

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Θέμα: Ο περί Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας στον Τομέα Μεταφορών Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας Νόμος του 2024

Το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων επεξεργάστηκε το νομοσχέδιο με τίτλο «Ο περί Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας στον Τομέα Μεταφορών Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας Νόμος του 2024», αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται ως Παράρτημα 01.

2. Σκοπός του νομοσχεδίου είναι η εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/112/ΕΕ του Συμβουλίου της 19^{ης} Δεκεμβρίου 2014 για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής συμφωνίας σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, που συνήφθη από την Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union - EBU), την Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation - ESO) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation - EFT).

3. Η εν λόγω Οδηγία, η οποία θα έπρεπε να είχε μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο μέχρι τις 31.12.2016, δεν μεταφέρθηκε, καθότι κρίθηκε από την Δημοκρατία ότι δεν απαιτείται η μεταφορά της, αφού αυτή σχετίζεται με τον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και συνεπώς δεν θα είχε ουσιαστική εφαρμογή, αφού δεν υπάρχουν εσωτερικές πλωτές οδοί στην Κύπρο. Για το θέμα ενημερώθηκε σχετικά και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

4. Ο Διευθυντής Απασχόλησης της Γενικής Διεύθυνσης Απασχόλησης, Κοινωνικών Υποθέσεων και Ένταξης, κ. Stefan Olsson, επανήλθε, όμως, με επιστολή του, ημερομηνίας 11.11.2020, με την οποία πληροφόρησε την κυπριακή δημοκρατία για την υποχρέωσή της να εναρμονισθεί με την Οδηγία αυτή, για τους λόγους που καταγράφονται αναλυτικά στην επιστολή του, η οποία επισυνάπτεται ως Παράρτημα 02.

5. Συνοπτικά αναφέρεται ότι σύμφωνα με τον κ. Olsson «*ακόμα και αν στην Κυπριακή Δημοκρατία όντως δεν υπάρχουν εσωτερικές πλωτές οδοί κατάλληλες για εμπορικές δραστηριότητες, αυτή η απλή περίπτωση δεν αρκεί, για να καταστήσει τη μεταφορά της οδηγίας στο κυπριακό δίκαιο άνευ νοήματος [...]*». Προσθέτοντας, «*η Οδηγία 2014/112/ΕΕ δεν ρυθμίζει τις εσωτερικές πλωτές οδούς καθαυτές, αλλά επικεντρώνεται στη συγκεκριμένη πτυχή των συνθηκών εργασίας των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας: τον χρόνο εργασίας τους*». «*Στην περίπτωση της Κύπρου, η κατάσταση αυτή δεν είναι υποθετική. Υπάρχουν γραφεία εύρεσης εργασίας στην Κύπρο που απασχολούν εργαζόμενους στην εσωτερική ναυσιπλοΐα*». «*[...] το κράτος μέλος του «συνήθους τύπου εργασίας» θα μπορούσε, σε ορισμένες περιπτώσεις να είναι κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος, στο οποίο βρίσκεται η εσωτερική πλωτή οδός*».

6. Με βάση τα μηχανογραφημένα αρχεία των Υπηρεσιών Κοινωνικών Ασφαλίσεων, στην Κύπρο υπάρχουν 12 εταιρείες που εργοδοτούν προσωπικό, το οποίο εργάζεται πάνω σε ποταμόπλοια που εκτελούν διεθνείς μεταφορές (είτε σε επιβατικά είτε σε φορτηγά ποταμόπλοια) σε ευρωπαϊκούς ποταμούς.

7. Σύμφωνα με τις πρόνοιες του Κανονισμού 883/2004 για τον συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλειας των κρατών μελών της ΕΕ, του ΕΟΧ και της Ελβετίας, τα άτομα αυτά, τα οποία εμπίπτουν κάτω από το Άρθρο 13 του εν λόγω Κανονισμού, αν δεν απασχολούνται πέραν του 25% του χρόνου απασχόλησης ή και αμοιβής τους στο Κράτος Μέλος κατοικίας τους, ασφαλιζονται στην Κύπρο που έχει την έδρα του ο εργοδότης και κατά

συνέπεια η Κύπρος ανταγωνίζεται με τους υπόλοιπους ευρωπαϊούς εταίρους στον τομέα αυτό.

8. Επομένως, έστω και εάν η Κύπρος δεν έχει ποταμούς ούτε εγγεγραμμένα ποταμόπλοια με κυπριακή σημαία στο νηολόγιο της Δημοκρατίας, επειδή Κύπριοι εργοδότες εργοδοτούν άτομα που ασφαίζονται στην Κύπρο και εργάζονται σε ποταμόπλοια, η Δημοκρατία δεν μπορεί να μην εναρμονιστεί με την Οδηγία 2014/112/ΕΕ, η οποία έχει ως σκοπό τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων των εταιρειών αυτών και δεν αφορά στο θέμα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

9. Επισημαίνεται ότι για το θέμα έχουν ζητηθεί οι απόψεις του Υφυπουργείου Ναυτιλίας και του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, οι οποίες μελετήθηκαν από το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και ορισμένες εκ των εισηγήσεων έχουν υιοθετηθεί.

10. Επιπρόσθετα, το νομοσχέδιο τέθηκε σε γραπτή διαβούλευση ενώπιον των εργοδοτικών και συνδικαλιστικών οργανώσεων, ήτοι Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών, Ομοσπονδία Εργοδοτών και Βιομηχάνων, Κυπριακό Εμπορικό Βιομηχανικό Επιμελητήριο, Παγκύπρια Εργατική Ομοσπονδία, Συνομοσπονδία Εργαζομένων Κύπρου και Δημοκρατική Εργατική Ομοσπονδία Κύπρου. Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο με γραπτή του απάντηση ενημέρωσε το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων ότι η ενσωμάτωση της Οδηγίας στο εθνικό δίκαιο θα είναι επωφελής για τη Δημοκρατία, καθώς θα ενισχύσει την εικόνα της στον συγκεκριμένο τομέα. Τη θέση του εν λόγω Επιμελητηρίου υιοθετεί και η Ομοσπονδία Εργοδοτών και Βιομηχάνων, ενώ οι λοιπές οργανώσεις δεν είχαν οποιαδήποτε σχόλια επί του εναρμονιστικού νομοσχεδίου.

11. Τέλος, επισημαίνεται ότι η Δημοκρατία βρίσκεται σε διαδικασία επί παραβάσει για μη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 2014/112/ΕΕ.

12. Το προτεινόμενο νομοσχέδιο εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο, κατά τη συνεδρία του, ημερομηνίας 6.3.2024, μετά από Πρόταση του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων. Το Υπουργικό Συμβούλιο, παράλληλα, εξουσιοδότησε τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων να το καταθέσει στη Βουλή των Αντιπροσώπων για ψήφιση. Ως Παράρτημα 03 επισυνάπτεται επιστολή της Γραμματέως του Υπουργικού Συμβουλίου, με αρ. φακ. Υ.Σ. 05.05.008 και ημερ. 6.3.2024, στην οποία επισυνάπτεται αντίγραφο προσχεδίου Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου για το θέμα.

13. Ως Παράρτημα 04 επισυνάπτεται η υπογραμμένη από τον Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας Αιτιολογική Έκθεση που αφορά στο υπό αναφορά νομοσχέδιο.

14. Το Ερωτηματολόγιο Ανάλυσης Αντικτύπου για το υπό αναφορά νομοσχέδιο επισυνάπτεται ως Παράρτημα 05.

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ**

6 Μαρτίου 2024

ΣΤ

ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΤΙΤΛΟ

**«Ο ΠΕΡΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2023»**

Προοίμιο. Για σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τίτλο –

Επίσημη «Οδηγία 2014/112/ΕΕ του Συμβουλίου της 19^{ης} Δεκεμβρίου 2014 για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής συμφωνίας ναυσιπλοΐας, που συνήφθη από την Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union – EBU), την Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation – ESO) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation – ETF)», και

Εφημερίδα της ΕΕ: L367, 23.12.2014, σ.86.

για σκοπούς εφαρμογής με την πράξη του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με τίτλο –

Επίσημη «Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3921/91 του Συμβουλίου της 16^{ης} Δεκεμβρίου 1991 για τον καθορισμό των όρων αποδοχής των μεταφορών των μη εγκατεστημένων σε κράτος μέλος στις εθνικές πλωτές του μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων».

Εφημερίδα της ΕΕ: L373, 31.12.91 Σελ.1.

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός 1.- Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Οργάνωσης του Τίτλος. Χρόνου Εργασίας στον Τομέα των Μεταφορών Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας Νόμος του 2023.

Ερμηνεία. 2.- Για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια:

«αρμόδια αρχή» σημαίνει τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

«επιβαίνον προσωπικό» σημαίνει όλους τους υπαλλήλους επί ενός επιβατηγού πλοίου που δεν είναι μέλη του πληρώματος.

«επιβατηγό πλοίο» σημαίνει πλοίο ημερήσιων εκδρομών ή με καμπίνες που είναι κατασκευασμένο ή διαρρυθμισμένο για τη μεταφορά περισσότερων των δώδεκα επιβατών.

«επιθεωρητής» σημαίνει επιθεωρητή, ο οποίος ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 για να ασκεί τα προβλεπόμενα στον παρόντα Νόμο καθήκοντα.

«επιχειρηματίας μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας» σημαίνει το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται σκάφη για εμπορικούς λόγους στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας για δικό του λογαριασμό.

«εποχή» σημαίνει το χρονικό διάστημα ανώτατης διάρκειας 9 διαδοχικών μηνών εντός ενός πλαισίου 12 μηνών, στη διάρκεια του οποίου οι δραστηριότητες περιορίζονται λόγω εξωτερικών συνθηκών, όπως π.χ. καιρικές συνθήκες ή τουριστική ζήτηση, σε συγκεκριμένες εποχές του έτους.

«εργαζόμενος σε βάρδιες» σημαίνει κάθε εργαζόμενο με ωράριο που εντάσσεται σε πρόγραμμα εργασίας κατά βάρδιες.

«εργαζόμενος τη νύκτα» σημαίνει:

(α) Κάθε εργαζόμενο ο οποίος εκτελεί κανονικά τουλάχιστον τρεις ώρες της καθημερινής του εργασίας στη διάρκεια του νυκτερινού ωραρίου, και

(β) κάθε εργαζόμενο ο οποίος εργάζεται, ενδεχομένως, με νυκτερινό ωράριο στη διάρκεια συγκεκριμένου μέρους του ετήσιου χρόνου εργασίας, το οποίο ορίζεται:

63(I) του 2002
131(I) του 2003
15(I) του 2007.

