

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «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. Ενσωμάτωση ρυθμίσεων, μέτρα εφαρμογής και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Ι. ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΙΣΤΟΡΙΚΟ

α. Θαλάσσιες μεταφορές.

Η ναυτιλία αποτελεί ίσως τη μεγαλύτερη βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο, μεταφέροντας περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου αποδοτικά και με ασφάλεια. Τα πλοία, δεδομένης της δραστηριοποίησης τους σε παγκόσμια κλίμακα υπόκεινται σε διαφορετικά νομικά καθεστώτα. Επομένως, η ανάγκη δημιουργίας διεθνών προτύπων και κανονιστικών μέτρων κοινής αποδοχής για τη ρύθμιση της ναυτιλίας έχει καταστεί επιτακτική. Για το λόγο αυτό το 1948, ο ΟΗΕ υιοθέτησε σχετικό ψήφισμα για την ίδρυση του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) του οποίου η λειτουργία ξεκίνησε το 1958, με κύριο έργο την ανάπτυξη και διατήρηση συντονιστικού ρυθμιστικού πλαισίου για τη ναυτιλία. Στις προτεραιότητες του οργανισμού αυτού περιλαμβάνεται η προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και κατ' επέκταση η πρόληψη και αποτροπή των ναυτικών ατυχημάτων.

Ωστόσο, ναυτικά ατυχήματα με δυσμενέστερες συνέπειες στο περιβάλλον και στον άνθρωπο εξακολουθούν να συμβαίνουν. Ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1960, η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα, μέσω του ΙΜΟ, έθεσε τα πρώτα θεμέλια αναφορικά με τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και την αναγκαιότητα υιοθέτησης διαδικασιών κοινής προσέγγισης από τα ενδιαφερόμενα κράτη - μέλη του Οργανισμού. Στο πλαίσιο αυτό, σταδιακά στόχευσε στην υιοθέτηση ρυθμίσεων για τη διεξαγωγή τεχνικών διερευνήσεων από εξειδικευμένα πρόσωπα, με σκοπό τον καθορισμό των συνθηκών και των αιτιών που οδήγησαν σε ένα ναυτικό ατύχημα ή περιστατικό και την υποβολή ακολούθως προτάσεων προς τις ναυτιλιακές διοικήσεις των κρατών - μελών και τη ναυτιλιακή κοινότητα, για τη λήψη νομοθετικών πρωτοβουλιών και διορθωτικών μέτρων ώστε να αποφευχθούν παρόμοια α-

τυχήματα στο μέλλον και κατ' επέκταση την αναβάθμιση της ποιότητας των θαλασσιών μεταφορών, χωρίς να επικεντρώνεται στην αναζήτηση των υπαιτίων και στον καταλογισμό ή έστω καθορισμό οποιασδήποτε ποινικής, αστικής ή πειθαρχικής ευθύνης.

β. Διεθνές και Ευρωπαϊκό Νομικό Πλαίσιο σε Συνδυασμό με το Ισχύον Εθνικό Νομικό Πλαίσιο.

Διεθνές θεσμικό πλαίσιο

1. Το νομικό πλαίσιο για την υποχρέωση διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος σε διεθνές επίπεδο εστιάζεται κυρίως στις ακόλουθες νομοθετικές προβλέψεις :

1.1. Το άρθρο 2 της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας ("UNCLOS"), της 10ης Δεκεμβρίου του 1982, θεσπίζει 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.

1.2. Το άρθρο 94 της UNCLOS ορίζει 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.

1.3. Ο κανονισμός 21 του κεφαλαίου Ι της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα της 1ης Νοεμβρίου του 1974 ("SOLAS 74"), το άρθρο 23 της Διεθνούς Σύμβασης περί γραμμών φορτώσεως πλοίων της 5ης Απριλίου του 1966 και τα άρθρα 8 και 12 της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία της 2ας Νοεμβρίου 1973, καθορίζουν την ευθύνη που υπέχει το κράτος σημαίας για τη διενέργεια ερευνών για τα ατυχήματα και για τη διαβίβαση των σχετικών πορισμάτων στον ΙΜΟ.

1.4. Ο «Κώδικας για την εφαρμογή των υποχρεωτικών οργάνων του ΙΜΟ», που επισυνάφθηκε στο ψήφισμα Α.996 της 25ης Συνέλευσής του, της 29ης Νοεμβρίου 2007, υπενθυμίζει την υποχρέωση κάθε κράτους σημαίας να εξασφαλίζει ότι οι έρευνες για την ασφάλεια στη θάλασσα διενεργούνται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για τη διερεύνηση θεμάτων που σχετίζονται με ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα. Ο εν λόγω κώδικας απαιτεί επίσης από κάθε κράτος σημαίας να είναι έτοιμο να διαθέσει για τη διερεύνηση πρόσωπα με τα κατάλληλα προσόντα για το σκοπό αυτόν, ανεξαρτήτως από την τοποθεσία που συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν.

2. Στο πεδίο διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων, ο ΙΜΟ έχει υιοθετήσει και εκδώσει συνοπτικά τις ακόλουθες Αποφάσεις:

A/A	Απόφαση	Θέμα	Έτος
1.	Res. A.173 (ES.IV)	Participation in Official Inquiries into Maritime Casualties	1968
2.	Res. A.322(IX)	The Conduct of Investigations into Casualties	11/1975
3.	Res. A.440(XI)	Exchange of Information for Investigation into Marine Casualties	11/1979
4.	Res. A.442(XI)	Personnel and Material Resource Needs of Administrations for the Investigation of Casualties and the Contravention of Conventions	11/1979
5.	Res. A.637(16)	Cooperation in Marine Casualty Investigation	1989
6.	Res. A.849(20)	Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents	27/11/89
7.	Res.A.884(21)	Amendments to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents	25/11/99
8.	MEPC 57/21	Report Adoption of the Draft MEPC Res. "Casualty Investigation Code"	04/04/2007
9.	MSC 83/28	Report Adoption of Draft MSC Res. "Casualty Investigation Code"	12/10/2007
10.	Res. 255 (84)	Adoption of the "Casualty Investigation Code"	16/06/2008
11.	Res. 257 (84)	"Casualty Investigation Code" amendment SOLAS Chapter XI/I, Reg. 6	16/06/2008

Οι μεμονωμένες Αποφάσεις του IMO μέχρι το έτος 1989 συγχωνεύθηκαν και υιοθετήθηκε ο «Κώδικας για τη διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Περιστατικών» (α/α 6 ανωτέρω πίνακα), ο οποίος μετά από δύο έτη ενισχύθηκε με την Απόφαση A.884. 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» καθιστά ελάχιστη, αν όχι ανύπαρκτη, τη συμβολή ορισμένων κρατών σημαίας στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα μέσω της κατάλληλης διαχείρισης και της αξιοποίησης των διερευνήσεων.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, τις εκτεταμένες αλλαγές στη δομή της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας και βιομηχανίας, καθώς και το αυξημένο ενδιαφέρον των κρατών για τη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και των επιπτώσεων τους στο περιβάλλον και τον άνθρωπο, υιοθετήθηκε ο «Κώδικας των Διεθνών Προτύπων και Προτεινόμενων Πρακτικών για την Διερεύνηση Ασφαλείας σε ένα Ναυτικό Ατύχημα ή Συμβάν» (α/α 10 και 11 ανωτέρω πίνακα), ο οποίος προσαρτήθηκε ως νέος Κανονισμός 6 στο κεφάλαιο XI-1 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), σύμφωνα με τον οποίο το νέο διεθνές καθε-

σώς τεχνικής διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων λαμβάνει υποχρεωτικό χαρακτήρα εφαρμογής από 1.1.2010.

Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο

Το διεθνές θεσμικό πλαίσιο αποτέλεσε τη βάση και την αφετηρία για τη δημιουργία ευρωπαϊκού κανονιστικού πλαισίου, ιδιαιτέρως αυτού που ακολούθησε τις ναυτικές τραγωδίες των δεξαμενοπλοίων «Erika» (1999) και «Prestige» (2002), με τις οποίες αναδείχθηκαν οι ανεπάρκειες του τότε υφιστάμενου διεθνούς και ευρωπαϊκού νομοθετικού πλαισίου και επισημάνθηκαν οι ελλείψεις και δυσχέρειες για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων. Ως αποτέλεσμα είχε την υιοθέτηση τριών νομοθετικών πρωτοβουλιών, 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 IMO» 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 δια-

φορές 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». Σημειώνεται ότι κατά τη σύνταξη των διατάξεων της οδηγίας ελήφθη υπόψη το κείμενο και η αποκτηθείσα εμπειρία από την αντίστοιχη Κ.Ο 94/56/ΕΚ, για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων η οποία ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με το ν. 2912/2001 (Α' 94).

Εθνικό Δίκαιο

Το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο που διέπει τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων περιλαμβάνεται στο ν.δ. 712/1970 (Α' 23) «Περί διοικητικού ελέγχου ναυτικών ατυχημάτων» με το οποίο αντιμετωπίστηκε και ρυθμίστηκε το διεθνές νομοθετικό πλαίσιο που υφίστατο έως το έτος ψήφισης του αναφερομένου νομοθετήματος. Ειδικότερα, εφαρμόζεται μόνο σε ναυτικά ατυχήματα πλοίων υπό ελληνική σημαία και στις διατάξεις του ορίζεται η διαδικασία της προανακριτικής έρευνας με τη συλλογή στοιχείων και πληροφοριών, ο σχηματισμός της σχετικής δικογραφίας και η υποβολή της στα Ανακριτικά Συμβούλια Ναυτικών Ατυχημάτων που συστάθηκαν με το ανωτέρω νομοθέτημα και γνωμοδοτούν - με πόρισμα συμβουλευτικό για τη δικαιοσύνη - για τις αιτίες και συνθήκες που οδήγησαν στο ναυτικό ατύχημα, καθώς και για τους υπεύθυνους και το βαθμό ευθύνης αυτών.

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 ερμηνεύονται οι διατάξεις του ν.δ. 712/1970 και περιλαμβάνει οδηγίες για τον τρόπο διενέργειας προανακρίσεως και για τη διαδικασία σχηματισμού των σχετικών δικογραφιών.

2. Γενική Κατεύθυνση και Βασικοί Άξονες του Σχεδίου Νόμου

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου ενσωματώνει το κείμενο της Οδηγίας στο ελληνικό δίκαιο και εισάγει πρόσθετες νομοθετικές ρυθμίσεις που είναι απαραίτητες για τη εφαρμογή της στη χώρα μας.

Το σχέδιο νόμου διαρθρώνεται σε τρία Μέρη. Στο Μέρος Α' περιλαμβάνονται οι ρυθμίσεις του ευρωπαϊκού κειμένου. Στο Μέρος Β' καθορίζεται το πλαίσιο στο οποίο κινούνται τα εθνικά μέτρα για την ουσιαστική εφαρμογή της Οδηγίας και θεσπίζονται ουσιαστικές και οργανωτικές διατάξεις. Τέλος στο Γ' Μέρος προβλέπονται εθνικές ρυθμίσεις με σκοπό τη βέλτιστη προσαρμογή της προς ενσωμάτωση Οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, ενώ εισάγονται επιπλέον δύο διατάξεις με τις οποίες συμπληρώνονται ή τροποποιούνται υφιστάμενα εθνικά νομοθετήματα και μία διάταξη με την οποία σκοπείται η ρύθμιση χορηγηθέντος εκλογικού επιδόματος στο προσωπικό του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.

Ειδικότερα και επί της κύριας ρύθμισης παρατίθενται τα ακόλουθα:

1. Το νομικό πλαίσιο, που ισχύει επί του παρόντος στη χώρα μας, κατ' ουσίαν απέχει από ρυθμίσεις σχετικές με τη διενέργεια επαρκών τεχνικών διερευνήσεων μετά από κάθε ναυτικό ατύχημα, την αξιοποίηση των εμπειριών και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, την υποβολή προτάσεων και την ενδεχόμενη λήψη νομοθετικών πρωτοβουλιών ή διορθωτικών μέτρων, προκειμένου να μην επαναλαμβάνονται παρόμοια ατυχήματα στο μέλλον. Το κενό αυτό έρχεται να καλύψει η ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της Κ.Ο 2009/18/ΕΚ, μέσω του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου.

2. Από νομοτεχνικής άποψης, για την ενσωμάτωση της ανωτέρω Κ.Ο προτείνεται νέος νόμος, λαμβανομένης υπόψη της πρόβλεψης σύστασης νέου φορέα και της αντίστοιχης ενσωμάτωσης της Κ.Ο 94/56/ΕΚ «για τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων» με νόμο (ν. 2912/2001, Α' 94) από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

3. Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου δομείται σε τρεις βασικές ενότητες:

- Τη νομική δομή του νέου οργανισμού, ο οποίος συνιστάται.
- Το νομικό πλαίσιο της τεχνικής διερεύνησης.
- Το πλαίσιο της συνεργασίας με άλλα κράτη της ΕΕ και τρίτα κράτη.

4. Η τεχνική διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, που καθιερώνεται με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, αποτελεί διαδικασία που δεν συνδέεται με τον καθορισμό υπαιτιότητας ή την απόδοση ευθυνών.

5. Το πεδίο εφαρμογής, σε σχέση με το υφιστάμενο εθνικό νομικό πλαίσιο, διευρύνεται και αφορά ναυτικά ατυχήματα:

- i. σε όλα τα 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.

6. 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 έναρξης 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.

7. Οι σχετιζόμενοι με την έννοια «ναυτικό ατύχημα» ορισμοί ορίζονται σύμφωνα με τον «Κώδικα του ΙΜΟ» και γίνεται διάκριση ανάλογα με τη σοβαρότητά του ενώ εισάγεται η έννοια του «κύριου κράτους διερεύνησης» και του «ουσιαστικά ενδιαφερόμενου κράτους». Επιπρόσθετα παρατίθενται ορισμοί για τις ανάγκες εφαρμογής του σχεδίου νόμου.

8. Αναλύονται θέματα γύρω από τον τρόπο διεξαγωγής και τη μορφή της διερεύνησης από κοινού με ενδιαφερόμενα κράτη.

9. Προβλέπεται η σύσταση αμερόληπτης μόνιμης Υπηρεσίας διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων με επάρκεια οικονομικών πόρων, στελεχωμένης με εξειδικευμένους διερευνητές αποκλειστικής απασχόλησης. Δεδομένου ότι από τη λειτουργία και το έργο της υπηρεσίας προκύπτουν οφέλη για την ασφάλεια της ναυτιλίας, προβλέπεται η καθιέρωση εσόδων υπέρ αυτής κατά την έκδοση ναυτιλιακών εγγράφων των υπό ελληνική σημαία πλοίων.

10. Προβλέπεται η συνεργασία μεταξύ των κρατών - μελών της ΕΕ σε θέματα διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων.

11. Καλύπτονται θέματα σχετικά με τη δημοσίευση των εκθέσεων των ναυτικών ατυχημάτων και την έκδοση συστάσεων ασφαλείας.

12. Προβλέπεται η υποχρέωση καταχώρησης των ναυτικών ατυχημάτων στην ευρωπαϊκή βάση δεδομένων.

II. ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ – ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ

Μέρος Α΄

Στο άρθρο 1, ως σκοπός του σχεδίου νόμου, ορίζεται η ενσωμάτωση της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο, με γενικό στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη παρόμοιων μελλοντικών περιστατικών. Στόχο των τεχνικών διερευνήσεων στο ναυτιλιακό τομέα δεν αποτελεί ο καθορισμός υπαιτιότητας ή ο καταλογισμός ευθυνών, αλλά η διαπίστωση των περιστάσεων και συμπτωματικών παραγόντων, που συνετέλεσαν σε ένα ναυτικό ατύχημα, η διερεύνηση των αιτιών που τα προκάλεσαν μέσω κατάλληλης ανάλυσης, προκειμένου να αντληθούν όλα τα πιθανά διδάγματα για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Για το λόγο αυτό, γίνεται διάκριση από τις διαδικασίες διερεύνησης που προβλέπουν οι διατάξεις του ν.δ. 712/1970 (Α΄ 237).

Με το άρθρο 2 μεταφέρονται οι προβλέψεις του αντίστοιχου άρθρου της Κ.Ο και επιπρόσθετα σε συνδυασμό με τις εθνικές ρυθμίσεις του άρθρου 26 υιοθετούνται διατάξεις με τις οποίες διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής σε σχέση με αυτό που προβλέπεται στο ενωσιακό κείμενο:

Α) για ναυτικά ατυχήματα σε νηολογημένα αλιευτικά σκάφη ανεξαρτήτως μήκους, ώστε να εναρμονίζεται με το πεδίο εφαρμογής του υφιστάμενου ν.δ. 712/1970, λαμβανομένου υπόψη ότι η πρόβλεψη της οδηγίας για τη μη εφαρμογή σε αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 15 μέτρων δεν προσφέρει καμία προστιθέμενη αξία στο υφιστάμενο εθνικό νομοθετικό πλαίσιο καθώς αποκλείει μεγάλο αριθμό νηολογημένων αλιευτικών σκαφών και

Β) για ναυτικά ατυχήματα εντός της περιοχής Έρευνας και Διάσωσης, εφόσον παρέχεται συνδρομή ή αρωγή από ελληνικές παράκτιες υπηρεσίες, ώστε να δίνεται η δυνατότητα αυτοαξιολόγησης των προσφερόμενων υπηρεσιών. Έρεισμα για την εν λόγω πρόβλεψη συνάγεται εκ του άρθρου 2 της UNCLOS και της περίπτωσης (γ) της παραγράφου 1 του άρθρου 5 της Κ.Ο.

