

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΕΚΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

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

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

15 Σεπτεμβρίου 2011, 20:00

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

15 Σεπτεμβρίου 2011, 20:00

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

22 Σεπτεμβρίου 2011, 23:59

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΠΟΣΟΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

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

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

ΑΡΘΡΟ 1 «Αντικείμενο»: 1 σχόλιο

ΑΡΘΡΟ 3 «Ορισμοί»: 1 σχόλιο

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

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΧΟΛΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

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

ΑΡΘΡΟ 1:

1. Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2009/18/EK 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/EK του Συμβουλίου και της Οδηγίας 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου» (L 131/114/28.05.2009 Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης), οι οποίες ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 49/2005 (Α'66) και το π.δ. 314/2001 (Α'212) αντίστοιχα, προκειμένου να βελτιωθεί η **ασφάλεια** ναυσιπλοΐας στη θάλασσα και η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία ώστε να **μειωθεί** ο κίνδυνος ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον, μέσω:

α. της διευκόλυνσης της ταχείας διεξαγωγής των διερευνήσεων **ασφάλειας** ναυσιπλοΐας και της κατάλληλης ανάλυσης, των ναυτικών ατυχημάτων και **συμβάντων**, με στόχο τη διαπίστωση των αιτιών που τα προκάλεσαν,

β. της εξασφάλισης έγκαιρης και ακριβούς αναφοράς για τα **αποτελέσματα** των ερευνών και της υποβολής προτάσεων για λήψη διορθωτικών μέτρων.

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

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

Σχόλιο

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

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

21 Σεπτεμβρίου 2011, 23:15 | N.M.

Ανάλυση

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 3:

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

«Κώδικας του IMO για τη Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων» (Casualty Investigation Code – εφεξής «Κώδικας Διερεύνησης Ατυχημάτων ή Κώδικας του IMO»): ο Κώδικας των διεθνών προτύπων και των προτεινόμενων πρακτικών για τη

διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας σε ένα ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν», που υιοθετήθηκε με την υπ' αριθμ' 255 Απόφαση της 84^{ης} Συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Res. 255 MSC (84)), της 16^{ης} Μαΐου 2008 και ενσωματώθηκε στο Κεφάλαιο XI-1/6 της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 74) με την υπ' αριθμ' 257 Απόφαση της ίδιας Συνόδου, στην επικαιροποιημένη κάθε φορά έκδοσή του.

