

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

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

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 Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) του οποίου η λειτουργία ξεκίνησε το 1958, με κύριο έργο την ανάπτυξη και διατήρηση συνεκτικού ρυθμιστικού πλαισίου για τη ναυτιλία. Στις προτεραιότητες του οργανισμού αυτού περιλαμβάνεται η προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η προστασία του θαλασσίου 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 ατυχήματα στο μέλλον και κατ' επέκταση την αναβάθμιση της ποιότητας των θαλασσίων 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 I 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 IMO.

1.4 Ο «Κώδικας για την εφαρμογή των υποχρεωτικών οργάνων του IMO», που επισυνάφθηκε στο ψήφισμα A.996 της 25^{ης} 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 IMO έχει υιοθετήσει και εκδώσει συνοπτικά τις ακόλουθες Αποφάσεις:

Α/Α	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.	Exchange of Information for	11/1979

4.	A.440(XI) Res. A.442(XI)	Investigation into Marine Casualties 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(2 1)	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"	04/04/20 07
9.	MSC 83/28 Report	Adoption of Draft MSC Res. "Casualty Investigation Code"	12/10/20 07
10.	Res. 255 (84)	Adoption of the "Casualty Investigation Code"	16/06/20 08
11.	Res. 257 (84)	"Casualty Investigation Code" amendment SOLAS Chapter XI/I, Reg. 6	16/06/20 08

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 καθεστώς τεχνικής

διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων λαμβάνει υποχρεωτικό χαρακτήρα εφαρμογής από 01-01-2010.

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

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 αντιμετωπίσθηκε και ρυθμίστηκε το διεθνές νομοθετικό πλαίσιο που υφίστατο έως το έτος ψήφισής 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 το 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 έναρξής της εντός διμήνου από την ημερομηνία του συμβάντος. Κατά τη διερεύνηση δεν υφίσταται η έννοια της κατάθεσης, αλλά των συνεντεύξεων, ενώ η όλη προσέγγιση είναι καθαρά τεχνική.
 7. Οι σχετιζόμενοι με την έννοια «ναυτικό ατύχημα» ορισμοί ορίζονται σύμφωνα με τον «Κώδικα του IMO» 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 όποιες 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 Παραρτήματος 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 του της παραγράφου 2 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 ΥΠΑΑΝ. 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 MAIB 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 της 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 25^{ης} Γενικής Συνέλευσης του ΙΜΟ υπό τον τίτλο «Κώδικας για την εφαρμογή των υποχρεωτικών οργάνων του ΙΜΟ» και στο Κεφάλαιο 15 του «Κώδικα του ΙΜΟ».

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 επίστευσης και την δυνατότητα επιλογής στελεχών ανεξάρτητα από την διάρκεια υπηρετήσης 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 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 δραστηριότητές 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 τυποποίησης. 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 είσπραξης 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 του ΥΠτΠ και του ΥΠΑΑΝ, 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 Οδηγία 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 (περ. 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 187/73 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 ρύθμιζαν 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 Υπουργών για τον καθορισμό μηνιαίου επιδόματος για το Διευθυντή, τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας και τους διερευνητές, 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 εμπειρογγνωμοσύνη τεχνικών συμβούλων, δημόσιων 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 01-01-2010 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.

