

# **ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ ΠΟΥ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΝ ΝΑ ΔΙΔΑΞΟΥΝ ΕΝΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΣΚΑΦΟΥΣ**

Οι πιο κάτω σύντομες αναφορές ατυχημάτων με μικρά σκάφη αφορούν περιπτώσεις που συνέβησαν μεταξύ 2008 και 2019 και η γνώση τους θα μπορούσε να προβληματίσει και να συμβάλει στην αποφυγή επανάληψής τους. Ο αναγνώστης μπορεί να τα σχολιάσει ή να υποβάλει ερωτήσεις

## **ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΞΕΔΩΣΕ Ο ΤΟΜΕΑΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 2008-2019 και άλλες επισημάνσεις**

**Σε 12 χρόνια 11 νεκροί και 2 αγνοούμενοι**

### Συντομογραφίες

B/B Βρετανικές Βάσεις

E/X Επιχειρήσεις Μέσων Θαλασσίων Αθλημάτων και Ψυχαγωγίας

ΚΣΕΔ Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης

Κ/Σ Κατασκευαστής

ΛΝΑ Λιμενική και Ναυτική Αστυνομία

ΜΑΕΠ Μονάδα Αεροπορικών Επιχειρήσεων (της Αστυνομίας)

ΤΑΘΕ Τμήμα Αλιείας και Θαλασσίων Ερευνών

ΤΕΝ Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας (από 1.3.2018, Υφυπουργείο Ναυτιλίας - ΥφυΝ)

### 2008

Α/Α	ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Ημέρα Μήνας	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
	<b>ΨΑΡΑΣ ΜΕ ΨΑΡΟΝΤΟΥΦΕΚΟ ΚΤΥΠΗΘΗΚΕ ΘΑΝΑΣΙΜΑ ΑΠΟ ΣΚΑΦΟΣ ΣΤΟΝ ΑΚΑΜΑ</b>	13/7	ΤΕΝ ΤΑΘΕ Κοινό
	<b>ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΑΧΥΠΛΟΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΠΟΥ ΕΣΥΡΕ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟ ΚΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΣΤΗΝ ΑΓΙΑ ΝΑΠΑ</b>	6/9	
	Στα ταχύπλοα σκάφη που ρυμουλκούν αντικείμενα (ιπτάμενα ή επιφανείας), να γίνει υποχρεωτική η παρουσία δευτέρου προσώπου για την προετοιμασία και την επιτήρηση της ρυμούλκησης. Ο χειριστής του ταχυπλόου σκάφους θα πρέπει να ασχολείται αποκλειστικά με την πλοήγηση του σκάφους.	6/9	ΤΕΝ Κοινό
	Να αφαιρεθεί η φράση «εφόσον η κατασκευή του σκάφους το απαιτεί» αναφορικά με την παρουσία δευτέρου προσώπου στα άρθρα 26(11) και 27(4) των περί Ταχυπλόων Σκαφών κανονισμών του 1999. [Στην πράξη το απαιτεί – ίδε εγχειρίδια χρήσηςκαι τοποθετήσεις Κυπρίων κατασκευαστών]	6/9	Κοινό ΤΕΝ Ε/Χ
	Το σκάφος δεν ήταν εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας ταχυπλόου σκάφους κατηγορίας Β', παρ' όλα αυτά μετέφερε καθημερινά επί πληρωμή ανυποψίαστους τουρίστες για σκοπούς αναψυχής. Το ΤΕΝ σε συνεργασία με ΛΝΑ και τις τοπικές αρχές να λάβουν πιο αυστηρά μέτρα για την πάταξη αυτού του φαινομένου. Στην αρχή κάθε τουριστικής περιόδου το ΤΕΝ να ενημερώνει	6/9	ΤΕΝ ΛΝΑ Κοινό

