

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

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

I. ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΙΣΤΟΡΙΚΟ

α. Θαλάσσιες μεταφορές

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

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

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

Διεθνές θεσμικό πλαίσιο

1. Το νομικό πλαίσιο για την υποχρέωση διερεύνησης ενός ναυτικού ατυχήματος σε διεθνές επίπεδο εστιάζεται κυρίως στις ακόλουθες νομοθετικές προβλέψεις :
 - 1.1. Το άρθρο 2 της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας ("UNCLOS"), της 10ης Δεκεμβρίου του 1982, θεσπίζει το δικαίωμα των παράκτιων κρατών να διερευνούν τα αίτια οποιουδήποτε ναυτικού ατυχήματος εντός των χωρικών τους υδάτων, το οποίο ενδέχεται να παρουσιάζει κίνδυνο για τη ζωή ή το περιβάλλον, να αφορά τις αρχές έρευνας και διάσωσης παράκτιου κράτους ή να το επηρεάζει καθ' οιονδήποτε τρόπο.
 - 1.2. Το άρθρο 94 της UNCLOS ορίζει ότι το κράτος σημαίας φροντίζει για τη διεξαγωγή έρευνας από ή ενώπιον προσώπου ή προσώπων που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για ορισμένα ατυχήματα ή συμβάντα στην ανοικτή θάλασσα.
 - 1.3. Ο κανονισμός 21 του κεφαλαίου I της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα της 1ης Νοεμβρίου του 1974 ("SOLAS 74"), το άρθρο 23 της Διεθνούς Σύμβασης περί γραμμών φορτώσεως πλοίων της 5ης Απριλίου του 1966 και τα άρθρα 8 και 12 της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία της 2ας Νοεμβρίου 1973, καθορίζουν την ευθύνη που υπέχει το κράτος σημαίας για τη διενέργεια ερευνών για τα ατυχήματα και για τη διαβίβαση των σχετικών πορισμάτων στον IMO.
 - 1.4 Ο «Κώδικας για την εφαρμογή των υποχρεωτικών οργάνων του IMO», που επισυνάφθηκε στο ψήφισμα A.996 της 25ης Συνέλευσής του, της 29ης Νοεμβρίου 2007, υπενθυμίζει την υποχρέωση κάθε κράτους σημαίας να εξασφαλίζει ότι οι έρευνες για την ασφάλεια στη θάλασσα διενεργούνται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για τη διερεύνηση θεμάτων που σχετίζονται με ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα. Ο εν λόγω κώδικας απαιτεί επίσης από κάθε κράτος σημαίας να είναι έτοιμο να διαθέσει για τη διερεύνηση πρόσωπα με τα κατάλληλα προσόντα για το σκοπό αυτόν, ανεξαρτήτως από την τοποθεσία που συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν.
2. Στο πεδίο διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων, ο IMO έχει υιοθετήσει και εκδώσει συνοπτικά τις ακόλουθες Αποφάσεις:

| A/A | Απόφαση | Θέμα | Έτος |
|-----|--------------------|---|----------|
| 1. | Res. A.173 (ES.IV) | Participation in Official Inquiries into Maritime Casualties | 1968 |
| 2. | Res. A.322(IX) | The Conduct of Investigations into Casualties | 11/1975 |
| 3. | Res. A.440(XI) | Exchange of Information for Investigation into Marine Casualties | 11/1979 |
| 4. | Res. A.442(XI) | Personnel and Material Resource Needs of Administrations for the Investigation of Casualties and the Contravention of Conventions | 11/1979 |
| 5. | Res. A.637(16) | Cooperation in Marine Casualty Investigation | 1989 |
| 6. | Res. A.849(20) | Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents | 27/11/89 |
| 7. | Res.A.884(21) | Amendments to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents | 25/11/99 |

| | | | |
|-----|----------------------|--|------------|
| 8. | MEPC 57/21 Report | Adoption of the Draft MEPC Res. "Casualty Investigation Code" | 04/04/2007 |
| 9. | MSC 83/28 Report | Adoption of Draft MSC Res. "Casualty Investigation Code" | 12/10/2007 |
| 10. | Res. 255 (84) | Adoption of the "Casualty Investigation Code" | 16/06/2008 |
| 11. | Res. 257 (84) | "Casualty Investigation Code" amendment SOLAS Chapter XI/I, Reg. 6 | 16/06/2008 |

