροχή κάθε δυνατής διευκόλυνσης στο έργο της ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α για την διερεύνηση ναυτικού ατυχήματος (παρ. 3 αρθρ. 15)
- Την εξασφάλιση ότι οι συστάσεις ασφαλείας που διατυπώνονται από την Υπηρεσία ή από άλλους αντίστοιχους οργανισμούς διερεύνησης των Κρατών μελών λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες των συστάσεων και όταν ενδείκνυται, τους δίδεται η κατάλληλη συνέχεια σύμφωνα με την κοινοτική και διεθνή νομοθεσία (παρ. 1 άρθρ. 17).
- Την ευχέρεια να λαμβάνουν πρόσθετα μέτρα για την ασφάλεια στη θάλασσα που δεν καλύπτονται από τις διατάξεις του παρόντος, υπό τον όρο ότι τα μέτρα αυτά δεν παραβιάζουν τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης δεν παρεμποδίζουν την επίτευξη του σκοπού και των στόχων της (αρθρ. 21).
- Τη λήψη μηνυμάτων προειδοποίησης της Υπηρεσίας και της Ευρωπαϊκής. Επιτροπής που απευθύνονται στις αρμόδιες αρχές όλων των Κρατών μελών, στη ναυτιλιακή βιομηχανία και σε οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος (παρ. 3 αρθρ.18).

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διευρυμένης Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη.

9. Τήρηση Νομοτεχνικών κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Κατά τη σύνταξη του σχεδίου νόμου τηρήθηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες οι οποίοι αναφέρονται στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.).

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη.

- Η προτεινόμενη ρύθμιση καταργεί τις διατάξεις των άρθρων 12 του π.δ. 314/2001 (Α'212) (ΚΟ 99/35/ΕΚ) και 11 του π.δ. 49/2005 (Α'66) (ΚΟ 2002/59/ΕΚ) αντίστοιχα.
- Με το άρθρο 27 του Μέρους Γ' «Εθνικές Ρυθμίσεις - Λοιπές Διατάξεις» της αξιολογούμενης ρύθμισης τροποποιείται το άρθρο 45 του ν.δ 187/1973 (Α'261) «Περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» και επιπρόσθετα τροποποιείται το άρθρο 6 του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος του ν. 3079/2002 (Α'122).

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει.

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή.

10. Διαφάνεια – Κοινωνική Συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση.

Η προτεινόμενη νομοθετική πρόταση απορρέει από διατάξεις Οδηγίας, το κύριο και μεγαλύτερο μέρος της οποίας καθορίζει τις θεμελιώδεις αρχές για τη διεξαγωγή διερευνήσεων σε ναυτικά ατυχήματα, οι οποίες με σαφήνεια προσδιορίζουν ότι η εφαρμογή του νέου καθεστώτος διερευνήσεων δεν αποτελεί οριζόντια εφαρμογή διοικητικής δράσης αλλά αρμοδιότητα ενός αποκλειστικά φορέα. Κατά συνέπεια το πλείστο των διατάξεων μεταφέρονται σχεδόν αυτούσια στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου ή με μικρές προσαρμογές στις ανάγκες της ελληνικής Διοίκησης και φιλοσοφίας. Εντούτοις κύριο ζητούμενο ρύθμισης αποτέλεσε η διοικητική διάρθρωση του νέου φορέα και η νομική του δομή, η οποία επαφίονταν στο σχεδιασμό των Κρατών μελών της Ε.Ε στα πλαίσια των νομικών και διοικητικών τους συστημάτων.

Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω το αρμόδιο Τμήμα Ναυτικών Ατυχημάτων της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Αρχηγείου ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ προέβη αρχικά στην κατάρτιση προκαταρκτικού προτεινόμενου κειμένου σύμφωνα με τις βασικές αρχές της Οδηγίας και πραγματοποίησε σειρά διαβουλεύσεων με στελέχη των συναρμόδιων Διευθύνσεων του Αρχηγείου ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ και του τέως ΥΘΥΝΑΛ, με βασικό άξονα την επιλογή της μορφής του νέου φορέα, την στελέχωση και διοικητική υπαγωγή του. Εκ παραλλήλου

πραγματοποιήθηκαν άτυπες συναντήσεις με στελέχη της Επιτροπής Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΔΑΑΠ/ΥΠΑ), η οποία συστήθηκε με νόμο κατά το έτος 2002 κατά εφαρμογή της Κ.Ο 94/56/ΕΚ. Επιπρόσθετα και με σκοπό την υιοθέτηση ενός βέλτιστου και ευέλικτου σύγχρονου μοντέλου με δυνατότητα ανταπόκρισης άμεσα και με επάρκεια στις απορρέουσες υποχρεώσεις του, στο πλαίσιο επίσημων συναντήσεων και εκπροσωπήσεων του αρμοδίου Τμήματος μας σε ευρωπαϊκά όργανα, αντηλλάγησαν απόψεις με στελέχη του τομέα ναυτικών ατυχημάτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) καθώς και με εκπροσώπους αντίστοιχων οργανισμών διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων του Ηνωμένου Βασιλείου (MAIB – έτος σύστασης 1989) και της Γερμανίας (BSU - έτος σύστασης 2001), με πολυετή δραστηριοποίηση και εμπειρία στο πεδίο των τεχνικών διερευνήσεων.

Το τελικό κείμενο του σχεδίου νόμου διαμορφώθηκε με γνώμονα την εκπλήρωση των απαιτήσεων του κοινοτικού κειμένου, την μέγιστη εξασφάλιση του ανεπηρέαστου της υπό σύσταση Υπηρεσίας καθώς και του κύρους και της αμεροληψίας της, σε συνδυασμό με την υιοθέτηση ενός βέλτιστου και ευέλικτου σύγχρονου διοικητικού μοντέλου, χαμηλού κόστους λειτουργίας, παρόμοιου με αντίστοιχους οργανισμούς ευρωπαϊκών Κρατών, με δυνατότητα άμεσης και επαρκούς ανταπόκρισης στις απορρέουσες εκ του ευρωπαϊκού νομοθετικού πλαισίου υποχρεώσεις του.

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση στον ηλεκτρονικό τόπο www.opengov.gr και ήταν ανοικτή σε σχόλια από την 20:00 ώρα της 15^{ης} Σεπτεμβρίου 2011 έως την 12:00 ώρα της 22^{ης} Σεπτεμβρίου 2011. Στο διάστημα αυτό κατέθεσαν τις απόψεις τους μόνο ιδιώτες ενώ δεν καταγράφηκαν σχόλια από φορείς εμπλεκόμενους με το περιεχόμενο της ρύθμισης.

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της.

Η συμμετοχή των πολιτών στην διαβούλευση ήταν ιδιαίτερα περιορισμένη, καθώς σημειώθηκαν συνολικά 5 σχόλια, ενώ δεν υπήρξε συμμετοχή εκπροσώπων φορέων οι οποίοι δραστηριοποιούνται στο τομέα των θαλασσιών μεταφορών και εν δυνάμει εμπλέκονται άμεσα ή έμμεσα με τα ναυτικά ατυχήματα. Η μικρή συμμετοχή των πολιτών δεν αντικατοπτρίζει την σπουδαιότητα της προτεινόμενης ρύθμισης, εντούτοις δύναται να συνυπολογιστεί το εξειδικευμένο του αντικειμένου ως αποτρεπτικός παράγοντας εκδήλωσης ενδιαφέροντος για το σύνολο του κοινού. Ο περιορισμένος αριθμός των σχολίων και των ενδιαφερομένων συνιστά την ολοκληρωμένη και ενδεδειγμένη μελέτη και νομοπαρασκευή του προτεινόμενου σχεδίου νόμου από την αρμόδια Υπηρεσία του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ με κύριο γνώμονα αφενός μεν την τυπική ενσωμάτωση της Οδηγίας αφετέρου δε την ουσιαστική εφαρμογή στην Χώρα μας.

Ο αριθμός των συμμετεχόντων έφτασε τα 3 άτομα. Ο συνολικός αριθμός των σχολίων ανέρχεται στα 5 εκ των οποίων τα θέματα ουσίας που ανέλυσαν εστιάζονται κυρίως στο ρυθμιστικό πεδίο του νομοθετήματος και συγκεκριμένα στην διάρθρωση και στελέχωση της ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α.

Ειδικότερα εκφράστηκαν επιφυλάξεις για την επιλογή διαρκίας στο μοντέλο διοίκησης της Υπηρεσίας, (Προϊσταμένου και Διευθυντή), στην τοποθέτηση του Δικαστικού λειτουργού ως Προϊσταμένου, η οποία αποτέλεσε αρχική επιλογή - η οποία τροποποιήθηκε -, στην

τοποθέτηση Ανώτερου Αξιωματικού ΑΣ ως Διευθυντή χωρίς όπως εκφράστηκε καθορισμό προσόντων, την στελέχωση του Τμήματος των διερευνητών και στο επιπλέον καθορισμό των προσόντων τους.

Τα ανωτέρω σχόλια έτυχαν επιχειρηματολογίας σύμφωνα με τις ανωτέρω διεξοδικές αναλύσεις και δεν υιοθετήθηκαν πλην ενός το οποίο αφορούσε θέμα διατύπωσης και όχι ουσίας.