(i) Από τον περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας Νόμο του 2002, ως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται, ύστερα από τη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους ή

(ii) με συλλογικές συμβάσεις ή με συμφωνίες που συνάπτονται με τους κοινωνικούς εταίρους σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο.

«ημέρα ανάπαυσης» σημαίνει το συνεχή χρόνο ανάπαυσης επί 24 ωρών, τον οποίο ο εργαζόμενος περνά σε έναν τόπο ελεύθερης επιλογής του.

«μετακινούμενος εργαζόμενος» σημαίνει κάθε εργαζόμενο ο οποίος απασχολείται ως μέλος του επιβαίνοντος προσωπικού μιας επιχείρησης, η οποία παρέχει υπηρεσίες μεταφορών επιβατών ή εμπορευμάτων δια μέσου εσωτερικών πλωτών οδών.

«νυκτερινό ωράριο» σημαίνει το χρόνο μεταξύ των ωρών 23:00 και 06:00.

«σκάφος» σημαίνει πλοίο ή πλωτός εξοπλισμός.

«συμφωνία» σημαίνει την Ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών, που συνήφθη από την Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union – EBU), την

Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation – ESO) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation – ETF).

«Υπουργός» σημαίνει τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

«φύλλο υπηρεσίας» σημαίνει το πρόγραμμα που περιέχει το σχεδιασμό των ημερών εργασίας και ανάπαυσης που κοινοποιείται εκ των προτέρων από τον εργοδότη στον εργαζόμενο.

«χρόνος ανάπαυσης» σημαίνει το χρόνο εκτός του ωραρίου εργασίας και περιλαμβάνει το χρόνο ανάπαυσης επάνω στο κινούμενο σκάφος, σε σταματημένο σκάφος και στην ξηρά, ενώ δεν περιλαμβάνει σύντομα διαλείμματα ανάπαυσης (έως 15 λεπτά).

«ωράριο εργασίας» σημαίνει το χρόνο κατά τον οποίο εργαζόμενος προβλέπεται να εκτελεί εργασία ή πρέπει να είναι διαθέσιμος προς εκτέλεση εργασίας (χρόνος διαθεσιμότητας) στο και για το σκάφος κατ' εντολή του εργοδότη ή του εκπροσώπου του εργοδότη.

Πεδίο Εφαρμογής. 3.- (1) Ο παρών Νόμος εφαρμόζεται για μετακινούμενους εργαζομένους, οι οποίοι εργάζονται ως μέλη του ναυτικού προσωπικού (μέλη πληρώματος) ή με άλλη ιδιότητα (επιβαίνον προσωπικό) σε σκάφος το οποίο δραστηριοποιείται στην επικράτεια κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΕΟΧ στον τομέα των εμπορικών μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όταν η συμβατική σχέση μεταξύ του εργοδότη και του μετακινούμενου εργαζόμενου διέπεται από το κυπριακό δίκαιο.

Νοείται ότι, οι επιχειρηματίες στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας δεν θεωρούνται εργαζόμενοι στη δική τους επιχείρηση,

κατά την έννοια του παρόντος Νόμου, ακόμη και όταν σε αυτή, έχουν
59(Ι) του 2010
114(Ι) του 2010
126(Ι) του 2011
2(Ι) του 2012
37(Ι) του 2012
170(Ι) του 2012
193(Ι) του 2012
106(Ι) του 2014
194(Ι) του 2014
176(Ι) του 2015
1(Ι) του 2017
52(Ι) του 2017
115(Ι) του 2017
132(Ι) του 2018
126(Ι) του 2019
194(Ι) του 2020
88(Ι) του 2021
168(Ι) του 2021
44(Ι) του 2022
81(Ι) του 2022
150(Ι) του 2022
214(Ι) του 2022
215(Ι) του 2022
22(Ι) του 2023
23(Ι) του 2023
35(Ι) του 2023.

(2) Ο παρών Νόμος δεν αντιτίθεται σε εθνικές ή διεθνείς διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, οι οποίες ισχύουν για μετακινούμενους εργαζόμενους και για άτομα που αναφέρονται στην επιφύλαξη του εδαφίου (1) του παρόντος άρθρου.

(4) Σε περίπτωση που υπάρχουν διαφορές όσον αφορά τους χρόνους ανάπαυσης των μετακινούμενων εργαζομένων μεταξύ του παρόντος νόμου και εθνικών και διεθνών διατάξεων για την

ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, υπερισχύουν οι διατάξεις οι οποίες εξασφαλίζουν μεγαλύτερο βαθμό προστασίας της υγείας και της ασφάλειας.

(5) Οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι που εργάζονται σε σκάφος το οποίο δραστηριοποιείται στην επικράτεια κράτους μέλους εκτός του τομέα των εμπορικών μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των οποίων οι συνθήκες ρυθμίζονται από συλλογικές συμβάσεις και μισθολογικές συμφωνίες μεταξύ των οργανώσεων των εργοδοτών και των εργαζομένων, μπορούν, αφού ζητηθεί η γνώμη και δοθεί η συγκατάθεση των οργανώσεων των εργοδοτών και των εργαζομένων, να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας, σε περίπτωση που οι διατάξεις της συμφωνίας είναι πιο ευνοϊκές για τους εργαζόμενους.

Ωράριο
εργασίας και
περίοδος
αναφοράς.

4.- (1) Με την επιφύλαξη των διατάξεων του εδαφίου 4 του παρόντος άρθρου, το ωράριο εργασίας καθορίζεται καταρχήν με βάση τις οκτώ ώρες την ημέρα.

(2) Το ωράριο εργασίας μπορεί να παραταθεί σύμφωνα με το εδάφιο (4) του παρόντος άρθρου, εάν στο πλαίσιο των 12 μηνών (περίοδος αναφοράς) δεν υπερβαίνεται ο μέσος όρος των 48 ωρών την εβδομάδα.

(3) Ο μέγιστος χρόνος εργασίας κατά την περίοδο αναφοράς είναι 2304 ώρες (βάση υπολογισμού: 52 εβδομάδες μείον άδεια τουλάχιστον 4 εβδομάδων x 48 ώρες). Οι περίοδοι ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών, καθώς και οι περίοδοι άδειας ασθενείας δεν συνεκτιμώνται ή είναι ουδέτερες, όσον αφορά τον υπολογισμό του μέσου όρου και αφαιρούνται τα δικαιώματα χρόνου ανάπαυσης που προκύπτουν από τις επίσημες αργίες.

(4) Για τις σχέσεις εργασίας, των οποίων η διάρκεια είναι μικρότερη από την περίοδο αναφοράς, ο υπολογισμός του ανώτατου επιτρεπόμενου ωραρίου εργασίας βασίζεται στη μέθοδο του υπολογισμού κατ' αναλογία των περιόδων απασχόλησης.

Ημερήσιο και
εβδομαδιαίο

5.- (1) Το ωράριο εργασίας δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει:

ωράριο
εργασίας.

(α) Τις 14 ώρες, σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 24 ωρών και

(β) τις 84 ώρες σε κάθε περίοδο επτά ημερών,

(2) Αν, σύμφωνα με το φύλλο υπηρεσίας, υπάρχουν περισσότερες ημέρες ανάπαυσης από ημέρες εργασίας, δεν επιτρέπεται η υπέρβαση των 72 ωρών εβδομαδιαίου ωραρίου εργασίας κατά μέσο όρο εντός μιας περιόδου 4 μηνών.

Ημέρες
εργασίας και
ανάπαυσης.

6.- (1) Επιτρέπεται η απασχόληση επί 31 διαδοχικές ημέρες κατ' ανώτατο όριο.

(2) Αν σύμφωνα με το φύλλο υπηρεσίας, προβλέπεται ο ίδιος ανώτατος αριθμός ημερών εργασίας όπως και ημερών ανάπαυσης, αμέσως μετά τη λήξη των διαδοχικών ημερών εργασίας πρέπει να χορηγείται ο ίδιος αριθμός διαδοχικών ημερών ανάπαυσης. Εξαιρέσεις από τον αριθμό των διαδοχικών ημερών ανάπαυσης που πρέπει να χορηγείται αμέσως επιτρέπονται υπό τον όρο ότι:

(α) Ο ανώτατος αριθμός των 31 διαδοχικών ημερών δεν υπερβαίνεται, και

(β) ο αναφερόμενος στις παραγράφους (α), (β) και (γ) του εδαφίου (3) του παρόντος άρθρου ελάχιστος αριθμός

διαδοχικών ημερών ανάπαυσης πρέπει να χορηγείται αμέσως μετά τη λήξη των διαδοχικών ημερών εργασίας, και

(γ) η περίοδος παράτασης ή ανταλλαγής των ημερών εργασίας πρέπει να αντισταθμίζεται εντός του χρονικού διαστήματος αναφοράς.

(3) Αν, σύμφωνα με το φύλλο υπηρεσίας, υπάρχουν περισσότερες ημέρες εργασίας από ημέρες ανάπαυσης, ο ελάχιστος αριθμός διαδοχικών ημερών ανάπαυσης αμέσως μετά τη λήξη των διαδοχικών ημερών εργασίας καθορίζεται ως εξής:

(α) 1^η έως 10^η διαδοχική ημέρα εργασίας: 0,2 ημέρες ανάπαυσης για κάθε διαδοχική ημέρα εργασίας (π.χ.: 10 διαδοχικές ημέρες εργασίας = 2 ημέρες ανάπαυσης),

(β) 11^η έως 20^η διαδοχική ημέρα εργασίας: 0,3 ημέρες ανάπαυσης για κάθε διαδοχική ημέρα εργασίας (π.χ.: 20 διαδοχικές ημέρες εργασίας = 5 ημέρες ανάπαυσης),

(γ) 21^η έως 31^η διαδοχική ημέρα εργασίας: 0,4 ημέρες για κάθε διαδοχική ημέρα εργασίας (π.χ.: 31 διαδοχικές ημέρες εργασίας = 9,4 ημέρες ανάπαυσης):

Νοείται ότι, στον υπολογισμό των πιο πάνω ελάχιστων διαδοχικών ημερών ανάπαυσης προστίθενται τα ποσοστά ημερών ανάπαυσης και χορηγούνται ως ολόκληρες ημέρες ανάπαυσης.

Εποχική
εργασία σε
επιβατηγά
πλοία.