Οι μεμονωμένες Αποφάσεις του IMO μέχρι το έτος 1989 συγχωνεύθηκαν και υιοθετήθηκε ο «Κώδικας για τη διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Περιστατικών» (α/α 6 ανωτέρω πίνακα), ο οποίος μετά από δύο έτη ενισχύθηκε με την Απόφαση Α.884. Το νέο πλαίσιο καθιέρωσε γενικές και ειδικές αρχές προάγοντας τη συνεργασία των Κρατών σε διεθνές επίπεδο και την κοινή προσέγγιση για την τεχνική διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και περιστατικών, χωρίς ωστόσο να έχει δεσμευτικό χαρακτήρα εφαρμογής, εξαρτώμενο ουσιαστικά από την καλή θέληση των κρατών μελών για την υιοθέτηση σχετικών εθνικών μέτρων. Πρακτικά παρατηρείται να μην ακολουθείται κοινή προσέγγιση στη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, η οποία, από πολλά κράτη μέλη, αντιμετωπιζόταν μόνο ως διοικητική, πειθαρχική ή/και ποινική διαδικασία. Επιπλέον, η μη υποχρεωτική εφαρμογή του «Κώδικα του IMO» καθιστά ελάχιστη, αν όχι ανύπαρκτη, τη συμβολή ορισμένων κρατών σημαίας στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα μέσω της κατάλληλης διαχείρισης και της αξιοποίησης των διερευνήσεων.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, τις εκτεταμένες αλλαγές στη δομή της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας και βιομηχανίας, καθώς και το αυξημένο ενδιαφέρον των κρατών για τη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και των επιπτώσεων τους στο περιβάλλον και τον άνθρωπο, υιοθετήθηκε ο «Κώδικας των Διεθνών Προτύπων και Προτεινόμενων Πρακτικών για την Διερεύνηση Ασφαλείας σε ένα Ναυτικό Ατύχημα ή Συμβάν» (α/α 10 και 11 ανωτέρω πίνακα), ο οποίος προσαρτήθηκε ως νέος Κανονισμός 6 στο κεφάλαιο XI-1 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), σύμφωνα με τον οποίο το νέο διεθνές καθεστώς τεχνικής διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων λαμβάνει υποχρεωτικό χαρακτήρα εφαρμογής από 01-01-2010.

Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο

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

Πρώτο βήμα αποτέλεσε η υιοθέτηση της Κ.Ο 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, νομοθετικής πρωτοβουλίας ενταγμένης στη «2η Νομοθετική Δέσμη για την Ασφάλεια στη Θάλασσα» υπό τον τίτλο «δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης», όπως ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με το π.δ. 49/2005 (Α'66).

Σύμφωνα με το άρθρο 11, απαιτείται από τα κράτη μέλη να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του «Κώδικα του ΙΜΟ» για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων και να εξασφαλίζουν ότι τα πορίσματα της έρευνας δημοσιεύονται, το συντομότερο δυνατό, μετά την περάτωσή της.

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

Υπό το φως των ανωτέρω, αναδείχθηκε η έλλειψη σαφών κατευθυντήριων γραμμών για κοινό επίπεδο δέσμευσης όλων των κρατών μελών της ΕΕ με αποτέλεσμα την υιοθέτηση της Κ.Ο 2009/18/ΕΚ για την τεχνική διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων, η οποία εντάχθηκε στην «3η Νομοθετική Δέσμη για την Ασφάλεια στη Θάλασσα». Σημειώνεται ότι κατά τη σύνταξη των διατάξεων της οδηγίας ελήφθη υπόψη το κείμενο και η αποκτηθείσα εμπειρία από την αντίστοιχη Κ.Ο 94/56/ΕΚ, για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων η οποία ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με το ν. 2912/2001 (Α'94).

Εθνικό Δίκαιο

Το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο που διέπει τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων περιλαμβάνεται στο ν.δ. 712/1970 (Α'23) «Περί διοικητικού ελέγχου ναυτικών ατυχημάτων» με το οποίο αντιμετωπίστηκε και ρυθμίστηκε το διεθνές νομοθετικό πλαίσιο που υφίστατο έως το έτος ψήφισής του αναφερομένου νομοθετήματος.

