

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ
ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ**

Υπεύθυνος Επικοινωνίας : Αρχιπλοίαρχος ΛΣ Μπουμπόπουλος Γεώργιος

Θέση/Ειδικότητα: Προϊστάμενος Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας

Τηλέφωνο: 210 4191639

e-mail: dkst@hcg.gr

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

«Παροχή Υπηρεσιών Ασφαλείας από Ένοπλους Φρουρούς σε Εμπορικά Πλοία και άλλες διατάξεις»

**ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ
ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ
ΡΥΘΜΙΣΗΣ**

Η συνεχώς κλιμακούμενη, τα τελευταία χρόνια, εκδήλωση πειρατικών επιθέσεων σε θαλάσσιες περιοχές του πλανήτη αποτελεί ιδιαίτερο κίνδυνο που απειλεί την ασφάλεια των ναυτικών, των πλοίων και των φορτίων τους. Λαμβανομένης υπόψη της σπουδαιότητας των θαλασσιών μεταφορών στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών που συνδέονται με την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή, οι πειρατικές επιθέσεις απειλούν, έμμεσα, το σύνολο της διεθνούς κοινότητας.

Η Ελλάδα, ως παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη και χώρα με μεγάλο αριθμό ναυτικών, αντιμετωπίζει την κλιμάκωση του απαράδεκτου σύγχρονου φαινομένου της πειρατείας με το σύνολο των διατιθέμενων θεσμικών, νομικών και μέσων, συμμετέχοντας και επιχειρησιακά σε αντίστοιχες διεθνείς δράσεις.

Ωστόσο, η ένταση της πειρατείας, ιδιαίτερα στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά της Σομαλίας, σε συνδυασμό με την εξαγωγή και αξιοποίηση συμπερασμάτων από τη μέχρι σήμερα αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων, καταδεικνύει την ανάγκη λήψης ειδικών μέτρων για την οφειλόμενη, εκ μέρους της Πολιτείας, προστασία ναυτικών και ελληνικών πλοίων. Το παρόν σχέδιο νόμου λαμβάνει υπόψη την αντίστοιχη εθνική και διεθνή νομοθεσία καθώς και τις δράσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) για το θέμα, συμπεριλαμβανομένων των συνιστώμενων Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (Best Management Practices, BMP).

Η παροχή άδειας για επιβίβαση ενόπλων φρουρών στα ελληνικά εμπορικά πλοία που διαπλέουν θαλάσσιες περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, εντάσσεται στα μέτρα της προστασίας των ναυτικών έναντι αυτού του απαράδεκτου σύγχρονου φαινομένου. Το σχέδιο νόμου, με πρωτοβουλία του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη διαμορφώθηκε μετά από συνεργασία με τα Υπουργεία Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Εθνικής Άμυνας και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και στοχεύει στη διαμόρφωση ολοκληρωμένου και πλαισίου όρων και προϋποθέσεων παροχής υπηρεσιών ένοπλων ιδιωτών φρουρών στα ελληνικά εμπορικά πλοία, περιλαμβάνοντας τη μεταφορά και χρήση οπλισμού, τη διαφύλαξη δικαιωμάτων των ναυτικών και μέτρα ασφάλειας για την περίπτωση που αντίστοιχες υπηρεσίες παρέχονται σε πλοία υπό ξένη σημαία που διαπλέουν ή βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας, προς διαφύλαξη της τάξης και της ασφάλειας της χώρας.

Ειδικότερα, με το σχέδιο νόμου:

- προβλέπεται ή έκδοση άδειας από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς για την προστασία των επιβαινόντων εμπορικού πλοίου, του πλοίου και του φορτίου του από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία,
- καθορίζονται τα περί έκδοσης, χρόνου ισχύος, ανανέωσης, ανάκλησης, αναστολής της άδειας που αφορά στην παροχή των υπηρεσιών που ρυθμίζει ο νόμος,
- προσδιορίζεται η ιδιότητα των ένοπλων ιδιωτών φρουρών έναντι των πληρωμάτων των πλοίων και τα δικαιώματα που οι ναυτικοί έχουν σε περίπτωση έγκρισης επιβίβασης φρουρών,
- προβλέπεται σαφές και συγκεκριμένο πλαίσιο για την παροχή των υπηρεσιών ασφαλείας εκ μέρους των ιδιωτών ενόπλων φρουρών επί του πλοίου, με αναγνώριση στις εξουσίες του πλοιάρχου ως διοικητού του πλοίου, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία,
- ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις πλοιάρχου ελληνικού πλοίου και πλοίου υπό ξένη σημαία εντός της ελληνικής επικράτειας, στα οποία επιβαίνουν ένοπλοι ιδιώτες φρουροί προς παροχή των υπηρεσιών που ρυθμίζει ο νόμος,
- θεσμοθετούνται οι αναγκαίες ειδικές ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης από υπόχρεους των επί μέρους διατάξεων του νόμου,
- διευκρινίζεται η σχέση των διατάξεων του σχεδίου νόμου, ως ειδικού νόμου, με ρυθμίσεις της νομοθεσίας που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς και ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής ασφάλειας.
- παρέχεται η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών ασφαλείας σε ελληνικά εμπορικά πλοία από τις ειδικές δυνάμεις του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής

A. ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

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

Το εθνικό κανονιστικό πλαίσιο παρουσιάζει έλλειμμα αναφορικά με την αντιμετώπιση της πειρατείας σε θαλάσσιες περιοχές υψηλού κινδύνου ανά την υφήλιο. Τούτο έχει σημαντικές συνέπειες για την ελληνική ναυτιλία στο πεδίο της προστασίας των ναυτικών που εργάζονται σε αυτά, του πλοίου και του φορτίου τους.

Πέραν των καταστατικών υποχρεώσεων της Χώρας για την προστασία των πολιτών εντός της επικράτειάς της, η παγκόσμια πρωτοπορία της Ελλάδας στο ναυτιλιακό τομέα επιβάλλει και την ανάπτυξη ενός σταθερού πλαισίου προληπτικής και κατασταλτικής δράσης κατά φαινομένων που θέτουν σε κίνδυνο αυτό το εθνικό κεφάλαιο.

Η ιδιαιτερότητα της Ελλάδος, ως μικρής σε έκταση και όγκο εμπορικών συναλλαγών χώρας, να διατηρεί στην ελληνική σημαία έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους διεθνώς, το μεγαλύτερο στόλο σε επίπεδο Ε.Ε. αλλά και το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο υπό ελληνική πλοιοκτησία παγκοσμίως, προϋποθέτει ότι η Πολιτεία ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις μιας τέτοιας πρόκλησης και μιας μακραίωνης παράδοσης του ελληνικού έθνους στη θάλασσα.

Παρόλο που η διεθνής κοινότητα επί σειρά ετών, μετά την έξαρση του πειρατικού φαινομένου στο Κέρας της Αφρικής, αναζητεί λύση στο σύνθετο, από πολλές απόψεις, πρόβλημα της σύγχρονης πειρατείας, εντούτοις κάτι τέτοιο δεν έχει ακόμα επιτευχθεί.

Το αποτέλεσμα αυτών των προσπάθειών είναι η δυναμική παρουσία διεθνούς ναυτικής δύναμης στην εν λόγω θαλάσσια περιοχή, χωρίς ωστόσο αυτό να έχει συντελέσει στον ουσιαστικό περιορισμό των πειρατικών επιθέσεων που εκδηλώνονται αφού εξακολουθούν να αποτελούν πηγή σημαντικών οικονομικών πόρων, μέσω των λύτρων που καταβάλλονται για την απελευθέρωση ναυτικών και πλοίων μετά από μακρόχρονη κράτηση και περιορισμό.

Σημειώνεται ότι, κατά το έτος 2010, οι πειρατικές επιθέσεις εναντίον πλοίων κάθε σημαίας στην θαλάσσια περιοχή του Κόλπου του Άντεν και στο εγγύς μέρος του Ινδικού Ωκεανού ανήλθαν σε 210, ενώ το συνολικό κέρδος για τους 1500 περίπου πειρατές που δρουν στην περιοχή υπολογίζεται, κατά μέσο όρο, σε 150 εκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α.

Το «ανθρώπινο» κόστος της πειρατείας, το έτος 2010 ήταν 4185 ναυτικοί που υπέστησαν ένοπλη επίθεση, 1090 κρατήθηκαν αιχμάλωτοι και 516 χρησιμοποιήθηκαν ως ανθρώπινες ασπίδες.