Γ) αποσαφηνίζεται ότι στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου δεν εμπίπτουν ναυτικά ατυχήματα που συμβαίνουν σε αλιευτικά σκάφη τα οποία δεν είναι νηολογημένα.

Στο άρθρο 3 παρατίθενται οι όροι που αναφέρονται κατ' αντιστοιχία στο σχετικό άρθρο της Κ.Ο, οι ορισμοί

των οποίων παρατίθενται στη παράγραφο Α του Παρατήματος II του σχεδίου νόμου ενώ εισάγονται πρόσθετοι ορισμοί, οι οποίοι χρησιμοποιούνται στο νόμο σύμφωνα με την σκοπούμενη έννοια.

Με το άρθρο 4 μεταφέρονται οι προβλέψεις του άρθρου 4 της Κ.Ο και προβλέπονται ειδικότερες ρυθμίσεις για τη μη παρακώλυση της τεχνικής διερεύνησης από άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως αυτά προσδιορίζονται στην περίπτωση α΄ της παραγράφου 4 του άρθρου 3, τα οποία διεξάγουν έρευνες για σκοπούς που εκφεύγουν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου. Η πρόβλεψη της διευκόλυνσης της διεξαγωγής μίας διερεύνησης από τα εμπλεκόμενα μέρη προβλέπεται ιδίως στις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 10, ενδεικτικά δε αφορούν, διευθετήσεις για άμεση μετάβαση και επιβίβαση στο πλοίο μέσω της πλοιοκτήτριας ή διαχειρίστριας εταιρείας, της διάθεσης του προσωπικού του πλοίου για τις ανάγκες της διερεύνησης χωρίς ωστόσο να επηρεάζεται η ασφάλειά του και την παροχή κάθε άλλης αναγκαίας διευκόλυνσης στους διερευνητές για την ολοκλήρωση του έργου τους.

Με το άρθρο 5 καλύπτονται οι διατάξεις του άρθρου 5 της Κ.Ο και αποσαφηνίζεται η υποχρέωση γνωστοποίησης των αποφάσεων της Υπηρεσίας για τη διεξαγωγή διερεύνησης προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 19 και επιπλέον προς την αρμόδια Αρχή, καθόσον αποτελεί τον αρμόδιο φορέα της ελληνικής Διοίκησης στο πεδίο των ναυτικών ατυχημάτων. Επιπρόσθετα η συμπλήρωση της υποχρέωσης ενημέρωσης στην Επιτροπή και στην Αρμόδια Αρχή, σε περιπτώσεις παρέκκλισης του διερευνητή από την μεθοδολογία της διερεύνησης απορρέει από τον συνδυασμό των διατάξεων του σχεδίου νόμου στις οποίες προβλέπονται υποχρεώσεις της Υπηρεσίας προς τον ανωτέρω ευρωπαϊκό και εθνικό φορέα.

Στο άρθρο 6 μεταφέρονται οι διατάξεις του άρθρου 6 της Οδηγίας και προβλέπεται η υποχρέωση ενημέρωσης προς την Υπηρεσία μετά από ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν από τα άμεσα εμπλεκόμενα μέρη και τις Υπηρεσίες του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Σημειώνεται ότι, ως εμπλεκόμενα μέρη νοούνται τα αναφερόμενα στην περίπτωση α΄ της παραγράφου 4 του άρθρου 3, όπως αυτά προκύπτουν από το σχετικό ορισμό στον Κώδικα του ΙΜΟ και τη λειτουργία των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι αρμόδιες αρχές ειδικότερα παρατίθενται στις περιπτώσεις ιζ΄ και ιη΄ της παραγράφου 4 του άρθρου 3.

Με το άρθρο 7 μεταφέρονται αυτούσια οι διατάξεις του άρθρου 7 της Κ.Ο, οι οποίες ορίζουν τις έννοιες του κύριου και του συμμετέχοντος κράτους σε μία τεχνική διερεύνηση, το πλαίσιο συνεργασίας και τις υποχρεώσεις καθενός εξ αυτών υπό το πρίσμα του σχεδίου νόμου. Το νομικό πλαίσιο που καθορίζεται με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου εστιάζεται στη διοικητική συνεργασία των Κρατών - μελών στο τομέα των ναυτικών ατυχημάτων και δεν εμπεριέχει την έννοια των ανακριτικών πράξεων καθόσον, σύμφωνα και με το άρθρο 2 του σχεδίου νόμου, η διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων στο πλαίσιο του προτεινόμενου σχεδίου νόμου δεν συνδέεται με τη διαδικασία καθορισμού υπαιτιότητας ή απόδοσης ευθυνών που διενεργείται στο πλαίσιο της Ποινικής Δικονομίας και του ν.δ. 712/1970.

Μέρος Β΄

Με το άρθρο 8 ενσωματώνονται αυτούσια οι προβλέψεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 8 της Οδηγίας και συστήνεται η «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων» (ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α.). Ορίζεται η διοικητική αυτοτέλεια της Υπηρεσίας και η υπαγωγή της στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη ενώ εισάγονται γενικές διοικητικές ρυθμίσεις.

Ειδικότερα η οργάνωση και η νομική της δομή συνδυάζει χαρακτηριστικά ήδη υφιστάμενων υπηρεσιών άλλων ευρωπαϊκών χωρών, της ΜΑΙΒ Ηνωμένου Βασιλείου και της BSU Γερμανίας, και της Επιτροπής Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΔΑΑΠ/ΥΠΑ). Ωστόσο, δεν υιοθετήθηκε η επιλογή σύστασης Επιτροπής όπως της ΕΔΑΑΠ/ΥΠΑ προς αποφυγή πρόσθετων οικονομικών επιβαρύνσεων και λειτουργικών δυσλειτουργιών, καθόσον ανάλογη διάθρωση δεν αποτελεί ευέλικτο μοντέλο.

Ο αναγκαίος αριθμός των διερευνητών που απαιτείται για την στελέχωση της εν λόγω Υπηρεσίας που συστήνεται σε κάθε Κράτος - μέλος, προκύπτει από μελέτη που εκπονήθηκε από Πανεπιστήμιο του Ηνωμένου Βασιλείου για λογαριασμό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), ο οποίος είναι όργανο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και έχει συσταθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002. Η μελέτη στηρίχθηκε σε συνδυασμό στατιστικών στοιχείων ναυτικών ατυχημάτων και μεγέθους εμπορικών στόλων, που χορηγήθηκαν από τα κράτη μέλη της ΕΕ. Σύμφωνα με την ανωτέρω μελέτη για την Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης προτείνεται στελέχωση με 12 έως 18 διερευνητές.

Η επιλογή μέλους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους με βαθμό τουλάχιστον Νομικού Συμβούλου ως προϊσταμένου εξασφαλίζει την ανεξαρτησία της Υπηρεσίας ως προς την διαδικασία λήψης αποφάσεων έναντι οποιουδήποτε μέρους του οποίου τα συμφέροντα ενδεχομένως θα συγκρούονταν με τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα που ανατίθενται σε αυτήν και επιπρόσθετα διασφαλίζει το αμερόληπτο του διερευνητικού της έργου. Συναφώς, εξασφαλίζεται η δυνατότητα τόσο οι συστάσεις ασφαλείας όσο και οι τυχόν προτάσεις για την βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου για την ασφάλεια των πλοίων να λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες. Στους παραλήπτες περιλαμβάνονται ιδίως οι Αρμόδιες Αρχές και τα εμπλεκόμενα μέρη σε ένα ναυτικό ατύχημα, όπως αναφέρονται στις περιπτώσεις α΄ και ιζ΄ της παραγράφου 4 του άρθρου 3. Στις διατάξεις επίσης καθορίζονται οι βασικές αρμοδιότητες του Προϊσταμένου.

Η προτεινόμενη ρύθμιση τοποθέτησης Ανώτερου Αξιωματικού του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ ως Διευθυντού επιλέγεται καθόσον αποτελεί επιτελική θέση οργάνωσης και διοίκησης του προσωπικού της Υπηρεσίας, η οποία προϋποθέτει διοικητικά προσόντα σε συνδυασμό με γνώσεις και εμπειρία ανάλογα με αυτά των διερευνητών, όπως αναλύονται ακολούθως και ικανοποιεί στο μέγιστο βαθμό τις ανάγκες της Υπηρεσίας σύμφωνα με τον παρόντα. Στις διατάξεις της παρούσας ρύθμισης καθορίζονται επίσης και βασικές αρμοδιότητες του Διευθυντή.

Τα προσόντα των διερευνητών δεν προσδιορίζονται σαφώς στην αντίστοιχη διάταξη της Κ.Ο, ωστόσο η πρόβλεψη για αυτά βασίζεται στο ψήφισμα Α.996 της 25ης

Γενικής Συνέλευσης του ΙΜΟ υπό τον τίτλο «Κώδικας για την εφαρμογή των υποχρεωτικών οργάνων του ΙΜΟ» και στο Κεφάλαιο 15 του «Κώδικα του ΙΜΟ».

Η πρόβλεψη για τη στελέχωση της Υπηρεσίας με προσωπικό του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ και προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού - οι οποίοι λαμβάνουν ήδη μισθό από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, επιλέγεται για οικονομικούς λόγους.

Πέραν των ανωτέρω, η επιλογή στελέχωσης του Τμήματος των διερευνητών προκύπτει παράλληλα και από την απαίτηση της παραγράφου 2 του άρθρου 8 της Κ.Ο για εξειδικευμένους διερευνητές με κατάλληλη τεχνογνωσία και πρακτική εμπειρία, οι οποίοι, κατά κύριο λόγο, δύνανται να αντληθούν από τη δεξαμενή ανθρωπίνων πόρων του προσωπικού του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του προσωπικού του Πολεμικού Ναυτικού με ανάλογη εξειδίκευση και προσόντα. Σημειώνεται ότι από το έτος 2010 έχει ήδη συγκροτηθεί ομάδα διερευνητών για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων σύμφωνα με τον «Κώδικα του ΙΜΟ», η οποία αποτελείται αμιγώς από στελέχη του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., μέλη δε αυτής έχουν συμμετάσχει σε τεχνικές διερευνήσεις και έχουν λάβει σχετική εκπαίδευση από τον EMSA. Επισημαίνεται ότι η ανωτέρω πρόβλεψη στελέχωσης δεν θα επιφέρει πρόσθετα έξοδα μισθών ή κατ' αποκοπή αμοιβών, επιβαρύνοντας τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, στο οποίο υπάγεται η Υπηρεσία.

Επιπλέον εισάγονται ρυθμίσεις που αναφέρονται στην τοποθέτηση του προσωπικού της Υπηρεσίας, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων. Η παρέκκλιση αυτή αφορά ιδίως την χρονική διάρκεια της απόσπασης ή μετάθεσης, τη μη παραπομπή σε υπηρεσιακά συμβούλια για λόγους επίσπευσης και την δυνατότητα επιλογής στελεχών ανεξάρτητα από την διάρκεια υπηρετήσεως στην θέση από την οποία αποσπώνται ή μετατίθενται για κάλυψη στελέχωσης της Υπηρεσίας.

Στο άρθρο 9 μεταφέρεται η απαίτηση της παραγράφου 5 του άρθρου 8 της Κ.Ο, ώστε να εξασφαλίζονται επαρκείς πόροι για να ανταποκρίνεται άμεσα και με ανεξαρτησία στα καθήκοντά της.

Στο άρθρο 10 μεταφέρονται οι προβλέψεις των παραγράφων 3, 4 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας. Ειδικότερα, καθορίζεται το γενικότερο πλαίσιο των διαδικασιών της τεχνικής διερεύνησης και των αρμοδιοτήτων των διερευνητών. Ανατίθεται στον Προϊστάμενο η απόφαση του καθορισμού του αριθμού των διερευνητών, που θα διεξάγουν μία τεχνική διερεύνηση κατόπιν σχετικής εισήγησης του Διευθυντού. Μεταφέρεται η ρύθμιση της της παραγράφου 4 του άρθρου 8 της Οδηγίας η οποία αφορά μόνο το πλαίσιο της διοικητικής συνεργασίας των διερευνητών. Διευκρινίζεται ότι τούτο αφορά τη διοικητική συνεργασία των διερευνητών της Υπηρεσίας με τους διερευνητές των αντίστοιχων Οργανισμών των Κρατών μελών ή Οργανισμών τρίτων χωρών εφόσον τους έχει ανατεθεί η διερεύνηση από αυτήν. Σημειώνεται ότι, στην περίπτωση αυτή, οι αρμοδιότητες ασκούνται μόνο μέσω της Υπηρεσίας. Επιπρόσθετα καλύπτονται οι προβλέψεις της Οδηγίας ώστε οι δραστηριότητες της να επεκτείνονται στη συγκέντρωση και ανάλυση στοιχείων και υποβολής προτάσεων προς τους αρμόδιους φορείς της Διοίκησης υπό το πνεύμα του σχεδίου νόμου χωρίς ωστόσο να διακυβεύεται η ανεξαρτησία της και να υπέχει ευθύνες σε θέματα κανονιστικά, διοικητικά ή τυποποιη-

σης. Η ανεξαρτησία της δεν θίγεται επίσης όταν καλείται να προσφέρει υπηρεσίες σε συμβάντα διαφορετικά από ναυτικά ατυχήματα.

Με το άρθρο 11 υλοποιείται η απαίτηση του άρθρου 9 της Οδηγίας για εξασφάλιση του απορρήτου των πληροφοριών που συλλέγονται κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης.

Με το άρθρο 12 ενσωματώνονται αμιγώς οι διατάξεις του άρθρου 10 της Οδηγίας για τον καθορισμό του πλαισίου συνεργασίας της Υπηρεσίας με αντίστοιχους οργανισμούς διερευνήσεων ναυτικών ατυχημάτων των άλλων κρατών - μελών και την Επιτροπή, χωρίς να μεταφέρεται η διάταξη της παραγράφου 2, διότι προβλέπει υποχρεώσεις οργάνων της ΕΕ.

Με το άρθρο 13 μεταφέρεται το άρθρο 11 της Κ.Ο και προβλέπεται η διαδικασία εισπραξης ή καταβολής της εκ του άρθρου απορρέουσας οικονομικής υποχρέωσης σε περιπτώσεις παροχής ή αίτησης υπηρεσιών στο πλαίσιο της διερεύνησης.

Στο άρθρο 14 καθορίζεται η δυνατότητα συνεργασίας της Υπηρεσίας με ουσιαστικώς ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 12 της Οδηγίας. Επιπλέον, εισάγεται διάταξη σύμφωνα με την οποία η υλοποίηση των αποφάσεων της Υπηρεσίας απαιτεί τη σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη.

Με το άρθρο 15 μεταφέρονται και αποσαφηνίζονται οι προβλέψεις του άρθρου 13 της Κ.Ο, ενώ ορίζεται η υποχρέωση της λιμενικής αρχής να φυλάσσει όλα τα αποδεικτικά που χρησιμεύουν στη διερεύνηση σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 10 του σχεδίου νόμου, καθώς και η υποχρέωση των εμπλεκόμενων με το ατύχημα μερών για την παροχή κάθε δυνατής διευκόλυνσης για τη διεξαγωγή της διερεύνησης σύμφωνα με τα αναφερόμενα στα σχόλια του άρθρου 4.

Στο άρθρο 16 προβλέπεται, σύμφωνα με το άρθρο 14 της Κ.Ο, η σύνταξη και δημοσίευση έκθεσης ή απλουστευμένης έκθεσης εντός 12μήνου ή προσωρινής έκθεσης όταν παρέλθει ο οριζόμενος χρόνος και προβλέπεται σχετική ανάρτηση στο διαδικτυακό τόπο της Υπηρεσίας, που δημιουργείται για το σκοπό αυτό. Αντίγραφο των ανωτέρω εκθέσεων αποστέλλεται στην Επιτροπή για σχολιασμό μόνο επί της βελτίωσης της ποιότητας των εκθέσεων.

Με το άρθρο 17 ορίζεται η υποχρέωση των αρμοδίων υπηρεσιών των Υπουργείων Προστασίας του Πολίτη και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας, να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις ασφαλείας λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες τους και – όταν ενδείκνυται – να τους δίνεται η κατάλληλη συνέχεια.

Με το άρθρο 18 μεταφέρονται οι διατάξεις του άρθρου 16 της Οδηγίας, ενώ ορίζεται ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του ΥΠΑΑΝ λαμβάνουν υπόψη τα μηνύματα προειδοποίησης, που προέρχονται από την Υπηρεσία και την Επιτροπή.

Με το άρθρο 19 μεταφέρονται οι απαιτήσεις του άρθρου 17 της Οδηγίας για την καταχώριση των ναυτικών ατυχημάτων στην Ευρωπαϊκή ηλεκτρονική βάση δεδομένων και ορίζεται η αρμόδια Αρχή, ως υπεύθυνη για την ενημέρωση στην Επιτροπή των υπηρεσιών που έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων.

Με το άρθρο 20 υλοποιείται η απαίτηση του άρθρου 18 της Κ.Ο. για διασφάλιση ίσης μεταχείρισης των ναυτικών

σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος.