Ειδικότερα, εφαρμόζεται μόνο σε ναυτικά ατυχήματα πλοίων υπό ελληνική σημαία και στις διατάξεις του ορίζεται η διαδικασία της προανακριτικής έρευνας με τη συλλογή στοιχείων και πληροφοριών, ο σχηματισμός της σχετικής δικογραφίας και η υποβολή της στα Ανακριτικά Συμβούλια Ναυτικών Ατυχημάτων που συστάθηκαν με το ανωτέρω νομοθέτημα και γνωμοδοτούν - με πόρισμα συμβουλευτικό για τη δικαιοσύνη - για τις αιτίες και συνθήκες που οδήγησαν στο ναυτικό ατύχημα, καθώς και για τους υπεύθυνους και το βαθμό ευθύνης αυτών.

Επιπρόσθετα, επεξηγηματικού χαρακτήρα προς το ανωτέρω νομοθέτημα τυγχάνει το Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας υπ' αριθμ. 8 υπό τον τίτλο «Οδηγίες περί του τρόπου προανακρίσεως επί ναυτικού ατυχήματος», με το οποίο ουσιαστικά ερμηνεύονται οι διατάξεις του ν.δ. 712/1970 και περιλαμβάνει οδηγίες για τον τρόπο διενέργειας προανακρίσεως και για τη διαδικασία σχηματισμού των σχετικών δικογραφιών.

2. Γενική Κατεύθυνση και Βασικοί Άξονες του Σχεδίου Νόμου

1. Το νομικό πλαίσιο, που ισχύει επί του παρόντος στη χώρα μας, κατ' ουσίαν απέχει από ρυθμίσεις σχετικές με τη διενέργεια επαρκών τεχνικών διερευνήσεων μετά από κάθε ναυτικό ατύχημα, την αξιοποίηση των εμπειριών και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, την υποβολή προτάσεων και την ενδεχόμενη λήψη νομοθετικών πρωτοβουλιών ή διορθωτικών μέτρων, προκειμένου να μην επαναλαμβάνονται παρόμοια ατυχήματα στο μέλλον. Το κενό αυτό έρχεται να

καλύψει η ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της Κ.Ο 2009/18/ΕΚ, μέσω του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου.

2. Από νομοτεχνικής άποψης, για την ενσωμάτωση της ανωτέρω Κ.Ο προτείνεται νέος νόμος, λαμβανομένης υπόψη της πρόβλεψης σύστασης νέου φορέα και της αντίστοιχης ενσωμάτωσης της Κ.Ο 94/56/ΕΚ «για τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων» με νόμο (ν. 2912/2001, Α΄94) από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.
3. Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου δομείται σε τρεις βασικές ενότητες:
 - Τη νομική δομή του νέου οργανισμού, ο οποίος συστήνεται.
 - Το νομικό πλαίσιο της τεχνικής διερεύνησης.
 - Το πλαίσιο της συνεργασίας με άλλα κράτη της ΕΕ και τρίτα κράτη.
4. Η τεχνική διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, που καθιερώνεται με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, αποτελεί διαδικασία που δεν συνδέεται με τον καθορισμό υπαιτιότητας ή την απόδοση ευθυνών.
5. Το πεδίο εφαρμογής, σε σχέση με το υφιστάμενο εθνικό νομικό πλαίσιο, διευρύνεται και αφορά ναυτικά ατυχήματα:
 - i. σε όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία ανεξαρτήτως του τόπου που συμβαίνουν,
 - ii. σε πλοία ανεξαρτήτως σημαίας που λαμβάνουν χώρα εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων ή εντός της περιοχής έρευνας και διάσωσης της Ελλάδας, υπό την προϋπόθεση ότι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης ή άλλης μορφής παροχής βοήθειας έχουν προσφερθεί για το σκοπό αυτό,
 - iii. για τα οποία η Ελλάδα έχει άλλα ουσιαστικά συμφέροντα.
6. Υποχρέωση διερεύνησης για κάθε πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα, σε αντίθεση με τα σοβαρά ατυχήματα όπου δίδεται η δυνατότητα προκριματικής εκτίμησης και λήψης αιτιολογημένης απόφασης για τη διεξαγωγή ή μη τεχνικής διερεύνησης. Επιπλέον, προβλέπεται η άμεση διεξαγωγή διερεύνησης, αλλά δίνεται και η δυνατότητα έναρξής της εντός διμήνου από την ημερομηνία του συμβάντος. Κατά τη διερεύνηση δεν υφίσταται η έννοια της κατάθεσης, αλλά των συνεντεύξεων, ενώ η όλη προσέγγιση είναι καθαρά τεχνική.
7. Οι σχετιζόμενοι με την έννοια «ναυτικό ατύχημα» ορισμοί ορίζονται σύμφωνα με τον «Κώδικα του ΙΜΟ» και γίνεται διάκριση ανάλογα με τη σοβαρότητά του ενώ εισάγεται η έννοια του «κύριου κράτους διερεύνησης» και του «ουσιαστικώς ενδιαφερόμενου κράτους».
8. Αναλύονται θέματα γύρω από τον τρόπο διεξαγωγής και τη μορφή της διερεύνησης από κοινού με ενδιαφερόμενα κράτη.
9. Προβλέπεται η σύσταση αμερόληπτης μόνιμης υπηρεσίας διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων με επάρκεια οικονομικών πόρων, στελεχωμένης με εξειδικευμένους διερευνητές αποκλειστικής απασχόλησης. Δεδομένου ότι από τη λειτουργία και το έργο της υπηρεσίας προκύπτουν οφέλη για την ασφάλεια της ναυτιλίας,