10.4. Αναφέρατε το σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου.

Στο Μέρος Γ' της αξιολογούμενης ρύθμισης εισάγονται δύο (02) άρθρα (27 και 28), οι διατάξεις των οποίων αναλύονται ως ακολούθως:

- Η πρώτη διάταξη του άρθρου 27 της προτεινόμενης ρύθμισης συμπληρώνει το άρθρο 23 του ν. 3409/2005 (Α'273) με το οποίο τροποποιήθηκε το άρθρο 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ν.δ 187/1973 (Α'261) ώστε η αρμοδιότητα για την επιβολή διοικητικών προστίμων κατά τους ελέγχους ασφάλειας των πλοίων έτσι ώστε, να παρέχεται και στον Προϊστάμενο του νεοσύστατου Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Αρχηγείου ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ, σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων από τη δραστηριότητα των υπαγομένων στον εν λόγω κλάδο Υπηρεσιών, όπως συστήθηκε σύμφωνα με το ν. 3922/2011 (Α'35).
- Η δεύτερη διάταξη του άρθρου 27 τροποποιεί τις διατάξεις του ν. 3569/2007 (Α'122). Το άρθρο 2, του Μέρους Β' του ν. 3569/2007, αφορά τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα του Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, ο οποίος κυρώθηκε με το ν. 3079/2002 που συνιστά κωδικοποίηση, σε ενιαίο κείμενο, των ισχυουσών για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος διατάξεων και ρυθμίζει ανά κατηγορία προσωπικού (Αξιωματικών – Υπαξιωματικών – Λιμενοφυλάκων) όλα τα επί μέρους θέματα από την κατάταξη μέχρι και την αποστρατεία τους. Το Κεφάλαιο Α' του ν. 3079/2002 καλύπτει θέματα κατάταξης – εκπαίδευσης – μετεκπαίδευσης του προσωπικού ΛΣ. Με την υπ' αριθ. 2 τροποποίηση της παρούσας τροπολογίας εισάγεται ειδική διάταξη σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 4 του ν. 3421/05 «Στρατολογία των Ελλήνων και άλλες διατάξεις» (Α'302), όπως αυτός ισχύει, η οποία αφορά τη ρύθμιση υφιστάμενου νομοθετικού κενού περί του θέματος εκπλήρωσης των στρατιωτικών υποχρεώσεων όσων κατατάσσονται στο Λιμενικό Σώμα πριν την εκπλήρωση αυτών.
- Με την διάταξη του άρθρου 28 προτείνεται η νομοθετική ρύθμιση για τη μη φορολόγηση και μη παρακράτηση υπέρ τρίτων των εκλογικών επιδομάτων που χορηγήθηκαν στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής, σύμφωνα με τις κοινές Υπουργικές Αποφάσεις που εκδόθηκαν ενόψει των Εθνικών εκλογών της 7ης Μαρτίου 2004, των Ευρωεκλογών της 13ης Ιουνίου 2004, των Δημοτικών-Νομαρχιακών εκλογών της 15ης Οκτωβρίου 2006 και των Εθνικών εκλογών της 16ης Σεπτεμβρίου 2007. Τούτο αποτελεί λογιστική τακτοποίηση και δεν θα δημιουργήσει καμιά εκροή από τα ταμειακά διαθέσιμα του Κρατικού

Προϋπολογισμού. Ταυτόχρονα, αποκαθιστά την ίση μεταχείριση των στελεχών του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ με τα στελέχη των λοιπών Σωμάτων Ασφαλείας.

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα.

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον.

Οι λοιπές διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης στο Μέρος Γ, δεν αναμένεται να επιφέρουν συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, την κοινωνία και τους πολίτες και την οικονομία καθόσον αφορούν αποκλειστικά διοικητικά θέματα του στρατιωτικού προσωπικού του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ωστόσο η επί της παρ. 1 του άρθρου 27 διάταξη ενδεχόμενα να επιφέρει επιπρόσθετα έσοδα στα ταμεία του Κράτους καθόσον παρέχεται η δυνατότητα επιβολής διοικητικών προστίμων και στον Προϊστάμενο του Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, στο πλαίσιο ελέγχου τήρησης των διατάξεων για την ασφάλεια των πλοίων, το ύψος των οποίων δεν δύναται να υπολογιστεί.

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

Αρμόδιες για την εφαρμογή της παρ. 2 και 3 του άρθρου 27 και του άρθρου 28 των «λοιπών διατάξεων» του Γ' Μέρους της αξιολογούμενης είναι οι αρμόδιες Υπηρεσίες Προσωπικού και Οικονομικών του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ του ΥΠτΠ, ενώ για την διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 27 είναι οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

Οι προτεινόμενες διατάξεις στο Μέρος Γ' του προτεινόμενου νομοθετήματος αποτελούν ρυθμίσεις που αφορούν αποκλειστικά εσωτερικά ζητήματα του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ και ως εκ τούτου δεν υφίστατο απαίτηση διαβούλευσης με κοινωνικούς εταίρους και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.

Οι λοιπές διατάξεις του Μέρους Γ' της αξιολογούμενης ρύθμισης δεν έτυχαν σχολίων πολιτών κατά την δημόσια Διαβούλευση.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΕΚΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

«Προσαρμογή στις διατάξεις της οδηγίας 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις»

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

15 Σεπτεμβρίου 2011, 20:00

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

15 Σεπτεμβρίου 2011, 20:00

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

22 Σεπτεμβρίου 2011, 23:59

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΠΟΣΟΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Η συμμετοχή στη διαβούλευση ήταν περιορισμένη, καθώς υποβλήθηκαν συνολικά 5 σχόλια. Η μικρή συμμετοχή των πολιτών δεν αντικατοπτρίζει την σπουδαιότητα της προτεινόμενης ρύθμισης. Θα πρέπει, ωστόσο, να ληφθεί υπόψη το ιδιαίτερα εξειδικευμένο αντικείμενο του υπό πρόωθηση σχεδίου νόμου καθώς και το γεγονός της συστηματικής προετοιμασίας του από την αρμόδια Υπηρεσία του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ με κύριο γνώμονα αφενός μεν την τυπική ενσωμάτωση της Οδηγίας αφετέρου δε την ουσιαστική εφαρμογή στην Χώρα μας.

Ο αριθμός των συμμετεχόντων έφτασε τα 3 άτομα. Ο συνολικός αριθμός των σχολίων ανέρχεται στα 5. Συγκεκριμένα ο αριθμός των σχολίων κατ' άρθρο έχει ως εξής:

ΑΡΘΡΟ 1 «Αντικείμενο»: 1 σχόλιο

ΑΡΘΡΟ 3 «Ορισμοί»: 1 σχόλιο

ΑΡΘΡΟ 8 «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων»: 3 σχόλια

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΧΟΛΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Τα σχόλια τα οποία διατυπώθηκαν σχετικά με τα άρθρα του **σχεδίου νόμου** συνοψίζονται κατ' άρθρο ως εξής:

ΑΡΘΡΟ 1:

1. Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009, «για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που **διέπουν** τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για **την** τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου» (L 131/114/28.05.2009 Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης), οι οποίες ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 49/2005 (Α'66) και το π.δ. 314/2001 (Α'212) αντίστοιχα, προκειμένου να βελτιωθεί η **ασφάλεια** ναυσιπλοΐας στη θάλασσα και η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία ώστε να **μειωθεί** ο κίνδυνος ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον, μέσω:

α. της διευκόλυνσης της ταχείας διεξαγωγής των διερευνήσεων **ασφάλειας** ναυσιπλοΐας και της κατάλληλης ανάλυσης, των ναυτικών ατυχημάτων και **συμβάντων**, με στόχο τη διαπίστωση των αιτιών που τα προκάλεσαν,
β. της εξασφάλισης έγκαιρης και ακριβούς αναφοράς για τα **αποτελέσματα** των ερευνών και της υποβολής προτάσεων για λήψη διορθωτικών μέτρων.

2. Οι διερευνήσεις ασφάλειας ναυτικών ατυχημάτων που **διενεργούνται** σύμφωνα με τον παρόντα δε συνδέονται με τον καθορισμό υπαιτιότητας ή με **την** απόδοση ευθυνών και είναι ανεξάρτητες της διαδικασίας διερεύνησης που προβλέπει το ν.δ. 712/70 (Α'237).

Η «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων **και** Συμβάντων» υποβάλλει πλήρη αναφορά αναφορικά με τα αίτια του ναυτικού ατυχήματος ή του συμβάντος, ασχέτως αν από τα πορίσματα θα μπορούσε να προκύψει σφάλμα ή υπαιτιότητα.

Σχόλιο

«Στην παράγραφο 1 η φράση «...προκειμένου να βελτιωθεί **η** ασφάλεια ναυσιπλοΐας στη θάλασσα ...» συνιστάται να αντικατασταθεί από τη φράση «...**προκειμένου** να βελτιωθεί η ασφάλεια στη θάλασσα ...». Στο αγγλικό κείμενο της οδηγίας αναφέρεται «maritime safety» και η αντίστοιχη απόδοση στο ελληνικό κείμενο της οδηγίας είναι «ασφάλειας στη θάλασσα». Η απόδοση με τον όρο «ασφάλεια ναυσιπλοΐας» **αφενός** δεν είναι ακριβής και αφετέρου μάλλον περιοριστική.»