7.- (1) Κατά παρέκκλιση των διατάξεων των άρθρων 5 και 6 του παρόντος Νόμου μπορούν να εφαρμόζονται οι ακόλουθες διατάξεις για όλους τους εργαζόμενους που εργάζονται στη διάρκεια της τουριστικής περιόδου σε επιβατηγό πλοίο:

(α) Το ωράριο εργασίας, δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει:

(i) Τις 12 ώρες σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 24 ωρών και

(ii) τις 72 ώρες σε κάθε περίοδο επτά ημερών.

(β) Ανά ημέρα εργασίας, πιστώνεται στον εργαζόμενο 0,2 ημέρες ανάπαυσης. Για κάθε χρονική περίοδο 31 ημερών πρέπει να χορηγούνται πραγματικά δύο ημέρες ανάπαυσης. Οι υπόλοιπες ημέρες ανάπαυσης μπορούν να χορηγούνται κατόπιν συμφωνίας.

(2) Η αντιστάθμιση των υπόλοιπων ημερών ανάπαυσης και η τήρηση του κατά μέσο όρο ωραρίου των 48 ωρών σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 4 του παρόντος Νόμου γίνεται βάσει συλλογικών συμβάσεων ή συμφωνιών μεταξύ των κοινωνικών εταίρων ή, αν δεν υπάρχουν τέτοιου είδους συμφωνίες, βάσει του κυπριακού δικαίου.

Περίοδοι
Ανάπαυσης. 8.- (1) Οι εργαζόμενοι πρέπει να διαθέτουν τακτικές και επαρκώς μεγάλες και συνεχείς περιόδους ανάπαυσης, η διάρκεια των οποίων εκφράζεται σε μονάδες χρόνου, οι οποίες είναι επαρκώς μακρές και συνεχείς, ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι εργαζόμενοι δεν θα προκαλούν σωματικές βλάβες στους ίδιους, σε συναδέλφους τους ή σε τρίτους και ότι δεν θα βλάπτουν την υγεία τους, βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα, λόγω κόπωσης ή άτακτων ρυθμών εργασίας.

(2) Οι περίοδοι ανάπαυσης δεν υπερβαίνουν:

(α) Τις 10 ώρες σε κάθε χρονική περίοδο 24 ωρών, εκ των οποίων τουλάχιστον 6 ώρες χωρίς διακοπή, και

(β) τις 84 ώρες σε κάθε περίοδο επτά ημερών.

- Διαλείμματα. 9.- Κάθε εργαζόμενος δικαιούται κατά την καθημερινή του εργασία, η οποία υπερβαίνει τις έξι ώρες, ένα διάλειμμα, οι λεπτομέρειες, η διάρκεια και οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση του οποίου, καθορίζονται σε συλλογικές συμβάσεις ή με συμφωνίες μεταξύ των κοινωνικών εταίρων ή, αν δεν υπάρχουν τέτοιου είδους συμφωνίες, βάσει του κυπριακού δικαίου.
- Μέγιστος χρόνος εργασίας κατά τη διάρκεια της νύκτας. 10.- Με βάση τη νυκτερινή περίοδο επτά ωρών, η μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας κατά τη διάρκεια της νύκτας ανέρχεται σε 42 ώρες ανά περίοδο επτά ημερών.
- Ετήσια Άδεια. 11.- (1) Κάθε εργαζόμενος δικαιούται τουλάχιστον τέσσερις εβδομάδες ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών ή το αντίστοιχο μερίδιο σε περίπτωση που η απασχόληση διαρκεί λιγότερο από ένα έτος, σύμφωνα με τους όρους που προβλέπει ο περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας Νόμος του 2002, ως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται και/ή πρακτικές για την απόκτηση του σχετικού δικαιώματος και τη χορήγηση της άδειας.
- 63(I) του 2002
131(I) του 2003
15(I) του 2007.
- (2) Η ελάχιστη περίοδος ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών μπορεί να αντικατασταθεί από χρηματική αποζημίωση μόνον σε περίπτωση τερματισμού της εργασιακής σχέσης.
- Προστασία Ανηλίκων. 12.- Για εργαζόμενους ηλικίας κάτω των 18 ετών ισχύουν οι διατάξεις του περί Προστασίας των Νέων κατά την Απασχόληση Νόμου του 2001, ως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται.
- 48(I)/2001
15(I)/2012.
- Έλεγχοι. 13.- (1) Το ωράριο εργασίας και ανάπαυσης κάθε εργαζομένου καταγράφεται καθημερινά για να ελέγχεται η τήρηση των διατάξεων σύμφωνα με τα άρθρα 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 και 14.

(2) Οι καταγραφές πρέπει να φυλάσσονται στο πλοίο τουλάχιστον μέχρι τη λήξη της περιόδου αναφοράς.

(3) Οι καταγραφές πρέπει να ελέγχονται και να επιβεβαιώνονται σε κατάλληλα χρονικά διαστήματα (το αργότερο μέχρι τη λήξη του επόμενου μηνός) από τον εργοδότη ή τον αντιπρόσωπό του, από κοινού με τον εργαζόμενο.

(4) Οι καταγραφές πρέπει να περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα στοιχεία:

(α) όνομα σκάφους,

(β) ονοματεπώνυμο εργαζόμενου,

(γ) ονοματεπώνυμο του υπεύθυνου κυβερνήτη του πλοίου,

(δ) ημερομηνία,

(ε) ημέρα εργασίας και ανάπαυσης,

(στ) έναρξη και λήξη των καθημερινών περιόδων εργασίας και ανάπαυσης

(5) Ο εργαζόμενος λαμβάνει αντίγραφο με τις επιβεβαιωμένες σημειώσεις που αφορούν το ωράριό του. Το αντίγραφο αυτό πρέπει να φέρει μαζί του ο εργαζόμενος επί έναν χρόνο.

Καταστάσεις 14.- (1) Ο κυβερνήτης του σκάφους ή ο αναπληρωτής του έχει το
έκτακτης δικαίωμα να απαιτήσει από έναν εργαζόμενο να εκτελέσει το ωράριο
Ανάγκης. εργασίας, το οποίο είναι αναγκαίο για την άμεση ασφάλεια του σκάφους, των επιβατών του πλοίου και του φορτίου ή για την παροχή βοήθειας σε άλλα πλοία ή πρόσωπα που βρίσκονται σε έκτακτη ανάγκη.

(2) Σύμφωνα με το εδάφιο (1) του παρόντος άρθρου, ο κυβερνήτης του σκάφους ή ο αναπληρωτής του μπορεί να απαιτήσει από τον εργαζόμενο να εκτελέσει το αναγκαίο ωράριο εργασίας μέχρι να αποκατασταθεί η ομαλή κατάσταση.

(3) Μόλις καταστεί δυνατό, μετά την αποκατάσταση της ομαλής κατάστασης, ο κυβερνήτης του σκάφους ή ο εκπρόσωπος του πρέπει να εξασφαλίσει ότι όλοι οι εργαζόμενοι που εκτέλεσαν εργασία στη διάρκεια περιόδου ανάπαυσης σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, θα έχουν τη δυνατότητα επαρκούς περιόδου ανάπαυσης.

Ιατρική Εξέταση. 15.- (1) Όλοι οι εργαζόμενοι έχουν δικαίωμα για μία δωρεάν ιατρική εξέταση ετησίως. Κατά την ιατρική εξέταση πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα συμπτώματα ή στις συνθήκες, που μπορούν να οφείλονται στην εργασία στο πλοίο με ελάχιστους χρόνους ανάπαυσης και/ή με ελάχιστες ημέρες ανάπαυσης, σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 7 του παρόντος Νόμου.

(2) Οι εργαζόμενοι τη νύκτα, οι οποίοι αντιμετωπίζουν προβλήματα υγείας τα οποία αποδεδειγμένα οφείλονται στο γεγονός ότι εκτελούν νυκτερινή εργασία, πρέπει να μετατίθενται, όποτε είναι δυνατόν, σε θέση ημερήσιας εργασίας για την οποία είναι κατάλληλοι.

(3) Η δωρεάν ιατρική εξέταση υπόκειται στο ιατρικό απόρρητο.

(4) Η δωρεάν ιατρική εξέταση μπορεί να πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο του Γενικού Συστήματος Υγείας.

Προστασία της Ασφάλειας και Υγείας. 16.- (1) Οι εργαζόμενοι τη νύκτα και οι εργαζόμενοι σε βάρδιες πρέπει να απολαμβάνουν προστασία της υγείας και της ασφάλειάς τους, ανάλογη προς τη φύση της εργασίας τους.

(2) Οι κατάλληλες υπηρεσίες ή τα μέτρα προστασίας και πρόληψης στον τομέα της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων τη νύκτα και των εργαζομένων σε βάρδιες πρέπει να είναι ισοδύναμα με τα προσφερόμενα στους άλλους εργαζόμενους και να είναι διαθέσιμα ανά πάσα στιγμή.

Ρυθμός 17.- Εργοδότης που προτίθεται να οργανώσει την εργασία με ένα
Εργασίας. ορισμένο ρυθμό πρέπει να λαμβάνει υπόψιν τη γενική αρχή της προσαρμογής της εργασίας στον άνθρωπο, ιδίως προκειμένου να περιοριστεί η μονότονη και η ρυθμική εργασία, σε συνάρτηση με το είδος της δραστηριότητας και τις απαιτήσεις ασφάλειας και υγείας, ιδιαίτερα όσον αφορά τα διαλείμματα του χρόνου εργασίας.

Επιθεωρητές ή 18.- Ο Υπουργός δύναται να ορίζει Επιθεωρητές, για την καλύτερη
και άλλοι εφαρμογή του παρόντος Νόμου.
λειτουργοί.

Κύριο έργο του 19.- Επιθεωρητής που διορίζεται δυνάμει του άρθρου 18 του
Επιθεωρητή. παρόντος Νόμου έχει ως έργο κυρίως:

(α) Την εξασφάλιση της πλήρους και αποτελεσματικής εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος Νόμου, είτε με τη διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας για τον έλεγχο της εφαρμογής του, είτε με την εξέταση παραπόνων που του υποβάλλονται για διαφορές που προκύπτουν από την εφαρμογή των διατάξεων του Νόμου αυτού·

(β) την παροχή πληροφοριών, συμβουλών και υποδείξεων προς τους εργοδότες και τους οικιακούς εργαζόμενους, σχετικά με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τηρήσεως των διατάξεων του παρόντος Νόμου·

(γ) την αναφορά προς τον Υπουργό προβλημάτων που δημιουργούνται κατά την εφαρμογή του Νόμου και την υποβολή

προτάσεων σχετικά με μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την αντιμετώπισή τους

Ενέργειες του
Επιθεωρητή σε
περίπτωση
υποβολής
παραπόνου από
εργαζόμενους
υπηκόους της
Ευρωπαϊκής
Ένωσης.