προβλέπεται η καθιέρωση εσόδων υπέρ αυτής κατά την έκδοση ναυτιλιακών εγγράφων των υπό ελληνική σημαία πλοίων.

10. Προβλέπεται η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ σε θέματα διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων.
11. Καλύπτονται θέματα σχετικά με τη δημοσίευση των εκθέσεων των ναυτικών ατυχημάτων και την έκδοση συστάσεων ασφαλείας.
12. Προβλέπεται η υποχρέωση καταχώρησης των ναυτικών ατυχημάτων στην ευρωπαϊκή βάση δεδομένων.

II. ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ – ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ

Στο άρθρο 1, ως σκοπός του σχεδίου νόμου, ορίζεται η ενσωμάτωση της Κ.Ο 2009/18/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο, με γενικό στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη παρόμοιων μελλοντικών περιστατικών. Στόχο των τεχνικών διερευνήσεων στο ναυτιλιακό τομέα δεν αποτελεί ο καθορισμός υπαιτιότητας ή ο καταλογισμός ευθυνών, αλλά η διαπίστωση των περιστάσεων και η διερεύνηση των αιτίων των συμβάντων, προκειμένου να αντληθούν όλα τα πιθανά διδάγματα για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Για το λόγο αυτό, γίνεται διάκριση από τις διαδικασίες διερεύνησης που προβλέπουν οι διατάξεις του ν.δ. 712/1970.

Με το άρθρο 2 μεταφέρονται οι προβλέψεις του αντίστοιχου άρθρου της Κ.Ο και επιπρόσθετα, διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής σε σχέση με αυτό που προβλέπεται στο ενωσιακό κείμενο:

- A) για ναυτικά ατυχήματα σε νηολογημένα αλιευτικά σκάφη ανεξαρτήτως μήκους, ώστε να εναρμονίζεται με το πεδίο εφαρμογής του υφιστάμενου ν.δ. 712/1970, λαμβανομένου υπόψη ότι η πρόβλεψη της οδηγίας για τη μη εφαρμογή σε αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 15 μέτρων δεν προσφέρει καμία προστιθέμενη αξία στο υφιστάμενο ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο καθώς αποκλείει μεγάλο αριθμό νηολογημένων αλιευτικών σκαφών και
- B) για ναυτικά ατυχήματα εντός της περιοχής Έρευνας και Διάσωσης, εφόσον παρέχεται συνδρομή ή αρωγή από ελληνικές παράκτιες υπηρεσίες, ώστε να δίνεται η δυνατότητα αυτοαξιολόγησης των προσφερόμενων υπηρεσιών. Έρεισμα για την εν λόγω πρόβλεψη συνάγεται εκ του άρθρου 2 της UNCLOS και της περίπτωσης (γ) της παραγράφου 1 του άρθρου 5 της Κ.Ο.
- Γ) αποσαφηνίζεται ότι στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου δεν εμπίπτουν ναυτικά ατυχήματα που συμβαίνουν σε αλιευτικά σκάφη τα οποία δεν είναι νηολογημένα.

Στο άρθρο 3 παρατίθενται οι ορισμοί που αναφέρονται κατ' αντιστοιχία στο σχετικό άρθρο της Κ.Ο, καθώς και αυτοί που χρησιμοποιούνται στο νόμο, σύμφωνα με τη σκοπούμενη έννοια.