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

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

αα) θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ατόμου,

ββ) απώλεια ατόμου από πλοίο,

γγ) απώλεια, τεκμαιρόμενη απώλεια πλοίου ή εγκατάλειψη πλοίου,

δδ) υλική ζημιά σε πλοίο,

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

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

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

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

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

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

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

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

ββ) ρύπανση ασχέτως της ποσότητας και/ή,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- γγ) του οποίου το περιβάλλον έχει σοβαρά ή σημαντικά πληγεί εξαιτίας ναυτικού ατυχήματος ή ναυτικού συμβάντος, συμπεριλαμβανομένου του περιβάλλοντος εντός των χωρικών του υδάτων, ή
- δδ) όπου οι συνέπειες ενός ναυτικού ατυχήματος ή ναυτικού συμβάντος προξένησαν ή απείλησαν σοβαρότατη βλάβη στο Κράτος ή σε τεχνητά νησιά, εγκαταστάσεις ή κατασκευές στις οποίες δικαιούνται να ασκεί δικαιοδοσία, ή
- εε) όπου, ως αποτέλεσμα ναυτικού ατυχήματος, υπήκοοι αυτού του Κράτους έχασαν τις ζωές τους ή υπέστησαν σοβαρούς τραυματισμούς, ή
- στστ) το οποίο έχει σημαντική πληροφόρηση στη διάθεσή του, την οποία το κύριο Κράτος διερεύνησης θεωρεί χρήσιμη για τη διερεύνηση, ή
- ζζ) το οποίο για κάποιον άλλο λόγο εδραιώνει / τεκμηριώνει ενδιαφέρον, που θεωρείται σημαντικό από το Κράτος διερεύνησης.
- θ. «Εμπλεκόμενα μέρη σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν»: οποιαδήποτε φυσικά ή νομικά πρόσωπα εμπλέκονται με τη λειτουργία και διαχείριση πλοίου που έχει εμπλακεί σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, όπως:
- αα) ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου,
- ββ) ο ασφαλιστικός οργανισμός του πλοίου,
- γγ) ο Αναγνωρισμένος Οργανισμός (Νηογνώμονας) του πλοίου,
- δδ) ο πλοίαρχος ή μέλη του πληρώματος του πλοίου ή επιβάτες του πλοίου, οι οποίοι ενδεχόμενα θίγονται,
- εε) οι φορτωτές ή οι παραλήπτες του φορτίου του πλοίου,
- στστ) οι αρμόδιες Υπηρεσίες του ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας,
- ζζ) οι υπηρεσίες του παράκτιου κράτους στο οποίο συνέβη το ατύχημα.
3. «Ελληνική Υπηρεσία Διερευνήσεων Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων - 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.
4. «Προϊστάμενος της Υπηρεσίας» (εφεξής «Προϊστάμενος»): ανώτερος δικαστικός λειτουργός, σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 8.
5. «Διευθυντής της Υπηρεσίας» (εφεξής «Διευθυντής»): ανώτερος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 8.
6. «Διερευνητής»: αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή πολιτικός υπάλληλος του ΥΠ.Τ.Π ή άλλων φορέων του Ελληνικού δημοσίου, με κατάλληλα προσόντα, γνώση και εμπειρία, τα οποία τον καθιστούν ικανό να διεξάγει διερευνήσεις θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, όπως προβλέπεται με τον παρόντα.
7. «Κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος»: οι κατευθυντήριες οδηγίες που υιοθετήθηκαν με την Απόφαση LEG 3(91) της Νομικής Επιτροπής του Διεθνούς Ναυπλιακού Οργανισμού, της 27^{ης} Απριλίου 2006, όπως εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας κατά τη 296^η σύνοδό της, στις 12-16 Ιουνίου 2006.
8. «Οχηματαγωγό Ro-Ro»: σύμφωνα με το άρθρο 2 του π.δ. 314/2001 (Α'212), το θαλασσοπλοούν επιβατηγό πλοίο που διαθέτει εγκαταστάσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων και μπορεί να μεταφέρει άνω των δώδεκα (12) επιβατών.
9. «Ταχύπλοο Επιβατηγό Σκάφος»: το ταχύπλοο σκάφος όπως αυτό ορίζεται στον Κανονισμό 1 του Κεφαλαίου Χ της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει κάθε φορά, το οποίο μπορεί να μεταφέρει άνω των δώδεκα (12) επιβατών.
10. «Συσκευή Καταγραφής Δεδομένων Ταξιδιού» (Voyage Data Recorder - εφεξής «καταγραφέας ταξιδιού»): ένα ολοκληρωμένο σύστημα, σύμφωνα με το Ψήφισμα

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

11. «Σύσταση Ασφαλείας»: οποιαδήποτε πρόταση, συμπεριλαμβανομένης και της πρότασης 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.
12. «ΙΜΟ» (εφεξής «Οργανισμός»): Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός του ΟΗΕ.
13. «Κράτος μέλος»: Κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
14. «Κράτος Σημαίας»: Το Κράτος, τη Σημαία του οποίου φέρει ένα πλοίο.
15. «Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης» (Search and Rescue Region): η θαλάσσια περιοχή, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του κεφαλαίου 6 του ν. 1844/89 (Α' 100), με το οποίο κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση του 1978 και συμπίπτει με την Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων (F.I.R.) Αθηνών.
16. «Επιτροπή»: η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
17. «Επιτροπή COSS»: Επιτροπή για τις Ασφαλείς Θάλασσες και την Πρόληψη Ρύπανσης από πλοία, που συστάθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.
18. «ΥΠΤΠ»: Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.
19. «ΥΑΑΝ»: Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.
20. «ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.»: Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.
21. «Αρμόδιες Υπηρεσίες των Υπουργείων ΠΤΠ και ΑΑΝ»: η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, η Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, η Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων, η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας, η Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων και η Διεύθυνση Ασφαλιστικών Οργανισμών του ΥΠΤΠ και του ΥΑΑΝ αντιστοίχως.
22. «Αρμόδια Αρχή»: το αρμόδιο Τμήμα Ναυτικών Ατυχημάτων της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Α/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.».