Με το άρθρο 21 δίνεται η δυνατότητα στις αρμόδιες Υπηρεσίες – συμφώνως με τη διάταξη του άρθρου 21 της Οδηγίας - υιοθέτησης πρόσθετων μέτρων σχετικών με την ασφάλεια στη θάλασσα, τα οποία δεν καλύπτονται από τον παρόντα νόμο, υπό την προϋπόθεση να μην επηρεάζουν δυσμενώς την εφαρμογή και το σκοπό του.

Με το άρθρο 22 ρυθμίζεται η απαίτηση πρόβλεψης κυρώσεων του άρθρου 22 της Οδηγίας, σε περίπτωση παραβιάσεων των διατάξεων εκ των οποίων προκύπτουν υποχρεώσεις προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα εμπλεκόμενα σε ένα ναυτικό ατύχημα (περίπτωση ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 4 – παρ. 2 του άρθρου 6 καθώς και της παραγράφου 3 του άρθρου 15, τιμωρούνται σύμφωνα με το άρθρο 45 του ν.δ 187/1973 Κ.Δ.Ν.Δ και περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 και του άρθρου 25 σε συνδυασμό παρ. 1 του άρθ. 15 τιμωρούνται σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθ. 223 του ανωτέρου νομοθετήματος). Σε κάθε περίπτωση δεν εξουσιοδοτείται η Υπηρεσία να επιβάλλει κυρώσεις, ωστόσο εισάγεται η υποχρέωση να ενημερώνει καταλλήλως τις αρμόδιες αρχές.

Με το άρθρο 23 προβλέπεται εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση π.δ. για τη ρύθμιση θεμάτων κανονισμού εσωτερικής λειτουργίας και οργάνωσης της Υπηρεσίας, μετά από πρόταση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη και των κατά περίπτωση αρμοδίων Υπουργών. Επιπρόσθετα, εισάγεται εξουσιοδοτική διάταξη τροποποιήσεων της οδηγίας και των παραρτημάτων της με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη ή με κοινή απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη και των αρμοδίων κατά περίπτωση Υπουργών, με σκοπό την επίσπευση της μεταφοράς τους στο εθνικό δίκαιο.

Με το άρθρο 24 καταργούνται οι διατάξεις άρθρων των π.δ., με τα οποία ενσωματώθηκαν τα αντίστοιχα άρθρα Κ.Ο που αναφέρονται στο άρθρο 24 της Οδηγίας και ρυθμίζουν την διεξαγωγή διερευνήσεων ναυτικών ατυχημάτων από τα κράτη - μέλη σύμφωνα με το ισχύον διεθνές θεσμικό πλαίσιο.

Μέρος Γ'

Με το άρθρο 25 εισάγεται εθνική ρύθμιση στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας όπως έχει αναλυθεί στο σχολιασμό του άρθρου 2.

Με το άρθρο 26 ικανοποιούνται οι ουσιαστικές προβλέψεις της παραγράφου 5 του άρθρου 8 της Οδηγίας και του άρθρου 9 του προτεινόμενου σχεδίου νόμου. Συγκεκριμένα εισάγονται προβλέψεις για τα έσοδα της Υπηρεσίας τα οποία προκύπτουν από την επιστροφή των δαπανών για την διεξαγωγή μίας διερεύνησης όταν μετά την ολοκλήρωση δικαστικής έρευνας αποδειχθεί ότι το ναυτικό ατύχημα προκλήθηκε από βαρεία αμέλεια ή δόλο, καθορίζεται δε ύψος παραβόλου υπέρ αυτής, καθόσον από τις παρεχόμενες υπηρεσίες του νέου Φορέα προκύπτουν οφέλη υπέρ της ασφάλειας των πλοίων, μέσω της πρόληψης και αποτροπής ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον. Τέτοια οφέλη περιλαμβάνονται κυρίως στον περιορισμό και στην ελαχιστοποίηση της απώλειας της ανθρώπινης ζωής, των επιβλαβών συνεπειών στο περιβάλλον, των επιβαρύνσεων στο οικονομικό πεδίο διαχείρισης και εκμετάλλευσης ενός πλοίου και στην κοινωνικοοικονομική ζωή περιοχών που ενδέχεται να πληγούν από ένα ναυτικό ατύχημα. Περαιτέρω, εισάγονται εξουσιοδοτικές διατάξεις για την έκδοση κοινών υπουργικών αποφάσεων των συναρμόδιων κατά περίπτωση Υπουρ-

γών για τον καθορισμό μηνιαίου επιδόματος για το Διευθυντή, τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας και τους διευρευνητές, λαμβανομένων υπόψη της σπουδαιότητας του επιτελούμενου έργου σε όλα τα επίπεδα (συστάσεις ασφαλείας, προτάσεις νομοθετικών πρωτοβουλιών και ρυθμίσεων για την αποφυγή επανάληψης παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων) και του ύψους των εσόδων της Υπηρεσίας. Επιπρόσθετα προβλέπεται η πρόσβαση σε κατάλληλη εμπειρογνώμοσύνη τεχνικών συμβούλων, δημοσίων ή ιδιωτικών φορέων, και πανεπιστημιακών ή ερευνητικών ιδρυμάτων της ημεδαπής ή αλλοδαπής κατόπιν έγκρισης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη.

Με το άρθρο 27 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 προστίμων να προβλέπεται και από τον Προϊστάμενο του νεοσύστατου Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Αρχηγείου ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ όπως συστήθηκε σύμφωνα με το ν. 3922/2011 (Α' 35). Επίσης, τροποποιείται το άρθρο 159 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και προβλέπεται πλέον η άσκηση όλων των δικαιωμάτων και καθηκόντων γενικών ανακριτικών υπαλλήλων μέχρι και το βαθμό του Κελευστή ΛΣ.

Επιπρόσθετα τροποποιούνται οι διατάξεις 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 το άρθρο 28 προβλέπεται, κατ' εφαρμογή του άρθρου 8 παρ.6 του ν. 3899/2010 (Α' 212), η καταβολή του εκλογικού επιδόματος στα στελέχη μόνον του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής, διενεργείται από 1.1.2010 χωρίς την παρακράτηση φόρου εισοδήματος και κρατήσεων υπέρ τρίτων.

Από την δεκαετία του 1970 που θεσπίστηκε η καταβολή του ανωτέρω επιδόματος στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής όπως αυτό καθορίζεται κάθε φορά με κοινή απόφαση των συναρμοδίων Υπουργών και μέχρι το 2007, από το καταβαλλόμενο ποσό στους δικαιούχους ουδέποτε παρακρατήθηκε φόρος εισοδήματος και κρατήσεις υπέρ τρίτων παρά μόνον από το 2009 και εντεύθεν.

Επειδή οι διατάξεις του ως άνω νόμου προβλέπουν ρητά την εφεξής απαλλαγή του εκλογικού επιδόματος για τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής από την παρακράτηση φόρου εισοδήματος και λοιπών κρατήσεων, προτείνεται η ψήφιση της διάταξης ώστε να ρυθμιστεί και νομοθετικά η μη φορολόγηση και

η μη παρακράτηση υπέρ τρίτων αναφορικά με το εκλογικό επίδομα που χορηγήθηκε 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.

Σημειώνεται ότι οι παραπομπές στα εθνικά νομοθετήματα και στα διεθνή κείμενα, στο σύνολο του σχεδίου νόμου, αφορούν τις διατάξεις τους, όπως αυτές ισχύουν κάθε φορά.

Αθήνα, 24 Νοεμβρίου 2011

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Δ. Ρέππας	Ευαγ. Βενιζέλος
ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
Σ. Δήμας	Δ. Αβραμόπουλος
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ
Μ. Χρυσοχοΐδης	Γ. Παπακωνσταντίνου
ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
Μ. Παπαϊωάννου	Χρ. Παπουτσής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Καταργούμενες διατάξεις στο σχέδιο νόμου «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».

Άρθρο 25 (σχεδίου νόμου) (Άρθρο 24 της Οδηγίας) Καταργούμενες διατάξεις

Το άρθρο 12 του π.δ. 314/2001 (Α'212) (Οδηγία 99/35/ΕΚ) και το άρθρο 11 του π.δ. 49/2005 (Α'66) (Οδηγία 2002/59/ΕΚ) καταργούνται.

ΠΔ 314/2001: Επιθεωρήσεις επιβατηγών πλοίων-ταχυπλόων (Οδηγία 99/35/ΕΚ)

Άρθρο 12 (Άρθρο 12 της Οδηγίας) Διερεύνηση ατυχήματος

1.Οι Λιμενικές Αρχές, οι κατά την κείμενη νομοθεσία οριζόμενοι Αξιωματικοί Λιμενικού Σώματος και τα Ανακριτικά Συμβούλια Ναυτικών Ατυχημάτων (Α.Σ.Ν.Α.) σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων στα οποία εμπλέκεται οχηματαγωγό ~~go-go~~ ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, διεξάγουν σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία σχετική έρευνα και υποβάλλουν το φάκελο του ναυτικού ατυχήματος στις αρμόδιες αρχές. Στις παραπάνω περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων επιτρέπεται σε οιοδήποτε άλλο ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να συμμετέχει, να συνεργάζεται ή, όπου προβλέπεται στα πλαίσια του κώδικα για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων, να διεξάγει οιαδήποτε διερεύνηση ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ, 712/70 (Α' 237).

2.Οι όροι "ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος", "κύριο κράτος διερεύνησης" και "ναυτικό ατύχημα" έχουν την ίδια έννοια με εκείνη του κώδικα του ΙΜΟ για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων .

3."Όταν ένα οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εμπλέκεται σε ναυτιλιακό ατύχημα, την ευθύνη έναρξης της διερεύνησης φέρει το κράτος στα ύδατα του οποίου συνέβη το ατύχημα ή το περιστατικό, ή εάν συνέβη σε άλλα ύδατα, το τελευταίο κράτος μέλος επίσκεψης του οχηματαγωγού ή σκάφους πριν το ατύχημα ή το περιστατικό. Το κράτος αυτό είναι υπεύθυνο για τη διερεύνηση και το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη έως ότου συμφωνηθεί από κοινού το κύριο κράτος διερεύνησης.

4.Οι αρμόδιες Αρχές που διεξάγουν ή συνεργάζονται στις εν λόγω διερευνήσεις εξασφαλίζουν ότι η έρευνα ολοκληρώνεται κατά τον αποτελεσματικότερο τρόπο και εντός του βραχύτερου κατά το δυνατόν χρονικού διαστήματος, λαμβανομένου υπόψη του κώδικα για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων,

5.Οι παραπάνω Αρχές, δημοσιοποιούν τις εκθέσεις που προκύπτουν από τις διερευνήσεις αυτές, σύμφωνα με το σημείο 12,3 του κώδικα για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων και την κοινοποίησή τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τηρουμένης της ισχύουσας νομοθεσίας.

ΠΔ 49/2005: Παρακολούθηση κυκλοφορίας πλοίων (Οδηγία 2002/59)

Άρθρο 11 (Άρθρο 11 της Οδηγίας) Έρευνα για ατυχήματα

Με την επιφύλαξη του άρθρου 12 του Π.Δ.314/2001 "Καθιέρωση συστήματος υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση δρομολογίων" (Α' 212), οι αρμόδιες αρχές συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα του IMO για την έρευνα των θαλάσσιων συμβάντων και ατυχημάτων, όταν διεξάγουν οποιαδήποτε έρευνα για θαλάσσιο συμβάν ή ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται πλοίο το οποίο αναφέρεται στο παρόν διάταγμα. Το YEN συνεργάζεται με τις αρμόδιες αρχές κρατών μελών στην έρευνα για θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται πλοία που φέρουν την Ελληνική σημαία.

ΣΧΕΔΙΟ 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. Ενσωμάτωση ρυθμίσεων, μέτρα εφαρμογής και άλλες διατάξεις

ΜΕΡΟΣ Α΄

Άρθρο 1 (Άρθρο 1 της Οδηγίας) Αντικείμενο

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» (ΕΕ L 131/114/28.05.2009), 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 έπειτα από ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα προκειμένου να διαπιστωθούν τα αίτια που τα προκάλεσαν.

β. Της εξασφάλισης έγκαιρης και ακριβούς αναφοράς για τα αποτελέσματα των ερευνών θεμάτων ασφάλειας και της υποβολής προτάσεων για τη 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.

α. Σύμφωνα με τα ανωτέρω είναι ανεξάρτητες ιδίως από την διαδικασία ερευνών που προβλέπει το ν.δ 712/1970 (Α΄ 237).

β. 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.

Άρθρο 2 (Άρθρο 2 της Οδηγίας) Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται σε ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα:

α. στα οποία εμπλέκεται πλοίο, το οποίο φέρει την ελληνική σημαία,

β. τα οποία συμβαίνουν σε πλοία ανεξαρτήτως σημαίας, εντός των εσωτερικών υδάτων και αιγιαλιτίδας ζώ-

νης της Ελλάδας, όπως αυτά ορίζονται στη Διεθνή Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS),

γ. τα οποία αφορούν άλλα ουσιαστικά συμφέροντα του Ελληνικού Κράτους.

2. Θεωρούνται ότι αφορούν ουσιαστικά συμφέροντα του Ελληνικού Κράτους ιδίως τα ναυτικά ατυχήματα που οι συνέπειές τους επεκτείνονται καθ' οιονδήποτε τρόπο στην Ελλάδα ή αφορούν σε Έλληνες πολίτες ή κατόχους ελληνικών αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

3. Ο παρών δεν εφαρμόζεται σε ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα που αφορούν:

α. πολεμικά και οπλιταγωγά πλοία και άλλα πλοία, την κυριότητα ή τη διαχείριση των οποίων έχει το Ελληνικό κράτος ή κράτος - μέλος της Ε.Ε. και τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο για την παροχή δημόσιων μη εμπορικών υπηρεσιών,

β. μη μηχανοκίνητα πλοία, ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, θαλαμηγούς και σκάφη αναψυχής που δε χρησιμοποιούνται εμπορικά, εκτός εάν είναι στελεχωμένα ή πρόκειται να στελεχωθούν με πλήρωμα και μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς,

γ. σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας που πλέουν σε εσωτερικές πλωτές οδούς λιμνών και ποταμών,

δ. μόνιμες υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης.

Άρθρο 3 (Άρθρο 3 της Οδηγίας) Ορισμοί

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 84ης Συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Res. 255 MSC (84)), της 16ης 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.

2. Για τους ακόλουθους όρους ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στον Κώδικα του IMO, για την διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπως παρατίθενται στην παράγραφο Α του Παρατήματος II:

α. «Ναυτικό Ατύχημα» (Marine Casualty).

β. «Πολύ σοβαρό Ναυτικό Ατύχημα» (Very Serious Casualty).

γ. «Ναυτικό Συμβάν» (Marine Incident).

δ. «Διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας» (Marine Safety Investigation – εφεξής «Διερεύνηση»).

ε. «Κύριο Κράτος Διερεύνησης» (εφεξής «Κράτος διερεύνησης»).

στ. «Ουσιαστικώς Ενδιαφερόμενο Κράτος» (Involving a substantial interest of the Member State).

ζ. «Σοβαρό ναυτικό ατύχημα» (Serious Casualty).

η. «Κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος».

θ. «Οχηματαγωγό Ro-Ro»: το πλοίο σύμφωνα με το άρθρο 2 της Οδηγίας 1999/35/EK όπως ενσωματώθηκε με το π.δ. 314/2001 (Α' 212).

ι. «Ταχύπλοο Επιβατηγό Σκάφος»: το σκάφος σύμφωνα με το άρθρο 2 της Οδηγίας 1999/35/EK όπως ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 314/2001 (Α' 212).

ια. «Όργανο Καταγραφής Δεδομένων Ταξιδιού, (VDR)»: σύμφωνα με τον ορισμό που περιλαμβάνεται στο Ψήφισμα Α.861(20) της Συνέλευσης του IMO και MSC.163 (78) της επιτροπής για την ασφάλεια στη Θάλασσα του IMO.

3. «Σύσταση Ασφαλείας»: οποιαδήποτε πρόταση, ακόμη και για σκοπούς καταγραφής και ελέγχου, προερχόμενη:

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 ασφαλείας που διενεργήθηκαν.

4. Επιπρόσθετα για τους σκοπούς του παρόντος, νοούνται ως:

α. «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, στα οποία περιλαμβάνονται ιδίως:

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.

β. «IMO» (εφεξής «Οργανισμός»): Ο Διεθνής Ναυτικός Οργανισμός του ΟΗΕ.

γ. «Κράτος - μέλος»: Κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

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

ε. «Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης» (Search and Rescue Region): η θαλάσσια περιοχή, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του κεφαλαίου 6 του ν. 1844/1989 (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.

στ. «Επιτροπή»: η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

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

η. «Ελληνική Υπηρεσία Διερευνήσεων Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων – ΕΛΥΔΝΑ» (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.

θ. «Προϊστάμενος της Υπηρεσίας» (εφεξής «Προϊστάμενος»): μέλος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 8.

ι. «Διευθυντής της Υπηρεσίας» (εφεξής «Διευθυ-

ντής»): ανώτερος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 8.

ια. «Διερευνητής»: αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής ή αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού, με κατάλληλα προσόντα, γνώση και εμπειρία, τα οποία τον καθιστούν ικανό να διεξάγει διερευνήσεις θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, όπως προβλέπεται με τον παρόντα.

