

**ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ**

**Νομοσχέδιο με τίτλο «Ο περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και άλλων Συναφών Θεμάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2018»**

1. Το προτεινόμενο νομοσχέδιο με τίτλο «Ο περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και άλλων Συναφών Θεμάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2018» αποσκοπεί στην τροποποίηση του βασικού νόμου δηλ. του *περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και άλλων Συναφών Θεμάτων Νόμου του 2017 ( Νόμος 144(Ι)/2017)*.

2. Η αναγκαιότητα επείγουσας τροποποίησης του βασικού νόμου 144(Ι)/2017 πηγάζει από τις ακόλουθες δυο βασικές αιτίες:

- Λόγω θεσμικών εξελίξεων στη Δημοκρατία που εμφανιστήκαν μετά τη ψήφιση του βασικού νόμου 144(Ι)/2017, δηλ. αυτή της δημιουργίας του Υφυπουργείου Ναυτιλίας καθώς και του Υφυπουργείου Τουρισμού.
- Λόγω της ανάγκης ενσωμάτωσης στη συναφή δευτερογενή νομοθεσία δηλ. στους ταυτόχρονα προτεινόμενους « *περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Γενικές Διατάξεις) Κανονισμούς του 2018*» μηχανισμού διοικητικού προστίμου και ποινικών αδικημάτων για την πτυχή της αδειοδότησης χρήσεων και δραστηριοτήτων στα θαλάσσια ύδατα της Δημοκρατίας που δεν υπόκεινται σε ρυθμιζόμενη αδειοδότηση δυνάμει υφιστάμενης νομοθεσίας όπως επιτάσσει το άρθρο 24 του Νόμου 144(Ι)/2017.

3. Μέχρι σήμερα Αρμόδια Αρχή για το Νόμο 144(Ι)/2017 είναι ο Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων .

Όπως είναι γνωστό με την ψήφιση του *περί Ίδρυσης Υφυπουργείου Ναυτιλίας και περί Διορισμού Υφυπουργού Ναυτιλίας παρά τω Προέδρω και Συναφών Θεμάτων Νόμου του 2017 (Ν.123(Ι)/2017)*, το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας έχει μετεξελιχθεί και μετονομαστεί σε Υφυπουργείο Ναυτιλίας, και δεν υπάγεται πλέον στο Υπουργείο Μεταφορών. Στη βάση αυτής της θεσμικής εξέλιξης και κατόπιν σχετικής συμφωνίας μεταξύ της Υπουργού Μεταφορών και της Υφυπουργού Ναυτιλίας παρά των Προέδρων αποφασίστηκε τον Μάιο του 2018 όπως η αρμοδιότητα για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (ΘΧΣ) μεταφερθεί πλέον από το Υπουργείο Μεταφορών στο Υφυπουργείο Ναυτιλίας. Συνεπώς το Υπουργικό Συμβούλιο με Απόφασή του ημερομηνίας 25/7/2018 (Αρ. 85410) αποφάσισε την μεταφορά των αρμοδιοτήτων του Υπουργού Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων για τον ΘΧΣ στις δομές του Υφυπουργείου Ναυτιλίας και στον Υφυπουργό Ναυτιλίας παρά τω Προέδρω. Με την ίδια Απόφαση το Υπουργικό Συμβούλιο αποφάσισε να εξουσιοδοτήσει τον Υφυπουργό Ναυτιλίας παρά τω Προέδρω όπως προωθήσει τις απαραίτητες τροποποιήσεις στην σχετική νομοθεσία, έτσι ώστε όλες οι εξουσίες και αρμοδιότητες για το ΘΧΣ που παρέχονται στον Υπουργό

Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων και οι οποίες απορρέουν από αυτή να μεταβιβαστούν στον Υφυπουργό Ναυτιλίας παρά τω Προέδρω.

4. Όπως είναι γνωστό με την ψήφιση του *περί Υφυπουργού παρά τω Προέδρω σε θέματα Τουρισμού και Υφυπουργείου Τουρισμού Νόμου του 2018 (Ν.123(Ι)/2018)*, ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού δεν υφίσταται πλέον και τις συναφείς αρμοδιότητες έχει αναλάβει το Υφυπουργείο Τουρισμού, που εκ των πραγμάτων δεν υπάγεται στο Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού.