Σχόλιο

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

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

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

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

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

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

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

21 Σεπτεμβρίου 2011, 23:51 | Ν.Μ.

Ανάλυση

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

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

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

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 8:

1. Συνιστάται «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων – ΕΛΥΔΝΑ», με έδρα τον Πειραιά και αρμοδιότητα τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, σύμφωνα με τον «Κώδικα Διερεύνησης Ατυχημάτων» και τις διατάξεις του παρόντος. Στις διεθνείς σχέσεις της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων χρησιμοποιείται ο αγγλικός όρος «Hellenic Bureau for Marine Casualties Investigation – HBMCI».
2. Η Υπηρεσία έχει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη.
3. Η Υπηρεσία είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητη από τους φορείς και τις υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένοι με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (maritime safety) και την ασφάλεια από μη νόμιμες ενέργειες (maritime security) των πλοίων και κυρίως τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας, της σωστής λειτουργίας και αξιοπλοΐας αυτών, την πιστοποίηση και έκδοση πιστοποιητικών πλοίων, την εκτέλεση πλόων, τη χορήγηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, αδειών και πιστοποιητικών ναυτικών και την εκμετάλλευση και λειτουργία λιμένων. Επίσης, η Υπηρεσία είναι ανεξάρτητη από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί σε αυτήν.
4. Η Υπηρεσία είναι οργανωμένη σε επίπεδο Διεύθυνσης, ελέγχεται από τον Προϊστάμενο, διοικείται και οργανώνεται από το Διευθυντή και αποτελείται από τα ακόλουθα Τμήματα:
 - α. Τμήμα Α' – Τεχνικής Διερεύνησης,
 - β. Τμήμα Β' – Μελετών, Εφαρμογών και Στατιστικής Ανάλυσης.
 - γ. Τμήμα Γ' – Διοικητικής, Οικονομικής και Νομικής Υποστήριξης.