ιβ. «Επιθεωρητής Κράτους Σημαίας»: Στέλεχος του ΛΣ–ΕΛ.ΑΚΤ. ή υπάλληλος του δημόσιου τομέα ή άλλο πρόσωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια Αρχή με αρμοδιότητα επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων υπό ελληνική σημαία.

ιγ. «Επιθεωρητής Κράτους Λιμένα»: Στέλεχος του ΛΣ–ΕΛ.ΑΚΤ. ή υπάλληλος του δημόσιου τομέα ή άλλο πρόσωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια Αρχή, να διενεργεί επιθεωρήσεις ελέγχου πλοίων υπό ξένη σημαία που καταπλέουν σε λιμένες της Ελληνικής Επικράτειας.

ιδ. «ΥΠΤΠ»: Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.

ιε. «ΥΠΑΑΝ»: Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.

ιστ. «Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.»: Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.

ιζ. «Αρμόδιες Υπηρεσίες του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του ΥΠΑΑΝ»: η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και η Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας, η Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων και η Διεύθυνση Υποστήριξης Ασφαλιστικών Οργανισμών του ΥΠΑΑΝ.

ιη. «Αρμόδια Αρχή»: η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ..

Άρθρο 4

(Άρθρο 4 της Οδηγίας)

Καθεστώς των διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας

1. Οι διερευνήσεις σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων και ναυτικών συμβάντων διέπονται από τον παρόντα νόμο και διεξάγονται όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα και ταχύτερα. Οι διερευνήσεις αυτές:

α. είναι ανεξάρτητες από ποινικές, αστικές, πειθαρχικές έρευνες και από τον διοικητικό έλεγχο ναυτικού ατυχήματος, ο οποίος διενεργείται κατ' εφαρμογή του ν.δ. 712/1970, των οποίων ο σκοπός είναι ο καθορισμός υπαιτιότητας ή η απόδοση ευθυνών,

β. έχουν αποκλειστικό σκοπό τη διακρίβωση των αιτιών που προκάλεσαν ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν και την πρόληψη παρόμοιων ατυχημάτων στο μέλλον μέσω χρήσιμων εξαγόμενων συμπερασμάτων,

γ. δεν παρακωλύονται, αναβάλλονται ή καθυστερούν αδικαιολόγητα εξ αιτίας των αναφερομένων ερευνών στην περίπτωση α',

δ. διεξάγονται κατά προτεραιότητα σε σχέση με άλλες ειδικές και τεχνικές διερευνήσεις, οι οποίες διενεργούνται από τους πλοιοκτήτες, διαχειριστές, ασφαλιστές, φορτωτές ή παραλήπτες φορτίου και οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο με το εμπλεκόμενο με το ατύχημα πλοίο,

ε. διευκολύνονται από τα εμπλεκόμενα με τη διαχείριση του πλοίου μέρη ώστε να εξασφαλίζεται κατά τον αποτελεσματικότερο τρόπο η διεξαγωγή τους.

2. Για την ταχεία και αποτελεσματική διεξαγωγή των

διερευνήσεων, σύμφωνα με τα ανωτέρω η Υπηρεσία και η Αρμόδια Αρχή συνεργάζονται, εφόσον απαιτείται κατά περίπτωση, με τις αρμόδιες δικαστικές Αρχές.

3. Σύμφωνα με το άρθρο 12 του παρόντος, υπό τον τίτλο «πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας», η Υπηρεσία:

α. προσφέρει κάθε δυνατή συνεργασία και συνδρομή σε ένα άλλο κράτος - μέλος, το οποίο είναι το κύριο Κράτος διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος,

β. δύναται να αναθέτει σε άλλο κράτος - μέλος το καθήκον να είναι αυτό το κύριο Κράτος διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος σύμφωνα με το άρθρο 7 του παρόντος,

γ. αποφασίζει, στο βαθμό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού του παρόντος, σε συνεργασία και συντονισμό με ενδιαφερόμενους οργανισμούς διερευνήσεων άλλων κρατών - μελών, το ρόλο που τελικά θα έχει στο υπό διερεύνηση ατύχημα, ανεξαρτήτως εάν το ελληνικό Κράτος είναι το Κράτος σημαίας ή το παράκτιο Κράτος ή το ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο Κράτος σε ναυτικό ατύχημα.

Άρθρο 5 (Άρθρο 5 της Οδηγίας) Υποχρέωση διερεύνησης

1. Η Υπηρεσία αναλαμβάνει τη διερεύνηση μετά από πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος και του Κώδικα Διερεύνησης Ατυχημάτων:

α. στο οποίο εμπλέκεται πλοίο με ελληνική σημαία, ανεξαρτήτως από τον τόπο όπου συνέβη το ατύχημα,

β. το οποίο συμβαίνει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του ή στα εσωτερικά του ύδατα, όπως αυτά ορίζονται στην UNCLOS ανεξαρτήτως από τη σημαία του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται στο ναυτικό ατύχημα, ή

γ. για το οποίο το Ελληνικό Κράτος είναι ουσιαστικά ενδιαφερόμενο κράτος, ανεξαρτήτως του τόπου του ατυχήματος και της σημαίας του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται.

2. Επιπλέον, σε περιπτώσεις σοβαρών ατυχημάτων, η Υπηρεσία:

α. προβαίνει σε αρχική εκτίμηση προκειμένου να αποφασίσει εάν πρέπει να αναλάβει τη διεξαγωγή διερεύνησης,

β. καταγράφει και γνωστοποιεί στην Επιτροπή κοινοποιώντας στην αρμόδια Αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 19 τους λόγους για τις περιπτώσεις που αποφασίζει να μην προβεί σε διερεύνηση.

3. Σε περίπτωση οποιουδήποτε άλλου ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος, η Υπηρεσία αποφασίζει εάν θα προβεί στη διεξαγωγή διερεύνησης.

4. Για τις αποφάσεις της, στις περιπτώσεις των παραγράφων 2 και 3, η Υπηρεσία λαμβάνει υπόψη τη σοβαρότητα του ναυτικού ατυχήματος ή του συμβάντος, τον τύπο του εμπλεκόμενου πλοίου ή/και του φορτίου αυτού και τη πιθανότητα τα ευρήματα της διερεύνησης να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων.

5. Η Υπηρεσία, καθορίζει το εύρος και τις πρακτικές διευθετήσεις που σχετίζονται με τη διερεύνηση, σε συνεργασία με τους αντίστοιχους οργανισμούς των άλλων ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων Κρατών, κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για την επίτευξη του σκοπού του παρόντος, με στόχο την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.

6. Κατά τη διεξαγωγή διερευνήσεων, η Υπηρεσία τηρεί την κοινή μεθοδολογία για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, που αναπτύχθηκε σύμφωνα με το στοιχείο ε' του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1406/2002.

α. Οι διερευνητές της Υπηρεσίας, που αποτελούν την Ομάδα διερεύνησης σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, μπορούν να αποκλίνουν από τη μεθοδολογία αυτή σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση κατά την οποία δικαιολογείται δεόντως, κατά την επαγγελματική τους κρίση, και απαιτείται, για την επίτευξη των στόχων της διερεύνησης.

β. Σε κάθε περίπτωση, οποιαδήποτε απόκλιση εκ μέρους του διερευνητή από τη μεθοδολογία για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων θα δικαιολογείται δεόντως στην Επιτροπή και στην Αρμόδια Αρχή.

7. Η διερεύνηση αρχίζει όσο το δυνατόν ταχύτερα έπεται από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και σε κάθε περίπτωση, το αργότερο δύο μήνες μετά από την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη αυτό.

Άρθρο 6 (Άρθρο 6 της Οδηγίας) Υποχρέωση γνωστοποίησης

1. Η Υπηρεσία ενημερώνεται άμεσα για ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Α.ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. και του ΥΠΑΑΝ.

2. Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής ή ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος του πλοίου ενημερώνει άμεσα την Υπηρεσία για ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος.

Άρθρο 7 (Άρθρο 7 της Οδηγίας) Κύριο και συμμετέχον κράτος σε διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας

1. Κάθε ναυτικό ατύχημα ή συμβάν υπόκειται σε μία μόνο διερεύνηση για τους σκοπούς του παρόντος, που διεξάγει ένα κράτος - μέλος ή το κύριο κράτος - μέλος διερεύνησης με τη συμμετοχή τυχόν λοιπών ουσιαστικώς ενδιαφερομένων κρατών - μελών.

2. Σε περιπτώσεις διερεύνησης, που εμπλέκεται και άλλο κράτος - μέλος ή κράτη - μέλη, η Υπηρεσία:

α. συνεργάζεται από κοινού με αυτά, με στόχο να συμφωνηθεί ταχέως ποιο από τα ενδιαφερόμενα Κράτη θα είναι το κύριο κράτος - μέλος διερεύνησης,

β. καταβάλλει από κοινού με τα ενδιαφερόμενα κράτη - μέλη κάθε προσπάθεια να συμφωνήσουν επί των διαδικασιών διερεύνησης. Τα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα Κράτη έχουν ίδια δικαιώματα και πρόσβαση σε μάρτυρες και αποδεικτικά στοιχεία, όπως η Υπηρεσία.

γ. η Υπηρεσία, όταν διεξάγει διερεύνηση ως κύριο Κράτος, οφείλει να λάβει υπόψη τις απόψεις των ουσιαστικώς ενδιαφερομένων Κρατών.

3. Η διενέργεια παραλλήλων διερευνήσεων ασφάλειας για το ίδιο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν είναι δυνατή σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις.

Στις περιπτώσεις αυτές, η Υπηρεσία κοινοποιεί στην Επιτροπή τους λόγους για τους οποίους διενεργεί παράλληλη διερεύνηση με άλλα κράτη - μέλη.

Όταν η Υπηρεσία διεξάγει παράλληλη διερεύνηση με

άλλα κράτη - μέλη, συνεργάζεται με αυτά. Συγκεκριμένα, η Υπηρεσία ανταλλάσσει με τους εμπλεκόμενους οργανισμούς διερεύνησης, κάθε σχετική πληροφορία που συνέλεξε κατά τη διάρκεια των διερευνήσεων, ιδίως προκειμένου να καταλήξει σε κατά το δυνατό κοινά συμπεράσματα.

4. Η Υπηρεσία και οι λοιπές κατά περίπτωση εμπλεκόμενες Αρχές του Κράτους απέχουν από τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου το οποίο θα μπορούσε να παρακωλύσει, αναβάλει ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα τη διερεύνηση, η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου.

5. Υπό την επιφύλαξη των ανωτέρω παραγράφων, η Υπηρεσία παραμένει υπεύθυνη για τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας και το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη - μέλη, μέχρις ότου συμφωνηθεί αμοιβαίως το κύριο Κράτος διερεύνησης.

6. Χωρίς να απαλλάσσεται των υποχρεώσεων που υπέχει δυνάμει του παρόντος νόμου και του διεθνούς δικαίου, η Υπηρεσία δύναται, ανάλογα με την κάθε περίπτωση, να αναθέσει σε άλλο κράτος - μέλος, κατόπιν κοινής συμφωνίας, το καθήκον διερεύνησης ή συγκεκριμένα καθήκοντα στο πλαίσιο της έρευνας.

7. Η Υπηρεσία αναλαμβάνει τη διαδικασία διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού, το οποίο αφορά σε επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο ή ταχύπλοο επιβατικό πλοίο όταν αυτό συμβαίνει:

α. εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων,

β. σε άλλα ύδατα, αν ο τελευταίος λιμένας απόπλου πριν το ατύχημα ήταν ελληνικός.

8. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 7, η Υπηρεσία είναι υπεύθυνη για τη διερεύνηση και το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη - μέλη έως ότου συμφωνηθεί αμοιβαίως το κύριο Κράτος διερεύνησης.

ΜΕΡΟΣ Β΄

Άρθρο 8

(Άρθρο 8 παράγραφος 1 και 2 της Οδηγίας) Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

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 είναι διοικητικά αυτοτελής και υπάγεται στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.

3. Η Υπηρεσία είναι 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, ελέγχεται από τον Προϊστάμενο, διοικείται από το Διευθυντή και διαρθρώνεται 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 απαρτίζεται από δέκα (10) διερευνητές για το Τμήμα Α΄ και με προσωπικό οκτώ (8) ατόμων για τα Τμήματα Β΄ και Γ΄, αντίστοιχα.

6. Ο Προϊστάμενος είναι μέλος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους με βαθμό τουλάχιστον Νομικού Συμβούλου, με γνώση της αγγλικής γλώσσας και ορίζεται με απόφαση του Προέδρου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, με διετή παραμονή και δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης της θητείας του για μια μόνο φορά. Στις αρμοδιότητές του περιλαμβάνονται ιδίως:

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

β. Η έγκριση του πλαισίου των διαδικασιών για την διεξαγωγή των διερευνήσεων.

γ. Η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων λειτουργίας της Υπηρεσίας ως προς την επίτευξη του σκοπού σύστασής της για την βελτίωση της αποτελεσματικότητάς της.

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

α. Η σχεδίαση του πλαισίου των διοικητικών 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, ο συντονισμός και ο έλεγχος των δράσεων της Υπηρεσίας για την εκπλήρωση της αποστολής της.

δ. Η εισήγηση για λήψη αποφάσεων από τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας αναφορικά με το διερευνητικό έργο.

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

στ. Η ανάθεση αρμοδιοτήτων και καθηκόντων στο προσωπικό της Υπηρεσίας.

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.

ια. Η εκπροσώπηση της Υπηρεσίας σε ομάδες εργασίας και επιτροπές, συνεδριάσεις και συνόδους των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων Διεθνών Ορ-

γανισμών και οργάνων που προβλέπονται από διεθνείς συμβάσεις ή στις οποίες μετέχουν εκπρόσωποι αντιστοιχών οργανισμών κρατών - μελών ή άλλων χωρών.

8. α. Στο Τμήμα Τεχνικής Διερεύνησης, υπηρετούν αξιωματικοί ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. μέχρι το βαθμό του Αντιπλοιάρχου ή Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού μέχρι το βαθμό του Πλωτάρχη που διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία κυρίως στους 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.

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 Αξιωματικούς ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ., ή κατόπιν κοινής Απόφασης του Υπουργού Εθνικής Άμυνας και του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, εφόσον πρόκειται για Αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού.

9. Το προσωπικό των Τμημάτων Β΄ - Μελετών, Εφαρμογών και Στατιστικής Ανάλυσης και Γ΄ - Διοικητικής, Οικονομικής και Νομικής Υποστήριξης αποτελείται από προσωπικό του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. μέχρι το βαθμό του Πλωτάρχη ή προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού ομοίως μέχρι το βαθμό του Πλωτάρχη. Το προσωπικό αυτό τοποθετείται 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, μπορεί να επιστρέφουν στις υπηρεσίες από τις οποίες προέρχονται πριν τη συμπλήρωση του οριζόμενου χρόνου παραμονής τους, ύστερα από αίτησή τους ή εισήγηση του Προϊσταμένου της Υπηρεσίας και μετά την έκδοση απόφασης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, εφόσον πρόκειται αποκλειστικά για προσωπικό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., ή κοινής απόφασης του Υπουργού Εθνικής Άμυνας και του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, εφόσον πρόκειται για προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού.

11. Ο προϊστάμενος της Υπηρεσίας και τα στελέχη του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Πολεμικού Ναυτικού που υπηρετούν σε αυτή λαμβάνουν το βασικό μισθό, καθώς και όλα τα επιδόματα, παροχές και αποζημιώσεις της οργανικής τους θέσης που καταβάλλονται παγίως από την Υπηρεσία από την οποία αποσπώνται ή μετατίθενται και διατηρούν τα Ταμεία ασφαλίσεώς τους. Η δαπάνη μισθοδοσίας τους βαρύνει το φορέα από τον οποίο αποσπώνται ή μετατίθενται. 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 Προστασίας του Πολίτη.

Άρθρο 9

(Άρθρο 8 παράγραφος 5 της Οδηγίας) Πόροι Υπηρεσίας

Η Υπηρεσία κινητοποιείται αμέσως μόλις της γνωστοποιηθεί ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και για την εκτέλεση του έργου της έχει στην διάθεσή της επαρκείς πόρους στα όρια των εγγεγραμμένων ανά έτος πιστώσεων του Κρατικού προϋπολογισμού.

Άρθρο 10

(Άρθρο 8 παράγραφος 3, 4 και 6 της Οδηγίας) Έναρξη Διερεύνησης και αρμοδιότητες των διερευνητών

1. Ο Προϊστάμενος, ύστερα από εισήγηση του Διευθυντή, ορίζει για κάθε ναυτικό ατύχημα ή συμβάν τον αριθμό των διερευνητών την ομάδα διερεύνησης, και τον επικεφαλής αυτής. Ο αριθμός των διερευνητών που συμμετέχουν σε μία διερεύνηση είναι ανάλογος της σπουδαιότητας του ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος κατά την κρίση του Προϊσταμένου. Βασικά κριτήρια ορισμού της ομάδας των διερευνητών για τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος είναι το είδος του ατυχήματος, η γνώση, η εμπειρία και η διαθεσιμότητα των διερευνητών.