Όσον αφορά τα πλοία υπό ελληνική σημαία, από το 2008 μέχρι σήμερα, σε συνολικά 15 επιθέσεις, μόνο 2 είχαν ως αποτέλεσμα την κατάληψή από τους πειρατές και στη συνέχεια την καταβολή λύτρων για την απελευθέρωσή τους, χωρίς να υπάρξει απώλεια ανθρώπινης ζωής ή τραυματισμός Έλληνα ναυτικού ή άλλου επιβαίνοντα σε αυτά.

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

Το γεγονός του μικρού σχετικά αριθμού πειρατικών επιθέσεων κατά ελληνικών πλοίων δεν αμβλύνει την υποχρέωση της Πολιτείας για περαιτέρω ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων που διαπλέουν κυρίως την προαναφερθείσα θαλάσσια περιοχή.

Σε κάθε περίπτωση, απώτερος στόχος είναι η ελαχιστοποίηση και, ει δυνατόν, η πλήρης εξάλειψη του πειρατικού κινδύνου για το υπό ελληνική σημαία πλοίο, όπου και αν αυτός

παρουσιάζεται ανά τον κόσμο που βέβαια δεν πρέπει να συνδέεται μόνο με την εφαρμογή των υπόψη διατάξεων αλλά και με την ενεργή συμμετοχή της Ελλάδας στα διεθνή δρώμενα για την πάταξη του φαινομένου αυτού.

Κύριος σκοπός είναι η διαμόρφωση όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας που περιλαμβάνει την προστασία των ναυτικών που επιβαίνουν επί των πλοίων. Παράλληλα, δεν παραβλέπεται η σκοπιμότητα και αναγκαιότητα αποφυγής τυχόν διαρροών από το εθνικό νηολόγιο εξαιτίας υστέρησης της ελληνικής νομοθεσίας έναντι της αντίστοιχης νομοθεσίας ή των εφαρμοζόμενων πρακτικών εκ μέρους άλλων ναυτιλιακών κρατών, όσον αφορά την προστασία απέναντι στην πειρατεία, και η συνακόλουθη απώλεια θέσεων εργασίας για το ναυτεργατικό δυναμικό της Χώρας μας.

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

Η επίδραση της πειρατείας σε όλο το φάσμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας, είναι αδιαμφισβήτητη.

Πρωτίστως, κοινωνικές ομάδες που πλήττονται από τον εν λόγω κίνδυνο είναι οι Έλληνες πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και ναυτικοί.

Παρά ταύτα και λαμβανομένου υπόψη ότι ο ναυτιλιακός χώρος στην Ελλάδα και, κυρίως, στο ναυτιλιακό κέντρο του Πειραιά, περιλαμβάνει ένα ιδιαίτερα ευρύ πλαίσιο παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων (ναυλωτές, ναυτασφαλιστές, τραπεζίτες, διαιτητικές και δικαστικές δράσεις κλπ), μια μείωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου λόγω μη παροχής της επιβαλλόμενης, από τη διεθνή ναυτιλιακή αγορά, άδειας επιβίβασης ένοπλων φρουρών επί των πλοίων για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας, επηρεάζει άμεσα την εμπορική δραστηριοποίηση των πλοίων και, κατά συνέπεια, όλων των κοινωνικών ομάδων που απασχολούνται, άμεσα ή έμμεσα, στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών ή απολαμβάνουν τα οφέλη τους.

2. Καταλληλότητα

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

Η ελληνική νομοθεσία αντιμετωπίζει το ζήτημα της πειρατείας και της ποινικής δίωξης των πειρατών. Ειδικότερα :

- Στο ν.2321/1995 που κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS, άρθρα 101-107 και 110 παρ.1-στην τελευταία διάταξη προβλέπεται το δικαίωμα πολεμικών ή αντίστοιχων πλοίων οιασδήποτε χώρας για επιβίβαση σε εμπορικό πλοίο άλλου Κράτους, στο οποίο έχει εκδηλωθεί πειρατεία).
- Στο άρθρο 215 του ν.δ. 187/1973 (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου), όπου προβλέπεται η ποινική δίωξη κατά των πειρατών.
- Στα άρθρα 7 και 8 του Ποινικού Κώδικα, στα οποία ορίζεται η παγκόσμια δικαιοδοσία των Ελληνικών Ποινικών Δικαστηρίων για τέλεση, μεταξύ άλλων και του εγκλήματος της πειρατείας.