«Αντίστοιχα στην υποπαράγραφο 1.α. ο όρος «**διερευνήσεων** ασφάλειας ναυσιπλοΐας» συνιστάται όπως αντικατασταθεί από τον όρο «**διερευνήσεων θεμάτων** ασφάλειας» ώστε να συνάδει τόσο με την ελληνική απόδοση της οδηγίας ως «**διεξαγωγής** των ερευνών για θέματα ασφάλειας» όσο και με την αντίστοιχη αγγλική «**safety investigations**». Άλλωστε ο όρος «**διερευνήσεων θεμάτων** ασφαλείας» χρησιμοποιείται και σε **άλλα** εδάφια του σχεδίου νόμου ενώ ο όρος «**διερευνήσεων** ασφάλειας ναυσιπλοΐας» δεν **συναντάται** αλλού στο κείμενο του ίδιου σχεδίου.»

21 Σεπτεμβρίου 2011, 23:15 | N.M.

Ανάλυση

Ο σχολιασμός αφορά, κατ' αρχήν, την αποτύπωση του όρου «maritime safety» και συγκεκριμένα προτείνεται η χρήση του όρου «ασφάλεια στη θάλασσα» αντί του όρου «ασφάλεια ναυσιπλοΐας», ο οποίος διατυπώνεται στο σχέδιο νόμου. Το σχόλιο – πρόταση δεν δύναται να υιοθετηθεί καθόσον ο όρος που χρησιμοποιείται στο κείμενο του σχεδίου νόμου δεν είναι περιοριστικός αλλά εξειδικευμένος ώστε να μην συγχέεται με τα συστατικά και την ουσία της έννοιας «ασφάλεια – security», η οποία εμπεριέχει τις έννοιες των έκνομων ενεργειών και η οποίες δεν αντανακλούν το πνεύμα της Οδηγίας και είναι εκτός πεδίου εφαρμογής.

Επιπρόσθετα ο προτεινόμενος όρος «ασφάλεια στη θάλασσα» αποδίδεται στην αγγλική με τους όρους “safety at sea”, όπως εξάλλου προκύπτει και από τη διατύπωση της Δ.Σ. για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα. (Safety Of Life At Sea, SOLAS).

Επίσης, προτείνεται η μετάφραση του όρου “safety investigations” με τον όρο «διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας» και όχι «διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας ναυσιπλοΐας». Για τους λόγους που αναφέρθηκαν ανωτέρω, τούτο δεν γίνεται αποδεκτό.

ΑΡΘΡΟ 3:

«1. Για τους σκοπούς του παρόντος, νοούνται ως:

«Κώδικας του IMO για τη Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων» (Casualty Investigation Code – εφεξής «Κώδικας Διερεύνησης Ατυχημάτων ή Κώδικας του IMO»): ο Κώδικας των διεθνών προτύπων και των προτεινόμενων πρακτικών για τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας σε ένα ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν», που υιοθετήθηκε με την υπ' αριθμ' 255 Απόφαση της 84^{ης} Συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Res. 255 MSC (84)), της 16^{ης} Μαΐου 2008 και ενσωματώθηκε στο Κεφάλαιο XI-1/6 της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 74) με την υπ' αριθμ' 257 Απόφαση της ίδιας Συνόδου, στην επικαιροποιημένη κάθε φορά έκδοσή του.

2. Για τους ακόλουθους όρους ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στον Κώδικα του IMO, ήτοι:

α. «Ναυτικό Ατύχημα» (Marine Casualty): κάθε συμβάν ή ακολουθία συμβάντων, που κατέληξε σε οποιοδήποτε από τα ακόλουθα, τα οποία έλαβαν χώρα σε άμεση σύνδεση με τις λειτουργίες του πλοίου:

αα) θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ατόμου,

ββ) απώλεια ατόμου από πλοίο,

γγ) απώλεια, τεκμαιρόμενη απώλεια πλοίου ή εγκατάλειψη πλοίου,

δδ) υλική ζημιά σε πλοίο,

εε) προσάραξη ή ανικανότητα (ακυβερνησία) πλοίου να πλεύσει ή εμπλοκή πλοίου σε σύγκρουση,

στστ) υλική ζημιά στη ναυτική εξωτερική υποδομή σε ένα πλοίο, η οποία θα μπορούσε να θέσει σοβαρά σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, άλλου πλοίου ή ενός ατόμου, ή

ζζ) σοβαρότατη ζημιά στο περιβάλλον ή ενδεχόμενο πρόκλησης σοβαρότατης ζημιάς στο περιβάλλον, η οποία προκλήθηκε από τη ζημιά ενός πλοίου ή πλοίων.

ηη) Ο όρος «ναυτικό ατύχημα» δεν περιλαμβάνει σκόπιμη ενέργεια ή παράλειψη, με την πρόθεση να προκληθεί βλάβη στην ασφάλεια πλοίου, ατόμου ή του περιβάλλοντος.

β. «Πολύ σοβαρό Ναυτικό Ατύχημα» (Very Serious Casualty): ναυτικό ατύχημα, το οποίο έχει ως συνέπεια την ολική απώλεια πλοίου ή το θάνατο ατόμου ή την πολύ σοβαρή ζημιά στο περιβάλλον. Ως συνέπεια σοβαρότατης ζημιάς στο περιβάλλον εκλαμβάνεται η ρύπανση,

η οποία, όπως εκτιμάται από το επηρεαζόμενο παράκτιο Κράτος ή Κράτη ή τη Διοίκηση του Κράτους σημαίας, κατά περίπτωση, προκαλεί μείζονα επιβλαβή επίδραση στο περιβάλλον, ή θα προκαλούσε τέτοια επίδραση χωρίς τις ενέργειες πρόληψης.

γ. **«Σοβαρό ναυτικό ατύχημα» (Serious Casualty)**, σύμφωνα με τους προσαρμοσμένους στα πρόσφατα δεδομένα ορισμούς της Εγκυκλίου 3, της 18ης Δεκεμβρίου 2008, της 37^{ης} Συνεδρίασης της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και Επιτροπής για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, είναι το ατύχημα σε πλοίο, το οποίο δεν κατηγοριοποιείται ως «πολύ σοβαρό» και αφορά πυρκαγιά, έκρηξη, σύγκρουση, προσάραξη, επαφή, σοβαρή ζημιά λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, ζημιά λόγω πάγου, ρωγμές στο κύτος ή πιθανό ελάττωμα στο εξωτερικό περίβλημα (κύτος) του πλοίου, με αποτέλεσμα:

αα) ακινητοποίηση των κυρίων μηχανών, εκτεταμένη ζημιά στους χώρους ενδιαίτησης, σοβαρότατη κατασκευαστική ζημιά, όπως εισροή από τα ύφαλα κ.λ.π., καθιστώντας το πλοίο ακατάλληλο να συνεχίσει λόγω της κατάστασής του, η οποία δεν είναι σύμφωνη με τις διεθνείς συμβάσεις, εμφανίζοντας κίνδυνο για το πλοίο, τους επιβαίνοντες ή απειλή βλάβης στο θαλάσσιο περιβάλλον,

ββ) ρύπανση ασχέτως της ποσότητας και/ή,

γγ) μηχανική βλάβη, η οποία απαιτεί ρυμούλκηση ή αρώγηση από τη ξηρά.

δ. **«Ναυτικό Συμβάν» (Marine Incident)**: κάθε συμβάν ή ακολουθία συμβάντων, το οποίο δεν εμπίπτει στην έννοια του ναυτικού ατυχήματος της περίπτωσης (α) και το οποίο συνέβη άμεσα σε σχέση με τις λειτουργίες ενός πλοίου και έθεσε σε κίνδυνο ή εάν δεν διορθωνόταν, θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια ενός πλοίου, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή οιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή το περιβάλλον. Εντούτοις, ναυτικό συμβάν δεν περιλαμβάνει σκόπιμη ενέργεια ή παράλειψη, με την πρόθεση να προκληθεί βλάβη στην ασφάλεια ενός πλοίου, ενός ατόμου ή του περιβάλλοντος.

ε. **«Διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας» (Marine Safety Investigation – εφεξής «διερεύνηση»)**: έρευνα ή εξέταση ναυτικού ατυχήματος ή ναυτικού συμβάντος, η οποία διεξάγεται με σκοπό την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, τη λήψη διορθωτικών ενεργειών όπου απαιτείται και την αποτροπή παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων ή ναυτικών συμβάντων στο μέλλον. Η διερεύνηση περιλαμβάνει τη συλλογή και ανάλυση στοιχείων, τον προσδιορισμό των αιτιωδών ή συμπτωματικών παραγόντων (causal factors) και την κατά περίπτωση διαμόρφωση συστάσεων ασφαλείας.