2. Στους διερευνητές της Υπηρεσίας ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου οργανισμού διερευνήσεων στον οποίο η Υπηρεσία έχει αναθέσει τη διερεύνηση ναυτικού ατυχήματος, σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 7 και όταν ενδείκνυται σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα Αρχές, διατίθεται κάθε σχετική πληροφορία για τη διενέργεια της διερεύνησης και έχουν την αρμοδιότητα:

α. Να έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε περιοχή ή τόπο ατυχήματος, καθώς και σε οποιοδήποτε πλοίο, ναυάγιο ή κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων φορτίων, εξοπλισμού ή συντριμμιών.

β. Να εξασφαλίζουν την άμεση καταγραφή αποδεικτικών στοιχείων και την ελεγχόμενη αναζήτηση και απομάκρυνση υπολειμμάτων ναυαγίου, συντριμμιών ή άλλων κατασκευαστικών στοιχείων ή ουσιών με σκοπό να εξετασθούν ή να αναλυθούν.

γ. Να απαιτούν την εξέταση ή την ανάλυση των στοιχείων που αναφέρονται στην περίπτωση β΄ από αρμόδιες υπηρεσίες του δημοσίου ή άλλους φορείς και να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα αυτών των εξετάσεων ή αναλύσεων.

δ. Να έχουν ελεύθερη πρόσβαση, να αντιγράφουν και να χρησιμοποιούν οποιεσδήποτε σχετικές πληροφορίες και καταγεγραμμένα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων του οργάνου καταγραφής δεδομένων ταξιδιού, που αφορούν το πλοίο, το ταξίδι, το φορτίο, το πλήρωμα ή οποιοδήποτε άλλο σχετικό πρόσωπο, αντικείμενο, κατάσταση ή περίπτωση.

ε. Να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα εξετάσεων που διενεργήθηκαν στις σορούς των θυμάτων ή ελέγχων που διενεργήθηκαν σε δείγματα τα οποία λήφθηκαν από τις σορούς των θυμάτων.

στ. Να ζητούν και να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα

αποτελέσματα εξετάσεων που έγιναν σε ανθρώπους που εμπλέκονται στη λειτουργία του πλοίου ή οποιουδήποτε άλλου εμπλεκόμενου με το ναυτικό ατύχημα προσώπου ή στα αποτελέσματα δοκιμών που διενεργήθηκαν σε δείγματα τα οποία λήφθηκαν από αυτούς.

Ειδικότερα, για την αποτελεσματική εφαρμογή της Οδηγίας, έχουν δικαίωμα ελεύθερης πρόσβασης, μεταξύ άλλων, και στα αποτελέσματα ιατρικών ή άλλων εξετάσεων που έχουν διενεργηθεί από τις αρμόδιες ιατροδικαστικές ή άλλες Αρχές, ερευνητικά ιδρύματα, κρατικά ή ιδιωτικά νοσοκομεία.

ζ. Να θέτουν ερωτήσεις σε μάρτυρες χωρίς να παρίσταται οποιοδήποτε πρόσωπο του οποίου τα συμφέροντα μπορεί να θεωρηθεί ότι θα παρεμποδίσουν τη διενέργεια της διερεύνησης.

η. Να λαμβάνουν φακέλους επιθεωρήσεων και σχετικές πληροφορίες που διαθέτει το κράτος σημαίας του εμπλεκόμενου πλοίου ή οι νηογνώμονες ή οποιοδήποτε άλλο σχετικό με το πλοίο εμπλεκόμενο μέρος ή φορέας, εφόσον τα μέρη και οι φορείς αυτοί ή οι αντιπρόσωποί τους είναι εγκατεστημένοι στην Ελλάδα.

θ. Η Υπηρεσία, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, επιτρέπεται να έχει πρόσβαση και να λαμβάνει αντίγραφα των εκθέσεων πραγματογνωμώνων, οι οποίοι έχουν οριστεί κατά τη διαδικασία της ποινικής ή διοικητικής έρευνας για ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν, ή των εκθέσεων, στοιχείων και πληροφοριών της περίπτωσης δ' της παραγράφου 1 του άρθρου 4.

ι. Να ζητούν συνδρομή από τις αρμόδιες ελληνικές Αρχές συμπεριλαμβανομένων ιδίως των επιθεωρητών του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα, των υπηρεσιών του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. με αρμοδιότητα στην παροχή υπηρεσιών ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας και έρευνας και διάσωσης, των πλοηγών, του προσωπικού των οργανισμών διαχείρισης και εκμετάλλευσης λιμένων.

3. Οι δραστηριότητες της Υπηρεσίας επιτρέπεται να επεκτείνονται στη συγκέντρωση και ανάλυση δεδομένων και υποβολής προτάσεων που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδιαιτέρως για προληπτικούς λόγους, στο μέτρο που οι δραστηριότητες αυτές δεν επηρεάζουν την ανεξαρτησία της ή δεν συνεπάγονται ευθύνη σε θέματα κανονιστικά, διοικητικά ή τυποποίησης.

4. Η Υπηρεσία μπορεί να συνδυάζει τα καθήκοντα που προβλέπονται στον παρόντα με τη διερεύνηση συμβάντων διαφορετικών από ναυτικά ατυχήματα, υπό τον όρο ότι από τις διερευνήσεις αυτές δεν θίγεται η ανεξαρτησία της.

Άρθρο 11 (Άρθρο 9 της Οδηγίας) Εμπιστευτικότητα

Με την επιφύλαξη του ν. 2472/1997 (Α' 50) (Οδηγία 95/46/ΕΚ, ΕΕ L 31995L0046) «για την προστασία του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα», εξασφαλίζεται ότι οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης, εκτός εάν η αρμόδια δικαστική Αρχή αποφασίσει ότι υπέρτατο δημόσιο συμφέρον δικαιολογεί την αποκάλυψη των κάτωθι:

α. όλων των καταθέσεων μαρτύρων και άλλων δηλώσεων, εξηγήσεων και σημειώσεων που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν από την Υπηρεσία κατά τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος,

β. στοιχείων που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο της διερεύνησης,

γ. δεδομένων προσώπων που εμπλέκονται στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν, τα οποία έχουν ιδιαίτερα ευαίσθητο ή ιδιωτικό χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων που αφορούν την υγεία τους.

Άρθρο 12 (Άρθρο 10 της Οδηγίας) Πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας

1. Η αρμόδια Αρχή συνεργάζεται στενά με τις αντίστοιχες αρχές των κρατών - μελών και την Επιτροπή, με σκοπό τη δημιουργία πλαισίου μόνιμης συνεργασίας, οι εσωτερικοί κανόνες του οποίου θεσμοθετούνται από την Επιτροπή, παρέχοντας τη δυνατότητα στην Υπηρεσία και στους αντίστοιχους οργανισμούς διερεύνησης των κρατών - μελών να συνεργάζονται μεταξύ τους στο βαθμό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού του παρόντος.

2. Η Υπηρεσία, στο πλαίσιο της μόνιμης συνεργασίας με τους αντίστοιχους οργανισμούς διερεύνησης των κρατών - μελών, συμφωνεί συγκεκριμένα για τους βέλτιστους τρόπους συνεργασίας ούτως ώστε να:

α. δίνεται η δυνατότητα στην Υπηρεσία να χρησιμοποιεί από κοινού με τους οργανισμούς των άλλων κρατών - μελών, εγκαταστάσεις, διευκολύνσεις και εξοπλισμό για τεχνική πραγματογνωμοσύνη σε απομεινάρια ναυαγίων, εξοπλισμό του πλοίου και άλλα αντικείμενα που αφορούν τη διερεύνηση, όπου συμπεριλαμβάνεται η εξαγωγή και αξιολόγηση των πληροφοριών από VDR και από ηλεκτρονικές συσκευές·

β. προσφέρει και αιτείται την τεχνική συνεργασία ή την εμπειρογνωμοσύνη που απαιτείται για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων·

γ. αποκτά και ανταλλάσσει πληροφορίες σχετικά με την ανάλυση δεδομένων ναυτικού ατυχήματος και να προβαίνει στις κατάλληλες συστάσεις ασφαλείας σε επίπεδο Κοινότητας·

δ. ορίζει από κοινού με τους αντίστοιχους οργανισμούς των κρατών - μελών τις θεμελιώδεις αρχές για την παρακολούθηση των συστάσεων ασφαλείας και για την υιοθέτηση μεθόδων διερεύνησης σύμφωνα με τις εξελίξεις της τεχνολογίας και της επιστήμης·

ε. διαχειρίζεται καταλλήλως τις έγκαιρες προειδοποιήσεις του άρθρου 18·

στ. καταρτίζει κανόνες εμπιστευτικότητας για την ανταλλαγή καταθέσεων μαρτύρων και επεξεργασίας δεδομένων και άλλων στοιχείων εκ των αναφερομένων στο άρθρο 12, τηρουμένων των εθνικών κανόνων, περιλαμβανομένων και αυτών που σχετίζονται με τρίτες χώρες·

ζ. διοργανώνει ή συμμετέχει σε δραστηριότητες εκπαίδευσης, όπου χρειάζεται, για την ενίσχυση της επαγγελματικής κατάρτισης των διερευνητών·

η. προάγει τη συνεργασία με οργανισμούς διερευνήσεων από τρίτες χώρες και με τους διεθνείς οργανισμούς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων σε θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα·

θ. παρέχει στους οργανισμούς που διεξάγουν διερευνήσεις κάθε σχετική πληροφορία.

Άρθρο 13
(Άρθρο 11 της Οδηγίας)
Κόστος

1. Σε περιπτώσεις ερευνών στις οποίες η Υπηρεσία συμμετέχει με δύο ή περισσότερα κράτη - μέλη, οι αντίστοιχες δραστηριότητες της Υπηρεσίας παρέχονται δωρεάν.

2. Όταν ζητείται η συνδρομή κράτους - μέλους το οποίο δεν εμπλέκεται στη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, μπορεί να συμφωνείται η επιστροφή σε αυτό των δαπανών με τις οποίες επιβαρύνθηκε.

3. Αν ζητηθεί από άλλο κράτος - μέλος συνδρομή στη διερεύνηση ατυχήματος που δεν εμπλέκεται το ελληνικό κράτος, η συνδρομή παρέχεται με την προϋπόθεση της επιστροφής των δαπανών που επιβαρύνθηκαν οι ελληνικές υπηρεσίες.

Άρθρο 14
(Άρθρο 12 της Οδηγίας)
Συνεργασία με ουσιαστικώς
ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες

1. Η Υπηρεσία συνεργάζεται, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, με αντίστοιχους οργανισμούς άλλων ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων τρίτων χωρών για τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος.

2. Η Υπηρεσία επιτρέπει σε αντίστοιχους οργανισμούς ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων τρίτων χωρών, κατόπιν κοινής συμφωνίας, να συμμετέχουν σε οποιοδήποτε στάδιο της διερεύνησης που διεξάγεται από αυτήν ως οργανισμός του κυρίου κράτους διερεύνησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

3. Κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, η Υπηρεσία δύναται να συμμετέχει και να συνεργάζεται σε διερεύνηση, η οποία διεξάγεται από αντίστοιχο οργανισμό ουσιαστικώς ενδιαφερόμενης τρίτης χώρας, χωρίς να τίθενται οι απαιτήσεις για τη διεξαγωγή διερευνήσεων και την υποβολή εκθέσεων σύμφωνα με τον παρόντα. Εάν μια ουσιαστικώς ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα διεξάγει, ως κύριο κράτος, διερεύνηση στην οποία εμπλέκονται ένα ή περισσότερα κράτη - μέλη και το ελληνικό κράτος, η Υπηρεσία, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, δύναται να μη διεξάγει παράλληλη διερεύνηση, υπό τον όρο ότι η εν λόγω διερεύνηση διενεργείται από την τρίτη χώρα σύμφωνα με τον Κώδικα του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.

Άρθρο 15
(Άρθρο 13 της Οδηγίας)
Διατήρηση αποδεικτικών στοιχείων

1. Επιπλέον των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από τις διατάξεις του άρθρου 125 του ν.δ. 187/1973 (Α' 261), ο πλοίαρχος του πλοίου οφείλει, μεταξύ άλλων:

α. να διασώζει όλες τις πληροφορίες από έντυπους και ηλεκτρονικούς ναυτιλιακούς χάρτες, ημερολόγια πλοίου, ηλεκτρονικές και μαγνητικές καταγραφές και βιντεοταινίες·

β. να διασώζει τα δεδομένα και τις πληροφορίες από τη συσκευή του οργάνου καταγραφής δεδομένων ταξιδιού και από άλλες ηλεκτρονικές συσκευές, που αφορούν το χρονικό διάστημα πριν, κατά και μετά το ατύχημα,

σύμφωνα με τις προδιαγραφές του εκάστοτε κατασκευαστή της συσκευής·

γ. να αποτρέπει την επανεγγραφή ή άλλη αλλοίωση αυτών των πληροφοριών·

δ. να αποτρέπει την παρέμβαση σε οποιονδήποτε άλλον εξοπλισμό ο οποίος μπορεί εύλογα να θεωρηθεί σημαντικός για τη διερεύνηση του ατυχήματος.

2. Οι κατά τόπον αρμόδιες λιμενικές αρχές σε συνεργασία με την Υπηρεσία οφείλουν, μεταξύ άλλων, να συλλέγουν και να φυλάσσουν το ταχύτερο όλα τα αποδεικτικά στοιχεία που χρησιμεύουν για τις διερευνήσεις κατά την παράγραφο 2 του άρθρου 10.

3. Τα εμπλεκόμενα μέρη με το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και τη λειτουργία του/των εμπλεκόμενου/ων με αυτό πλοίου/ων και οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας οφείλουν να παράσχουν κάθε δυνατή διευκόλυνση στο έργο της διερεύνησης του ναυτικού ατυχήματος.

Άρθρο 16
(Άρθρο 14 της Οδηγίας)
Εκθέσεις ατυχημάτων

1. Η Υπηρεσία, μετά την ολοκλήρωση της διερεύνησης, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, δημοσιεύει έκθεση που περιλαμβάνει τα σχετικά μέρη του Παραρτήματος Ι. Η Υπηρεσία μπορεί να αποφασίσει ότι μια έρευνα θεμάτων ασφαλείας, η οποία δεν αφορά πολύ σοβαρό ή, αναλόγως με την περίπτωση, σοβαρό ναυτικό ατύχημα και της οποίας τα ευρήματα δεν έχουν πιθανότητα να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων, καταλήγει σε μια απλούστερη μορφή έκθεσης η οποία δημοσιεύεται. Η κατά τα ανωτέρω δημοσίευση, σε συμμόρφωση με την Οδηγία, συνίσταται σε ανάρτηση της έκθεσης στο διαδικτυακό τόπο της Υπηρεσίας, ώστε να είναι προσβάσιμη από κάθε ενδιαφερόμενο.

2. Η Υπηρεσία καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε οι εκθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, περιλαμβανομένων των συμπερασμάτων της και συστάσεων, να είναι διαθέσιμες στο κοινό και ειδικά στο ναυτιλιακό τομέα, εντός δώδεκα μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος. Εάν δεν είναι δυνατόν να συνταχθεί μέσα σε αυτό το χρόνο η έκθεση, δημοσιεύεται προσωρινή έκθεση εντός δώδεκα μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος.

3. Η Υπηρεσία αποστέλλει στην Επιτροπή αντίγραφο της τελικής, απλουστευμένης ή προσωρινής έκθεσης και λαμβάνει υπόψη τις ενδεχόμενες παρατηρήσεις της Επιτροπής επί των τελικών εκθέσεων που δεν επηρεάζουν την ουσία των πορισμάτων για τη βελτίωση της ποιότητας της έκθεσης, κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για την επίτευξη του σκοπού του παρόντος.

Άρθρο 17
(Άρθρο 15 της Οδηγίας)
Συστάσεις ασφαλείας

1. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις ασφαλείας που διατυπώνονται από την Υπηρεσία ή από άλλους αντίστοιχους οργανισμούς διερεύνησης των κρατών - μελών ή των ουσιαστικώς ενδιαφερομένων τρίτων χωρών κατά

την παράγραφο 3 του άρθρου 14, λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες των συστάσεων και, όταν ενδείκνυται, τους δίδεται η κατάλληλη συνέχεια σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία.

2. Όπου απαιτείται, η Υπηρεσία υποβάλλει συστάσεις ασφαλείας με βάση την ανάλυση συνοπτικών δεδομένων και των συνολικών αποτελεσμάτων των διερευνήσεων που διενεργήθηκαν.

3. Η σύσταση ασφαλείας δεν περιλαμβάνει σε καμία περίπτωση τον καθορισμό υπαιτιότητας ή την απόδοση ευθυνών για ατύχημα.

Άρθρο 18 (Άρθρο 16 της Οδηγίας) Σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης

1. Η Υπηρεσία έχει το δικαίωμα να προβαίνει σε έγκαιρη προειδοποίηση (early alert). Ενημερώνει άμεσα την Επιτροπή, όταν κρίνει, σε οποιοδήποτε στάδιο της διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος, ότι απαιτείται επείγουσα ενέργεια σε επίπεδο Κοινότητας, με σκοπό την αποτροπή κινδύνου νέου ατυχήματος.

2. Η Υπηρεσία λαμβάνει υπόψη τις προειδοποιήσεις της Επιτροπής και ενημερώνει σχετικά την αρμόδια Αρχή.

3. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας λαμβάνουν υπόψη τα μηνύματα προειδοποίησης της Υπηρεσίας και της Επιτροπής που απευθύνονται στις αρμόδιες αρχές όλων των κρατών - μελών, στη ναυτιλιακή βιομηχανία και σε οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος.