20.-(1) Ο Επιθεωρητής μπορεί να δέχεται παράπονα σχετικά με διαφορά που προκύπτει από την εφαρμογή του παρόντος Νόμου, από οποιοδήποτε πρόσωπο υπήκοο κράτους μέλους, που θεωρεί ότι θίγεται από τη διαφορά αυτή, καθώς και, για λογαριασμό τέτοιου προσώπου και, αμέσως μόλις του υποβληθεί τέτοιο παράπονο, ακολουθεί τη διαδικασία που προνοείται στα εδάφια (2), (3) και (4) του παρόντος άρθρου, υπό την προϋπόθεση ότι η υπόθεση δεν έχει εγερθεί ενώπιον Δικαστηρίου.

(2) Ασκώντας τις εξουσίες που του παρέχει ο παρών Νόμος, ο Επιθεωρητής ερευνά με κάθε πρόσφορο τρόπο το παράπονο που του έχει υποβληθεί και ιδίως καλεί το πρόσωπο, κατά του οποίου υποβάλλεται το παράπονο, καθώς και κάθε άλλο πρόσωπο που έχει αρμοδιότητα ή ευθύνη γι' αυτό, να παράσχει πληροφορίες, διευκρινίσεις ή οποιοδήποτε στοιχείο κατέχει ή είναι υπό τον έλεγχο του, που εξυπηρετούν ή διευκολύνουν τη διερεύνηση του παραπόνου και επιχειρεί να διευθετήσει τη διαφορά.

(3) Εάν επιτευχθεί η διευθέτηση της διαφοράς σύμφωνα με το εδάφιο (2), ο Επιθεωρητής συντάσσει πρακτικό διευθέτησης της διαφοράς, το οποίο υπογράφεται και από τα δύο μέρη.

(4) Εάν δεν επιτευχθεί η διευθέτηση της διαφοράς σύμφωνα με το εδάφιο (2), ο Επιθεωρητής συντάσσει πρακτικό, στο οποίο αναγράφει όλες τις ενέργειες και διαπιστώσεις του, και το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ενώπιον του Δικαστηρίου.

(5) Τηρουμένων των διατάξεων οποιοδήποτε νόμου, από την ημέρα της υποβολής του, κατά το εδάφιο (1), παραπόνου, μέχρι την ημέρα που συντάχθηκε το προβλεπόμενο στο εδάφιο (4) πρακτικό, διακόπτεται η τυχόν ισχύουσα προθεσμία προσφυγής στο

Δικαστήριο Εργατικών Διαφορών του προσώπου που έχει υποβάλει ή για λογαριασμό του οποίου υποβλήθηκε το παράπονο, καθώς και η περίοδος παραγραφής της απαίτησής του.

Καθήκον για παροχή πληροφοριών στον Επιθεωρητή.

21.-(1) Κάθε εργοδότης ή αντιπρόσωπός του και κάθε εργοδοτούμενος στον εργοδότη αυτό πρέπει, όταν το απαιτεί ο Επιθεωρητής, να παρέχει σε αυτόν κάθε πληροφορία, βιβλίο, αρχείο, πιστοποιητικό ή άλλο έγγραφο ή οποιοδήποτε άλλο στοιχείο έχει στην κατοχή του σχετικά με τα ρυθμιζόμενα στον παρόντα Νόμο θέματα.

(2) Ο εργοδότης, οι αντιπρόσωποί του ή οι εργοδοτούμενοι σ' αυτόν πρέπει γενικά να παρέχουν τα μέσα που απαιτούνται από τον Επιθεωρητή, τα οποία είναι απαραίτητα για την είσοδο, επιθεώρηση, εξέταση, έρευνα, ή άλλη άσκηση εξουσίας δυνάμει του παρόντος Νόμου σχετικά με την επιχείρηση του εργοδότη αυτού.

Υποχρέωση του Επιθεωρητή για εχεμύθεια.

22.-(1) Ο Επιθεωρητής οφείλει να θεωρεί και να χειρίζεται ως απόρρητο κάθε ζήτημα και κάθε πληροφορία, γραπτή ή προφορική, που περιήλθε σε γνώση του κατά τη διεκπεραίωση του έργου του και δεν αποκαλύπτει ή μεταδίδει οποιοδήποτε τέτοιο ζήτημα ή πληροφορία.

(2) Σε περίπτωση που οποιοσδήποτε Επιθεωρητής ενεργεί κατά παράβαση της υποχρέωσης για εχεμύθεια, όπως καθορίζεται στο εδάφιο (1) του παρόντος άρθρου, τότε ο Επιθεωρητής υπέχει αστική ευθύνη κατ' εφαρμογή των προνοιών του άρθρου 70 του περί Δημόσιας Υπηρεσίας Νόμου.

Αδικήματα και ποινές λόγω παρεμπόδισης του Επιθεωρητή κατά

23.- (1) Όποιος:

την άσκηση των
καθηκόντων του.

- (α) Παρεμποδίζει Επιθεωρητή κατά την άσκηση οποιασδήποτε εξουσίας που παρέχεται σε αυτόν από το Νόμο
- (β) αρνείται να απαντήσει ή απαντά ψευδώς σε οποιαδήποτε έρευνα, για την οποία παρέχεται εξουσία από το Νόμο
- (γ) παρσιλείπει να παρουσιάσει οποιοδήποτε αρχείο, πιστοποιητικό, βιβλίο, ή άλλο έγγραφο ή στοιχείο που απαιτείται να παρουσιάσει σύμφωνα με το Νόμο
- (δ) παρεμποδίζει, ή αποπειράται να παρεμποδίσει οποιοδήποτε πρόσωπο από του να παρουσιαστεί ενώπιον Επιθεωρητή ή να εξεταστεί από αυτόν,

είναι ένοχος αδικήματος και σε περίπτωση καταδίκης του, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τρεις (3) μήνες ή με χρηματική ποινή μέχρι τρεις χιλιάδες ευρώ (€ 3.000,00) ή και στις δύο αυτές ποινές.

(2) Νομικό πρόσωπο και οποιοδήποτε μέλος του διοικητικού συμβουλίου αυτού, ο γενικός διευθυντής, ο γραμματέας ή άλλος αξιωματούχος ή άλλο όργανο διοικήσεως του νομικού αυτού προσώπου, που αποδεικνύεται ότι συναίνεσε ή συνέπραξε στην τέλεση του αδικήματος υπέχει ποινικής ευθύνης σε σχέση με το προβλεπόμενο στο εδάφιο (1) του παρόντος άρθρου ποινικό αδίκημα.

Αρμόδιο Δικαστήριο. 24.- Αρμόδιο Δικαστήριο για επίλυση οποιασδήποτε διαφοράς αστικής φύσεως είναι το Δικαστήριο Εργατικών Διαφορών.

Αδικήματα και 25.- (1) Εργοδότης ο οποίος παραβαίνει τις διατάξεις του παρόντος
ποινές. Νόμου είναι ένοχος ποινικού αδικήματος και σε περίπτωση
καταδίκης του, υπόκειται σε ποινή φυλάκισης μέχρι 2 χρόνια ή σε
πρόστιμο μέχρι δέκα χιλιάδες ευρώ (€10.000,00), ή και στις δύο
ποινές.

(2) Νομικό πρόσωπο και οποιοδήποτε μέλος του διοικητικού
συμβουλίου αυτού, ο γενικός διευθυντής, ο γραμματέας ή άλλος
αξιωματούχος ή άλλο όργανο διοικήσεως του νομικού αυτού
προσώπου, που αποδεικνύεται ότι συναίνεσε ή συνέπραξε στην
τέλεση του αδικήματος υπέχει ποινικής ευθύνης σε σχέση με το
προβλεπόμενο στο εδάφιο (1) του παρόντος άρθρου ποινικό
αδίκημα.

**Πίνακας Αντιστοιχίας των διατάξεων της Οδηγίας 2014/112/ΕΕ
με το νομοσχέδιο με τίτλο
«Ο περί Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας στον τομέα Μεταφορών Εσωτερικής
Ναυσιπλοΐας Νόμος του 2023»**

| Άρθρο Νομοσχεδίου | Άρθρο Οδηγίας 2014/112/ΕΕ |
|--------------------------|--------------------------------------|
| 2 | Παράρτημα, Παράγραφος 2 |
| 3 | Παράρτημα, Παράγραφος 1 |
| 4 | Παράρτημα, Παράγραφος 3 |
| 5 | Παράρτημα, Παράγραφος 4 |
| 6 | Παράρτημα, Παράγραφος 5 |
| 7 | Παράρτημα, Παράγραφος 6 |
| 8 | Παράρτημα, Παράγραφος 7 |
| 9 | Παράρτημα, Παράγραφος 8 |
| 10 | Παράρτημα, Παράγραφος 9 |
| 11 | Παράρτημα, Παράγραφος 10 |
| 12 | Παράρτημα, Παράγραφος 11 |
| 13 | Παράρτημα, Παράγραφος 12 |
| 14 | Παράρτημα, Παράγραφος 13 |
| 15 | Παράρτημα, Παράγραφος 14 |
| 16 | Παράρτημα, Παράγραφος 15 |
| 17 | Παράρτημα, Παράγραφος 16 |



Απασχόληση
Διευθυντής

Βρυξέλλες,
EMPL. B.2/AG/Idl (2020) 7224706

κ. Νικόλα Αιμίλιου
Μόνιμο Αντιπρόσωπο της Κύπρου
στην Ευρωπαϊκή Ένωση
61 Avenue de Cortenberg
1000 Brussels

Θέμα: Μεταφορά της οδηγίας 2014/112/ΕΕ στο εθνικό δίκαιο

Κύριε Πρόεδρη,

Στην επιστολή της 20ής Δεκεμβρίου 2016 (Αριθ. αναφοράς SG: MNE(2016)57721), οι αρχές της χώρας σας εξηγούν τους λόγους για τους οποίους δεν μετέφεραν στο κυπριακό δίκαιο την οδηγία 2014/112/ΕΕ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2014, για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής συμφωνίας σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, που συνήφθη από την Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union — EBU), την Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation — ESO) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation — ETF)¹ (στο εξής: οδηγία 2014/112/ΕΕ ή οδηγία).