- Στο άρθρο 2 του ν. 3922/2011 (σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής), ορίζεται ως αρμοδιότητα του Σώματος η αντιμετώπιση της πειρατείας στο χώρο ευθύνης του.

Εντούτοις, δεν είχε υπάρξει στο παρελθόν, αφού δεν υπήρχε και λόγος, νομοθετική πρωτοβουλία ανάλογη της παρούσας, με την οποία σκοπείται η θεσμοθέτηση ενός συνολικού πλαισίου προστασίας των ναυτικών και των πλοίων του ελληνικού εμπορικού στόλου.

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

Ανάλογη νομοθετική ρύθμιση έχει υπάρξει από τη Νορβηγία, χώρα με μεγάλο εμπορικό στόλο και ισχυρό ενδιαφέρον στην προστασία αυτού και των επιβαινόντων σ' αυτά.

Ένα επίσης ως χαρακτηριστικό παράδειγμα προώθησης ανάλογης νομοθετικής ρύθμισης αναφέρεται εκείνο της Κύπρου, Κ-Μ της Ε.Ε. και μεγάλης ναυτιλιακής δύναμης σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Κύπρος δεν έχει ολοκληρώσει την εθνική κυρωτική της διαδικασία για λόγους που, κατά πληροφορίες, οφείλονται στον ιδιαίτερα περιγραφικό χαρακτήρα των επιδιωκόμενων ρυθμίσεων. Ομοίως κατά πληροφορίες μας, χώρες όπως το Ηνωμένο Βασίλειο αλλά και η Γερμανία, εξετάζουν θετικά την άμεση διαμόρφωση και θέση σε εφαρμογή ανάλογων διατάξεων.

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

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

1. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Προστασίας του Πολίτη, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περιπτώσεις παράβασης των όρων της άδειας.

2. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη, ρυθμίζονται τα προσόντα, η πιστοποίηση και λοιπές ιδιότητες για το προσωπικό ιδιωτών ενόπλων φρουρών που διατίθενται σε πλοία από εταιρείες που λειτουργούν στην Ελλάδα καθώς και τα περί κατοχής όπλων για την παροχή των υπηρεσιών ασφαλείας του Μέρους Α' του παρόντος νόμου.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη, μπορεί να αποκλείεται η έκδοση άδειας του άρθρου 1 για εταιρείες που είναι εγκαταστημένες και λειτουργούν σε συγκεκριμένα κράτη.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Προστασίας του Πολίτη, για την έκδοση της οποίας λαμβάνονται υπόψη οι εκάστοτε ισχύουσες σχετικές οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν:

α) τα στοιχεία που αναγράφονται στην άδεια και το υπόδειγμα αυτής και ιδίως ο ονομαστικός καθορισμός του επικεφαλής ένοπλου ιδιώτη φρουρού και του αντικαταστάτη του καθώς και την υποχρέωση γνωστοποίησης του εκάστοτε επικεφαλής και του αντικαταστάτη αυτού.

β) τα στοιχεία που πρέπει να περιέχει ο φάκελος με την αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή πλοίου που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 2.

γ) τις περιοχές υψηλού κινδύνου.

δ) τη διαδικασία αναφοράς του συμβάντος μετά το πέρας αυτού.

ε) κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη ρυθμίζονται τα περί εισόδου ή εξόδου στη ή από τη χώρα και μεταφοράς στο ή από το πλοίο όπλων και πυρομαχικών, που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών του Μέρους Α' του παρόντος νόμου από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε πλοίο οποιασδήποτε σημαίας που βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη, η οποία εκδίδεται αφού ληφθούν υπόψη η εν γένει διαμορφούμενη κατάσταση στο φαινόμενο της πειρατείας και το αντίστοιχο επίπεδο ασφαλείας, όπως διαμορφώνεται για την αντιμετώπισή της διεθνώς, μπορεί να ανακληθεί ή να ανασταλεί η ισχύς άδειας του άρθρου 1 που έχει ήδη εκδοθεί.

7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη μπορεί να επανακαθορίζεται ο μέγιστος χρόνος ισχύος της άδειας του άρθρου 1 και το ποσό του καταβαλλόμενου τέλους, για τις άδειες που εκδίδονται μετά τη θέση σε ισχύ της απόφασης αυτής.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις διενέργειας από τη Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. σεμιναρίων για την εκπαίδευση ένοπλων φρουρών πλοίων, την παροχή βεβαιώσεων παρακολούθησης αυτών, τη διάρκεια ισχύος τους, το κόστος συμμετοχής σε αυτά καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη καθορίζεται το κόστος για τη χρησιμοποίηση των ειδικών μονάδων ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. που καταβάλει ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής του πλοίου.

10. Με Κανονισμό του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις οργάνωσης, αποστολής και δραστηριοποίησης των ειδικών μονάδων ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. καθώς και τα περί έκδοσης σχετικής άδειας για το πλοίο

3. Συνέπειες στην οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση.

Η υπόψη ρύθμιση αφορά πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες επιχειρήσεις πλοίων υπό ελληνική σημαία που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Επίσης, αφορά επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό χώρο και άμεσα ή έμμεσα εμπλέκονται με την λειτουργία του πλοίου στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως επιχειρήσεις ναύλωσης, εφοδιασμού πλοίων, ασφαλιστικών και χρηματοπιστωτικών επιχειρήσεων κλπ.

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

Η ρύθμιση αναμένεται να επιφέρει ουσιαστικά θετικά αποτελέσματα στο διεθνή ανταγωνισμό των ελληνικών εμπορικών πλοίων, προλαμβάνοντας απώλειες πλοίων από το

εθνικό νηολόγιο και στροφή τους σε νηολόγια χωρών που έχουν θεσπίσει ανάλογες ρυθμίσεις ή που υπό άλλο καθεστώς επιτρέπουν ή δεν απαγορεύουν την παροχή των υπόψη υπηρεσιών στα υπό τη σημαία τους πλοία, ανταποκρινόμενες στις σύγχρονες απαιτήσεις της διεθνούς ναυλαγοράς και ασφαλίσεων.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

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

Η παροχή των υπηρεσιών του σχεδίου νόμου ενισχύει το επίπεδο ασφαλείας στα υπό ελληνική σημαία πλοία που διαπλέουν θαλάσσιες περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατικές επιθέσεις. Τούτο συντελεί στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος προσωπικής και εργασιακής ασφάλειας, το οποίο είναι αναγκαίο, πέραν των λοιπών, για την ομαλή και ασφαλή δραστηριοποίηση του πλοίου.

Σε συνδυασμό με τα προεκτεθέντα αναφορικά με την προστασία των ελληνικών συμφερόντων στον ιδιαίτερα ευαίσθητο και σημαντικό τομέα της ναυτιλίας, κρίνεται ότι η εφαρμογή των διατάξεων του σχεδίου νόμου θα έχει σημαντική θετική επίπτωση σε ολόκληρο το πλέγμα των κοινωνικών ομάδων που εμπλέκονται και δραστηριοποιούνται άμεσα ή έμμεσα με τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στη χώρα μας.

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

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

Η Ελλάδα, ιδιαίτερα κατά την παρούσα δυσχερή οικονομική συγκυρία, είναι αναγκαίο να προασπίσει, πλέον της συνταγματικά οφειλόμενης προστασίας της ζωής και περιουσίας των Ελλήνων πολιτών, βασικές οικονομικές της δραστηριότητες όπως της ναυτιλίας, που κατά κοινή αναγνώριση αποτελούν φορείς οικονομικής ανάπτυξης και διαμόρφωσης διεθνούς κύρους.

Η δράση της Ελληνικής Πολιτείας, κατά τα διαλαμβανόμενα στο σχέδιο νόμου, έχει ως επακόλουθο ότι ο Έλληνας πολίτης θα εξακολουθήσει να προσβλέπει στη διατήρηση αλλά και την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας ως ισχυρής οικονομικής δραστηριότητας η οποία δύναται να προσφέρει σημαντικές θέσεις εργασίας στο εργατικό δυναμικό της χώρας και, ταυτόχρονα, να συνεισφέρει πολύτιμα κεφάλαια στον κρατικό προϋπολογισμό.

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

Το σύνολο των διατάξεων του Α' Μέρους του σχεδίου νόμου περιλαμβάνει ρυθμίσεις που στοχεύουν στη βελτίωση της θεμελιώδους και συνταγματικά κατοχυρωμένης υποχρέωσης του Κράτους προς τον Έλληνα πολίτη, δηλαδή της παροχής υπηρεσιών δια των οποίων διασφαλίζεται η αξία του ανθρώπου.

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

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

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

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

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

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

Η αξιολογούμενη νομοθετική πρόταση εκτιμάται ότι θα βελτιώσει, έστω και κατά έμμεσο τρόπο, την αποδοτικότητα της Δημόσιας Διοίκησης στον τομέα της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας σε ελληνικά πλοία που διαπλέουν θαλάσσιες περιοχές υψηλού κινδύνου για την εκδήλωση των σύγχρονων πειρατικών επιθέσεων.

Δεδομένου του όγκου του ελληνικού εμπορικού ποντοπόρου στόλου και του αμιγώς διεθνούς χαρακτήρα δραστηριοποίησής του, η Ελληνική Πολιτεία δεν δύναται πρακτικώς να ανταποκριθεί πλήρως στην υποχρέωσή της έναντι των Ελλήνων πολιτών/ναυτικών για προστασία της ζωής τους. Η σύγχρονη πειρατεία, ως εγκληματικό φαινόμενο που μαστίζει την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα λόγω της έντασής της και της εμφάνισής της σε κομβικούς, για τη διεθνή ναυτιλία, θαλασσίους δρόμους, επιβάλλει την εκ μέρους του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. ως αρμόδιου εθνικού φορέα, την ανάληψη πρωτοβουλιών για θεσμοθέτηση των αναγκαίων προληπτικών κυρίως δράσεων. Υπό αυτό το πρίσμα, το σχέδιο νόμου θεσπίζει τη δυνατότητα χρήσης ιδιωτικών εταιρειών οι οποίες θα παρέξουν υπηρεσίες ασφαλείας σε ελληνικά εμπορικά πλοία σε διεθνή ύδατα και σε επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές, ενισχύοντας πρακτικά και το επίπεδο ανταπόκρισης της Δημόσιας Διοίκησης στο συγκεκριμένο τομέα.

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

Η πειρατεία, ως διεθνές έγκλημα που επηρεάζει άμεσα και την ελληνική ναυτιλία στο σύνολό της, δημιουργεί την απαίτηση της απαραίτητης αντίδρασης προς αντιμετώπισή της. Η αξιολογούμενη ρύθμιση εμπεριέχει και την απονομή δικαιοσύνης, τόσο σε εθνικό όσο και διεθνές επίπεδο, κατά των πειρατών χωρίς να παραγνωρίζεται η υποχρέωση της διεθνούς

κοινότητας να λάβει τα κατάλληλα μέτρα μέσω των οποίων τα κοινωνικά/πολιτικά αίτια που προκαλούν αυτό το εγκληματικό φαινόμενο θα εξαλειφθούν.

7. Νομιμότητα

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

Η προώθηση του σχεδίου νόμου εδράζει στη συνταγματική επιταγή της παρ. 1 του άρθρου 2 του Συντάγματος για σεβασμό και προστασία της αξίας της αξίας του ανθρώπου και στην άσκηση νομοθετικής πρωτοβουλίας, σύμφωνα με τα άρθρα 73 επ. του Συντάγματος.

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

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

Όπως προαναφέρθηκε, το ζήτημα της πειρατείας αντιμετωπίζεται στο ν.2321/1995 που κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS, άρθρα 101-107 και 110 παρ.1-στην τελευταία διάταξη προβλέπεται το δικαίωμα πολεμικών ή αντίστοιχων πλοίων οιασδήποτε χώρας για επιβίβαση σε εμπορικό πλοίο άλλου Κράτους, στο οποίο έχει εκδηλωθεί πειρατεία).

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

8. Αρμοδιότητα

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

Το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (τομέας Ναυτιλίας) είναι συναρμόδιο λόγω της άμεσης συνάφειας της υπό αξιολόγηση νομοθετικής ρύθμισης με την εμπορική δραστηριοποίηση και την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού εμπορικού πλοίου.

Επίσης, συναρμοδιότητα υφίσταται με τα Υπουργεία Εθνικής Άμυνας (δεδομένου ότι δυνάμεις του πολεμικού Ναυτικού συμμετέχουν σε διεθνείς ναυτικές δυνάμεις συνοδείας εμπορικών πλοίων από τη θαλάσσια περιοχή του Κόλπου του Άντεν), το Υπουργείο Εξωτερικών (λόγω της διεθνούς διάστασης που έχει το πειρατικό φαινόμενο και των συναφών διαβουλεύσεων στα διεθνή αλλά και περιφερειακά fora στο πλαίσιο του ΟΗΕ) και

το Υπουργείο Δικαιοσύνης (λαμβανομένης υπόψη των δικαστικής φύσεως ζητημάτων που ενδεχομένως να προκύψουν από σύλληψη πειρατών και προσαγωγή τους ενώπιον της δικαιοσύνης καθώς και της ποινικής διάταξης του σχεδίου νόμου για τις παραβάσεις που προβλέπονται σχετικά)

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

Η προετοιμασία του σχεδίου νόμου υπήρξε αποτέλεσμα συνεργασίας κυρίως των Κλάδων Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και Ασφάλειας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής .

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

Η εφαρμογή του σχεδίου νόμου από τις Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής θα προσδιορισθεί από τις κανονιστικές πράξεις που προβλέπεται να εκδοθούν κατ' εξουσιοδότηση του νόμου σε συνδυασμό με τις διατάξεις για την οργάνωση του Αρχηγείου (π.δ. 67/2011).

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

9. Τήρηση Νομοτεχνικών κανόνων και Κωδικοποίηση

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

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

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

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

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

10. Διαφάνεια – Κοινωνική Συμμετοχή

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

Η προτεινόμενη νομοθετική πρόταση συνιστά πρωτοβουλία του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής με ιδιαίτερη σημασία για όλο το φάσμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας της χώρας μας.

Για το λόγο αυτό, η δημόσια διαβούλευση, από πλευράς κοινωνικών εταίρων, εντοπίστηκε στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και στην Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία ως κύριων φορέων έκφρασης των ενδιαφερόντων της πλοιοκτητικής και ναυτεργατικής κοινότητας της χώρας μας.

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

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση στον ηλεκτρονικό τόπο www.opengov.gr και ήταν ανοικτή σε σχόλια από την 14:00 ώρα της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2011 έως την 23:59 ώρα της 8^{ης} Ιανουαρίου 2012. Στο πλαίσιο αυτό κατέθεσαν τις απόψεις τους ένας κοινωνικός εταίρος (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία) και ιδιώτες.

Παράλληλα, κατά τη διάρκεια της ανωτέρω ηλεκτρονικής διαβούλευσης, σχόλια και εισηγήσεις κατατέθηκαν και από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

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

Η συμμετοχή στη διαβούλευση ήταν σημαντική, καθώς ο αριθμός των συμμετεχόντων ανήλθε στα 44 φυσικά και νομικά πρόσωπα, ενώ υποβλήθηκαν συνολικά 95 σχόλια.

Η συνεισφορά των πολιτών αντανάκλα τη σημασία της προτεινόμενης νομοθετικής πρωτοβουλίας. Ειδικότερα, το εύρος των σχολίων που υποβλήθηκαν καταδεικνύει, σε μεγάλο ποσοστό, την προέλευσή τους από ανθρώπους με γνώση του ναυτιλιακού χώρου και των αναγκών που το παρόν νομοσχέδιο καλείται να καλύψει. Παράλληλα, προκύπτει σχεδόν ομόφωνη επιθυμία για τη ρύθμιση ενός θέματος που, τα τελευταία τουλάχιστον χρόνια, έχει αναδειχθεί σε μείζον ζήτημα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, που πρωτίστως συμπεριλαμβάνει τους ανθρώπους στη θάλασσα και γενικότερα της ναυτιλιακής μεταφορικής βιομηχανίας τόσο σε εθνικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

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