Άρθρο 19 (Άρθρο 17 της Οδηγίας) Ευρωπαϊκή βάση δεδομένων ναυτικών ατυχημάτων

1. Η Υπηρεσία εισάγει τα δεδομένα (data) σχετικά με ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα στην ευρωπαϊκή ηλεκτρονική βάση δεδομένων που δημιουργείται από την Επιτροπή, υπό την ονομασία «ευρωπαϊκή πλατφόρμα πληροφοριών ναυτικών ατυχημάτων» (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP) και αναλύει τα αποτελέσματα με τη βοήθεια αυτής.

2. Η αρμόδια Αρχή γνωστοποιεί στην Επιτροπή τις υπηρεσίες που έχουν δικαίωμα πρόσβασης στη βάση δεδομένων.

3. Η Υπηρεσία γνωστοποιεί στην Επιτροπή τα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα σύμφωνα με το μορφότυπο στην παράγραφο Β του Παραρτήματος ΙΙ του παρόντος. Επίσης, παρέχει στην Επιτροπή τα δεδομένα που προκύπτουν από τις διερευνήσεις, σύμφωνα με τη μεθοδολογία της «ευρωπαϊκής πλατφόρμας πληροφοριών ναυτικών ατυχημάτων».

4. Η αρμόδια Αρχή συνεργάζεται με την Επιτροπή και τα κράτη - μέλη για την ανάπτυξη του συστήματος της βάσης δεδομένων και τη μέθοδο κοινοποίησης δεδομένων.

Άρθρο 20 (Άρθρο 18 της Οδηγίας) Ίση μεταχείριση των ναυτικών

Οι εμπλεκόμενοι εθνικοί φορείς λαμβάνουν υπόψη τις σχετικές διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του

ΙΜΟ για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων, σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος στα ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους.

Άρθρο 21 (Άρθρο 21 της Οδηγίας) Πρόσθετα μέτρα

Οι διατάξεις του παρόντος δεν θίγουν καθ' οιονδήποτε τρόπο την ευχέρεια των αρμόδιων υπηρεσιών του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας 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 αυτόν, δεν επηρεάζουν καθ' οιονδήποτε τρόπο δυσμενώς την επίτευξη του σκοπού του και δεν παρεμποδίζουν την πραγματοποίηση των στόχων του.

Άρθρο 22 (Άρθρο 22 της Οδηγίας) Κυρώσεις

1. Αν διαπιστωθεί παράβαση των διατάξεων της περίπτωσης ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 4, της παραγράφου 2 του άρθρου 6, καθώς και της παραγράφου 3 του άρθρου 15, και ανεξάρτητα από πειθαρχική ευθύνη, η Υπηρεσία ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές για την επιβολή κυρώσεων, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 45 του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261).

2. Σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 και του άρθρου 25 και εφόσον διαπιστωθεί παράβαση των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 15, η Υπηρεσία ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές για την εκ μέρους τους εξέταση επιβολής των ποινών που προβλέπονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 223 του ν.δ. 187/1973.

Άρθρο 23 Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη και των κατά περίπτωση συναρμοδίων Υπουργών, 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.

2. Τροποποιήσεις της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ, καθώς και των Παραρτημάτων Ι και ΙΙ δύναται να ενσωματώνονται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη ή με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη και των κατά περίπτωση συναρμοδίων Υπουργών.

Άρθρο 24 (Άρθρο 24 της Οδηγίας) Καταργούμενες διατάξεις

Το άρθρο 12 του π.δ. 314/2001 (Α' 212) (Οδηγία 99/35/ΕΚ) και το άρθρο 11 του π.δ. 49/2005 (Α' 66) (Οδηγία 2002/59/ΕΚ) καταργούνται.

ΜΕΡΟΣ Γ΄
ΕΘΝΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ - ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 25
Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 2 εφαρμόζονται επίσης και στα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα:

α. στα οποία εμπλέκεται αλιευτικό σκάφος μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, εγγεγραμμένο στα ελληνικά νηολόγια,

β. τα οποία συμβαίνουν εντός της περιοχής Έρευνας και Διάσωσης της Ελλάδας και για τα οποία παρέχεται συνδρομή ή αρωγή από παράκτιες υπηρεσίες του ελληνικού κράτους.

Άρθρο 26
Έσοδα - έξοδα Υπηρεσίας

1. Η Υπηρεσία αναζητεί τα έξοδα τα οποία καταβλήθηκαν από αυτήν για τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος, στο πλαίσιο εφαρμογής του παρόντος, εφόσον μετά τη δικαστική έρευνα ελληνικών δικαστηρίων ή δικαστηρίων της αλλοδαπής αποδείχθηκε ότι προκλήθηκε από βαρεία αμέλεια ή δόλο. Τα έξοδα αυτά καταλογίζονται σε βάρος του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή ή του εφοπλιστή του εμπλεκόμενου με το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν πλοίου ή του νόμιμου εκπροσώπου αυτού στην Ελληνική Επικράτεια.

2. Αν σε ένα ναυτικό ατύχημα εμπλέκονται περισσότερα του ενός πλοία και καθοριστεί συνυπαιτιότητα, οι δαπάνες διερεύνησης επιμερίζονται μεταξύ των συνυπαίτιων ανάλογα με το βαθμό συνυπαιτιότητάς τους.

3. Επιβάλλεται παράβολο υπέρ του Δημοσίου ως ακολούθως:

α. Για τα πλοία τα οποία πρόκειται να νηολογηθούν κατά την έκδοση του 1ου εγγράφου εθνικότητας αυτών ή σε περιπτώσεις επανέκδοσης:

αα) ύψους 100 ευρώ σε πλοία άνω και των 30.000 ο.χ.

ββ) ύψους 50 ευρώ σε πλοία άνω και των 10.000 ο.χ. και μέχρι 29.999,99 ο.χ.

γγ) ύψους 30 ευρώ σε πλοία άνω και των 1.000 ο.χ. και μέχρι 9.999,99 ο.χ.

δδ) ύψους 15 ευρώ σε πλοία άνω και των 100 ο.χ. και μέχρι 999,99 ο.χ.

εε) ύψους 5 ευρώ σε πλοία κάτω των 99,99 ο.χ..

β. Για πλοία τα οποία έχουν ήδη εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια, κατά την έκδοση ή θεώρηση του πιστοποιητικού ασφάλειας ή Πιστοποιητικού Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) αυτών:

αα) ύψους 200 ευρώ σε πλοία άνω και των 30.000 ο.χ.

ββ) ύψους 100 ευρώ σε πλοία άνω και των 10.000 ο.χ. και μέχρι 29.999,99 ο.χ.

γγ) ύψους 80 ευρώ σε πλοία άνω και των 1.000 ο.χ. και μέχρι 9.999,99 ο.χ.

δδ) ύψους 40 ευρώ σε πλοία άνω και των 100 ο.χ. και μέχρι 999,99 ο.χ.

εε) ύψους 20 ευρώ σε πλοία κάτω των 99,99 ο.χ..

γ. Το ποσό του παραβόλου της περίπτωσης α΄ καταβάλλεται πριν την έκδοση του εγγράφου εθνικότητας.

δ. Το ποσό του παραβόλου της περίπτωσης β΄ καταβάλλεται πριν την έκδοση ή θεώρηση του πιστοποιητικού ασφάλειας ή πρωτοκόλλου γενικής επιθεώρησης.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και

Προστασίας του Πολίτη μπορεί να καθορίζεται ειδική μηνιαία αποζημίωση στον Προϊστάμενο, στον Διευθυντή και στους διευνητές. Η αποζημίωση περικλύπεται αναλόγως σε περίπτωση απουσίας, εκτός από αυτή που οφείλεται σε λήψη κανονικής ή βραχείας άδειας.

5. Η Υπηρεσία, για την υποβοήθηση του έργου της, μπορεί, ύστερα από εισήγηση του Προϊσταμένου και έγκρισης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, να απευθύνεται κατ' εξαίρεση και λόγω ειδικών περιπτώσεων σε εξωτερικούς εξειδικευμένους τεχνικούς συμβούλους, σε δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς με αναγνωρισμένη εμπειρία στο αντικείμενο, καθώς και σε πανεπιστημιακά ή ερευνητικά ιδρύματα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.

Άρθρο 27
Τροποποίηση διατάξεων του ν.δ. 187/1973 (Α΄261)
και του ν. 3079/2002 (Α΄122)

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (Α΄261), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 23 του Μέρους Β΄ του ν. 3409/2005 (Α΄273), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Με την επιφύλαξη της περίπτωσης του άρθρου 44, για κάθε παράβαση των διατάξεων του Κεφαλαίου αυτού και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεσή του και ανεξάρτητα εάν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική δίωξη, επιβάλλεται, με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής ή του Προϊσταμένου του Κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων ή του Προϊσταμένου της Λιμενικής ή Προξενικής αρχής, πρόστιμο τριακοσίων ευρώ έως πεντακοσίων χιλιάδων ευρώ. Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρο ο πλοιοκτήτης, διαχειριστής, ο εφοπλιστής και ο πλοίαρχος του πλοίου.»

2. Η παράγραφος 1 του άρθρου 159 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (Α΄261) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Οι προϊστάμενοι των Λιμενικών Αρχών και οι υπό τις διαταγές τους υπηρετούντες Αξιωματικοί, Ανθυπασπιστές και Υπαξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής μέχρι και το βαθμό του Κελευστή ΛΣ, ασκούν στην περιφέρεια δικαιοδοσίας τους όλα τα δικαιώματα και καθήκοντα γενικών ανακριτικών υπαλλήλων, σε σχέση προς τα εγκλήματα που τελέσθηκαν σε αυτή.»

3. Στο άρθρο 6 του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος που κυρώθηκε με το ν. 3079/2002 (Α΄311), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 5 άρθρο 2 Μέρος Β΄ του ν. 3569/2007 (Α΄122), προστίθεται νέα παράγραφος 9 ως ακολούθως:

«9.α) Ο χρόνος υπηρεσίας στο Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, για όσους κατατάσσονται σε αυτό πριν εκπληρώσουν τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις, θεωρείται χρόνος εκπλήρωσης στρατιωτικής υπηρεσίας.

β) Αν απολυθούν ή παραιτηθούν ή αποταχθούν από το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή πριν από την εκπλήρωση των ανειλημμένων υποχρεώσεων παραμονής τους στο ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., όπως αυτές προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις, δεν εγγράφονται στα στελέχη εφεδρείας του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, ακολουθούν την προ κατάταξή τους στρατολο-

γική κατάσταση και εκπληρώνουν τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις στο ακέραιο στις ένοπλες δυνάμεις.

γ) Όσα στελέχη του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. εξέρχονται για λόγους υγείας πριν από την παρέλευση διετούς πραγματικής υπηρεσίας από την ημερομηνία κατάταξής τους, απαλλάσσονται από την εκπλήρωση των στρατιωτικών τους υποχρεώσεων.»

Άρθρο 28

Το επίδομα που χορηγήθηκε στο προσωπικό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ κατά τις εκλογικές περιόδους 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 για την έκτακτη απασχόλησή του σε εκλογικής φύσεως εργασίες, δεν υπόκειται σε κρατήσεις υπέρ τρίτων και φόρου εισοδήματος.

Άρθρο 29

Θέση σε ισχύ

Ο παρών νόμος ισχύει με τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Περιεχόμενο των εκθέσεων διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας

Πρόλογος

Στο παρόν μέρος καθορίζεται ο αποκλειστικός σκοπός της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας, ότι η σύσταση ασφαλείας ουδόλως αποτελεί τεκμήριο υπαιτιότητας ή απόδοσης ευθυνών και ότι η έκθεση δεν συντάχεται ως προς το περιεχόμενο και τον τύπο, με την πρόθεση να χρησιμοποιηθεί για δικαστική δίωξη.

(Η έκθεση δεν θα πρέπει να παραπέμπει σε καταθέσεις μαρτύρων ούτε να συσχετίζει οποιονδήποτε αναφέρεται στην έκθεση με πρόσωπο το οποίο κατέθεσε αποδεικτικά στοιχεία κατά τη διάρκεια διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας.)

1. ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο μέρος αυτό περιγράφονται εν συντομία τα πραγματικά στοιχεία ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού, πότε, πού και πώς συνέβη· δηλώνεται επίσης εάν το ατύχημα προκάλεσε θανάτους, τραυματισμούς, ζημιογόνα στο πλοίο, στο φορτίο, σε τρίτα μέρη ή στο περιβάλλον.

2. ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει διάφορα επιμέρους τμήματα, όπου παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για τις οποίες ο οργανισμός διερεύνησης κρίνει ότι είναι τεκμηριωμένες, αποτελούν ουσιαστική βάση ανάλυσης και διευκολύνουν την κατανόηση.

Τα τμήματα αυτά περιλαμβάνουν, ειδικότερα, τις ακόλουθες πληροφορίες:

2.1. Στοιχεία πλοίου

Σημαία/Νηολόγιο

Ταυτότητα

Κύρια χαρακτηριστικά

Ιδιοκτήτης και διαχειριστής

Κατασκευαστικές λεπτομέρειες

Ελάχιστη επαρκής επάνδρωση

Επιτρεπόμενο φορτίο

2.2. Στοιχεία ταξιδιού

Λιμένες προσέγγισης

Τύπος ταξιδιού

Πληροφορίες σχετικά με το φορτίο

Επάνδρωση

2.3. Πληροφορίες σχετικές με το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν

Τύπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

Ημερομηνία και ώρα

Στίγμα και τόπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

Εξωτερικές και εσωτερικές συνθήκες περιβάλλοντος

Εκμετάλλευση σκάφους και τμήμα ταξιδιού

Θέσεις επί του σκάφους

Δεδομένα για τον ανθρώπινο παράγοντα

Επιπτώσεις (για ανθρώπους, πλοίο, φορτίο, περιβάλλον, λοιπές)

2.4. Εμπλοκή παράκτιας αρχής και μέτρα έκτακτης ανάγκης

Πρόσωπα που εμπλέχθηκαν

Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν

Ταχύτητα ανταπόκρισης

Μέτρα που λήφθηκαν

Επιτευχθέντα αποτελέσματα

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Στο μέρος αυτό περιγράφεται το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν ως αλληλουχία των κατά χρονολογική σειρά συμβάντων πριν, κατά και μετά το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν, καθώς και ο ρόλος που διαδραμάτισε κάθε παράγοντας (πρόσωπα, υλικό, περιβάλλον, εξοπλισμός ή εξωτερικός παράγοντας). Το χρονικό διάστημα που καλύπτει η περιγραφή εξαρτάται από τη στιγμή που επήλθαν τα συγκεκριμένα τυχαία συμβάντα που συνετέλεσαν άμεσα στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν. Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται επίσης οιοσδήποτε λεπτομέρειες έχουν σχέση με τη διεξαγόμενη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας, περιλαμβανομένων των αποτελεσμάτων εξετάσεων ή δοκιμών.

4. ΑΝΑΛΥΣΗ

Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται χωριστά τμήματα, στα οποία αναλύεται κάθε τυχαίο συμβάν, με σχόλια που αφορούν τα αποτελέσματα οιασδήποτε σχετικής εξέτασης ή δοκιμής διενεργήθηκε στο πλαίσιο της

διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας και σχετικά με οποιοδήποτε μέτρο για την ασφάλεια που ενδεχομένως έχει ήδη ληφθεί για την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

Τα τμήματα αυτά πρέπει να καλύπτουν ζητήματα όπως:

- τυχαία συμβάντα και συνθήκες περιβάλλοντος,
- ανθρώπινες εσφαλμένες ενέργειες και παραλείψεις, συμβάντα όπου εμπλέκονται επικίνδυνα υλικά, περιβαλλοντικοί παράγοντες, αστοχίες εξοπλισμού και εξωτερικές επιδράσεις,
- παράγοντες οι οποίοι συνδέονται με λειτουργίες που επιτελούν πρόσωπα, χειρισμούς επί του πλοίου, χερσαία μέτρα διαχείρισης ή με κανονιστικές διατάξεις.

Η ανάλυση και τα σχόλια στην έκθεση καθιστούν δυνατόν να συναχθούν λογικά συμπεράσματα για όλους τους παράγοντες που συνετέλεσαν στο ατύχημα, συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων για τους οποίους ήταν ανύπαρκτα ή εκτιμώνται ανεπαρκή μέτρα για την πρόληψη τυχαίου συμβάντος ή/και τα μέτρα που αποσκοπούσαν στην εξάλειψη ή μείωση των επιπτώσεών του.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο μέρος αυτό συνοψίζονται οι παράγοντες που διαπιστώθηκαν ότι συνετέλεσαν στο ατύχημα και τα ελλείποντα ή ανεπαρκή μέτρα πρόληψης ατυχήματος (υλικό, λειτουργίες, σύμβολα ή διαδικασίες) ώστε να αναπτυχθούν μέτρα ασφαλείας για την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

6. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Όπου χρειάζεται, σε αυτό το μέρος της έκθεσης περιλαμβάνονται συστάσεις ασφαλείας που προκύπτουν από την ανάλυση και τα συμπεράσματα και αφορούν συγκεκριμένα θέματα, όπως για παράδειγμα: νομοθεσία, σχεδιασμός, διαδικασίες, επιθεώρηση, διαχείριση, υγεία και ασφάλεια στην εργασία, κατάρτιση, εργασίες επισκευής, συντήρηση, χερσαία συνδρομή και αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Οι συστάσεις ασφαλείας απευθύνονται σε εκείνους που είναι οι πλέον ενδεδειγμένοι για την υλοποίησή τους, όπως για παράδειγμα: πλοιοκτήτες, διαχειριστές, αναγνωρισμένοι οργανισμοί, αρχές αρμόδιες για τη ναυσιπλοΐα, υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων (VTS), οργανισμοί άμεσης επέμβασης, διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί και ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, με σκοπό την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται επίσης προσωρινές συστάσεις ασφαλείας που ενδεχομένως έχουν ήδη προταθεί, ή κάθε άλλη ενέργεια ασφάλειας που ανελήφθη κατά τη διαδικασία της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας.

7. ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ

Στον ακόλουθο μη εξαντλητικό κατάλογο, απαριθμούνται πληροφορίες οι οποίες, κατά περίπτωση, επισυνάπτονται στην έκθεση σε χαρτί ή/και σε ηλεκτρονική μορφή:

- φωτογραφίες, ταινίες, ηχογραφήσεις, χάρτες, σχεδιαγράμματα,
- ισχύοντα πρότυπα,
- χρησιμοποιούμενοι τεχνικοί όροι και συντμήσεις,
- ειδικές μελέτες ασφάλειας,
- διάφορες πληροφορίες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

A. ΟΡΙΣΜΟΙ του IMO

1. Παρατίθενται ορισμοί όπως αναφέρονται σε Ψηφίσματα και Αποφάσεις του IMO:

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. «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.

δ. «Διερεύνηση θεμάτων 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.

ε. «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.

στ. «Ουσιαστικώς Ενδιαφερόμενο Κράτος» (Involving a substantial interest of the Member State), 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.

ζ. «Σοβαρό ναυτικό ατύχημα» (Serious Casualty), σύμφωνα με τους προσαρμοσμένους στα πρόσφατα δεδομένα ορισμούς της Εγκυκλίου 3, της 18^{ης} 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 αρωγή από τη ξηρά.

η. «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.

θ. «Όργανο Καταγραφής Δεδομένων Ταξιδιού, (VDR)»: ένα ολοκληρωμένο σύστημα, σύμφωνα με το Ψήφισμα Α.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.

ι. «Αιτιώδεις ή Συμπωματικοί 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.

B. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

(Μέρος της ευρωπαϊκής πλατφόρμας πληροφοριών ναυτικών ατυχημάτων)

Σημείωση: Οι υπογραμμισμένοι αριθμοί υποδηλώνουν ότι τα δεδομένα πρέπει να παρέχονται για κάθε τ σε περίπτωση που στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν εμπλέκονται περισσότερα του ενός πλοία.

01. Αρμόδιο κράτος μέλος/Αρμόδιο πρόσωπο για επαφές
02. Κράτος μέλος διερεύνησης
03. Ρόλος κράτους μέλους
04. Θιγόμενο παράκτιο κράτος
05. Πλήθος ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων κρατών
06. Ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη
07. Κοινοποιών φορέας
08. Ώρα κοινοποίησης
09. Ημερομηνία κοινοποίησης
10. Όνομα πλοίου
11. Αριθμός IMO/Διακριτικό σήμα
12. Σημαία πλοίου
13. Τύπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
14. Τύπος πλοίου
15. Ημερομηνία ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
16. Ώρα ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
17. Στίγμα – Γεωγραφικό πλάτος
18. Στίγμα – Γεωγραφικό μήκος
19. Τοποθεσία ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

20. Λιμένας απόπλου
21. Λιμένας προορισμού
22. Σύστημα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας (ΣΔΘΚ)
23. Τμήμα ταξιδιού
24. Χειρισμός σκάφους
25. Θέσεις επί του σκάφους
26. Ανθρώπινα θύματα:
 - Πλήρωμα
 - Επιβάτες
 - Λοιποί
27. Σοβαροί τραυματισμοί:
 - Πλήρωμα
 - Επιβάτες
 - Λοιποί
28. Ρύπανση
29. Ζημιές σκάφους
30. Ζημιές φορτίου
31. Λοιπές ζημιές
32. Σύνομη περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

33. Σύνοψη περιγραφή των λόγων για τη μη ανάληψη διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας

Αθήνα, 24 Νοεμβρίου 2011

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ
ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ
ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Δ. Ρέππας

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

Σ. Δήμας

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ,
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Μ. Παπαϊωάννου

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Ευαγ. Βενιζέλος

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

Δ. Αβραμόπουλος

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Γ. Παπακωνσταντίνου

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Χρ. Παπουτσής

Αριθμ. 180/12/ 2011

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη «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. Ενσωμάτωση ρυθμίσεων, μέτρα εφαρμογής και άλλες διατάξεις»

Α. Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου: α) εναρμονίζεται το εθνικό δίκαιο προς τις διατάξεις της ανωτέρω Κοινοτικής Οδηγίας (2009/18/ΕΚ) για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, β) προσδιορίζονται τα εθνικά μέτρα εφαρμογής των εν λόγω Κοινοτικών διατάξεων και γ) ρυθμίζονται θέματα του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.). Ειδικότερα:

Ι. ΜΕΡΟΣ Α΄

Μεταφέρεται η προαναφερόμενη Κοινοτική Οδηγία στο εσωτερικό δίκαιο και προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

1.α. Ορίζεται, ως σκοπός, του υπό ψήφιση νόμου, η ενσωμάτωση της εν λόγω Κοινοτικής Οδηγίας (2009/18/ΕΚ) στο εθνικό δίκαιο, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια ναυσιπλοΐας στη θάλασσα και η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον.

β. Περαιτέρω, καθορίζεται η σχετική διαδικασία διερεύνησης ασφαλείας ναυτικών ατυχημάτων. (άρθρο 1)

2.α. Προσδιορίζονται τα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα, για τα οποία εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις του υπό ψήφιση νόμου καθώς και εκείνα για τα οποία δεν έχουν εφαρμογή.

β. Δίδεται η έννοια των όρων, που αναφέρονται στις επιμέρους διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου, για την εφαρμογή του. (άρθρα 2,3 και 25)

3.α. Ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα που αναφέρονται στο καθεστώς διενέργειας των διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας. Οι εν λόγω διερευνήσεις, διεξάγονται όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα και ταχύτερα και μεταξύ άλλων: i) είναι ανεξάρτητες από ποινικές, αστικές, πειθαρχικές έρευνες και από το διοικητικό έλεγχο ναυτικού ατυχήματος, ii) δεν παρακωλύονται, αναβάλλονται ή καθυστερούν αδικαιολόγητα εξ αιτίας των ανωτέρω ερευνών, iii) διεξάγονται κατά προτεραιότητα σε σχέση με άλλες ειδικές και τεχνικές διερευνήσεις, iv) διευκολύνονται από τα εμπλεκόμενα με τη διαχείριση του πλοίου μέρη για τον αποτελεσματικότερο τρόπο διεξαγωγής τους κ.λπ.

β. Καθορίζεται ο τρόπος δράσης της αρμόδιας Υπηρεσίας διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων, η οποία: i) προσφέρει κάθε δυνατή συνεργασία και συνδρομή σε ένα

άλλο Κράτος - μέλος που είναι αρμόδιο για τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος, ii) αποφασίζει το ρόλο που τελικά θα έχει στο υπό διερεύνηση ατύχημα, κ.λπ.

(άρθρο 4)

4.α. Προσδιορίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες η αρμόδια Υπηρεσία αναλαμβάνει τη διερεύνηση μετά από πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα, καθώς και οι ενέργειες στις οποίες προβαίνει, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

β. Παράλληλα, ορίζεται ότι, η Υπηρεσία καθορίζει το εύρος και τις πρακτικές διευθετήσεις που σχετίζονται με τη διερεύνηση, σε συνεργασία με τους αντίστοιχους οργανισμούς των άλλων ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων Κρατών.

γ. Η διερεύνηση αρχίζει, το ταχύτερο δυνατό, μετά από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν. (άρθρο 5)

5.α. Προβλέπεται η υποχρέωση άμεσης ενημέρωσης της Υπηρεσίας διερεύνησης από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ) και Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (ΥΠ.ΑΑΝ) και τον πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου ή πλοίαρχο, για ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του υπό ψήφιση νόμου.

β. Καθορίζονται αναλυτικά, το πλαίσιο συνεργασίας και οι υποχρεώσεις του κυρίου και του συμμετέχοντος κράτους σε διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας.

(άρθρα 6 και 7)

ΙΙ. ΜΕΡΟΣ Β΄

1.α. Συνιστάται «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων – ΕΛΥΔΝΑ», (εφεξής «Υπηρεσία»), με έδρα τον Πειραιά, η οποία είναι διοικητικά αυτοτελής και υπάγεται στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.

β. Η εν λόγω Υπηρεσία έχει ως αρμοδιότητα τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων και κινητοποιείται άμεσα μόλις της γνωστοποιηθεί ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν.

γ. Για την εκτέλεση του έργου της έχει στη διάθεσή της επαρκείς πόρους, που εγγράφονται κατ' έτος στον κρατικό προϋπολογισμό.

δ. Ρυθμίζονται θέματα οργάνωσης της συνιστώμενης Υπηρεσίας (ΕΛΥΔΝΑ) και προσδιορίζονται οι αρμοδιότητές αυτής. Ειδικότερα:

i) Η Υπηρεσία είναι ανεξάρτητη από τους φορείς και τις υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένοι με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ασφάλεια από μη νόμιμες ενέργειες των πλοίων.

- Η Υπηρεσία, επίσης, είναι ανεξάρτητη από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου μπορεί να θίγονται τα συμφέροντα.

ii) Η Υπηρεσία ελέγχεται από τον Προϊστάμενο, διοικείται από το Διευθυντή, διαρθρώνεται σε τρία (3) Τμήματα και απαρτίζεται από δέκα (10) διερευνητές και οκτώ (8) άτομα προσωπικό.

iii) Προσδιορίζονται τα προσόντα του Προϊσταμένου, ο οποίος είναι μέλος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και ορίζεται με απόφαση του Προέδρου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (ΝΣΚ), με διετή παραμονή και δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης της θητείας του για μια μόνο φορά.

iv) Ο Διευθυντής είναι Ανώτερος Αξιωματικός του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ορίζεται με υπουργική απόφαση, με καθή-

κοντα αποκλειστικής απασχόλησης, με διετή παραμονή και δυνατότητα ανανέωσής της θητείας του για ένα έτος επιπλέον.

ν) Προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες του Προϊσταμένου και του Διευθυντή της Υπηρεσίας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η εκπροσώπηση της Υπηρεσίας από το Διευθυντή σε ομάδες εργασίας και επιτροπές, συνεδριάσεις και συνόδους των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων Διεθνών Οργανισμών και οργάνων.

vi) Καθορίζεται ο τρόπος στελέχωσης της συνιστώμενης Υπηρεσίας και των επιμέρους οργανικών της μονάδων, όπου υπηρετούν αξιωματικοί Λ.Σ. ή Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού, με τα οριζόμενα προσόντα.

- Τόσο οι διερευνητές όσο και το λοιπό προσωπικό είναι αποκλειστικής απασχόλησης με την οριζόμενη διάρκεια παραμονής στην εν λόγω θέση, στην οποία τοποθετούνται με απόσπαση ή μετάθεση, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων, με αποφάσεις των αρμοδίων, κατά περίπτωση, Υπουργών.

vii) Ορίζεται ότι, ο προϊστάμενος της υπηρεσίας και τα στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Πολεμικού Ναυτικού, λαμβάνουν το βασικό μισθό και όλα τα επιπλέον επιδόματα, παροχές και αποζημιώσεις της οργανικής τους θέσης που καταβάλλονται παγίως από την Υπηρεσία από την οποία αποσπώνται ή μετατίθενται και διατηρούν τα Ταμεία ασφαλίσεώς τους. Η δαπάνη μισθοδοσίας τους βαρύνει τον φορέα από τον οποίο αποσπώνται ή μετατίθενται. Μετά τη λήξη της θητείας τους επανέρχονται αυτοδικαίως στους φορείς από τους οποίους αποσπάστηκαν ή μετατέθηκαν.

viii) Στους υπηρετούντες στην Υπηρεσία, χορηγείται ειδικό δελτίο ταυτότητας, ο τύπος του οποίου καθορίζεται με υπουργική απόφαση. (άρθρα 8 και 9)

2. Καθορίζεται η διαδικασία διερεύνησης, ο τρόπος δράσης και οι αρμοδιότητες των διερευνητών, που συμμετέχουν σε αυτή, ο αριθμός των οποίων ορίζεται για κάθε περίπτωση κατά την κρίση του Προϊσταμένου της Υπηρεσίας. (άρθρο 10)

3. α. Διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα των οριζόμενων πληροφοριών, οι οποίες παρέχονται, αποκλειστικά, για τους σκοπούς της διερεύνησης.

β. Καθορίζεται το πλαίσιο συνεργασίας της αρμόδιας Αρχής με τις αντίστοιχες αρχές των Κρατών - μελών και την Επιτροπή.

γ. Στο πλαίσιο της μόνιμης συνεργασίας της Υπηρεσίας με τους αντίστοιχους Οργανισμούς διερεύνησης των Κρατών-μελών συμφωνείται, μεταξύ άλλων, η: i) παροχή και αίτηση τεχνικής συνεργασίας ή εμπειρογνομosύνης, ii) ανταλλαγή πληροφοριών, iii) διοργάνωση ή συμμετοχή σε δραστηριότητες εκπαίδευσης των διερευνητών, iv) προαγωγή της συνεργασίας με οργανισμούς διερευνήσεων από τρίτες χώρες και με διεθνείς οργανισμούς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων κ.λπ. (άρθρα 11 και 12)

4.α. Οι δραστηριότητες της Υπηρεσίας, στις περιπτώσεις ερευνών, όπου συμμετέχει με δύο ή περισσότερα Κράτη μέλη, παρέχονται δωρεάν.

β. Προβλέπεται επιστροφή των δαπανών, που προκύπτουν κατά τη διαδικασία διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας, στο Κράτος - μέλος που δεν εμπλέκεται και από το οποίο ζητήθηκε η συνδρομή.

- Παράλληλα, ορίζεται ότι, στην περίπτωση που ζητη-

θεί από άλλο Κράτος - μέλος η συνδρομή του Ελληνικού Κράτους που δεν εμπλέκεται στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν, αυτή παρέχεται εφόσον επιστραφούν οι δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνθηκαν οι ελληνικές υπηρεσίες.

γ. Περαιτέρω, προβλέπεται η συνεργασία της Υπηρεσίας με αντίστοιχους οργανισμούς τρίτων χωρών για τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. (άρθρα 13 και 14)

5. α. Προσδιορίζονται οι υποχρεώσεις του πλοιάρχου του πλοίου και των αρμοδίων λιμενικών αρχών αναφορικά με την φύλαξη των αποδεικτικών στοιχείων, που χρησιμοποιούνται για τις διερευνήσεις.

β. Προβλέπεται η υποχρέωση της Υπηρεσίας να δημοσιεύει, μετά την ολοκλήρωση της διερεύνησης, Έκθεση με την ανάρτησή της στο διαδικτυακό τόπο αυτής και να αποστέλλει σχετικό αντίγραφο στην Επιτροπή. (άρθρα 15 και 16 σε συνδυασμό με το Παράρτημα Ι και τα Προσαρτήματα αυτού)

6.α. Προβλέπεται, επίσης, η υποχρέωση των αρμοδίων υπηρεσιών του Αρχηγείου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. και του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (ΥΠΑΑΝ) να: i) εξασφαλίζουν ότι, οι συστάσεις ασφαλείας της Υπηρεσίας λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες αυτών και προωθούνται κατάλληλα όταν απαιτείται,

ii) λαμβάνουν υπόψη τα μηνύματα προειδοποίησης της Υπηρεσίας και της Επιτροπής που απευθύνονται στις αρμόδιες αρχές όλων των κρατών - μελών, στη ναυτιλιακή βιομηχανία κ.λπ..

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την έγκαιρη προειδοποίηση από την Υπηρεσία και την άμεση ενημέρωση της Επιτροπής σε οποιοδήποτε στάδιο της διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος. (άρθρα 17 και 18)

7. Ορίζεται ότι: α. Η Υπηρεσία εισάγει τα σχετικά, με ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα, δεδομένα, στην ευρωπαϊκή ηλεκτρονική βάση δεδομένων, που δημιουργείται από την Επιτροπή, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

β. Η Αρμόδια Αρχή γνωστοποιεί στην Επιτροπή τις υπηρεσίες που έχουν δικαίωμα πρόσβασης στη βάση δεδομένων και συνεργάζεται με αυτή και με τα Κράτη - μέλη για την ανάπτυξη του συστήματος της βάσης δεδομένων. (άρθρο 19, σε συνδυασμό με το Παράρτημα ΙΙ)

8.α. Προβλέπεται η εφαρμογή, από τους εμπλεκόμενους εθνικούς φορείς, των σχετικών διατάξεων των κατευθυντηρίων γραμμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού του ΟΗΕ (ΙΜΟ, εφεξής «Οργανισμός»), για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος στα ύδατα της δικαιοδοσίας τους.

