

## ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### Προσχέδιο Νομοσχεδίου με τίτλο «ο περί Ναυσιπλοΐας Αναψυχής στη Δημοκρατία Νόμος του 2020»

1. Η χρήση ταχύπλων σκαφών και γενικότερα των σκάφων αναψυχής που αποτελούν μια διακριτή κατηγορία του θαλάσσιου τουρισμού ρυθμίζεται από τις διατάξεις των *περί Ταχύπλων Σκαφών Νόμων του 1992-2001 (Ν. 56(Ι)/1992 όπως τροποποιήθηκε με Ν. 60(Ι)/1999 και 73(Ι)/2001)* και των σχετικών *Κανονισμών τους (ΚΔΠ 121/1999)*.
2. Οι διατάξεις του υφιστάμενου Νόμου και των Κανονισμών, σε ισχύ εδώ και σχεδόν 28 χρόνια (1992-2020), χρήζουν εκσυγχρονισμού προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια και να προωθηθεί η ανάπτυξη της δραστηριότητας αυτής στις κυπριακές θάλασσες στα πλαίσια βέλτιστων διεθνών πρακτικών.
3. Σκοπός του προτεινομένου νομοσχεδίου είναι ο καθορισμός ενός εκσυγχρονισμένου πλαισίου με στόχο την αναμόρφωση της λειτουργίας και επιθεώρησης των ταχυπλών σκαφών και των σκαφών αναψυχής ευρύτερα καθώς και της απόκτησης Άδειας Χειριστή για τους χειριστές όλων των σκαφών αναψυχής (μηχανοκίνητων και μη). Ταυτόχρονα, το προτεινόμενο νομοσχέδιο βρίσκεται σε ευθυγράμμιση με την Ευρωπαϊκή Οδηγία για τα Σκάφη Αναψυχής (Οδηγία 94/25/ΕΚ και Οδηγία 2013/53/ΕΕ), η οποία ρυθμίζει τα κατασκευαστικά πρότυπα τέτοιων σκαφών και η οποία ενσωματώθηκε στην κυπριακή έννομη τάξη με ειδική δευτερογενή νομοθεσία-Κανονισμούς (ΚΔΠ191/2017).
4. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα ακόλουθα ως σημεία του υφιστάμενου Νόμου τα οποία χρήζουν βελτίωσης:
  - Δεν καλύπτονται σκάφη που εκτελούν διεθνείς πλόες.
  - Ο Νόμος του 1992 καλύπτει σκάφη μέχρι 15 μέτρα, και συνεπώς έχει εντοπιστεί η ανάγκη αύξησης του ορίου μήκους των σκαφών αναψυχής που θα υπόκεινται στη νέα προτεινόμενη νομοθεσία από 15 μέτρα σε 24 μέτρα.
  - Ο Νόμος του 1992 δημιουργούσε ασάφεια ως προς την εφαρμογή του σε σκάφη μη εγγεγραμμένα στο Μητρώο Μικρών Σκαφών (ΜΜΣ) που διατηρεί το Υφυπουργείο Ναυτιλίας -ΥΦΥΝ (πρώην Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας).
  - Δεν προβλέπονται πρόνοιες για την διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων.
  - Ο Νόμος δεν προνοεί ρυθμίσεις για σκάφη ξένης σημαίας που βρίσκονται σε κυπριακά ύδατα.
5. Ειδικότερα, καινοτόμες ως προς το περιεχόμενο και ως προς τη δομή του προτεινόμενου νομοσχεδίου σε σχέση με την υφιστάμενη νομοθεσία, θεωρούνται οι διατάξεις:
  - του άρθρου 3 για το πεδίο εφαρμογής·

- των άρθρων 27 μέχρι 30 για τις άδειες του χειριστή των μη μόνιμων κατοίκων Κύπρου και αλλοδαπών·
- του Μέρους IV για τις Επιχειρήσεις Θαλάσσιων Αθλημάτων (άρθρα 31-35)·
- του Μέρους V για τις Επιχειρήσεις Εκναύλωσης Σκαφών Αναψυχής (άρθρα 36-42)·
- του Μέρους VII (άρθρα 55-62) που αφορούν στο χειρισμό σκαφών υπό την επήρεια αλκοόλης και ναρκωτικών ουσιών που είναι ουσιαστικά ταυτόσημες με αυτές στον *περί Οδικής Ασφάλειας Νόμο του 1986* (Ν. 174/1986, Μέρος II και IIA)·
- του Μέρους VIII για τη Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων σκαφών (άρθρα 64-71)·
  - του άρθρου 53 για την υποχρεωτική ασφάλιση ευθύνης έναντι τρίτου·
- των άρθρων 63,84,85,86 και του Πίνακα για την εξώδικη ρύθμιση.