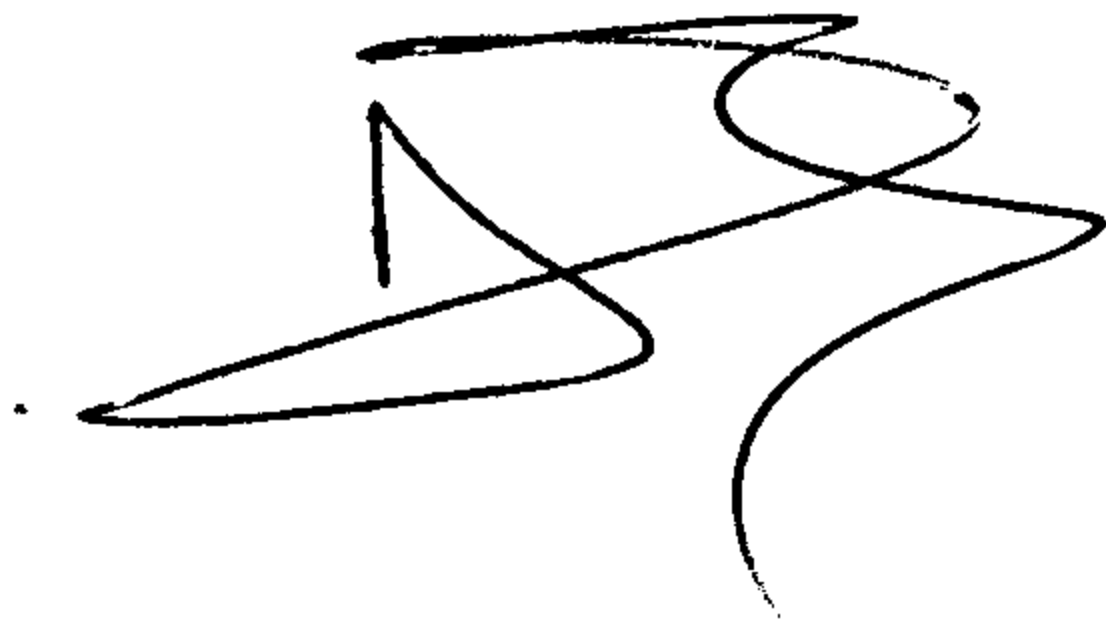
Επειδή οι διατάξεις του ως άνω νόμου προβλέπουν ρητά την εφεξής απαλλαγή του εκλογικού επιδόματος για τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής από την παρακράτηση φόρου εισοδήματος και λοιπών κρατήσεων, προτείνεται η ψήφιση της διάταξης ώστε να ρυθμιστεί και νομοθετικά η μη φορολόγηση 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. - 11. - 2011

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ



ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΑΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