β. Παρέχεται η δυνατότητα στις αρμόδιες υπηρεσίες, να λαμβάνουν πρόσθετα μέτρα για την ασφάλεια στη θάλασσα.

γ. Καθορίζεται η σχετική διαδικασία επιβολής των ισχυουσών, κατά τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ.187/1973), κυρώσεων, σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης στις ρητά οριζόμενες περιπτώσεις. (άρθρα 20 - 22)

9. α. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση, με π.δ., θεμάτων σχετικών με την οργάνωση, λειτουργία και τις αρμοδιότητες των Τμημάτων της Υπηρεσίας, τα ειδικότερα καθήκοντα του προσωπικού αυτής κ.λπ.

β. Με υπουργικές αποφάσεις, μπορεί να ενσωματώνονται τροποποιήσεις της εν λόγω Οδηγίας και των Παραρτημάτων αυτής. (άρθρο 23)

10. Παρατίθενται οι καταργούμενες διατάξεις, με τις οποίες είχαν ενσωματωθεί στο Ελληνικό Δίκαιο προγενέστερες συναφείς Κοινοτικές Οδηγίες.

(άρθρο 24)

III. ΜΕΡΟΣ Γ΄

1. Ρυθμίζονται διάφορα θέματα οικονομικής φύσεως σχετικά με τα έσοδα και τα έξοδα της Υπηρεσίας. Ειδικότερα, ορίζεται ότι:

α. Η Υπηρεσία αναζητεί, από τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του εμπλεκόμενου με το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν πλοίου, τα έξοδα που καταβλήθηκαν από αυτήν για τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος, εφόσον αποδειχθεί ότι αυτό προκλήθηκε από βαριά αμέλεια ή δόλο.

β. Σε περίπτωση που σε ένα ναυτικό ατύχημα εμπλέκονται περισσότερα του ενός πλοία οι δαπάνες διερεύνησης επιμερίζονται μεταξύ των συνυπαίτιων.

γ. Επιβάλλεται παράβολο, υπέρ του Δημοσίου, για την έκδοση ή θεώρηση ναυτικού εγγράφου ή πιστοποιητικού, το οποίο κυμαίνεται από 5 έως 100 ευρώ και από 20 έως 200 ευρώ, ανάλογα με το χρόνο νηολόγησης των πλοίων και τη χωρητικότητα αυτών.

δ. Παρέχεται η δυνατότητα καθορισμού, με κ.υ.α., ειδικής μηνιαίας αποζημίωσης στον Προϊστάμενο, στον Διευθυντή και στους διερευνητές αυτής, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

ε. Η Υπηρεσία, για την υποβοήθηση του έργου της, μπορεί να απευθύνεται, κατ' εξαίρεση και λόγω ειδικών περιπτώσεων, σε εξωτερικούς εξειδικευμένους τεχνικούς συμβούλους, σε δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς, πανεπιστημιακά ή ερευνητικά ιδρύματα κ.λπ.

(άρθρο 26)

2.α Τροποποιούνται οι διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ.187/1973, όπως ισχύει) και προβλέπονται τα εξής:

- Παρέχεται και στον Προϊστάμενο του Κλάδου Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας του Αρχηγείου Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. η δυνατότητα επιβολής των υφισταμένων προστίμων για παραβάσεις των σχετικών με την ασφάλεια των πλοίων διατάξεων.

- Επεκτείνεται μέχρι και του βαθμού του Κελευστή Λ.Σ. η δυνατότητα άσκησης όλων των δικαιωμάτων και καθηκόντων γενικών ανακριτικών υπαλλήλων.

β. Συμπληρώνονται οι διατάξεις του άρθρου 6 του Κώδικα Προσωπικού του Λιμενικού Σώματος (ν.3079/2002, όπως ισχύει) και ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την εκπλήρωση της στρατιωτικής υπηρεσίας όσων κατατάσσονται στο Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ., πριν την εκπλήρωση των στρατιωτικών τους υποχρεώσεων.

- Από την αναφερόμενη ρύθμιση εξαιρούνται όσοι απολύονται, παραιτούνται ή αποτάσσονται από το Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ., πριν την εκπλήρωση των ανειλημμένων υποχρεώσεων παραμονής τους.

- Απαλλάσσονται από την υποχρέωση εκπλήρωσης των στρατιωτικών τους υποχρεώσεων μόνο όσα στελέχη του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. εξέλθουν από το Σώμα για λόγους υγείας πριν την παρέλευση του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος.

(άρθρο 27)

3. Ορίζεται ότι, το επίδομα, που χορηγήθηκε στο προσωπικό Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. για την έκτακτη απασχόληση αυτού σε εκλογικής φύσεως εργασίες, κατά τις περιόδους των εθνικών εκλογών 2004 και 2007, των ευρωεκλογών του 2004 και των δημοτικών – νομαρχιακών εκλογών του 2006, δεν υπόκειται σε κρατήσεις υπέρ τρίτων και φόρου εισοδήματος.

(άρθρο 28)

Β. Από τις προτεινόμενες ρυθμίσεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Ι. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού.

1. Ετήσια δαπάνη, ύψους 24.000 ευρώ, περίπου, από την αντιμετώπιση των λειτουργικών εξόδων της συνιστώμενης Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ). (άρθρο 8)

2. Δαπάνη, από την: α. κάλυψη των εξόδων, που προκύπτουν στο πλαίσιο της μόνιμης συνεργασίας των Κρατών μελών, σχετικά με τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και ειδικότερα, από την: i) ανταλλαγή τεχνικής συνεργασίας, εμπειρογνωμοσύνης και πληροφοριών, ii) διοργάνωση και συμμετοχή σε δραστηριότητες εκπαίδευσης των διερευνητών, iii) συνδρομή της χώρας μας σε διεθνείς οργανισμούς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων κ.λπ. (άρθρα 12 - 14) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και εκτιμάται στο ποσό των 40.000 ευρώ, περίπου, ετησίως.

β. δημοσίευση, από την Υπηρεσία (ΕΛΥΔΝΑ), Έκθεσης ναυτικών ατυχημάτων, με τη δημιουργία διαδικτυακού τόπου στην Υπηρεσία αυτή. (άρθρα 16 παρ. 1) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εκτιμάται στο ποσό των 10.000 ευρώ, περίπου, κατ' έτος.

γ. κάλυψη των εξόδων εκτύπωσης του ειδικού δελτίου ταυτότητας, που χορηγείται στους υπηρετούντες στη συνιστώμενη Υπηρεσία. (άρθρο 8 παρ. 12) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (κόστος εκτύπωσης, περιοδικότητα αλλαγής κ.λπ.) και εκτιμάται στο ποσό των 100 ευρώ, περίπου.

3. Εφάπαξ δαπάνη, ύψους 50.000 ευρώ, περίπου, από την προμήθεια του αναγκαίου υλικοτεχνικού εξοπλισμού της συνιστώμενης Υπηρεσίας (ΕΛΥΔΝΑ). (άρθρο 8)

4. Ενδεχόμενη δαπάνη, από τυχόν: α. κάλυψη των εξόδων διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος. (άρθρα 5 και 10, σε συνδυασμό με τα άρθρα 7 και 13) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και εκτιμάται στο ποσό των 50.000 ευρώ, περίπου, ενδέχεται να αναπληρωθεί, κατά ένα μέρος, από τον καταλογισμό των εξόδων αυτών σε βάρος του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του εμπλεκόμενου πλοίου, σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν προκλήθηκε από βαρεία αμέλεια ή δόλο, (άρθρο 26 παρ. 1)

β. κάλυψη των εξόδων αποστολής (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή κ.λπ.) Ελλήνων, για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων, στην περίπτωση που η χώρα μας είναι εμπλεκόμενο μέρος. (άρθρα 5 και 10, σε συνδυασμό με τα άρθρα 7 και 13) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός στελεχών, διάρκεια, περιοδικότητα και τοποθεσία αποστολής κ.λπ.) και εκτιμάται στο ποσό των 100.000 ευρώ, περίπου, ετησίως,

γ. αντιμετώπιση των εξόδων μετακίνησης (ημερήσια α-

ποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή κ.λπ.) του Διευθυντή της Υπηρεσίας (ΕΛΥΔΝΑ) για την εκπροσώπηση της χώρας σε ομάδες εργασίας και επιτροπές, συνεδριάσεις και συνόδους των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων Διεθνών Οργανισμών και οργάνων,

(άρθρο 8 παρ. 7 περ. ια)

δ. καταβολή ειδικής μηνιαίας αποζημίωσης στον Προϊστάμενο, το Διευθυντή και τους διερευνητές της συνιστώμενης Υπηρεσίας. (άρθρο 26 παρ.4) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από την έκδοση σχετικής κ.υ.α.,

ε. χορήγηση αμοιβής σε εξωτερικούς εξειδικευμένους τεχνικούς συμβούλους, δημοσίους ή ιδιωτικούς φορείς και σε πανεπιστημιακά ή ερευνητικά ιδρύματα της ημεδαπής ή αλλοδαπής, στους οποίους μπορεί να απευθύνεται κατ' εξαίρεση ή λόγω ειδικών περιπτώσεων. (άρθρο 26 παρ.5) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός συμβούλων ή φορέων κ.λπ.) και εκτιμάται στο ποσό των 10.000 ευρώ, περίπου, κατά περίπτωση.

5. Απώλεια εσόδων του δημοσίου ύψους 4.500.000 Ευρώ περίπου, από τη μη υπαγωγή σε φόρο εισοδήματος του εκλογικού επιδόματος, που χορηγήθηκε στο προσωπικό Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., κατά τις ρητά οριζόμενες εκλογικές περιόδους. (άρθρο 28)

6. Αύξηση δημοσίων εσόδων, από την είσπραξη του επιβαλλόμενου παραβόλου για την έκδοση διαφόρων πιστοποιητικών και ναυτιλιακών εγγράφων των πλοίων. (άρθρο 26 παρ.3) Το ύψος των εσόδων από την είσπραξη του εν λόγω παραβόλου εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (χρόνος νηολόγησης και χωρητικότητα πλοίων, αριθμός εκδιδόμενων εγγράφων κ.λπ.) και εκτιμάται στο ποσό των 290.000 ευρώ, περίπου.

7. Ενδεχόμενη αύξηση των δημοσίων εσόδων από την είσπραξη τυχόν επιβαλλόμενων χρηματικών προστίμων, σε περίπτωση που διαπιστωθούν παραβάσεις στις ρητά οριζόμενες περιπτώσεις. (άρθρο 22 παρ.1)

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του ΤΑΧΔΙΚ και των λοιπών φορέων της παρ. 2, του άρθρου 4, του ν. 63/1977 (Ενιαίο Ταμείο Ανεξάρτητα Απασχολούμενων, ΟΓΑ, ΟΑΕΕ κ.λπ.).

Ενδεχόμενη αύξηση των δημοσίων εσόδων και των εσόδων των ανωτέρω φορέων, από την είσπραξη των χρηματικών ποινών και την μετατροπή σε χρηματικές των ποινών φυλάκισης, που τυχόν επιβάλλονται για τις οριζόμενες παραβάσεις. (άρθρο 22 παρ.2)

III. Επί του προϋπολογισμού του Εθνικού Οργανισμού Παροχής Υπηρεσιών Υγείας (Ε.Ο.Π.Υ.Υ.) (ν.π.δ.δ. επιχορηγούμενο από τον Κρατικό Προϋπολογισμό).

Απώλεια εσόδων του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. ύψους 1.100.000 Ευρώ περίπου, από τη μη υπαγωγή σε κρατήσεις του εκλογικού επιδόματος, που χορηγήθηκε στο προσωπικό Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., κατά τις οριζόμενες εκλογικές περιόδους.

(άρθρο 28)

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «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. Ενσωμάτωση ρυθμίσεων, μέτρα εφαρμογής και άλλες διατάξεις».

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

A. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού.

1. Ετήσια δαπάνη, ύψους 24.000 ευρώ, περίπου, από την αντιμετώπιση των λειτουργικών εξόδων της συνιστώμενης Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ). (άρθρα 8)

2. Δαπάνη, από την: α. κάλυψη των εξόδων, που προκύπτουν στο πλαίσιο της μόνιμης συνεργασίας των Κρατών μελών, σχετικά με τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και ειδικότερα, από την: i) ανταλλαγή τεχνικής συνεργασίας, εμπειρογνώμοσύνης και πληροφοριών, ii) διοργάνωση και συμμετοχή σε δραστηριότητες εκπαίδευσης των διερευνητών, iii) συνδρομή της χώρας μας σε διεθνείς οργανισμούς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων κ.λπ. (άρθρα 12 - 14) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και εκτιμάται στο ποσό των 40.000 ευρώ, περίπου, ετησίως.

β. δημοσίευση, από την Υπηρεσία (ΕΛΥΔΝΑ), Εκθεσης ναυτικών ατυχημάτων, με τη δημιουργία διαδικτυακού τόπου στην Υπηρεσία αυτή (άρθρα 16 παρ. 1). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εκτιμάται στο ποσό των 10.000 ευρώ, περίπου, κατ' έτος.

γ. κάλυψη των εξόδων εκτύπωσης του ειδικού δελτίου ταυτότητας, που χορηγείται στους υπηρετούντες στη συνιστώμενη Υπηρεσία (άρθρο 28 παρ.12) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (κόστος εκτύπωσης, περιοδικότητα αλλαγής κ.λπ.) και εκτιμάται στο ποσό των 100 ευρώ, περίπου.

3. Εφάπαξ δαπάνη, ύψους 50.000 ευρώ, περίπου, από την προμήθεια του αναγκαίου υλικοτεχνικού εξοπλισμού της συνιστώμενης Υπηρεσίας (ΕΛΥΔΝΑ) (άρθρο 8)

4. Ενδεχόμενη δαπάνη, από τυχόν: α. κάλυψη των εξόδων διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος. (άρθρα 5 και 10, σε συνδυασμό με τα άρθρα 7 και 13). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και εκτιμάται στο ποσό των 50.000 ευρώ, περίπου, ενδέχεται να αναπληρωθεί, κατά ένα μέρος, από τον καταλογισμό των εξόδων αυτών σε βάρος του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του εμπλεκόμενου πλοίου, σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν προκλήθηκε από βαρεία αμέλεια ή δόλο, (άρθρο 26 παρ.1),

β. κάλυψη των εξόδων αποστολής (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή κ.λπ.) Ελλήνων, για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων, στην περίπτωση που η χώρα μας είναι εμπλεκόμενο μέρος. (άρθρα 5 και 10, σε συνδυασμό με τα άρθρα 7 και 13). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός

Αθήνα, 15 Νοεμβρίου 2011

Ο Γενικός Διευθυντής

Βασίλειος Κατριβέσης

στελεχών, διάρκεια, περιοδικότητα και τοποθεσία αποστολής κ.λπ.) και εκτιμάται στο ποσό των 100.000 ευρώ, περίπου, ετησίως,

γ. αντιμετώπιση των εξόδων μετακίνησης (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή κ.λπ.) του Διευθυντή της Υπηρεσίας (ΕΛΥΔΝΑ) για την εκπροσώπηση της χώρας σε ομάδες εργασίας και επιτροπές, συνεδριάσεις και συνόδους των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων Διεθνών Οργανισμών και οργάνων,

(άρθρο 8 παρ. 7 περ. ια)

δ. καταβολή ειδικής μηνιαίας αποζημίωσης στον Προϊστάμενο, το Διευθυντή και τους διερευνητές της συνιστώμενης Υπηρεσίας. (άρθρο 26 παρ.4) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από την έκδοση σχετικής κ.υ.α.,

ε. χορήγηση αμοιβής σε εξωτερικούς εξειδικευμένους τεχνικούς συμβούλους, δημοσίους ή ιδιωτικούς φορείς και σε πανεπιστημιακά ή ερευνητικά ιδρύματα της ημεδαπής ή αλλοδαπής, στους οποίους μπορεί να απευθύνεται κατ' εξαίρεση ή λόγω ειδικών περιπτώσεων. (άρθρο 26 παρ.5) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός συμβούλων ή φορέων κ.λπ.) και εκτιμάται στο ποσό των 10.000 ευρώ, περίπου, κατά περίπτωση.

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπισθούν από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και, κατά ένα μέρος, θα καλύπτονται από την εισπραξη των προβλεπομένων παραβόλων κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 26 παρ. 3.

5. Απώλεια εσόδων του δημοσίου ύψους 4.500.000 Ευρώ περίπου, από τη μη υπαγωγή σε φόρο εισοδήματος του εκλογικού επιδόματος, που χορηγήθηκε στο προσωπικό Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., κατά τις ρητά οριζόμενες εκλογικές περιόδους. (άρθρο 28)

Η εν λόγω απώλεια θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Β. Επί του προϋπολογισμού του Εθνικού Οργανισμού Παροχής Υπηρεσιών Υγείας (Ε.Ο.Π.Υ.Υ.) (ν.π.δ.δ. επιχορηγούμενο από τον Κρατικό Προϋπολογισμό).

Απώλεια εσόδων του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. ύψους 1.100.000 Ευρώ περίπου, από τη μη υπαγωγή σε κρατήσεις του εκλογικού επιδόματος, που χορηγήθηκε στο προσωπικό Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., κατά τις οριζόμενες εκλογικές περιόδους.

(άρθρο 28)

Η ανωτέρω απώλεια θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του ανωτέρω Οργανισμού.

Αθήνα, 15 Νοεμβρίου 2011

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Ευάγ. Βενιζέλος

Χρ. Παπουτσής