Στην προαναφερόμενη επιστολή, οι αρχές της χώρας σας αναφέρουν ότι «[Λόγω της φυσικής μορφολογίας του νησιού μας, όπου δεν υπάρχει οποιαδήποτε μορφή εσωτερικής ναυσιπλοΐας, πιστεύουμε ότι στα πλαίσια της προσπάθειας που γίνεται για καλύτερες και αποδοτικότερες νομοθετικές ρυθμίσεις η Κύπρος, θα πρέπει να εξαιρείται από την υποχρέωση μεταφοράς [της οδηγίας 2014/112/ΕΕ] στην εθνική μας νομοθεσία. Η υποχρέωση για μεταφορά μη εφαρμόσιμων νομοθετικών ρυθμίσεων στην εθνική νομοθεσία ενός Κράτους Μέλους δεν έχει οποιοδήποτε όφελος. Αντίθετα αυξάνει το διοικητικό άγχος.».

Οι υπηρεσίες μας, αφού ολοκλήρωσαν μια εις βάθος ανάλυση των ρυθμίσεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο όλων των κρατών μελών, καθώς και του σκεπτικού που παρουσιάστηκε στην επιστολή των αρχών της χώρας σας, της 20ής Δεκεμβρίου 2016, έχουν σοβαρές αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον η μη μεταφορά της οδηγίας 2014/112/ΕΕ στο εθνικό δίκαιο της Κυπριακής Δημοκρατίας είναι δικαιολογημένη, για τους λόγους που ακολουθούν. Η αιτιολογική σκέψη 17

¹ ΕΕ L 367 της 23.12.2014, σ. 86-95.

της οδηγίας 2014/112/ΕΕ² επισημαίνει τη δυνατότητα των κρατών μελών να μη μεταφέρουν μια οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο σε εξαιρετικές περιπτώσεις όπου η δραστηριότητα που αναφέρεται σε μια οδηγία «δεν έχει νόημα» για γεωγραφικούς λόγους. Η εν λόγω αιτιολογική σκέψη συνοψίζει ουσιαστικά την υφιστάμενη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης³ (στο εξής: Δικαστήριο) και περιλαμβάνει τη δήλωση ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή σε περιπτώσεις στις οποίες η μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο δεν έχει νόημα για γεωγραφικούς λόγους. Ωστόσο, η αιτιολογική σκέψη 17 της οδηγίας 2014/112/ΕΕ δεν αντιστοιχεί σε κανένα σκέλος του διατακτικού της οδηγίας ή του παραρτήματός της. Ως εκ τούτου, η αιτιολογική σκέψη δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι απαλλάσσει οποιοδήποτε κράτος μέλος από την υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2014/112/ΕΕ.

Οι αρχές της χώρας σας ισχυρίζονται ότι, ελλείψει εσωτερικών πλωτών οδών, οι οποίες θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για εμπορικές δραστηριότητες στην κυπριακή εθνική επικράτεια, η μεταφορά της οδηγίας στην κυπριακή έννομη τάξη πράγματι «δεν έχει νόημα».

Ωστόσο, ακόμη και αν στην Κυπριακή Δημοκρατία όντως δεν υπάρχουν εσωτερικές πλωτές οδοί κατάλληλες για εμπορικές δραστηριότητες, αυτή η απλή κατάσταση δεν αρκεί για να καταστήσει τη μεταφορά της οδηγίας στο κυπριακό δίκαιο άνευ νοήματος κατά την έννοια της νομολογίας του Δικαστηρίου που παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 17.

Πράγματι, προκειμένου το οικείο κράτος μέλος να είναι σε θέση να μη μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο την οδηγία 2014/112/ΕΕ, θα έπρεπε να αποδείξει ότι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, η

² Η εν λόγω αιτιολογική σκέψη έχει ως εξής: «Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το γεγονός ότι μια δραστηριότητα που προβλέπεται σε μια οδηγία δεν υπάρχει ακόμη σε ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να απαλλάξει το εν λόγω κράτος μέλος από την υποχρέωσή του να λάβει νομοθετικά ή κανονιστικά μέτρα προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι όλες οι διατάξεις της οδηγίας θα μεταφερθούν σωστά στο εθνικό δίκαιο. Τόσο η αρχή της ασφάλειας δικαίου όσο και η ανάγκη να διασφαλιστεί η πλήρης εφαρμογή των οδηγιών κατά νόμο και όχι απλώς στην πράξη απαιτούν από όλα τα κράτη μέλη να αναπαράγουν τους κανόνες της σχετικής οδηγίας σε ένα σαφές, ακριβές και διαφανές πλαίσιο που προβλέπει υποχρεωτικές νομικές διατάξεις. Η υποχρέωση αυτή βαρύνει τα κράτη μέλη προκειμένου να προβλέπουν οποιαδήποτε αλλαγή στην κατάσταση που επικρατεί σε αυτά σε μία δεδομένη χρονική στιγμή και προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι όλα τα υποκείμενα δικαιούσα στην Κοινότητα, συμπεριλαμβανομένων των υποκείμενων δικαίου των κρατών μελών στα οποία δεν υπάρχει συγκεκριμένη δραστηριότητα στην οποία αναφέρεται δεδομένη οδηγία, θα είναι σε θέση να γνωρίζουν με σαφήνεια και ακρίβεια ποια είναι, σε όλες τις περιπτώσεις, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις τους. Σύμφωνα με τη νομολογία, η μεταφορά της οδηγίας δεν είναι υποχρεωτική μόνο εκεί όπου η εν λόγω μεταφορά δεν έχει νόημα για γεωγραφικούς λόγους. Τα κράτη μέλη θα πρέπει σε παρόμοιες περιπτώσεις να ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.»

³ C-343/08, Επιτροπή κατά Τσεχικής Δημοκρατίας, ECLI:EU:C:2010:14.

μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο «δεν έχει νόημα»⁴ κατά την έννοια της νομολογίας του Δικαστηρίου, λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφικής του κατάστασης.

Η ερμηνεία της εν λόγω εξαίρεσης από το Δικαστήριο ήταν πάντοτε πολύ στενή⁵.

Η δυνατότητα μη μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο βάσει αυτής της νομολογίας έχει αναγνωρισθεί μέχρι σήμερα αποκλειστικά σε περιπτώσεις στις οποίες η μεταφορά μιας συγκεκριμένης διάταξης δεν θα είχε νόημα στην πράξη (ακόμη και δυνητικά / στο μέλλον) εξαιτίας πολύ ειδικής γεωγραφικής κατάστασης του οικείου κράτους μέλους⁶.

Στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αυτό θα μπορούσε να ισχύει, για παράδειγμα, στην περίπτωση οδηγίας που θεσπίζει ειδικά πρότυπα για τις εσωτερικές πλωτές οδούς που είναι κατάλληλες για τις εμπορικές μεταφορές, για τα κράτη μέλη με ειδική τοπογραφία που αποκλείει την ύπαρξη και μόνον τέτοιων εσωτερικών πλωτών οδών στην επικράτειά τους.

Ωστόσο, η οδηγία 2014/112/ΕΕ δεν ρυθμίζει τις εσωτερικές πλωτές οδούς καθαυτές, αλλά επικεντρώνεται σε συγκεκριμένη πτυχή των συνθηκών εργασίας των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας: τον χρόνο εργασίας τους.

Οι περισσότερες διατάξεις της οδηγίας 2014/112/ΕΕ αφορούν τη συμβατική σχέση μεταξύ των εργοδοτών και των εργαζομένων τους. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 593/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου

⁴ «Est sans objet» στα γαλλικά· βλ., μεταξύ άλλων, C-372/00, *Επιτροπή κατά Ιρλανδίας*, ECLI:EU:C:2001:702 (σκέψη 13), C-441/00, *Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου*, ECLI:EU:C:2002:318 (σκέψη 17), C-120/09, *Επιτροπή κατά Βελγίου*, ECLI:EU:C:2009:802 (σκέψη 24) και C-343/08, *Επιτροπή κατά Τσεχικής Δημοκρατίας*, ECLI:EU:C:2009:207 (σκέψη 42).

⁵ Ειδικότερα, κατά το Δικαστήριο, το γεγονός ότι μια δραστηριότητα στην οποία αναφέρεται μια οδηγία δεν ασκείται εντός κράτους μέλους δεν επηρεάζει την υποχρέωσή του να μεταφέρει την οδηγία στο εσωτερικό του δίκαιο, όταν είναι αδύνατον να αποκλειστεί το ενδεχόμενο η δραστηριότητα αυτή να μπορεί να ασκηθεί στο μέλλον. Με βάση τον παραπάνω συλλογισμό, στις αποφάσεις στις υποθέσεις C-372/00, *Επιτροπή κατά Ιρλανδίας*, ECLI:EU:C:2001:702, και C-441/00, *Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου*, ECLI:EU:C:2002:318, κρίθηκε ότι το γεγονός πως δεν υπήρχε κανένα τρένο μεγάλης ταχύτητας στην Ιρλανδία και τη Βόρεια Ιρλανδία δεν απάλλαζε την Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο από την υποχρέωση να μεταφέρουν την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας.

⁶ Ένα παράδειγμα τέτοιας εξαιρετικής περίπτωσης μπορεί να εντοπιστεί στην υπόθεση 420/85, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, ECLI:EU:C:1987:333. Το Δικαστήριο, στην σκέψη 5 της απόφασής του, δήλωσε ότι «λαμβάνομενο υπόψη του γεγονότος ότι δεν υφίσταται μεταξύ της Ιταλίας και των λοιπών κρατών μελών κανένα σύστημα πλωτών, ποτάμιων ή λιμναίων, οδών, η οδηγία 82/603/ΕΟΚ δεν επιβάλλει στην Ιταλία τη λήψη κανενός μέτρου εφαρμογής όσον αφορά την επέκταση του εν λόγω συστήματος [κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες σιδηροδρομικές/οδικές μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών] επί των συνδυασμένων οδικών/πλωτών μεταφορών». Είναι προφανές ότι, στην ειδική αυτή περίπτωση, η θέσπιση εθνικών κανόνων που απορρέουν από την οδηγία στην ιταλική έννομη τάξη δεν θα είχε καμία απολύτως χρησιμότητα.