στ. **«Αιτιώδεις ή Συμπτωματικοί παράγοντες» (Causal Factors)**: οι πράξεις, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες, χωρίς τις οποίες:

αα) το ναυτικό ατύχημα ή το ναυτικό συμβάν δεν θα είχε επέλθει,

ββ) δυσμενείς συνέπειες σχετιζόμενες με το ναυτικό ατύχημα ή το ναυτικό συμβάν δεν θα είχαν πιθανά επέλθει ή δεν θα ήταν τόσο σοβαρές,

γγ) άλλη πράξη, παράλειψη, γεγονός ή συνθήκη σχετιζόμενη με ένα αποτέλεσμα εκ των ανωτέρω υποπεριπτώσεων δεν θα είχε πιθανά επέλθει.

ζ. **«Κύριο Κράτος Διερεύνησης» (εφεξής «Κράτος διερεύνησης»)**: το Κράτος της Σημαίας του πλοίου ή το Κράτος ή τα Κράτη που αναλαμβάνουν την ευθύνη για τη διενέργεια της διερεύνησης, όπως αμοιβαία συμφωνείται σύμφωνα με το άρθρο 7 του παρόντος και τον Κώδικα Διερεύνησης Ατυχημάτων.

η. **«Ουσιαστικώς Ενδιαφερόμενο Κράτος» (Substantially Interested State)**: ήτοι ένα Κράτος:

αα) το οποίο είναι το Κράτος Σημαίας πλοίου, που ενεπλάκη σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, ή

ββ) το οποίο είναι το Παράκτιο Κράτος που εμπλέκεται σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, ή

γγ) του οποίου το περιβάλλον έχει σοβαρά ή σημαντικά πληγεί εξαιτίας ναυτικού ατυχήματος ή ναυτικού συμβάντος, συμπεριλαμβανομένου του περιβάλλοντος εντός των χωρικών του υδάτων, ή

δδ) όπου οι συνέπειες ενός ναυτικού ατυχήματος ή ναυτικού συμβάντος προξένησαν ή απείλησαν σοβαρότατη βλάβη στο Κράτος ή σε τεχνητά νησιά, εγκαταστάσεις ή κατασκευές στις οποίες δικαιούται να ασκεί δικαιοδοσία, ή

εε) όπου, ως αποτέλεσμα ναυτικού ατυχήματος, υπήκοοι αυτού του Κράτους έχασαν τις ζωές τους ή υπέστησαν σοβαρούς τραυματισμούς, ή

στστ) το οποίο έχει σημαντική πληροφόρηση στη διάθεσή του, την οποία το κύριο Κράτος διερεύνησης θεωρεί χρήσιμη για τη διερεύνηση, ή

ζζ) το οποίο για κάποιον άλλο λόγο εδραιώνει / τεκμηριώνει ενδιαφέρον, που θεωρείται σημαντικό από το Κράτος διερεύνησης.

θ. «Εμπλεκόμενα μέρη σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν»: οποιαδήποτε φυσικά ή νομικά πρόσωπα εμπλέκονται με τη λειτουργία και διαχείριση πλοίου που έχει εμπλακεί σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, όπως:

αα) ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου,

ββ) ο ασφαλιστικός οργανισμός του πλοίου,

γγ) ο Αναγνωρισμένος Οργανισμός (Νηογνώμονας) του πλοίου,

δδ) ο πλοίαρχος ή μέλη του πληρώματος του πλοίου ή επιβάτες του πλοίου, οι οποίοι ενδεχόμενα θίγονται,

εε) οι φορτωτές ή οι παραλήπτες του φορτίου του πλοίου,

στστ) οι αρμόδιες Υπηρεσίες του ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας,

ζζ) οι υπηρεσίες του παράκτιου κράτους στο οποίο συνέβη το ατύχημα.

3. «Ελληνική Υπηρεσία Διερευνήσεων Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων – ΕΛΥΑΝΑ» (Hellenic Bureau for Marine Casualties Investigation – HBMCI – εφεξής «Υπηρεσία»): ο αμερόληπτος μόνιμος φορέας του Ελληνικού Κράτους, επιφορτισμένος με το έργο της διεξαγωγής διερευνήσεων σε ναυτικά ατυχήματα ή ναυτικά περιστατικά.

4. «Προϊστάμενος της Υπηρεσίας» (εφεξής «Προϊστάμενος»): ανώτερος δικαστικός λειτουργός, σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 8.

5. «Διευθυντής της Υπηρεσίας» (εφεξής «Διευθυντής»): ανώτερος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 8.

6. «Διερευνητής»: αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής ή πολιτικός υπάλληλος του ΥΠ.Π. ή άλλων φορέων του Ελληνικού δημοσίου, με κατάλληλα προσόντα, γνώση και εμπειρία, τα οποία τον καθιστούν ικανό να διεξάγει διερευνήσεις θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, όπως προβλέπεται με τον παρόντα.

7. «Κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος»: οι κατευθυντήριες οδηγίες που υιοθετήθηκαν με την Απόφαση LEG 3(91) της Νομικής Επιτροπής του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, της 27^{ης} Απριλίου 2006, όπως εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας κατά τη 296^η σύνοδό της, στις 12-16 Ιουνίου 2006.

8. «Οχηματαγωγό Ro-Ro»: σύμφωνα με το άρθρο 2 του π.δ. 314/2001 (Α'212), το θαλασσοπλοούν επιβατηγό πλοίο που διαθέτει εγκαταστάσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων και μπορεί να μεταφέρει άνω των δώδεκα (12) επιβατών.

9. «Ταχύπλοο Επιβατηγό Σκάφος»: το ταχύπλοο σκάφος όπως αυτό ορίζεται στον Κανονισμό 1 του Κεφαλαίου Χ της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει κάθε φορά, το οποίο μπορεί να μεταφέρει άνω των δώδεκα (12) επιβατών.

10. «Συσκευή Καταγραφής Δεδομένων Ταξιδιού» (Voyage Data Recorder - εφεξής «καταγραφέας ταξιδιού»): ένα ολοκληρωμένο σύστημα, σύμφωνα με το Ψήφισμα

A.861 της 20^{ης} Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού της 3^{ης} Δεκεμβρίου 1997 και την Απόφαση 163, που υιοθετήθηκε κατά την 78^η Συνεδρίαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Οργανισμού, το οποίο περιλαμβάνει κάθε απαιτούμενο στοιχείο διασύνδεσης με τις πηγές εισερχόμενων δεδομένων για την επεξεργασία και κωδικοποίηση, το τελικό μέσω καταγραφής, το τροφοδοτικό και την εφεδρική πηγή ενέργειας, μέσω του οποίου πληροφορίες σχετικές με τη λειτουργία του πλοίου δύναται να καταγραφούν και να ανακτηθούν με σκοπό την υποβοήθηση του έργου των διερευνητών, μετά από ένα ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν.

11. «Σύσταση Ασφάλειας»: οποιαδήποτε πρόταση, συμπεριλαμβανομένης και της πρότασης για σκοπούς καταγραφής και ελέγχου, προερχομένη:

α. είτε από το φορέα που διεξάγει διερεύνηση ως κύριο Κράτος διερεύνησης και βασίζεται σε πληροφορίες που προέκυψαν από τη διερεύνηση,

β. είτε, κατά περίπτωση, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που ενεργεί βάσει συνοπτικής ανάλυσης δεδομένων και των αποτελεσμάτων των διερευνήσεων ασφάλειας που διενεργήθηκαν.

12. «ΙΜΟ» (εφεξής «Οργανισμός»): Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός του ΟΗΕ.

13. «Κράτος μέλος»: Κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

14. «Κράτος Σημαίας»: Το Κράτος, τη Σημαία του οποίου φέρει ένα πλοίο.

15. «Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης» (Search and Rescue Region): η θαλάσσια περιοχή, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του κεφαλαίου 6 του ν. 1844/89 (Α'100), με το οποίο κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση του 1978 και συμπίπτει με την Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών.

16. «Επιτροπή»: η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

17. «επιτροπή COSS»: Επιτροπή για τις Ασφαλείς Θάλασσες και την Πρόληψη Ρύπανσης από πλοία, που συστάθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

18. «ΥΠΤΠ»: Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.

19. «ΥΑΑΝ»: Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.

20. «ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.»: Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.

21. «Αρμόδιες Υπηρεσίες των Υπουργείων ΠΤΠ και ΑΑΝ»: η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, η Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, η Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων, η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας, η Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων και η Διεύθυνση Ασφαλιστικών Οργανισμών του ΥΠΤΠ και του ΥΑΑΝ αντιστοίχως.

22. «Αρμόδια Αρχή»: το αρμόδιο Τμήμα Ναυτικών Ατυχημάτων της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Α/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.».

Σχόλιο

Στην παράγραφο 4. ορίζεται ανώτερος δικαστικός ως Προϊστάμενος της Υπηρεσίας. Όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2. του άρθρου 1. και τονίζεται και στην παράγραφο 1.α. του Ι. Γενικού Μέρους της αιτιολογικής έκθεσης, οι διερευνήσεις του παρόντος δεν συνδέονται με τον καθορισμό υπαιτιότητας ή με την απόδοση ευθυνών (ποινικών, αστικών ή πειθαρχικών) και είναι ανεξάρτητες της διαδικασίας διερεύνησης που προβλέπει το ν.δ. 712/70 (Α'237). Επομένως δεν είναι αντιληπτή η αναγκαιότητα εμπλοκής δικαστικού λειτουργού πόσο μάλλον όταν αυτός επιφορτίζεται με διοικητικά και εποπτικά καθήκοντα και δεδομένου ότι ούτως ή άλλως προβλέπεται και θέση διευθυντή. Μάλλον δημιουργείται διαρχία χωρίς πρακτικά και ουσιαστικά οφέλη, μακράν του πνεύματος του νομοθέτη και που μάλλον οδηγεί σε αύξηση της γραφειοκρατίας και καθυστέρηση λήψης αποφάσεων και εντέλει μη ευέλικτη και αποτελεσματική διοίκηση.