	τις τοπικές αρχές για τα σκάφη κατηγορίας Β' που είναι αδειούχα, αλλά κυρίως για τα σκάφη που δεν έχουν ανανεώσει την άδεια κυκλοφορίας ταχυπλόου σκάφους κατηγορίας Β'.		
	Στις ποινές των Περί Ταχυπλόων Σκαφών Κανονισμών να προνοείται άμεση κατακράτηση σκάφους κατηγορίας Β' σε περίπτωση που αυτό παραχωρείται προς ενοικίαση χωρίς αυτό να είναι εφοδιασμένο με την κατάλληλη άδεια κυκλοφορίας ταχυπλόου σκάφους.	6/9	TEN ΛΝΑ
	<b>ΘΑΝΑΣΙΜΟΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΔΥΤΗ ΑΠΟ ΤΑΧΥΠΛΟΟ ΣΚΑΦΟΣ ΠΟΥ ΑΠΕΤΥΧΕ ΝΑ ΤΟΝ ΕΠΙΣΗΜΑΝΕΙ ΛΟΓΩ ΑΠΟΥΣΙΑΣ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΔΥΤΗ ΣΤΟ ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΚΡΟ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΚΟΝΝΟΥ</b>	5/10	
	Να θεσπιστεί νομοθεσία με την οποία να καθορίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις, των ατόμων που ασχολούνται με υποβρύχιες δραστηριότητες.	5/10	
	Όταν σε μια περιοχή δεν υπάρχει άλλη προειδοποίηση για την ύπαρξη δυτών, να γίνει αναγκαστική η χρήση κατάλληλης σηματοδότησης και σημαίας ή συνδυασμό των δύο, από κάθε δύτε που εκτελεί οποιοδήποτε είδους κατάδυση, εφόσον αυτός βρίσκεται εκτός περιοχής λουομένων. Σε περιπτώσεις μεγάλου αριθμού δυτών, όπως π.χ. σχολές δυτών, όπου το πιο πάνω μέτρο πιθανόν να μην είναι πρακτικά εφαρμόσιμο, να οριοθετείται η περιοχή με σταθερές σηματοδότες που να προειδοποιούν για την ύπαρξη δυτών.	5/10	
	Η περιοχή όπου συνέβηκε το ατύχημα, όπως και άλλες θαλάσσιες περιοχές της Κύπρου που για διάφορους λόγους θεωρούνται δημοφιλείς για την πραγματοποίηση υποβρυχίων δραστηριοτήτων, ιδιαίτερα από σχολές καταδύσεων, παρά το γεγονός ότι χρησιμοποιούνται συχνά από άτομα που ασχολούνται με υποβρύχιες δραστηριότητες, δεν είναι σηματοδοτημένες για την ύπαρξη δυτών. Επομένως γίνεται εισήγηση όπως σε κάθε επαρχία οριστούν περιοχές για υποβρύχιες δραστηριότητες και αυτές να συμπεριλαμβάνονται στον περί Προστασίας των Λουομένων ή σε άλλο συναφή νόμο, με ισχύ ολόκληρο το έτος.	5/10	
	Υπηρεσιακά σκάφη αν και εξαιρούνται από τον καν. 31 των περί Ταχυπλόων Σκαφών Κανονισμών ΚΔΠ 121/99) και το άρθρο 16 του περί Ταχυπλόων Σκαφών Νόμου του 1992, που θέτουν περιορισμό στην ταχύτητα πλεύσης θα πρέπει να λαμβάνουν υπ' όψη την ύπαρξη αυτών των προνοιών για αποφυγή πρόκλησης ατυχημάτων.		
	Οι δύτες να φέρουν σφυρίχτρα, του ίδιου τύπου όπως αυτή που απαιτείται από τους σχετικούς κανονισμούς για τα σωσίβια (η οποία δεν επηρεάζεται όταν είναι βρεγμένη), ούτως ώστε όταν αυτοί βρίσκονται στην επιφάνεια να μπορούν να επιστήσουν την προσοχή των παραπλεόντων σκαφών σε περίπτωση κινδύνου.	5/10	
	Να τονίζεται στους υποψήφιους χειριστές ταχυπλόων σκαφών ο καν. 31 των περί Ταχυπλόων Σκαφών Κανονισμών του 1999 (ΚΔΠ 121/99) για τους περιορισμούς που υπάρχουν στο όριο ταχύτητας σε περιοχές που γειτνιάζουν με ακτές. Επίσης παρόμοια πρόνοια να ισχύσει για όλα τα σκάφη που πλέουν σε αυτές τις περιοχές αντί μόνο για τα ταχύπλοα σκάφη (δηλαδή σκάφη αναψυχής, μηχανοκίνητα, μήκους όχι μεγαλύτερου από 15 μέτρα, που μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα 15 τουλάχιστον κόμβων).	5/10	