2008, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (στο εξής: κανονισμός Ρώμη I)⁷, το δίκαιο που εφαρμόζεται στη σύμβαση εργασίας ενός εργαζομένου μπορεί να είναι διαφορετικό από το δίκαιο του κράτους μέλους στο οποίο εκτελείται η εργασία του.

Πράγματι, καταρχήν, σύμφωνα με το άρθρο 3 και το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού Ρώμη I, τα μέρη μιας σύμβασης εργασίας είναι ελεύθερα να επιλέξουν το εφαρμοστέο δίκαιο που διέπει τη συμβατική τους σχέση⁸. Το δίκαιο αυτό μπορεί να είναι το δίκαιο κράτους μέλους διαφορετικού από το κράτος μέλος της εσωτερικής πλωτής οδού όπου εκτελείται η εργασία, συμπεριλαμβανομένου κράτους μέλους χωρίς εσωτερικές πλωτές οδούς.

Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού Ρώμη I, ανεξάρτητα από το δίκαιο που επέλεξαν τα μέρη της σύμβασης εργασίας, οι εργαζόμενοι προστατεύονται από διατάξεις από τις οποίες δεν μπορεί να γίνει παρέκκλιση με συμφωνία κατά το δίκαιο του «συνήθους τόπου εργασίας» ή, σε περίπτωση που δεν μπορεί να προσδιοριστεί ο τελευταίος, κατά το δίκαιο της χώρας όπου βρίσκεται η εγκατάσταση της επιχείρησης που προσέλαβε τον εργαζόμενο.

Ωστόσο, ο «συνήθης τόπος εργασίας» είναι ενίοτε δύσκολο να προσδιοριστεί στον τομέα των διεθνών μεταφορών. Κατά το Δικαστήριο, τα εθνικά δικαστήρια πρέπει να λαμβάνουν υπόψη ευρύ φάσμα κριτηρίων για τον προσδιορισμό του «συνήθους τόπου εργασίας», και συγκεκριμένα: τον τόπο με βάση τον οποίο ο εργαζόμενος ασκεί τις σχετικές με τη μεταφορά δραστηριότητές του, λαμβάνει οδηγίες για τις δραστηριότητές του αυτές και οργανώνει την εργασία του, τον τόπο στον οποίο βρίσκονται τα εργαλεία εργασίας του, καθώς και τον τόπο στον οποίο πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο η μεταφορά, τον τόπο εκφόρτωσης του εμπορεύματος και, τέλος, τον τόπο όπου ο εργαζόμενος επιστρέφει μετά την εργασία του⁹.

Βάσει των κριτηρίων αυτών, το κράτος μέλος του «συνήθους τόπου εργασίας» θα μπορούσε, σε ορισμένες περιπτώσεις, να είναι κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται η εσωτερική πλωτή οδός.

Τέλος, μπορεί να είναι αδύνατος ο προσδιορισμός του συνήθους τόπου εργασίας με βάση τα προαναφερθέντα κριτήρια. Στις περιπτώσεις αυτές, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού Ρώμη I, η σύμβαση διέπεται από το δίκαιο της χώρας όπου βρίσκεται η εγκατάσταση της επιχείρησης που προσέλαβε τον εργαζόμενο, και είναι πιθανό το ενδεχόμενο ο εργαζόμενος να έχει προσληφθεί σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο στο οποίο βρίσκεται η εσωτερική πλωτή οδός.

⁷ ΕΕ L 177 της 4.7.2008, σ. 6-16.

⁸ Βλ. άρθρο 3 και άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού Ρώμη I.

⁹ C-29/10, *Heiko Koelzsch κατά État du Grand-Duché de Luxembourg*, ECLI:EU:C:2011:151 (σκέψη 49).

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 σημείο 1 του παραρτήματος της οδηγίας, οι διατάξεις της συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων ισχύουν για τους εργαζομένους που απασχολούνται «σε σκάφος το οποίο δραστηριοποιείται στην επικράτεια κράτους μέλους στον τομέα των εμπορικών μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας». Δεδομένου ότι, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, ενδέχεται οι εργαζόμενοι που απασχολούνται σε σκάφος το οποίο δραστηριοποιείται στην επικράτεια κράτους μέλους να υπάγονται στην εθνική νομοθεσία άλλου κράτους μέλους, είναι σημαντικό όλα τα κράτη μέλη να μεταφέρουν την οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο.

Επιπλέον, η απουσία εσωτερικών πλωτών οδών στο έδαφος κράτους μέλους δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι το εν λόγω κράτος μέλος δεν διαθέτει οικονομικό τομέα μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ιδίως δεδομένου ότι στην εσωτερική αγορά της Ένωσης τα αγαθά, οι υπηρεσίες και οι εργαζόμενοι μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα χωρίς αδικαιολόγητους περιορισμούς. Για παράδειγμα, η φυσική τοπογραφία ενός κράτους μέλους δεν εμποδίζει τη δημιουργία, στο εν λόγω κράτος μέλος, γραφείων επάνδρωσης που προσλαμβάνουν εργαζομένους οι οποίοι θα εργάζονται σε εμπορικές εσωτερικές πλωτές οδούς άλλου κράτους μέλους. Επιπλέον, ούτε εμποδίζει τη δημιουργία, σε κράτος μέλος χωρίς εσωτερικές πλωτές οδούς, μητρώων σκαφών που πλέουν σε εμπορικές εσωτερικές πλωτές οδούς άλλου κράτους μέλους.

Στη περίπτωση της Κύπρου, η κατάσταση αυτή δεν είναι υποθετική. Υπάρχουν γραφεία εύρεσης εργασίας στην Κύπρο που απασχολούν εργαζομένους στην εσωτερική ναυσιπλοΐα. Σε μελέτη του Eurofound του 2018¹⁰ αναφέρεται ότι μεγάλο μέρος του εργατικού δυναμικού [του τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας] (1.877 εργαζόμενοι) απασχολούνται μέσω υπηρεσιών τις οποίες παρέχουν γραφεία στην Κύπρο {«a large part of the [inland waterway transport (IWT)] workforce (1,877 workers) are being employed through agency services in Cyprus»}¹¹, γεγονός που σημαίνει ότι το 4,2 % του συνολικού εργατικού δυναμικού της ΕΕ στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας έχει προσληφθεί μέσω γραφείων εγκατεστημένων στην Κύπρο.

Σύμφωνα με την ίδια μελέτη του Eurofound, οι κοινωνικοί εταίροι εφιστούν την προσοχή στην κατάσταση σε χώρες όπως η Μάλτα και η Κύπρος που προσπαθούν να αποφύγουν ευρωπαϊκές κανονιστικές ρυθμίσεις (όπως η οδηγία για τον χρόνο εργασίας στην εσωτερική ναυσιπλοΐα) με το σκεπτικό ότι δεν διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς, ενώ φιλοξενούν εταιρείες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες στην εσωτερική ναυσιπλοΐα. Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) θεωρεί ότι πρόκειται για

¹⁰ <https://www.eurofound.europa.eu/publications/report/2018/representativeness-of-the-european-social-partner-organisations-inland-water-transport>

¹¹ Ο.π., σ. 17, υποσημείωση 2.

αθέμιτο ανταγωνισμό, γεγονός που καθιστά δυσχερέστερο τον ευρωπαϊκό κλαδικό κοινωνικό διάλογο [«Social partners draw attention to the situation in countries such as Malta and Cyprus that try to evade European regulations (such as the directive on working time in IWT) on the grounds that they do not have inland waterways, while they do host IWT companies and companies in the service of IWT. ETF considers this as unfair competition, making the European sector social dialogue more difficult»].

Στην πράξη, είναι σημαντικό οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας να καλύπτονται από συγκεκριμένους κανόνες «ειδικά προσαρμοσμένους» για εκείνους. Όπως εξηγείται στο σκεπτικό της συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων που επισυνάπτεται στην οδηγία 2014/112/ΕΕ, η «γενική οδηγία» για τον χρόνο εργασίας, δηλαδή η οδηγία 2003/88/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Νοεμβρίου 2003, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας (στο εξής: οδηγία 2003/88/ΕΕ)¹² δεν λαμβάνει επαρκώς υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας:

«Μία από τις ιδιαιτερότητες του τομέα μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι ότι οι εργαζόμενοι μπορούν να έχουν στο πλοίο όχι μόνον τη θέση εργασίας τους αλλά επίσης τον τόπο διαμονής ή διαβίωσής τους. Συνεπώς, είναι σύνηθες οι εργαζόμενοι να παραμένουν στο πλοίο κατά τον χρόνο ανάπαυσης. Πολλοί εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ιδίως εκείνοι των οποίων ο τόπος κατοικίας βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση, εργάζονται πολλές συνεχόμενες ημέρες στο πλοίο για να εξοικονομήσουν τον χρόνο ταξιδιού, και στη συνέχεια να μπορούν να μείνουν πολλές ημέρες στο σπίτι τους ή σε έναν άλλο τόπο της επιλογής τους. Π.χ. ο εργαζόμενος που εργάζεται με ρυθμό 1:1 έχει τον ίδιο αριθμό ημερών ανάπαυσης και εργασίας. Για τον λόγο αυτόν μπορεί ο αριθμός των συνεχόμενων ημερών στο πλοίο καθώς και ο αριθμός των ημερών ανάπαυσης να είναι αντιστοίχως υψηλότερος από αυτόν που αντιστοιχεί σε μια σχέση εργασίας στην ξηρά.

Ο μέσος χρόνος εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας περιέχει καταρχήν σημαντικό ποσοστό χρόνου διαθεσιμότητας (π.χ. λόγω απρόβλεπτων χρόνων αναμονής σε υδατοφράκτες (κλεισιάδες) ή κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση του σκάφους), ο οποίος μπορεί επίσης να προκύψει στη διάρκεια της νύχτας. Για τον λόγο αυτόν, τα ανάπατα όρια του ημερήσιου ή εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας ενδέχεται να είναι υψηλότερα από τα οριζόμενα στην οδηγία 2003/88/ΕΚ.»

¹² ΕΕ L 299 της 18.11.2003, σ. 9-19.

Κατά συνέπεια, είναι προς το συμφέρον τόσο των εργαζομένων όσο και των εργοδοτών σε ολόκληρο τον τομέα να υπόκεινται σε ενιαία δέσμη κανόνων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες του τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και όχι στους γενικούς κανόνες της οδηγίας 2003/88/ΕΚ¹³.

Στο πλαίσιο αυτό, κατά την άποψη της Επιτροπής, η οδηγία 2014/112/ΕΕ πρέπει να μεταφερθεί στο κυπριακό δίκαιο. Καλώ τις αρχές της χώρας σας να με ενημερώσουν για τις ρυθμίσεις στις οποίες προτίθενται να προβούν για να το πράξουν.

Σε περίπτωση που οι αρχές της χώρας σας έχουν απορίες ή επιθυμούν να συζητήσουν περαιτέρω την παρούσα επιστολή, μπορούν να επικοινωνήσουν με τον κ. Adam Pokorny, προϊστάμενο της διοικητικής μονάδας Συνθηκών Εργασίας, η οποία είναι αρμόδια για την οδηγία για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, προκειμένου να κανονιστεί η διεξαγωγή συζήτησης σε τεχνικό επίπεδο.

Με εκτίμηση,

Stefan OLSSON

¹³ Σύμφωνα με πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, η οδηγία 2003/88/ΕΚ έχει μεταφερθεί στο κυπριακό δίκαιο με τον περί της οργάνωσης του χρόνου εργασίας νόμο [νόμος 63(I)/2002], στο άρθρο 2 του οποίου ορίζεται ως «μετακινούμενος εργαζόμενος» κάθε εργαζόμενος ο οποίος ασχολείται ως μέλος του ταξιδεύοντος ή ιπτάμενου προσωπικού μιας επιχείρησης η οποία παρέχει υπηρεσίες μεταφορών επιβατών ή εμπορευμάτων [...] διαμέσου εσωτερικών πλωτών οδών. Στη συνέχεια, το άρθρο 17 εδάφιο 1 του περί της οργάνωσης του χρόνου εργασίας νόμου της Κύπρου περιέχει ειδικούς κανόνες σχετικά με τον χρόνο εργασίας και τον χρόνο ανάπαυσης που εφαρμόζονται στους μετακινούμενους εργαζομένους στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, οι οποίοι αντιστοιχούν στο άρθρο 20 παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/88/ΕΚ.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (03)

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

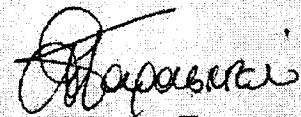
Αρ. Φακ.: Υ.Σ. 05.05.008
Αρ. Τηλ.: 22602850
Αρ. Φαξ.: 22663492
E-mail: gparaskeva@papd.mof.gov.cy

6 Μαρτίου 2024

Γενικό Διευθυντή
Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων,

Θέμα: Προσχέδιο Απόφασης με τίτλο: «Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας στον Τομέα Μεταφορών Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας Νόμος του 2024».

Έχω οδηγίες να αναφερθώ στο πιο πάνω θέμα και να σας διαβιβάσω, συνημμένα, Προσχέδιο της σχετικής Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου, η οποία λήφθηκε στη Συνεδρία του ημερ. 6.3.2024, για τις δικές σας ενέργειες.


(Γιώργος Παρασκευάς)

για Γραμματέα
Υπουργικού Συμβουλίου

ΓΠ/Δ/επιστολή προς Γ.Δ.Υπ.ΕΚΑ



ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίασης του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 6/3/2024

Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας στον Τομέα Μεταφορών Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας Νόμος του 2024».

Αρ. Απόφασης

(Αρ. Πρότασης 323/2024).

1. Το Συμβούλιο αποφάσισε:
 - α) Να εγκρίνει το νομοσχέδιο με τίτλο «Ο περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας στον Τομέα Μεταφορών Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας Νόμος του 2024», αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται στην Πρόταση, ως Παράρτημα 01.
 - β) Να εξουσιοδοτήσει τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων:
 - i) Να καταθέσει το πιο πάνω νομοσχέδιο στη Βουλή των Αντιπροσώπων, με τη μορφή του κατεπείγοντος, για ψήφισή του σε Νόμο.
 - ii) Να επιφέρει στο εν λόγω νομοσχέδιο οποιεσδήποτε τροποποιήσεις κρίνει σκόπιμες κατά το στάδιο της επεξεργασίας και συζήτησής του στη Βουλή των Αντιπροσώπων, προ της ψήφισής του, εφόσον δεν αλλάζει η φιλοσοφία του, άνευ επαναφοράς του στο Συμβούλιο.
2. Σκοπός του πιο πάνω νομοσχεδίου είναι η εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/112/ΕΕ του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2014 για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής συμφωνίας σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, που συνήφθη από την Ευρωπαϊκή Ένωση



ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

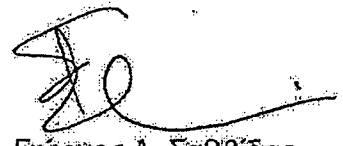
Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 6/3/2024

Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union - EBU), την Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation - ESO) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation - EFT).

Πηνελόπη Παπαβασιλείου
ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Σκοπός του παρόντος νομοσχεδίου είναι η εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/112/ΕΕ του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2014 για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής συμφωνίας σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, που συνήφθη από την Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union – EBU), την Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation – ESO) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation – EFT).



Γιώργος Α. Σαββίδης,

Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας.

29 Σεπτεμβρίου, 2023

| ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ | | |
|---|--|--|
| <p>Τίτλος Προτεινόμενης Νομοθεσίας</p> <p><i>Σημ: Σε περίπτωση που δεν εξυπακούεται να καταγραφεί και ο τίτλος της σχετικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας</i></p> | <p>Ο περί Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας στον τομέα μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας νόμος του 2021</p> | |
| <p>Αρμόδιο Υπουργείο</p> | <p>Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων</p> | |
| <p>Αρμόδιο Τμήμα/ Υπηρεσία/ Γραφείο εφαρμογής της προτεινόμενης νομοθεσίας</p> | <p>Τμήμα Εργασιακών Σχέσεων</p> | |
| <p>Στοιχεία επικοινωνίας λειτουργού αρμόδιου για διεξαγωγή ΑΑ</p> | <p>Όνομα: Ορέστης Μέσσιος</p> | |
| | <p>Τίτλος: Λειτουργός Εργασιακών Σχέσεων Α'</p> | |
| | <p>e-mail: omessios@dlr.mlsi.gov.cy</p> | |
| | <p>Τηλέφωνο: 22803112</p> | |
| <p>Νέα νομοθεσία</p> | <p>✓</p> | <p>(α) Για σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τίτλο – "Οδηγία 2014/112/ΕΕ του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου</p> |

¹ Σε περίπτωση νέας νομοθεσίας, να γίνεται αναφορά στις σημαντικότερες διατάξεις του νομοσχεδίου όπου διαφαίνεται το βασικό αντικείμενο, η στόχευση, η ρυθμιζόμενη ομάδα στόχος και οι βασικές ρυθμίσεις που εισάγει το νομοσχεδίο. Σε περίπτωση πλήρους κατάργησης υφιστάμενης νομοθεσίας δεν απαιτείται ο προσδιορισμός των επιμέρους διατάξεων.

² Σε περίπτωση εναρμονιστικής με το ευρωπαϊκό δίκαιο νομοθεσίας πρέπει να υποβάλλεται συγκριτικός πίνακας αντιστοιχίας των προνοιών της ευρωπαϊκής νομοθεσίας και των αντίστοιχων στο προτεινόμενο νομοσχέδιο

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>2014 για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής συμφωνίας ναυσιπλοΐας, που συνήφθη από την Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union - EBU), την Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation - ESO) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation - ETW)" (EE L 367 της 23.12.2014, σελ. 86).</p> <p>(β) για σκοπούς εφαρμογής με την πράξη του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με τίτλο - "Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3921/91 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991 για τον καθορισμό των όρων αποδοχής των μεταφορών των μη εγκατεστημένων σε κράτος μέλος στις εθνικές πλωτές του μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων" (EE Αριθ. L 373 της 31.12.91).</p> |
| Κατάργηση (πλήρης) υφιστάμενης νομοθεσίας | | |
| Τροποποίηση / αντικατάσταση / εκσυγχρονισμός / κατάργηση προνοιών υφιστάμενης νομοθεσίας | | |
| Κωδικοποίηση υφιστάμενης νομοθεσίας | | |
| Πότε λήγει η προθεσμία υιοθέτησης της Οδηγίας; | | 31/12/2016 |
| Να επισημανθούν τυχόν προβλήματα / εμπόδια για έγκαιρη εφαρμογή της πρότεινόμενης νομοθεσίας και | | Στις 21/12/2016 ενημερώθηκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι δεν απαιτείται μεταφορά εθνικού μέτρου, αφού ελλείπει εσωτερικών πλωτών οδών οι οποίες θα μπορούσαν να |

| | |
|---|---|
| <p>τυχόν συνέπειες από τη μη έγκαιρη υιοθέτηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.</p> | <p>χρησιμοποιηθούν για εμπορικές δραστηριότητες στην Κυπριακή εθνική επικράτεια, δεν υπάρχει πρακτική εφαρμογή (δέστε Παράρτημα I – ηλεκτρονικό μήνυμα από Γενική Διεύθυνση Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων, Συντονισμού και Ανάπτυξης</p> |
| <p>Εκκρεμούν τυχόν νομικά μέτρα εναντίον της Κυπριακής Δημοκρατίας σε σχέση με την υπό αναφορά ευρωπαϊκή νομοθεσία; Παρακαλώ εξηγήστε και επισυνάψτε τυχόν σχετική αλληλογραφία (EU Pilot).</p> | <p>Όχι. Δέστε Παράρτημα II – επιστολή Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ημερ. 11/11/2020 αναφορικά με την υποχρέωση Κυπριακής Δημοκρατίας να προχωρήσει με εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τις πρόνοιες της Οδηγίας 2014/112/ΕΚ</p> |

| ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ | | |
|--|--|--|
| B1.1 | Αντικείμενο / στόχευση νομοθεσίας | Αντικείμενο / στόχευση της νομοθεσίας είναι όπως πέραν των γενικότερων διατάξεων που προβλέπονται στην σχετική εναρμονιστική νομοθεσία για την Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας (Οδηγία 2003/88/ΕΚ), να καθοριστούν ειδικότερες απαιτήσεις για την οργάνωση του χρόνου εργασίας για μετακινούμενους εργαζόμενους στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας |
| B1.2 | Έχει διεξαχθεί Ανάλυση Αντίκτυπου για τη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ και ποια τα κύρια συμπεράσματά της? | Όχι. |
| B2.1 | Πρώτη επιλογή (προτεινόμενη) | Ετοιμασία εναρμονιστικού νομοσχεδίου |
| B2.2 | Δεύτερη επιλογή | |
| B2.3 | Τρίτη επιλογή | |