Προτείνεται η διαγραφή της συγκεκριμένης θέσης Προϊσταμένου και η ταύτιση της εννοιών Προϊσταμένου και Διευθυντή της Υπηρεσίας.

Στην παράγραφο 5 ορίζεται ως Διευθυντής της Υπηρεσίας ανώτερος αξιωματικός του ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. Δεν είναι αντιληπτοί οι λόγοι (και βεβαίως δεν υπάρχει οποιαδήποτε σχετική αιτιολόγηση στην αιτιολογική έκθεση) για τους οποίους ορίζεται περιοριστικά αξιωματικός του ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ ως Διευθυντής της Υπηρεσίας και μάλιστα χωρίς ελάχιστα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα (όταν μάλιστα τέτοια προβλέπονται για τους υφισταμένους του), δεδομένου μάλιστα και του γεγονότος ότι η Υπηρεσία δεν αποτελεί οργανική μονάδα του ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ, στο οποίο βέβαια υπηρετούν αποκλειστικά και περιοριστικά στελέχη του ΑΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.

Επομένως είναι απαραίτητος αφενός ο καθορισμός ελάχιστων τυπικών και ουσιαστικών προσόντων για το Διευθυντή καθώς βέβαια και η δυνατότητα κατάληψης της εν λόγω θέσης από πολιτικούς υπαλλήλους του δημοσίου (με καθορισμένα προσόντα, όπως κατηγορία, κλάδους, ειδικότητες, βαθμό, προϋπηρεσία, επιπρόσθετα προσόντα κλπ.) ή και στελέχη ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ ή άλλων σωμάτων ασφαλείας αντιστοίχων καθορισμένων προσόντων.

Ομοίως, στην παράγραφο 6 πρέπει να προστεθεί η δυνατότητα υπηρετήσης ως διερευνητή και στελεχών λοιπών σωμάτων ασφαλείας, πέραν των αξιωματικών ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ και πολιτικών υπαλλήλων. Επίσης, δεν παρέχεται αιτιολόγηση για τον αποκλεισμό υπαξιωματικών από διερευνητές.

Στην παράγραφο 21. μνημονεύονται οι αρμόδιες Υπηρεσίες των Υπουργείων ΠτΠ και ΑΑΝ ονομαστικά. Αφενός υπάρχουν λάθη στην απόδοση των ονομάτων (διπλή αναφορά στη Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων) και αφετέρου δεν αναφέρονται και άλλες αρμόδιες Υπηρεσίες όπως οι Διευθύνσεις Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, Κανονισμών και Εποπτείας Οργανισμών, Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΑΑΝ.

Με δεδομένες ενδεχόμενες μελλοντικές οργανικές και διοικητικές αλλαγές στα εν λόγω Υπουργεία, θα ήταν προτιμότερο να γίνει γενικότερη αναφορά σε Υπηρεσίες με αρμοδιότητες σχετικές με το αντικείμενο των διερευνήσεων ναυτικών ατυχημάτων ή με τις οποίες μπορεί να υπάρχουν συνέργιες ή συνεργασίες και εν πάση περιπτώσει θα μπορούσε να καθοριστούν με π.δ. τόσο οι εμπλεκόμενες Υπηρεσίες όσο και το πλαίσιο συνεργασίας.

21 Σεπτεμβρίου 2011, 23:51 | Ν.Μ.

Ανάλυση

Στο παρόν σχόλιο προτείνονται αλλαγές στη διάρθρωση της δομής στελέχωσης της Υπηρεσίας, με τη συγχώνευση των θέσεων προϊσταμένου και διευθυντή. Χωρίς να παραβλέπεται ότι τα σχόλια για την ιδιότητα του Προϊσταμένου της Υπηρεσίας διαμορφώνουν στοιχεία προβληματισμού, εντούτοις η προτεινόμενη διάταξη τοποθέτησης δικαστικού λειτουργού ως προϊσταμένου διασφαλίζει την ακεραιότητα και την ορθή και αμερόληπτη λειτουργία της Υπηρεσίας. Σημειώνεται ότι η θέση Προϊσταμένου και Διευθυντή δεν τεκμαίρει αύξηση της γραφειοκρατίας και καθυστέρηση στη λήψη αποφάσεων και μη ευέλικτο μοντέλο διοίκησης καθόσον έχει επιλεγεί, σύμφωνα με τα πρότυπα «καλών πρακτικών (best practices)» αντίστοιχων οργανισμών άλλων Ευρωπαϊκών χωρών και ειδικότερα σύμφωνα με την διοικητική διάρθρωση της αντίστοιχης Υπηρεσίας του Ηνωμένου Βασιλείου (ΜΑΙΒ), η οποία λειτουργεί επί 20ετίας και αναγνωρίζεται ως ένας από τους κορυφαίους στο είδος του οργανισμού παγκοσμίως.

Επί του σχολίου της παραγράφου 5 και αναφορικά με τους προβληματισμούς τοποθέτησης Ανώτερου Αξιωματικού του ΑΣ-ΕΛ.ΑΚΤ ως Διευθυντού της Υπηρεσίας και τα προσόντα τα οποία οφείλει να έχει, σημειώνεται ότι η προτεινόμενη ρύθμιση προτείνεται καθόσον αποτελεί επιτελική θέση οργάνωσης και διοίκησης της Υπηρεσίας, η οποία προϋποθέτει διοικητικά προσόντα, γνώσεις και εμπειρία τα οποία αξιολογούνται και κρίνονται μέσω θεσμικών διαδικασιών από το ΑΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι, σύμφωνα

με το άρθρο 22 του σχεδίου νόμου, προβλέπεται η έκδοση Π.Δ στο οποίο θα ρυθμιστούν επιμέρους ζητήματα τυπικών και ουσιαστικών προσόντων του προσωπικού της Υπηρεσίας, όπως ειδικότητες, προϋπηρεσία, εμπειρία σε υπηρεσίες οι αρμοδιότητες των οποίων εμπίπτουν στο πεδίο των γνωστικών αντικειμένων για την διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, όπως προβλέπεται στο ψήφισμα Α.996 της 25^{ης} Γενικής Συνέλευσης του ΙΜΟ υπό τον τίτλο «Κώδικας για την εφαρμογή των υποχρεωτικών οργάνων του ΙΜΟ» και στο Κεφάλαιο 15 του «Κώδικα του ΙΜΟ».

Με το σχόλιο επί της παραγράφου 6, ο συντάκτης προτείνει τη στελέχωση της Υπηρεσίας με προσωπικό από τα λοιπά Σώματα Ασφαλείας, επιλογή η οποία δεν δύναται να θεωρηθεί ότι θα επιφέρει προστιθέμενη αξία στην λειτουργία της Υπηρεσίας και στο προσδοκώμενο έργο της καθώς το προσωπικό του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ διαθέτει επιστημονική κατάρτιση σε συνδυασμό με εξειδικευμένα προσόντα, τεχνογνωσία και χρόνια εμπειρία στον έλεγχο και την εν γένει ασφαλή λειτουργία του πλοίου, καθιστώντας το ως τη βέλτιστη επιλογή για την στελέχωση της εν λόγω Υπηρεσίας. Επιπρόσθετα η προτεινόμενη επιλογή στελέχωσης αναμένεται να συμβάλλει στην αρτιότερη και αμεσότερη λειτουργία της, χωρίς ιδιαίτερα χρονικά διαστήματα προσαρμογής.

Αναφορικά με την παράγραφο 21 η σχετική παρατήρηση γίνεται αποδεκτή σχετικά με την διατύπωση και επανάληψη της «Διεύθυνσης Επιθεώρησης Πλοίων» και θα ληφθεί δεόντως υπόψη για τη σχετική τροποποίηση του κειμένου της συγκεκριμένης διάταξης.

Τέλος, όσον αφορά το σχολιασμό για τις ενδεχόμενες μελλοντικές οργανικές και διοικητικές αλλαγές στα Υπουργεία Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη αντίστοιχα, επισημαίνεται ότι η νομοθέτηση δεν διενεργείται με βάση αβέβαιες υποθέσεις αναφορικά με τη θεσμική οργάνωση της Πολιτείας.

ΑΡΘΡΟ 8:

1. Συνιστάται «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων – ΕΛΥΔΝΑ», με έδρα τον Πειραιά και αρμοδιότητα τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, σύμφωνα με τον «Κώδικα Διερεύνησης Ατυχημάτων» και τις διατάξεις του παρόντος. Στις διεθνείς σχέσεις της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων χρησιμοποιείται ο αγγλικός όρος «Hellenic Bureau for Marine Casualties Investigation – HBMCI».

2. Η Υπηρεσία έχει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη.