5. Λαμβάνοντας υπόψη όλες τις πιο πάνω θεσμικές εξελίξεις-αλλαγές το προτεινόμενο νομοσχέδιο εισάγει τις απαραίτητες τροποποιήσεις στο λεκτικό του βασικού νόμου *144(Ι)/2017 ( βλ. άρθρα 2 μέχρι 14 του νομοσχεδίου )*.

Αρμόδια Αρχή για το Νόμο *144(Ι)/2017* καθίσταται πλέον ο Υφυπουργός Ναυτιλίας παρά τω Προέδρω ( **βλ. άρθρο 3 νομοσχεδίου**).

Ειδικότερα, τονίζεται ότι πλέον η σύνθεση της «Διυπουργικής Επιτροπής» διευρύνεται και από εξαμελής γίνεται οκταμελής με την συμμετοχή -προσθήκη του Υφυπουργού Ναυτιλίας παρά τω Προέδρω και του Υφυπουργού Τουρισμού παρά τω Προέδρω ( **βλ. άρθρο 2 νομοσχεδίου**).

Επίσης εκ των πραγμάτων διαφοροποιείται η σύνθεση της τεχνοκρατικής «Επιτροπής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού» και από δεκαπενταμελής γίνεται δεκατετραμελής, ενώ την προεδρία αυτής αναλαμβάνει πλέον ο Γενικός Διευθυντής του Υφυπουργείου Ναυτιλίας ( **βλ. άρθρο 2 και 5 νομοσχεδίου**). Περαιτέρω, εισάγεται διάταξη για τη γνωστοποίηση συμφέροντος σχετικά με τα μέλη της Επιτροπής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού ( **βλ. άρθρο 5(ι) νομοσχεδίου**).

6. Το προτεινόμενο νομοσχέδιο διορθώνει την ορολογία που χρησιμοποιείται στα θέματα δημόσιας διαβούλευσης με τη χρήση των όρων «*σχετιζόμενοι κοινωνικοί εταίροι και αρχές καθώς και το επηρεαζόμενο κοινό*». Αυτό προκύπτει από τη διαπίστωση ότι η ελληνική εκδοχή της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ για τη σχετική ορολογία δεν ανταποκρίνεται στην ορολογία που χρησιμοποιείται στην αγγλική και γαλλική εκδοχή της Οδηγίας ( **βλ. άρθρο 6 και 9Α νομοσχεδίου**).

7. Το προτεινόμενο νομοσχέδιο εισάγει αναγκαία μεταβατική ρύθμιση για την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 23 και 24 του βασικού Νόμου *144(Ι)/2017*. Ειδικότερα η προτεινόμενη ρύθμιση θα λύσει τα προβλήματα νομικής ερμηνείας και πρακτικής υλοποίησης των διατάξεων των άρθρων 23 και 24 για να είναι εφικτή σε μεταβατική βάση η σχετική αδειοδότηση χρήσεων και δραστηριοτήτων που παρουσιάζουν *σημαντική οικονομική ή/και κοινωνική ή /και περιβαλλοντική πρόσθετη αξία* μέχρι την εκπόνηση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδίου, χωρίς να δημιουργείται με τον τρόπο αυτό τροχοπέδη στην ανάπτυξη σημαντικών έργων στη θάλασσα ( **βλ. άρθρο 14 νομοσχεδίου**).

8. Τέλος, η ανάγκη ενσωμάτωσης στη συναφή δευτερογενή νομοθεσία δηλ. στους ταυτόχρονα προτεινόμενους «περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Γενικές Διατάξεις) Κανονισμούς του 2018» μηχανισμού διοικητικού προστίμου και ποινικών αδικημάτων για την πτυχή της αδειοδότησης χρήσεων και δραστηριοτήτων στα θαλάσσια ύδατα της Δημοκρατίας που δεν υπόκεινται σε ρυθμιζόμενη αδειοδότηση δυνάμει υφιστάμενης νομοθεσίας όπως επιτάσσει το άρθρο 24 του Νόμου 144(Ι)/2017, επιτυγχάνεται με το **άρθρο 13 του νομοσχεδίου**. Αυτό εισάγει στο άρθρο 26 του βασικού νόμου την αναγκαία εξουσιοδοτική διάταξη έτσι ώστε οι Κανονισμοί που θα εκδίδονται να δύναται να θεσπίζουν αδικήματα και να καθορίζουν ποινές και διοικητικά πρόστιμα για παράβαση ή παράλειψη συμμόρφωσης με τις διατάξεις τους.

---