| | | | |
|------|--|--|---|
| --- | --- | | |
| B2α | Αιτιολόγηση της προτεινόμενης επιλογής | Δείτε Παράρτημα II. | |
| B3.1 | Έχει πραγματοποιηθεί διάλογος κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με άλλα εμπλεκόμενα υπουργεία/ υπηρεσίες/ τμήματα; | Ναι | Έγινε διάλογος με Υπηρεσίες Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΥΚΑ). |
| B3.2 | Σε ποιο στάδιο πραγματοποιήθηκε ο διάλογος, με ποιους φορείς και ποια τα κύρια αποτελέσματά του (συνοπτικά); <i>[Παρακαλώ επισυνάψτε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</i> | <p>Ο διάλογος πραγματοποιήθηκε κατά το στάδιο ετοιμασίας του νομοσχεδίου.</p> <p>Ζητήθηκαν στοιχεία από ΥΚΑ για τον αριθμό των ενεργών εταιρειών που είναι εγγεγραμμένες στις ΥΚΑ και τον αριθμό των εργοδοτούμενων που ήταν ασφαλισμένο στο Ταμείο Κοινωνικών Ασφαλίσεων βάσει του Άρθρου 13 του Κανονισμού 883/2004 για τον συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλειας των κρατών μελών της ΕΕ, του ΕΟΧ και της Ελβετίας. (Επισυνάπτεται στο Παράρτημα III, ηλεκτρονική επικοινωνία Τμήματος Εργασιακών Σχέσεων με Υπηρεσίες Κοινωνικών Ασφαλίσεων).</p> | |
| B4.1 | Έχει πραγματοποιηθεί δημόσια διαβούλευση κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με εκπρόσωπους άλλων εμπλεκόμενων φορέων; | Όχι | Δεν προκύπτει ανάγκη, λόγω έλλειψης πρακτικής εφαρμογής του προτεινόμενου νομοθετικού μέτρου στην επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας. |

| | | |
|------|---|---|
| B4.2 | Σε ποιο/α στάδιο/α πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση; | Λόγω της άμεσης ανάγκης προώθησης νομοθετικής ρύθμισης του θέματος, οι κοινωνικοί εταίροι θα ενημερωθούν στα πλαίσια διαδικασιών κοινωνικού διαλόγου που εφαρμόζονται στο Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων. |
| B4.3 | Με ποιους φορείς πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση; Σε περίπτωση που εκτιμάται ότι η πρόταση αναμένεται να έχει οικονομικές επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις, να εξηγηθεί περαιτέρω κατά πόσο και με ποιο τρόπο συμμετείχαν σε διαδικασίες διαβούλευσης οι εκπρόσωποι της επιχειρηματικής κοινότητας και κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (SME Test) | <i>(π.χ. κοινωνικά σύνολα, εκπροσώπους επιχειρήσεων, περιβαλλοντικές οργανώσεις)</i> |
| B4.4 | Τι μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν για τη διεξαγωγή της δημόσιας διαβούλευσης σε κάθε στάδιο και ποια η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης στην κάθε περίπτωση; | <i>(π.χ. συζητήσεις/ συσκέψεις, γραπτή επικοινωνία, δημόσιες ακρόασεις, στοχευμένες ομάδες, εμπλοκή εμπειρογνομόνων, ανάρτηση στο διαδίκτυο)</i> |
| B4.5 | Ποια τα κύρια αποτελέσματα της διαβούλευσης; <i>[Παρακαλώ επισυνάψετε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</i> | |

| | | |
|---|------------|------------------------------------|
| <p>Έχει εκπονηθεί ειδική οικονομική μελέτη για το αντικείμενο / σκοπό της προτεινόμενης νομοθεσίας;</p> <p>[Αν Ναι, να επισυναφθεί]</p> | | <p>✓</p> |
| <p>B5.1 Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός οικονομικός αντίκτυπος για τους πολίτες / νοικοκυριά, τις επιχειρήσεις ή αντίκτυπος στο μακροοικονομικό περιβάλλον της χώρας?</p> <p>[Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B6]</p> | <p>Όχι</p> | |
| <p>B5.2 Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τους πολίτες μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης;</p> <p>[Αν Ναι δώστε εκτίμηση κόστους και εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B5.4]</p> | <p>Όχι</p> | <p>(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)</p> |
| <p>B5.3 Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης</p> | | |

| | | | | | |
|-------|---|-----------------------------|-----|-----|-----|
| B5.4α | <p>Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης;</p> <p>[Απαντήστε Ναι/Όχι για κάθε κατηγορία. Αν Όχι σε όλες προχωρήστε στην ερώτηση B5.6]</p> | Όχι | Όχι | Όχι | Όχι |
| B5.4β | Πληθυσμός επιχειρήσεων που επηρεάζονται (αν Ναι στη B5.4α) | | | | |
| B5.4γ | Εκτίμηση ΔΦ για κάθε κατηγορία (αν Ναι στη B5.4α) | (Απάντηση σε € + εξηγήσεις) | | | |
| B5.4δ | <p>Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τις επιχειρήσεις και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους των επιχειρήσεων, βάση ποιοτικής προσέγγισης</p> | | | | |

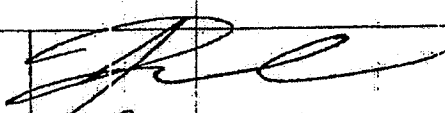
³ Μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) θεωρούνται αυτές που εργοδοτούν λιγότερους από 250 υπαλλήλους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα €50 εκ. ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού τους δεν υπερβαίνει τα €43 εκ..

| | | | |
|------|---|-----|-----------------------------|
| B5.5 | Έχουν αξιολογηθεί/προωθούνται μέτρα μετριασμού του αντίκτυπου ή αντισταθμιστικά μέτρα για τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις; Αν Ναι, ποια είναι αυτά και γιατί; Αν Όχι, να αιτιολογηθεί. | | |
| B6.1 | Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός αντίκτυπος ως προς τη δομή, οργάνωση και λειτουργία της δημόσιας υπηρεσίας? [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B7] | Όχι | |
| B6.2 | Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ για τη δημόσια υπηρεσία μέσω πρόσθετων διαδικασιών; [Αν Ναι δώστε εκτίμηση κόστους και εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B7] | Όχι | (Απάντηση σε € + εξηγήσεις) |
| B6.3 | Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης | | |
| B7.1 | Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός κοινωνικός αντίκτυπος? | Όχι | |

| | | | |
|------|--|-----|-----|
| | [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση Β8] | | |
| B8.1 | Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός περιβαλλοντικός αντίκτυπος? [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην Ενότητα Γ] | Όχι | |
| B9.1 | Η προτεινόμενη νομοθεσία περιλαμβάνει πρόνοιες πέραν των ελάχιστων απαιτήσεων της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας; Αν Ναι, ποιες είναι αυτές και γιατί; | Όχι | |
| B9.2 | Εκτίμηση τυχόν πρόσθετου ΔΦ που προκύπτει ως αποτέλεσμα των πρόσθετων προνοιών (Αν Ναι στη Β9.1) | Όχι | Όχι |

| | |
|-------------------------------------|---|
| 1. Αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών | Δεν υπάρχουν εναλλακτικές επιλογές. |
| 2. Διαδικασίες Διαβούλευσης | Δεν προκύπτει ανάγκη διεξαγωγής διαβούλευσης λόγω μη πρακτικής εφαρμογής νομοθεσίας στην Κυπριακή επικράτεια. |

| | | | |
|---|--|--|--|
| | | Παράλληλα όμως θα ενημερωθούν οι κοινωνικοί εταίροι στα πλαίσια διαδικασιών κοινωνικού διαλόγου που εφαρμόζει το Υπουργείο Εργασίας. | |
| 3. Καταγραφή βασικών οικονομικών, κοινωνικών ή/και περιβαλλοντικών επιπτώσεων | | Δεν υπάρχουν. | |
| 4. Εκτίμηση ΔΦ | | Δεν υπάρχει ΔΦ. | |
| 5. Ειδική ανάλυση επιπτώσεων για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (Σύνοψη SME Test) | | | |
| 6. Εκτίμηση «Επιχρύσωσης» νομοθεσίας (gold plating) | | Δεν υπάρχει | |

| | |
|---|--|
| Επιβεβαιώνεται ότι το περιεχόμενο της πιο πάνω ΑΑ έχει ελεγχθεί και τα αποτελέσματα αυτής επικυρώνονται από τον/η Γενικό Διευθυντή/ρια του Υπουργείου | |
| Υπογραφή |  |
| Όνοματεπώνυμο | Ανδριάνα Ζαχαριάδου |
| Τίτλος/Υπουργείο | Γενικός Διευθυντής |
| Ημερομηνία | 29/12/21 |

| | |
|--|--|
| <u>[Το παρόν Τμήμα συμπληρώνεται υπό εκπρόσωπο της Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test]</u> | |
| Συμπληρώστε βάση σχετικής αξιολόγησης για το επίπεδο/ποιότητα ανάλυσης στην κάθε υπο-ενότητα και συνολικά (Επιλέξτε με V το καταλληλότερο μεταξύ ME – Μη Επαρκής, I- Ικανοποιητική, | |

| Π – Πλήρης και επεξηγήστε αν κρίνεται αναγκαίο] | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|
| 1. Αναγκαιότητα πρότασης και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών ρύθμισης | | | | | |
| 2. Διαδικασίες διαβούλευσης – εμπλοκή επιχειρηματικής κοινότητας | | | | | |
| 3. Ανάλυση Αντίκτυπου στο σύνολο και στις επιμέρους κατηγορίες επιχειρήσεων | | | | | |
| 4. Προώθηση ή αιτιολόγηση της μη προώθησης μέτρων μετριασμού (όπου εφαρμόζεται) | | | | | |
| Συνολική Αξιολόγηση του SME Test | | | | | |
| Ημερομηνία παραλαβής του συμπληρωμένου ερωτηματολογίου | | | | | |
| Ημερομηνία ολοκλήρωσης ελέγχου SME Test | | | | | |
| Συστάσεις προς το αρμόδιο Υπουργείο: | | | | | |

| | |
|---|-----------|
| Επισημάνσεις προς το Υπουργικό Συμβούλιο: | |
| | |
| Στοιχεία επικοινωνίας εκπροσώπου Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test | Όνομα: |
| | Email: |
| | Τηλέφωνο: |
| Υπογραφή | |