Με το άρθρο 4 μεταφέρονται οι προβλέψεις του αντίστοιχου άρθρου της Κ.Ο και προβλέπονται ειδικότερες ρυθμίσεις για τη μη παρακώλυση της τεχνικής διερεύνησης από άλλα ενδιαφερόμενα μέρη που διεξάγουν έρευνες για σκοπούς που εκφεύγουν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου.

Με το άρθρο 5 καλύπτονται οι διατάξεις του άρθρου 5 της Κ.Ο και αποσαφηνίζεται η υποχρέωση γνωστοποίησης των αποφάσεων της Υπηρεσίας για τη διεξαγωγή διερεύνησης προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την αρμόδια Αρχή.

Στο άρθρο 6 προβλέπεται η υποχρέωση ενημέρωσης προς την Υπηρεσία μετά από ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν από τα άμεσα εμπλεκόμενα μέρη και τις Υπηρεσίες του ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και ΥΠΑΑΝ.

Με το άρθρο 7 μεταφέρονται οι διατάξεις του άρθρου 7 της Κ.Ο, οι οποίες ορίζουν τις έννοιες του κύριου και του συμμετέχοντος κράτους σε μία τεχνική διερεύνηση, το πλαίσιο συνεργασίας και τις υποχρεώσεις καθενός εξ αυτών υπό το πρίσμα του σχεδίου νόμου.

Με το άρθρο 8 συστήνεται η Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (ΕΛΥΔΝΑ), κατά τα οριζόμενα στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 8 της Κ.Ο και σύμφωνα με τα πρότυπα «καλών πρακτικών (best practices)» άλλων Ευρωπαϊκών χωρών, όπως του Ηνωμένου Βασιλείου (ΜΑΙΒ) και Γερμανίας (BSU). Επισημαίνεται ότι το μοντέλο οργανισμού διερεύνησης του Ηνωμένου Βασιλείου αναγνωρίζεται ως ένας από τους κορυφαίους στο είδος του οργανισμού παγκοσμίως.

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

Η επιλογή δικαστικού λειτουργού ως προϊσταμένου εξασφαλίζει την αμεροληψία της Υπηρεσίας ως προς τις αποφάσεις της και την εν γένει διοικητική αυτοτέλειά της.

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

Τα προσόντα των διερευνητών δεν προσδιορίζονται σαφώς στην αντίστοιχη διάταξη της Κ.Ο, ωστόσο η πρόβλεψη για αυτά βασίζεται στο ψήφισμα Α.996 της 25^{ης} Γενικής Συνέλευσης του ΙΜΟ υπό τον τίτλο «Κώδικας για την εφαρμογή των υποχρεωτικών οργάνων του ΙΜΟ» και στο Κεφάλαιο 15 του «Κώδικα του ΙΜΟ».

Η πρόβλεψη για τη στελέχωση της Υπηρεσίας με προσωπικό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ) και πολιτικούς υπαλλήλους του στενού

δημόσιου τομέα και όχι του ευρύτερου, οι οποίοι λαμβάνουν ήδη μισθό από τον κρατικό προϋπολογισμό, επιλέγεται για οικονομικούς λόγους.

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

Επιπρόσθετα, ορίζονται βασικές αρμοδιότητες του Προϊσταμένου και του Διευθυντή της Υπηρεσίας, καθώς και γενικές διοικητικές ρυθμίσεις.

Στο άρθρο 8α καλύπτονται οι προβλέψεις της παραγράφου 5 του άρθρου 8 της Κ.Ο, ήτοι η οικονομική αυτοτέλεια της Υπηρεσίας και οι επαρκείς πόροι για να ανταποκρίνεται άμεσα και με ανεξαρτησία στα καθήκοντά της. Επιπρόσθετα, προσδιορίζονται τα έξοδα της Υπηρεσίας καθώς και έσοδα τα οποία προκύπτουν από την επιστροφή των δαπανών για την διεξαγωγή μίας διερεύνησης όταν μετά την ολοκλήρωση δικαστικής έρευνας αποδειχθεί ότι τι ναυτικό ατύχημα προκλήθηκε από βαρεία αμέλεια ή δόλο, καθορίζεται δε ύψος παραβόλου υπέρ αυτής, καθόσον από τις παρεχόμενες υπηρεσίες του νέου Φορέα προκύπτουν οφέλη υπέρ της ασφάλειας των πλοίων, μέσω της πρόληψης και αποτροπής ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον. Τέτοια οφέλη περιλαμβάνονται κυρίως στον περιορισμό και στην ελαχιστοποίηση της απώλειας της ανθρώπινης ζωής, των επιβλαβών συνεπειών στο περιβάλλον, των επιβαρύνσεων στο οικονομικό πεδίο διαχείρισης και εκμετάλλευσης ενός πλοίου και στην κοινωνικοοικονομική ζωή περιοχών που ενδέχεται να πληγούν από ένα ναυτικό ατύχημα. Περαιτέρω, εισάγονται εξουσιοδοτικές διατάξεις για την έκδοση κοινών υπουργικών αποφάσεων των συναρμόδιων κατά περίπτωση Υπουργών για την αναπροσαρμογή των ποσών των προβλεπομένων παραβόλων και για τον καθορισμό μηνιαίου επιδόματος για το Διευθυντή, τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας και τους διερευνητές, λαμβανομένων υπόψη της σπουδαιότητας του επιτελούμενου έργου σε όλα τα επίπεδα (συστάσεις ασφαλείας, προτάσεις νομοθετικών πρωτοβουλιών και ρυθμίσεων για την αποφυγή επανάληψης παρόμοιων ναυτικών ατυχημάτων) και του ύψους των εσόδων της Υπηρεσίας.

Στο άρθρο 8β μεταφέρονται οι προβλέψεις των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 8 της Κ.Ο και επιπρόσθετα καθορίζεται το γενικότερο πλαίσιο των διαδικασιών της τεχνικής διερεύνησης και των αρμοδιοτήτων των διερευνητών. Παράλληλα ανατίθεται στον Προϊστάμενο η απόφαση του καθορισμού του αριθμού των διερευνητών, που θα διεξάγουν μία τεχνική διερεύνηση και εξασφαλίζεται ότι οι διερευνητές έχουν, κατά τη διάρκεια της διερεύνησης, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των ανακριτικών υπαλλήλων, τα οποία προβλέπονται στον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, κατ' αντιστοιχία με την παράγραφο 3 του άρθρου 8 του ν. 2912/2001 (Α'94) της ΕΔΑΑΠ/ΥΠΑ.

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

Με το άρθρο 10 σκοπείται η εφαρμογή των διατάξεων του αντίστοιχου άρθρου 10 της Κ.Ο για το πλαίσιο συνεργασίας της Υπηρεσίας με αντίστοιχους οργανισμούς διερευνήσεων ναυτικών ατυχημάτων των άλλων κρατών μελών και την Επιτροπή, χωρίς να μεταφέρεται η διάταξη της παραγράφου 2, διότι προβλέπει υποχρεώσεις οργάνων της ΕΕ.

Με το άρθρο 11 μεταφέρεται το αντίστοιχο άρθρο της Κ.Ο και προβλέπεται η διαδικασία είσπραξης ή καταβολής της εκ του άρθρου απορρέουσας οικονομικής υποχρέωσης.

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

Με το άρθρο 13 μεταφέρονται και αποσαφηνίζονται οι προβλέψεις του άρθρου 13 της Κ.Ο, ενώ ορίζεται η υποχρέωση της λιμενικής αρχής να φυλάσσει όλα τα αποδεικτικά που χρησιμεύουν στη διερεύνηση, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 8β του σχεδίου νόμου, καθώς και η υποχρέωση των εμπλεκόμενων με το ατύχημα μερών για την παροχή κάθε δυνατής διευκόλυνσης για τη διεξαγωγή της διερεύνησης.

Στο άρθρο 14 προβλέπεται, σύμφωνα με το αντίστοιχο άρθρο της Κ.Ο, η δημοσίευση της έκθεσης στο διαδικτυακό τόπο της Υπηρεσίας, που δημιουργείται για το σκοπό αυτό.

Με το άρθρο 15 ορίζεται η υποχρέωση των αρμοδίων υπηρεσιών του ΥΠΤΠ και του ΥΠΑΑΝ, σύμφωνα με το αντίστοιχο άρθρο της Κ.Ο, να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις ασφαλείας λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες τους και – όταν ενδείκνυται – να τους δίνεται η κατάλληλη συνέχεια.

Με το άρθρο 16 μεταφέρονται οι διατάξεις του αντίστοιχου άρθρου της οδηγίας, ενώ ορίζεται ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες ΥΠΤΠ και ΥΠΑΑΝ λαμβάνουν υπόψη τα μηνύματα προειδοποίησης, που προέρχονται από την Υπηρεσία και την Επιτροπή.

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

Με το άρθρο 18 υλοποιείται η απαίτηση του αντίστοιχου άρθρου της Κ.Ο. για διασφάλιση ίσης μεταχείρισης των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος.

Με το άρθρο 19 δίνεται η δυνατότητα – συμφώνως με τη διάταξη του άρθρου 21 της Κ.Ο - υιοθέτησης πρόσθετων μέτρων σχετικών με την ασφάλεια στη θάλασσα, τα οποία δεν καλύπτονται από τον παρόντα νόμο, υπό την προϋπόθεση να μην επηρεάζουν δυσμενώς την εφαρμογή και το σκοπό του.

Με το άρθρο 20 ρυθμίζεται η διαδικασία κυρώσεων σε περίπτωση παραβιάσεων των διατάξεων εκ των οποίων προκύπτουν υποχρεώσεις προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα εμπλεκόμενα σε ένα ναυτικό ατύχημα. Σε κάθε περίπτωση δεν εξουσιοδοτείται η Υπηρεσία να επιβάλλει κυρώσεις, ωστόσο εισάγεται η υποχρέωση να ενημερώνει καταλλήλως τις αρμόδιες αρχές.

Με το άρθρο 21 τροποποιούνται οι διατάξεις των π.δ., με τα οποία ενσωματώθηκαν οι αντίστοιχες Κ.Ο που αναφέρονται στο άρθρο 24 της οδηγίας, κατά το μέρος που δεν θίγονται οι διατάξεις του ν.δ. 712/1970.

Με το άρθρο 22 προβλέπεται εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση π.δ. για τη ρύθμιση θεμάτων κανονισμού εσωτερικής λειτουργίας και οργάνωσης της Υπηρεσίας, μετά από πρόταση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη. Επιπρόσθετα, εισάγεται εξουσιοδοτική διάταξη τροποποιήσεων της οδηγίας και των παραρτημάτων της με απόφαση ή κοινή υπουργική απόφαση του αρμόδιου Υπουργού Προστασίας του Πολίτη ή των αρμοδίων κατά περίπτωση Υπουργών, με σκοπό την επίτευξη της μεταφοράς τους στο εθνικό δίκαιο.

Με το άρθρο 23 ρυθμίζεται η διεξαγωγή διερευνήσεων ναυτικών ατυχημάτων μέχρι τη λειτουργία της Υπηρεσίας και την έκδοση των σχετικών κανονιστικών πράξεων, λαμβανομένης υπόψη της υποχρέωσης καταληκτικής ημερομηνίας ενσωμάτωσης την 17^η Ιουνίου τρέχοντος έτους (παράγραφος 1 του άρθρου 25 της Κ.Ο). Η διεξαγωγή διερευνήσεων ανατίθεται στην Ομάδα Διερευνητών για τη Διερεύνηση Ασφαλείας των Ναυτικών Ατυχημάτων υπό τον «Κώδικα του ΙΜΟ», σύμφωνα με την αριθμ. πρωτ. 1118.5/10/10/29-06-2010 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.

Με το άρθρο 24 συμπληρώνεται το άρθρο 23 του ν. 3409/2005 (Α'273) με το οποίο τροποποιήθηκε το άρθρο 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ν.δ 187/1973 (Α'261) ώστε η αρμοδιότητα για την επιβολή διοικητικών προστίμων να προβλέπεται και από τον Προϊστάμενο του νεοσύστατου Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Αρχηγείου ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ όπως συστήθηκε σύμφωνα με το ν. 3922/2011 (Α'35).

Με το άρθρο 25 τροποποιούνται οι 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 ισχυουσών για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος διατάξεων και ρυθμίζει ανά κατηγορία προσωπικού (Αξιωματικών – Υπαξιωματικών – Λιμενοφυλάκων) όλα τα επί μέρους θέματα από την κατάταξη μέχρι και την αποστρατεία τους. Το Κεφάλαιο Α' του ν. 3079/2002 καλύπτει θέματα κατάταξης – εκπαίδευσης – μετεκπαίδευσης του προσωπικού ΛΣ.

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

Το άρθρο 26 περιλαμβάνει την αναγκαία τελική διάταξη για την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού.

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

Αθήνα, - - 2011

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

**ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ**

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ**

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