5. Η Υπηρεσία στελεχώνεται με δέκα (10) θέσεις διερευνητών ~~για το Τμήμα Α' και με οκτώ (08) θέσεις προσωπικού για τα Τμήματα Β' και Γ', αντίστοιχα. Χρέη Τμηματάρχων των~~ παραπάνω Τμημάτων εκτελούν οι οριζόμενοι με διαταγή του Διευθυντή.
6. Ο Προϊστάμενος είναι Δικαστικός λειτουργός, ο οποίος ~~φέρει~~ ~~φέρει~~ το βαθμό του Εφέτη ή Αρεοπαγίτη εν ενεργεία, με γνώση της αγγλικής γλώσσας και ~~ορίζεται~~ με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, με [διετή ή τριετή] παραμονή και δυνατότητα ~~ισόχρονης~~ ανανέωσης της θητείας του για μια μόνο φορά. Η θέση του Προϊσταμένου είναι ~~αποκλειστικής~~ απασχόλησης, κατά τη διάρκεια δε αυτής ο Προϊστάμενος τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας και εφόσον είναι μέλος Δ.Ε.Π.Α.Ε.Ι., σε άδεια ~~που~~ του χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περίπτωση α' του ν. 1268/1982 (Α'87) ~~και~~ στις αρμοδιότητες του περιλαμβάνονται ιδίως:
- α. Η εποπτεία της εξέτασης των υποθέσεων διερεύνησης ~~ναυτικών~~ ατυχημάτων και συμβάντων.
 - β. Ο έλεγχος της δράσης της Υπηρεσίας για την εκπλήρωση της ~~αποστολής~~ της.
 - γ. Η έγκριση του πλαισίου των διαδικασιών υπό τις οποίες θα ~~ενεργεί~~ η Υπηρεσία.
 - δ. Η πρόβλεψη και διαπίστωση των αναγκών και των προβλημάτων, που αφορούν στο έργο της Υπηρεσίας και η μέριμνα για την αντιμετώπισή τους.
 - ε. Η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της λειτουργίας της Υπηρεσίας ως προς την επίτευξη του σκοπού σύστασής της και η εισήγηση των απαραίτητων ~~διορθώσεων~~ και προσαρμογών προς τον Υπουργό ΠτΠ.
 - στ. Η εκπροσώπηση της Υπηρεσίας επί γενικών θεμάτων, ~~καθώς~~ και η ενημέρωση των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης σχετικά με ένα ναυτικό ατύχημα ~~ή συμβάν~~ και την εξέλιξη της διερεύνησης αυτού. Με απόφαση του Προϊσταμένου, δύνανται ~~να~~ ~~εκχωρούνται~~ αρμοδιότητές του στο Διευθυντή της Υπηρεσίας.
7. Ο Διευθυντής είναι Ανώτερος Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, διαθέτει τουλάχιστον πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, μετά από ~~πρόταση~~ του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, με καθήκοντα ~~αποκλειστικής~~ απασχόλησης, με διετή παραμονή και δυνατότητα ανανέωσής της θητείας του ~~για~~ ένα έτος επιπλέον. Στις αρμοδιότητές του περιλαμβάνονται ιδίως:
- α. Η σχεδίαση του πλαισίου των διαδικασιών υπό τις οποίες θα ~~ενεργεί~~ η Υπηρεσία.
 - β. Η διεύθυνση και οργάνωση των εργασιών της Υπηρεσίας ~~και~~ ο προγραμματισμός και οργάνωση των εργασιών του προσωπικού της.
 - γ. Η καθοδήγηση και ο συντονισμός των δράσεων της Υπηρεσίας για την εκπλήρωση της αποστολής της.
 - δ. Η εισήγηση και πρόκληση των αποφάσεων του Προϊσταμένου ~~της~~ Υπηρεσίας.
 - ε. Η κατανομή του προσωπικού της Υπηρεσίας στα επιμέρους ~~Τμήματα~~.
 - στ. Η ανάθεση αρμοδιοτήτων και καθηκόντων στο προσωπικό ~~της~~ Υπηρεσίας στα πλαίσια του παρόντος.
 - ζ. Η μέριμνα για την εκπαίδευση, αρτιότερη κατάρτιση ~~και~~ καλύτερη απόδοση του προσωπικού.
 - η. Ο συντονισμός των συνεργασιών με άλλους σχετικούς ~~ευρωπαϊκούς~~ και διεθνείς οργανισμούς και αντίστοιχες υπηρεσίες, καθώς και με συναρμόδιες ελληνικές υπηρεσίες στο πλαίσιο του παρόντος.
 - θ. Ο καταλογισμός ευθυνών στους διερευνητές ή στο προσωπικό της Υπηρεσίας για εσφαλμένες ενέργειες, παραλείψεις και παραπτώματα.
 - ι. Η εκπροσώπηση της Υπηρεσίας επί τεχνικών θεμάτων ή η ~~ανάθεση~~ της εκπροσώπησης αυτής σε εξειδικευμένα στελέχη - διερευνητές της Υπηρεσίας.
8. α. Στο Τμήμα Α' - Τεχνικής Διερεύνησης, υπηρετούν αξιωματικοί ΛΣ μέχρι το βαθμό του Αντιπλοιάρχου ΛΣ, ή πολιτικοί υπάλληλοι του δημοσίου ~~κάτοχοι~~ πτυχίου Ακαδημιών

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

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

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

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

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

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

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

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

1^ο σχόλιο

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

21 Σεπτεμβρίου 2011, 23:01 | N.M.

Ανάλυση

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

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

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

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

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

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

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

2^ο σχόλιο

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

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

Ανάλυση:

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

3^ο σχόλιο

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

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

Ανάλυση

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

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

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

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

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