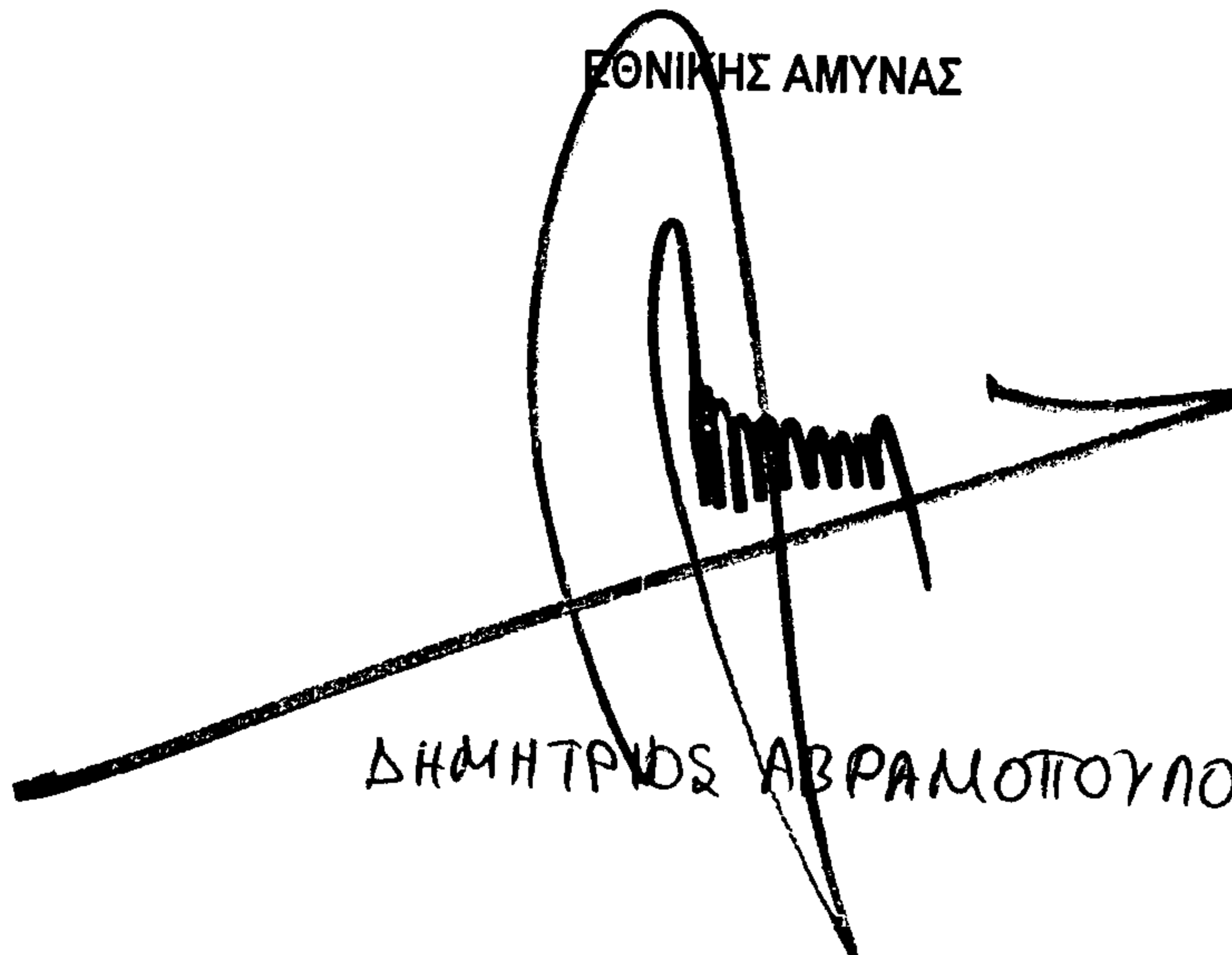
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ



ΣΤΑΥΡΟΣ ΔΗΜΑΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ



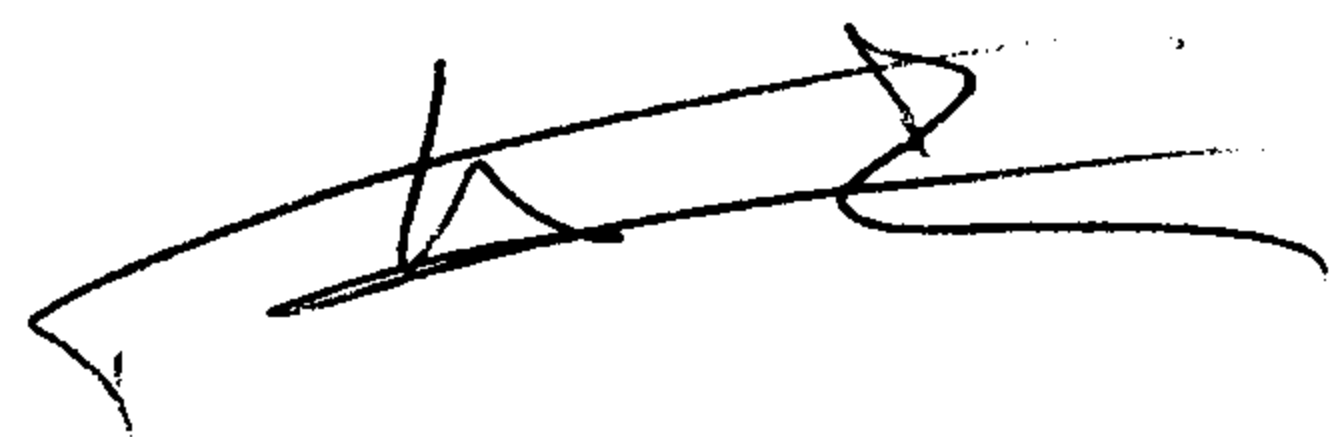
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ,
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ



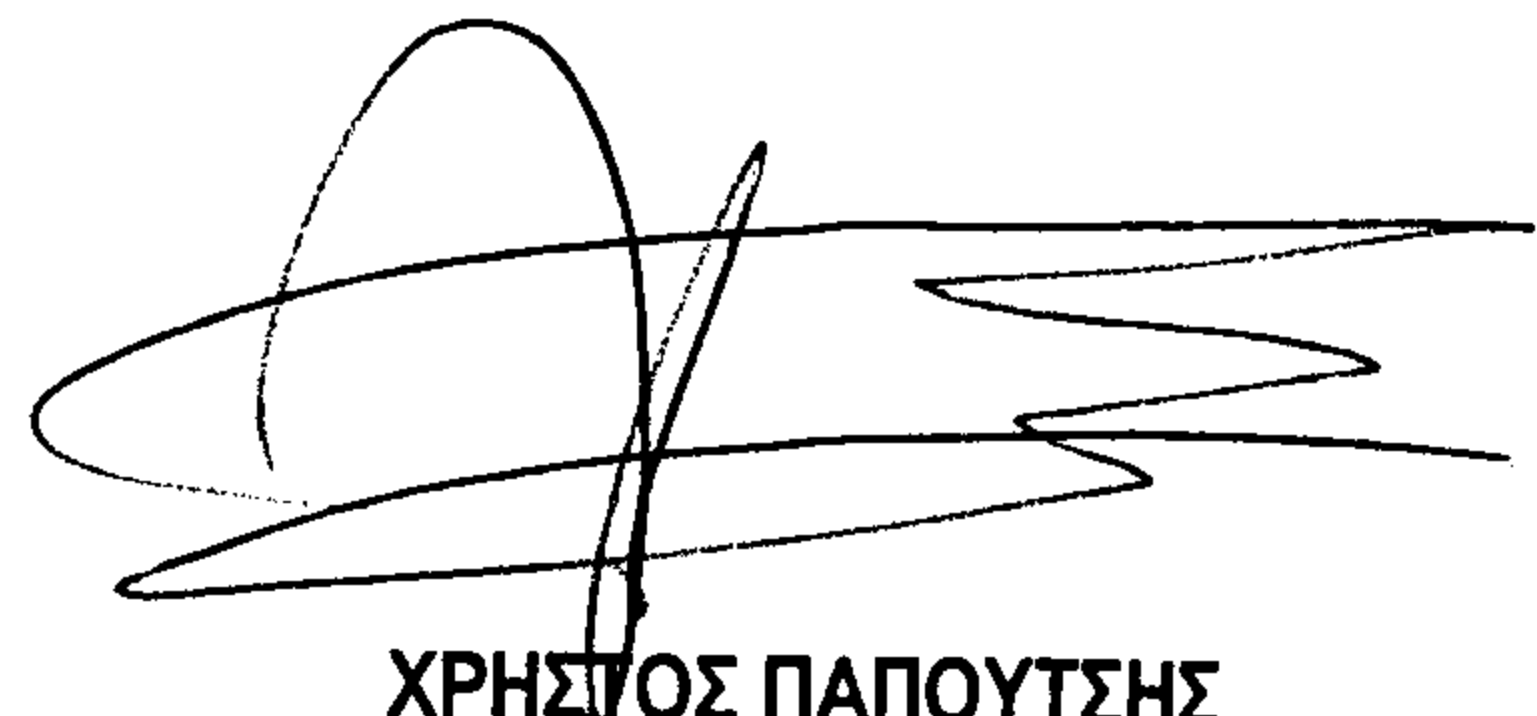
ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ



ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ



ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΖΗΣ