

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

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

Υπεύθυνοι Επικοινωνίας : Πλωτάρχης ΛΣ Μουτζουβής Κων/νος

Θέση/Ειδικότητα: Τμηματάρχης Ναυτικών Ατυχημάτων

Τηλέφωνο: 210 4191518, 210 4191230

e-mail: dan.a@yen.gr

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

«Προσαρμογή στις διατάξεις της οδηγίας 2009/18/EK 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/EK του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Ενσωμάτωση ρυθμίσεων, μέτρα εφαρμογής και άλλες διατάξεις».

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

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

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

ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

πλαίσιο των εργασιών της προσωρινής επιτροπής για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα (επιτροπή "MARE"), μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου "Prestige" το 2002. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι: «προκειμένου να αποτραπούν άλλα ατυχήματα και παρόμοια περιστατικά, να εκπονηθούν εντός της Ένωσης σαφείς κατευθυντήριες γραμμές για τη διενέργεια ανεξάρτητων ερευνών σε ατυχήματα και παρόμοια περιστατικά στη θάλασσα θεωρεί ότι το έργο αυτό πρέπει να επιτελείται από ανεξάρτητο εξεταστικό όργανο σε επίπεδο κρατών μελών».

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

Πρώτο βήμα αποτέλεσε η υιοθέτηση της Κ.Ο 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, νομοθετικής πρωτοβουλίας ενταγμένης στη «2η Νομοθετική Δέσμη για την Ασφάλεια στη Θάλασσα» υπό τον τίτλο «δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης», όπως ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με το π.δ. 49/2005 (Α'66). Σύμφωνα με το άρθρο 11, απαιτείται από τα κράτη μέλη να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του «Κώδικα του 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 ελλείπεις διερευνήσεις ή διερευνήσεις για σκοπούς διάφορους από το πνεύμα του «Κώδικα του IMO».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Καταλληλότητα

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Διευθυντή, των Τμηματαρχών και των διερευνητών, οι ειδικότερες θιαδικασίες διερευνήσεων και κάθε σχετικό θέμα. (αρθ. 23)
- ✓ Υπουργικών Αποφάσεων του ΥΠτΠ και των κατά περίπτωση συναρμοδίων Υπουργών με τις οποίες ρυθμίζονται θέματα αναφορικά με το ύψος της ειδικής μηνιαίας αποζημίωσης του Προϊσταμένου, του Διευθυντή και των διερευνητών καθώς και διοικητικά θέματα αναφορικά με την έκδοση ειδικού δελτίου ταυτότητας για τους διερευνητές (παρ. 4 άρθ. 26 και παρ. 12 άρθ. 8 αντίστοιχα).

3. Συνέπειες στην οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση.

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

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

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

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

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

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

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

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

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

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

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

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

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

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

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

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

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

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

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

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

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

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

7. Νομιμότητα

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

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

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

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

Η προτεινόμενη διάταξη νόμου, απορρέει από την υποχρεωτική εφαρμογή και ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο της οδηγίας 2009/18/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.

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

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

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

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

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

8. Αρμοδιότητα

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

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

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

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

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

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

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

- Την απαιτούμενη συνεργασία της Αρμόδιας Αρχής με την ΕΛ.ΥΔ.Ν.Α. και τις δικαστικές αρχές για τους σκοπούς της διερεύνησης εφόσον απαιτείται. (παρ. 2 άρθρ. 4).
- Την ενημέρωση της Υπηρεσίας για ένα ναυτικό απύχημα από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ, τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας, τη Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων και τη Διεύθυνση Υποστήριξης Ασφαλιστικών Οργανισμών του ΥΠΑΑΝ (παρ. 1 άρθρ. 6).
- Τη συνεργασία της Αρμόδιας Αρχής με τις αντίστοιχες αρχές των Κρατών Μελών και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με σκοπό τη δημιουργία πλαισίου μόνιμης συνεργασίας (παρ. 1 άρθρ. 12).
- Τη γνωστοποίηση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή των υπηρεσιών που έχουν δικαίωμα πρόσβασης στη ευρωπαϊκή βάση δεδομένων (παρ. 2 άρθρ. 19).
- Τη συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις αντίστοιχες αρμόδιες αρχές των Κρατών Μελών για την ανάπτυξη του συστήματος της βάσης δεδομένων και τη μέθοδο κοινοποίησης δεδομένων (παρ. 4 άρθρ. 19).
- Την επιβολή των διοικητικών κυρώσεων από την Αρμόδια Αρχή στους παραβάτες του προτεινόμενου νομοθετήματος κατόπιν ενημέρωσης από την Υπηρεσία (αρθ. 22). Συναφώς από συγκεκριμένες διατάξεις προκύπτουν αρμοδιότητες εκ νέου για τη Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας ενώ άλλες διατάξεις επιφέρουν υποχρεώσεις και για τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Αρχηγείου-ΕΛ.ΑΚΤ, τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας, την Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων και τη Διεύθυνση Υποστήριξης Ασφαλιστικών Οργανισμών του ΥΠΑΑΝ, οι οποίες ορίζονται ως Αρμόδιες Υπηρεσίες του Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ και του ΥΠΑΑΝ (περ. ιζ' παρ. 4 άρθρ. 3) και περιλαμβάνουν:
 - Την παροχή κάθε δυνατής διευκόλυνσης στο έργο της ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α για την διερεύνηση ναυτικού ατυχήματος (παρ. 3 άρθρ. 15)
 - Την εξασφάλιση ότι οι συστάσεις ασφαλείας που διατυπώνονται από την Υπηρεσία ή από άλλους αντίστοιχους οργανισμούς διερεύνησης των Κρατών μελών λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες των συστάσεων και όταν ενδείκνυται, τους δίδεται η κατάλληλη συνέχεια σύμφωνα με την κοινωνική και διεθνή νομοθεσία (παρ. 1 άρθρ. 17).
 - Την ευχέρεια να λαμβάνουν πρόσθετα μέτρα για την ασφάλεια στη θάλασσα που δεν καλύπτονται από τις διατάξεις του παρόντος, υπό τον όρο ότι τα μέτρα αυτά δεν παραβιάζουν τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης δεν παρεμποδίζουν την επίτευξη του σκοπού και των στόχων της (αρθρ. 21).
 - Τη λήψη μηνυμάτων προειδοποίησης της Υπηρεσίας και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που απευθύνονται στις αρμόδιες αρχές όλων των Κρατών μελών, στη ναυτιλιακή βιομηχανία και σε οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος (παρ. 3 άρθρ. 18).

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

9. Τύρηση Νομοτεχνικών κανόνων και Κωδικοποίηση

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

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

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

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

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

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

10. Διαφάνεια – Κοινωνική Συμμετοχή

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

586

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

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

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

Β: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΆΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

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

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

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

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