4. Συνοπτικά, το προτεινόμενο νομοσχέδιο θεσπίζει σχετικούς γενικούς κανόνες και απαιτήσεις όπως μεταξύ άλλων:

- i) την απάλειψη αντίφασης στις διατάξεις για ενοικίαση σκαφών: Το ισχύον νομικό πλαίσιο επιτρέπει την ενοικίαση σκαφών σε επισκέπτες της Κύπρου, χωρίς να κατέχουν άδεια χειριστή κατόπιν σύντομης κατατόπισης τους για την λειτουργία του σκάφους, τις συνθήκες στην περιοχή ενοικίασης και τους κανόνες πλοήγησης. Δεν προνοεί το ίδιο όμως για τους μόνιμους κατοίκους της Κύπρου. Το προτεινόμενο νομοσχέδιο θέτει ένα νέο πλαίσιο ενοικίασης και απαλείφει την υπάρχουσα αντίφαση.
- ii) την εισαγωγή υποχρεωτικής παρακολούθησης σύντομης σειράς θεωρητικών μαθημάτων και πρακτικής εξάσκησης των υποψηφίων χειριστών σκαφών αναψυχής. Ο θεσμός ισχύει και σε άλλες χώρες, αλλά φαίνεται ούτως ή άλλως αναγκαίος ώστε οι χειριστές να έχουν αφομοιώσει την ύλη και να γνωρίζουν πώς να την εφαρμόσουν στην ναυσιπλοΐα αλλά κυρίως πώς να αντιμετωπίζουν έκτακτα περιστατικά και κινδύνους για ατυχήματα.
- iii) την καταγραφή της διαδικασίας διορισμού εξεταστών των υποψηφίων χειριστών σκαφών αναψυχής.
- iv) την εισαγωγή πλαισίου διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων σκαφών αναψυχής.
- v) συμπληρωματικές διατάξεις για τις παραβάσεις των προνοιών του Νόμου ώστε να ανταποκρίνονται επαρκώς στην πραγματικότητα. Ως παράδειγμα αναφέρεται η άμεση λήψη μέτρων διακοπής του πλού σκάφους που δεν είναι εφοδιασμένο με Άδεια Κυκλοφορίας και κράτησης του μέχρι να εξασφαλιστεί τέτοια Άδεια. Με αυτό τον τρόπο θα μειώνονται οι κίνδυνοι για ατυχήματα, ενώ ταυτόχρονα θα διασφαλίζεται ο υγιής ανταγωνισμός, ιδίως σε περιπτώσεις

σκαφών που χρησιμοποιούνται εμπορικά (πχ μεταφορά τουριστών με σκάφος το οποίο σύρει αλεξίπτωτο).

- vi) την ένταξη στην επιθεώρηση, της εγκατάστασης των συρόμενων αντικειμένων και των προσόντων των χειριστών τέτοιων σκαφών, που ο παρόν Νόμος του 1992 όπως τροποποιήθηκε δεν καλύπτει. Κατ' αυτό τον τρόπο θα ενισχυθεί η ασφάλεια και η προστασία τόσο των επιβατών όσο και των επαγγελματιών των θαλασσίων αθλημάτων.
- vii) την εισαγωγή διατάξεων για την επιθεώρηση της οργάνωσης και των εγκαταστάσεων των επιχειρήσεων θαλάσσιων αθλημάτων. Το προτεινόμενο μέτρο αποτελεί καταγραφή της ήδη υπάρχουσας πρακτικής λειτουργίας αυτών των επιχειρήσεων που εξυπηρετούν κυρίως τουρίστες αλλά και μόνιμους κατοίκους Κύπρου. Οι σχετικές διατάξεις έχουν διαμορφωθεί στη βάση των προτύπων του συστήματος ασφαλείας στην διαχείριση ποντοπόρων πλοίων (Κώδικας ISM) που ισχύει εδώ και 20 χρόνια με επιτυχία.
- viii) την εισαγωγή διατάξεων για τις ναυλώσεις σκαφών.
- ix) την εισαγωγή διατάξεων για την υποχρεωτική ασφάλιση των σκαφών για ευθύνη έναντι τρίτου.
- x) την εισαγωγή διατάξεων αναφορικά με αποτελεσματικές κυρώσεις (εξώδικη ρύθμιση – διοικητικό πρόστιμο).

**6.** Τέλος, για τη ρύθμιση όλων των πιο πάνω ζητημάτων το νομοσχέδιο περιέχει σημαντικές μεταβατικές ρυθμίσεις-διατάξεις (άρθρα 91-92). Παράλληλα, προσδιορίζει με σαφήνεια για λόγους διασφάλισης της ομαλής προσαρμογής των επαγγελματιών και άλλων εμπλεκομένων στο προτεινόμενο νέο θεσμικό πλαίσιο, την ενεργοποίηση της έναρξης ισχύος ορισμένων διατάξεων του νέου Νόμου με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου (άρθρο 93). Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του Νόμου θα προσδιοριστούν με Κανονισμούς εκδιδόμενους από το Υπουργικό Συμβούλιο (άρθρο 89), ενώ προβλέπονται σχετικοί μηχανισμοί εποπτείας και υλοποίησης τους οποίους η Αρμόδια Αρχή (το Υφυπουργείο Ναυτιλίας) μπορεί να θεσπίσει σε συνεργασία με άλλες κρατικές Υπηρεσίες - τοπικές αρχές και αφού προηγηθεί σχετική απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου (άρθρο 88).

Υφυπουργείο Ναυτιλίας

Μάρτιος 2020