3. Η Υπηρεσία είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητη από τους φορείς και τις υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένοι με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (maritime safety) και την ασφάλεια από μη νόμιμες ενέργειες (maritime security) των πλοίων και κυρίως τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας, της σωστής λειτουργίας και αξιοπλοΐας αυτών, την πιστοποίηση και έκδοση πιστοποιητικών πλοίων, την εκτέλεση πλόων, τη χορήγηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, αδειών και πιστοποιητικών ναυτικών και την εκμετάλλευση και λειτουργία λιμένων. Επίσης, η Υπηρεσία είναι ανεξάρτητη από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί σε αυτήν.

4. Η Υπηρεσία είναι οργανωμένη σε επίπεδο Διεύθυνσης, ελέγχεται από τον Προϊστάμενο, διοικείται και οργανώνεται από το Διευθυντή και αποτελείται από τα ακόλουθα Τμήματα:

- α. Τμήμα Α' – Τεχνικής Διερεύνησης,
- β. Τμήμα Β' – Μελετών, Εφαρμογών και Στατιστικής Ανάλυσης.
- γ. Τμήμα Γ' – Διοικητικής, Οικονομικής και Νομικής Υποστήριξης.

5. Η Υπηρεσία στελεχώνεται με δέκα (10) θέσεις διερευνητών για το Τμήμα Α' και με οκτώ (08) θέσεις προσωπικού για τα Τμήματα Β' και Γ', αντίστοιχα. Χρέη Τμηματαρχών των παραπάνω Τμημάτων εκτελούν οι οριζόμενοι με διαταγή του Διευθυντή.

6. Ο Προϊστάμενος είναι Δικαστικός λειτουργός, ο οποίος φέρει το βαθμό του Εφέτη ή Αρεοπαγίτη εν ενεργεία, με γνώση της αγγλικής γλώσσας και ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, με [διετή ή τριετή] παραμονή και δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης της θητείας του για μια μόνο φορά. Η θέση του Προϊσταμένου είναι αποκλειστικής απασχόλησης, κατά τη διάρκεια δε αυτής ο Προϊστάμενος 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 (Α'87) και στις αρμοδιότητες του περιλαμβάνονται ιδίως:

α. Η εποπτεία της εξέτασης των υποθέσεων διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.

β. Ο έλεγχος της δράσης της Υπηρεσίας για την εκπλήρωση της αποστολής της.

γ. Η έγκριση του πλαισίου των διαδικασιών υπό τις οποίες θα ενεργεί η Υπηρεσία.

δ. Η πρόβλεψη και διαπίστωση των αναγκών και των προβλημάτων, που αφορούν στο έργο της Υπηρεσίας και η μέριμνα για την αντιμετώπισή τους.

ε. Η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της λειτουργίας της Υπηρεσίας ως προς την επίτευξη του σκοπού σύστασής της και η εισήγηση των απαραίτητων διορθώσεων και προσαρμογών προς τον Υπουργό ΠτΠ.

στ. Η εκπροσώπηση της Υπηρεσίας επί γενικών θεμάτων, καθώς και η ενημέρωση των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης σχετικά με ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και την εξέλιξη της διερεύνησης αυτού. Με απόφαση του Προϊσταμένου, δύνανται να εκχωρούνται αρμοδιότητές του στο Διευθυντή της Υπηρεσίας.

7. Ο Διευθυντής είναι Ανώτερος Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, διαθέτει τουλάχιστον πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, μετά από πρόταση του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, με καθήκοντα αποκλειστικής απασχόλησης, με διετή παραμονή και δυνατότητα ανανέωσής της θητείας του για ένα έτος επιπλέον. Στις αρμοδιότητές του περιλαμβάνονται ιδίως:

α. Η σχεδίαση του πλαισίου των διαδικασιών υπό τις οποίες θα ενεργεί η Υπηρεσία.

β. Η διεύθυνση και οργάνωση των εργασιών της Υπηρεσίας και ο προγραμματισμός και οργάνωση των εργασιών του προσωπικού της.

γ. Η καθοδήγηση και ο συντονισμός των δράσεων της Υπηρεσίας για την εκπλήρωσή της αποστολής της.

δ. Η εισήγηση και πρόκληση των αποφάσεων του Προϊσταμένου της Υπηρεσίας.

ε. Η κατανομή του προσωπικού της Υπηρεσίας στα επιμέρους Τμήματα.

στ. Η ανάθεση αρμοδιοτήτων και καθηκόντων στο προσωπικό της Υπηρεσίας στα πλαίσια του παρόντος.

ζ. Η μέριμνα για την εκπαίδευση, αρτιότερη κατάρτιση και καλύτερη απόδοση του προσωπικού.

η. Ο συντονισμός των συνεργασιών με άλλους σχετικούς ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς και αντίστοιχες υπηρεσίες, καθώς και με συναρμόδιες ελληνικές υπηρεσίες στο πλαίσιο του παρόντος.

θ. Ο καταλογισμός ευθυνών στους διερευνητές ή στο προσωπικό της Υπηρεσίας για εσφαλμένες ενέργειες, παραλείψεις και παραπτώματα.

ι. Η εκπροσώπηση της Υπηρεσίας επί τεχνικών θεμάτων ή η ανάθεση της εκπροσώπησης αυτής σε εξειδικευμένα στελέχη – διερευνητές της Υπηρεσίας.

8. α. Στο Τμήμα Α' - Τεχνικής Διερεύνησης, υπηρετούν αξιωματικοί ΛΣ μέχρι το βαθμό του Αντιπλοιάρχου ΛΣ, ή πολιτικοί υπάλληλοι του δημοσίου κάτοχοι πτυχίου Ακαδημιών

Εμπορικού Ναυτικού Πλοιάρχων ή Μηχανικών, Ανώτατων Πολυτεχνικών Σχολών ή Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων της ημεδαπής ή ισότιμου και αντίστοιχου πτυχίου Ανώτατων Σχολών της αλλοδαπής του οποίου το γνωστικό αντικείμενο εμπεριέχεται στα οριζόμενα της περίπτωσης (γ).

β. Οι διερευνητές έχουν πολύ καλή ή άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας και είναι αποκλειστικής απασχόλησης με πενταετή παραμονή και δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης της θητείας τους για μία μόνο φορά. Τοποθετούνται με απόσπαση ή μετάθεση, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων, κατόπιν απόφασης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, εφόσον πρόκειται για προσωπικό ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ, ή, για πολιτικούς υπαλλήλους του δημοσίου, κατόπιν κοινής Απόφασης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη και του οικείου αρμόδιου Υπουργού του φορέα στον οποίο υπηρετούν.

γ. Οι διερευνητές πέραν των οριζόμενων στις περιπτώσεις (α) και (β), πρέπει να διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία σε έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους τομείς: Ναυσιπλοΐας και Κανόνων Αποφυγής Συγκρούσεως, κανονισμών Κράτους Σημαίας, Κανονισμών Κράτους Λιμένα, αιτιών θαλάσσιας ρύπανσης, μηχανολογίας και ηλεκτρολογίας πλοίων, μηχανολογίας πλοίων, ναυπηγικής, χημικής ανάλυσης υλικών, υγρών και αερίων, τεχνικής ανάλυσης ναυτικών ατυχημάτων και λήψης συνεντεύξεων.

9. Το προσωπικό των Τμημάτων Β' - Μελετών, Εφαρμογών και Στατιστικής Ανάλυσης και Γ' - Διοικητικής, Οικονομικής και Νομικής Υποστήριξης αποτελείται από στελέχη του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής ή πολιτικούς υπαλλήλους του δημοσίου, τοποθετούνται με απόσπαση ή μετάθεση κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων κατά τα οριζόμενα στην περίπτωση (β) της παραγράφου 8. Είναι αποκλειστικής απασχόλησης με τριετή παραμονή και δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης της θητείας τους για μία μόνο φορά.

10. Ο Διευθυντής, οι διερευνητές ή το προσωπικό της Υπηρεσίας, δύναται να επιστρέφουν στις υπηρεσίες από τις οποίες προέρχονται πριν την συμπλήρωση του οριζόμενου χρόνου παραμονής τους, τη αιτήσει τους ή κατόπιν εισήγησης του Προϊσταμένου της Υπηρεσίας και απόφασης, κατά περίπτωση, του αρμόδιου ή των αρμοδίων Υπουργών, κατά τα οριζόμενα στην περίπτωση (β) της παραγράφου 8.

11. Ο προϊστάμενος, τα στελέχη και το λοιπό προσωπικό της Υπηρεσίας λαμβάνουν το μισθό και όλες τις επιπλέον τακτικές αποδοχές, καθώς και τα κάθε είδους τακτικά επιδόματα, όπως και τις αποζημιώσεις και απολαβές της οργανικής θέσης που καταβάλλονται παγίως από την υπηρεσία από την οποία αποσπώνται ή μετατίθενται και διατηρούν τα Ταμεία ασφαλίσεως τους. Μετά τη λήξη της θητείας τους επανέρχονται αυτοδικαίως στους φορείς από τους οποίους αποσπάστηκαν ή μετατέθηκαν.

12. Στους υπηρετούντες στην Υπηρεσία, χορηγείται ειδικό δελτίο ταυτότητας, ο τύπος του οποίου καθορίζεται με Απόφαση του Υπουργού ΠτΠ.

13. Η Υπηρεσία εκπροσωπείται από τον Προϊστάμενο ή, σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματός του, από το Διευθυντή. Επιπρόσθετα και επί τεχνικών θεμάτων, ο Διευθυντής δύναται να αναθέτει στον Τμηματάρχη του Τμήματος Διερευνήσεων ή σε εξειδικευμένα στελέχη – διερευνητές, την εκπροσώπηση της Υπηρεσίας σε ομάδες εργασίας και επιτροπές, συνεδριάσεις και συνόδους των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων Διεθνών Οργανισμών και οργάνων που προβλέπονται από διεθνείς συμβάσεις ή στις οποίες μετέχουν εκπρόσωποι αντιστοίχων οργανισμών κρατών μελών ή άλλων χωρών.

1^ο σχόλιο

«Στο άρθρο 2 αναφέρεται ότι η Υπηρεσία εποπτεύεται από τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη. Δεν είναι προφανώς αντιληπτοί οι λόγοι εποπτείας της Υπηρεσίας αυτής από τον εν λόγω Υπουργό και ούτε βεβαίως υπάρχει σχετική αναφορά στην αιτιολογική έκθεση. Το αντικείμενο της Υπηρεσίας διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων δεν αφορά σε θέματα δημόσιας τάξης και δεν είναι αστυνομικής ή επιχειρησιακής φύσης. Το αντικείμενό της, όπως

αναφέρεται στο κείμενο της οδηγίας και του παρόντος σχεδίου νόμου και αναλύεται τόσο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και στο κείμενο της ίδιας της επισυναπτόμενης στο παρόν αιτιολογικής έκθεσης, επικεντρώνεται στη λήψη νομοθετικών πρωτοβουλιών και διορθωτικών μέτρων κατόπιν τεχνικής διερεύνησης και εξειδικευμένης επιστημονικής ανάλυσης στοιχείων από ναυτικά ατυχήματα. Άλλωστε δεν εμπίπτει ούτε στο πεδίο αρμοδιοτήτων του ΑΛΣ-ΕΛΑΚΤ όπως καθορίστηκε με πρόσφατο νόμο. Πλέον αρμόδιος Υπουργός για την εποπτεία της Υπηρεσίας είναι ο Υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ως ο προϊστάμενος του, επί το πλείστον, διοικητικού φορέα του Κράτους Σημείας, λόγω κυρίως του χαρτοφυλακίου της Ναυτιλίας και της αρμοδιότητας νομοθετικών πρωτοβουλιών επί θεμάτων ναυτιλίας και ειδικότερα αναφορικά με τη θαλάσσια ασφάλεια και προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος.»

«Στην παράγραφο 5. προτείνεται η αντικατάσταση της λέξης «διαταγή» με τη λέξη «απόφαση», καθώς οι διοικητικές πράξεις, όπως οι τοποθετήσεις προϊσταμένων εκτελούνται με αποφάσεις και όχι με διαταγές.»

«Στην παράγραφο 6. ορίζεται ανώτερος δικαστικός ως Προϊστάμενος της Υπηρεσίας. Όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2. του άρθρου 1. και τονίζεται και στην παράγραφο 1.α. του Ι. Γενικού Μέρους της αιτιολογικής έκθεσης, οι διερευνήσεις του παρόντος δεν συνδέονται με τον καθορισμό υπαιτιότητας ή με την απόδοση ευθυνών (ποινικών, αστικών ή πειθαρχικών) και είναι ανεξάρτητες της διαδικασίας διερεύνησης που προβλέπει το ν.δ. 712/70 (Α'237). Επομένως δεν είναι αντιληπτή η αναγκαιότητα εμπλοκής δικαστικού λειτουργού πόσο μάλλον όταν αυτός επιφορτίζεται με διοικητικά και εποπτικά καθήκοντα και δεδομένου ότι ούτως ή άλλως προβλέπεται και θέση διευθυντή. Μάλλον δημιουργείται διαρχία χωρίς πρακτικά και ουσιαστικά οφέλη, μακράν του πνεύματος του νομοθέτη και που μάλλον οδηγεί σε αύξηση της γραφειοκρατίας και καθυστέρηση λήψης αποφάσεων και εντέλει μη ευέλικτη και αποτελεσματική διοίκηση.

Προτείνεται η διαγραφή της συγκεκριμένης θέσης Προϊσταμένου και η ταύτιση της εννοιών Προϊσταμένου και Διευθυντή της Υπηρεσίας.»

Στην παράγραφο 7. ορίζεται ως Διευθυντής της Υπηρεσίας ανώτερος αξιωματικός του ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. Δεν είναι αντιληπτοί οι λόγοι (και βεβαίως δεν υπάρχει οποιαδήποτε σχετική αιτιολόγηση στην αιτιολογική έκθεση) για τους οποίους ορίζεται περιοριστικά αξιωματικός του ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ ως Διευθυντής της Υπηρεσίας και μάλιστα χωρίς ελάχιστα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα (όταν μάλιστα τέτοια προβλέπονται για τους υφισταμένους του), δεδομένου μάλιστα και του γεγονότος ότι η Υπηρεσία δεν αποτελεί οργανική μονάδα του ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ, στο οποίο βέβαια υπηρετούν αποκλειστικά και περιοριστικά στελέχη του ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.

Επομένως είναι απαραίτητος αφενός ο καθορισμός ελάχιστων τυπικών και ουσιαστικών προσόντων για το Διευθυντή καθώς βέβαια και η δυνατότητα κατάληψης της εν λόγω θέσης από πολιτικούς υπαλλήλους του δημοσίου (με καθορισμένα προσόντα, όπως κατηγορία, κλάδους, ειδικότητες, βαθμό, προϋπηρεσία, επιπρόσθετα προσόντα κλπ.) ή και στελέχη ΑΛΣ-ΕΛΑΚΤ ή άλλων σωμάτων ασφαλείας αντιστοίχων καθορισμένων προσόντων. Προφανώς στην παραπάνω περίπτωση δεν μπορεί να γίνεται πρόταση τοποθέτησης από τον Αρχηγό ΑΛΣ-ΕΛΑΚΤ.

Επίσης, δεν είναι προφανείς, ούτε αναλύονται στην αιτιολογική έκθεση οι λόγοι περιορισμού της χρονικής διάρκειας της θητείας του Διευθυντή. Μάλλον το αντίθετο, δηλαδή η μακρόχρονη παρουσία του, εφόσον βέβαια κρίνεται ως επιτυχημένη, προσθέτει τεχνογνωσία, εμπειρία και αποτελεσματικότητα. Είναι βέβαια προφανής η αναγκαιότητα περιορισμού του χρόνου θητείας στην περίπτωση που η θέση αφορά αποκλειστικά ανώτερο αξιωματικό ΑΛΣ-ΕΛΑΚΤ με δεδομένη την ενδεχόμενη προαγωγή του σε βαθμό ανώτατου αξιωματικού.

Η υποπαράγραφος 7.θ. θα ήταν σκόπιμο να παραληφθεί ως μάλλον άστοχη και αναχρονιστική.

Στην υποπαράγραφο 8.α. δεν είναι κατανοητοί οι λόγοι αποκλεισμού από την τοποθέτηση ως ~~διερευνητές των υπαξιωματικών ΛΣ-ΕΛΑΚΤ και άλλων στελεχών σωματίων ασφαλείας~~ πέραν των αξιωματικών ΛΣ_ΕΛΑΚΤ και των πολιτικών υπαλλήλων. Δεν είναι επίσης κατανοητοί οι λόγοι περιορισμού του βαθμού των αξιωματικών ΛΣ-ΕΛΑΚΤ μέχρι και αυτόν του αντιπλοιάρχου. Είναι επίσης απαραίτητο να καθοριστούν ελάχιστα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα για όλους τους διερευνητές ανάλογα του υψηλού και εξειδικευμένου επιπέδου του αντικειμένου τους. Οι διερευνητές πρέπει να έχουν τουλάχιστον τα προσόντα που καθορίζονται για του επιθεωρητές Κράτους Σημαίας (“Flag State Surveyors” – IMO Res. A 996(25), cl. 27-37) ή/και τους επιθεωρητές Κράτους Λιμένα (“Port State Surveyors” – Παράρτημα VII Οδηγίας 95/21/ΕΚ (π.δ. 88/97), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει), τα οποία αποτελούν άλλωστε και τα αντίστοιχα ελάχιστα προσόντα των ελεγκτών διαχείρισης ασφάλειας των πλοίων κατ’ εφαρμογή του κώδικα ISM.

Τα αναφερόμενα προσόντα στο εν λόγω σχέδιο νόμου, δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του αντικειμένου των διερευνητών και υπολείπονται σαφώς των προαναφερομένων προσόντων των επιθεωρητών κράτους Σημαίας, Λιμένα ή ISM.

Είναι ακατανόητη η διάταξη που χρήζει ως διερευνητή κάποιον με μόνο προσόν το βαθμό αξιωματικού ΛΣ-ΕΛΑΚΤ, χωρίς καθορισμό ειδικότερων προσόντων.

Στην υποπαράγραφο 8.β. τίθεται περιορισμός στη χρονική διάρκεια απασχόλησης των διερευνητών. Προτείνεται η άρση του περιορισμού για λόγους παρόμοιους με αυτούς που αναφέρονται παραπάνω αναφορικά με σχόλια επί της παραγράφου 7.

Στην παράγραφο 9. θα πρέπει, ως αναφέρθηκε και στην περίπτωση της παραγράφου 8., να αρθούν περιορισμοί στην προέλευση του προσωπικού (πολιτικοί υπάλληλοι ή στελέχη ΛΣ-ΕΛΑΚΤ και σωματίων ασφαλείας από όλο το δημόσιο τομέα) και στον χρονικό διάστημα θητείας. Επίσης και σε αυτήν την περίπτωση θα πρέπει να καθοριστούν ελάχιστα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα που να συνάδουν με το αντικείμενο εργασίας των στελεχών των τμημάτων αυτών.

21 Σεπτεμβρίου 2011, 23:01 | Ν.Μ.

Ανάλυση

Πρόκειται στην ουσία για επανάληψη του σχολίου του άρθρου 3 εμπλουτισμένου με ορισμένα νέα σχόλια.

Αρχικά προτείνεται η εποπτεία της Υπηρεσίας από τον Υπουργό Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και όχι τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη με το βασικό επιχείρημα ότι η διερεύνηση του ναυτικού ατυχήματος δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες του Αρχηγείου ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. Ωστόσο, σημειώνεται ότι η διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων με σαφήνεια εμπεριέχεται στις αρμοδιότητες του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ σύμφωνα με το εδ. (γ) της παραγράφου 6 του άρθρου 2 του ν. 3922/2011 (Α'35) που αφορά τη σύσταση του Αρχηγείου του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ σε συνδυασμό με το εδ. (γ) της παραγράφου 4 του άρθρου 26 του π.δ. 67/2011 (Α'149) που αφορά την οργάνωση των Υπηρεσιών του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.

Επί της παρατηρήσεως της παραγράφου 5, αναφορικά με την αντικατάσταση της λέξης «διαταγή» με την λέξη «απόφαση», αυτή δύναται να υιοθετηθεί.

Τα σχόλια σχετικά με τις παραγράφους 6, 7 και 8^α έχουν αναλυθεί παραπάνω. Επισημαίνεται ότι εκ των άρθρων της Οδηγίας δεν προβλέπονται τα προσόντα των διερευνητών προκειμένου αυτά να προσδιορίζονται από τις αρμόδιες Αρχές των Κρατών Μελών της Ε.Ε. Επιπρόσθετα σημειώνεται ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω του αρμόδιου Οργανισμού της για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), διεξάγει σχετική εκπαίδευση για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, στην οποία έχουν ήδη συμμετάσχει στελέχη του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. Ως προς την καθιέρωση προσόντων για τους υπηρετούντες αξιωματικούς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ στην

Υπηρεσία, εκτός των αναφερομένων στην παράγραφο β' και γ' του άρθρου 8 του σχεδίου νόμου περαιτέρω προσόντα θα καθοριστούν με την έκδοση σχετικού Π.Δ. Η πρόβλεψη για τη στελέχωση με Υπαξιωματικούς ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ δεν έχει επιλεγεί καθόσον δεν κατέχουν τα ειδικά προσόντα και τις εξειδικευμένες γνώσεις σε συνδυασμό με την εμπειρία που είναι απαραίτητη σε υπηρεσίες ανάλογες των πεδίων της παραγράφου γ' του άρθρου 8.

Επιπλέον, η χρονική διάρκεια της θητείας τόσο των διερευνητών όσο και του διευθυντή, συνάδει αφενός με τη βαθμολογική τους εξέλιξη, αφετέρου με την επιδίωξη της απρόσκοπτης και αμερόληπτης λειτουργίας της Υπηρεσίας, η οποία επιτυγχάνεται ευκολότερα όταν υπάρχει αλλαγή προσώπων εντός οριζόμενου χρόνου με μεσοπρόθεσμο μακροπρόθεσμο ορίζοντα, με στέλεχη αντίστοιχων προσόντων.

Αναφορικά με την παρατήρηση επί της υποπαραγράφου 7.θ. δεν δύναται να υιοθετηθεί καθόσον αποτελεί διάταξη εσωτερικού ελέγχου της Υπηρεσίας.

2^ο σχόλιο

«Εκτιμώ ότι θα πρέπει να προβλεφτεί και η ύπαρξη προσωπικού με γνώσεις σε θέματα ηλεκτρονικού πολέμου και ηλεκτρονικού φάσματος για την διασφάλιση τυχόν παρεμβάσεων στα συστήματα ναυσιπλοΐας των σκαφών από έκνομες ενέργειες και την εξασφάλιση της πληρότητας της διερεύνησης.».

8 Σεπτεμβρίου 2011, 08:27 | **Αναστάσιος**

Ανάλυση:

Το εν λόγω σχόλιο, μολονότι ακραίο, δεν δύναται να χαρακτηρισθεί ως αβάσιμο, λαμβανομένου υπόψη ότι ναυτικά ατυχήματα τα οποία προκαλούνται από έκνομες ενέργειες εκφεύγουν του πεδίου εφαρμογής της Οδηγίας και του σχεδίου νόμου.

3^ο σχόλιο

«Θεωρώ την ανάλυση/διερεύνηση ατυχημάτων ιδιαίτερα δύσκολη διαδικασία για να μπορεί να γίνει μόνο από προσωπικό που θα τοποθετηθεί με απόσπαση ή μετάθεση. Υπάρχουν ερευνητές με διδακτορικούς τίτλους στο ευρύτερο αντικείμενο της Ασφάλειας (Safety) και της Διερεύνησης Ατυχημάτων οι οποίοι θα ήταν κατάλληλοι (και σαφώς απαραίτητοι) σε μια τέτοια ομάδα. Το γεγονός ότι στη διαβούλευση ορίζεται ότι μπορεί να ζητηθεί από πανεπιστημιακά ιδρύματα η διερεύνηση ατυχημάτων φαίνεται απλά ένας συμβιβασμός. Τέτοιοι συμβιβασμοί στο θέμα της ασφάλειας έχουν ιστορικά δείξει ότι καταλήγουν σε καταστροφές και σε μεγάλα οικονομικά κόστη. Εν κατακλείδι, θεωρώ ότι το κόστος πρόσληψης καταρτισμένου προσωπικού σε αυτή την ιδιαίτερα κρίσιμη υπηρεσία θα είναι πολύ μικρότερο από το κόστος που συνήθως πληρώνουν όσοι δεν μαθαίνουν από τα συμβάντα ή τα λάθη τους.. Το «learning from events» είναι επιστήμη, όχι υπηρεσιακό σημείωμα. Για την χώρα μας, που επαναλαμβανόμενα τέτοια ατυχήματα έχουν τεράστιο άμεσο και κυρίως έμμεσο (βλ. τουρισμός) κόστος, νομίζω ότι θα πρέπει να είμαστε πιο προσεκτικοί στις επιλογές τέτοιου προσωπικού.»

17 Σεπτεμβρίου 2011, 17:58 | **Καζάρας Κων/νος**

Ανάλυση

Στο παρόν σχόλιο επισημαίνεται η αναγκαιότητα η ομάδα διερεύνησης να πλαισιωθεί από εξειδικευμένους ερευνητές με διδακτορικούς τίτλους για την επίτευξη του σκοπού της Οδηγίας, ενώ κρίνει αρνητικά την δυνατότητα που παρέχεται στην Υπηρεσία να απευθύνεται

σε εξειδικευμένα ερευνητικά κέντρα ή πανεπιστημιακά ιδρύματα. Επί του ανωτέρω σχολίου σημειώνεται ότι η δυνατότητα αυτή απορρέει από την παράγραφο 2 του άρθρου 8 της Οδηγίας, ενώ ανάλογη πρόβλεψη υφίσταται στο ν. 2912/2001 (Α'94) για την διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων.

Επιπρόσθετα γνωρίζεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 10 της Οδηγίας και του σχεδίου νόμου προβλέπεται το πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των οργανισμών διερεύνησης των Κ-μ σε όλα τα επίπεδα, παρέχοντας την δυνατότητα αιτήματος συνδρομής και εμπειρογνωμοσύνης, εάν αυτή απαιτηθεί από ένα οργανισμό Κράτους μέλους.

Συναφώς σημειώνεται ότι τα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επεξεργάζονται κείμενο σύμφωνα με το οποίο προβλέπεται η δυνατότητα διάθεσης διερευνητών από Οργανισμούς των Κ-μ εγνωσμένης αξίας στο αντικείμενο εφόσον το υπό διερεύνηση ναυτικό ατύχημα απαιτεί εξειδικευμένη γνώση η οποία δεν καλύπτεται από τους διερευνητές ενός κράτους μέλους.

Εντούτοις, τονίζεται ότι η διεπιστημονικότητα της ομάδας διερεύνησης αποτελούμενης από αξιωματικούς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με ανάλογα προσόντα, εξειδίκευση και εκπαίδευση δύναται να καλύπτει ευρέως τα φάσματα της διερευνητικής διαδικασίας.