2010

A/A	ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Ημέρα Μήνας	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
-----	---------------------------------	----------------	------------

	<p><b>ΠΡΟΣΩΠΟ ΧΑΝΕΙ ΤΗ ΖΩΗ ΤΟΥ ΣΕ ΚΑΚΟΚΑΙΡΙΑ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΦΟΥ. ΑΛΛΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΧΑΝΕΙ ΤΗ ΖΩΗ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΔΙΑΣΩΣΗΣ</b></p>	16/3	
	<p><b><u>1 Μονάδα Αεροπορικών Επιχειρήσεων Αστυνομίας (ΜΑΕΠ)</u></b>  (α) Αναγκαία η τήρηση 24ωρη ετοιμότητα ανάληψης δράσης για έρευνα και διάσωση στις ακτές και την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη της Δημοκρατίας από την Μονάδα Αεροπορικών Επιχειρήσεων Αστυνομίας (ΜΑΕΠ).</p>	16/3	ΜΑΕΠ
	<p><b><u>2 ΛΝΑ Αναγκαίο να :</u></b>  (α) Θεσμοθετηθεί εσωτερική πολιτική καταγραφής και θεσμοθέτησης για κάθε κατηγορία σκαφών, του βαθμού κατάστασης θαλάσσης στην Κλίμακα Μποφώρ πέρα από την οποία δεν θα εκτελούνται περιπολίες και δεν θα αναλαμβάνονται οποιοσδήποτε επιχειρήσεις.  (β) Γίνει προμήθεια στολών για διασώστες Αστυφύλακες, που να παρέχουν στεγανότητα, προστασία έναντι του ψύχους και πλεύση σε περίπτωση πτώσης στην θάλασσα  (γ) Γίνει προμήθεια φουσκωτών ατομικών σωσιβίων  (δ) Η 12ωρη βάρδια αναθεωρηθεί (πχ μείωση στις 6 ώρες)  (ε) Ληφθούν μέτρα αναβάθμισης της εκπαίδευσης των διασωστών Αστυφυλάκων και γενικότερα των μελών της ΛΝΑ που λαμβάνουν μέρος σε τέτοιες επιχειρήσεις.  (στ) Μελετηθεί η αγορά καταλληλότερων σκαφών έρευνας και διάσωσης μικρής ακτίνας δράσης (Κατηγορίας Γ) σε καταστάσεις θαλάσσης δυσμενέστερες των 5 Μποφώρ.  (ζ) Εγκατασταθούν ανεμόμετρα στους Σταθμούς της ΛΝΑ.  (η) Γίνει γενικότερη αναβάθμιση στην οργάνωση έρευνας και διάσωσης ώστε να επιτευχθεί ετοιμότητα αντιμετώπισης όλων των πιθανών σεναρίων τόσο σε έκταση (κάλυψη ΑΟΖ) όσο και σε αριθμό ανθρώπων προς διάσωση (ακτοπλοϊκά επιβατηγά και άλλα επιβατηγά).  (θ) Μελετηθεί η περίπτωση αναπροσανατολισμού της ΛΝΑ σε σώμα στο πρότυπο της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας ώστε να στελεχώνεται με εξειδικευμένους ναυτικούς αστυφύλακες.</p>	16/3	ΛΝΑ
	<p><b><u>3 Προς ΜΑΕΠ, ΛΝΑ και ΚΣΕΔ</u></b>  (α) Με ασκήσεις να βελτιωθεί η επικοινωνία μεταξύ των τριών Υπηρεσιών και η κατανόηση της ιδιαίτερης (ναυτικής και αεροναυτικής) ορολογίας που κάθε μία χρησιμοποιεί.  (β) Γίνει προσπάθεια να μην εμπλέκεται σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης προσωπικό που λόγω άλλων καθηκόντων δεν είναι εξοικειωμένο με την ορολογία.</p>	16/3	ΜΑΕΠ ΛΝΑ ΚΣΕΔ
	<p><b><u>4 Προς ΑΛΚ και διαχειριστές ιδιωτικών λιμενίσκων</u></b>  (α) Η αναβάθμιση του λιμανιού Πάφου ως προς τον φωτισμό ναυσιπλοΐας και ως προς τον σχεδιασμό του.  (β) Η παρουσία φώτων που πιθανόν να εμποδίζουν την διάκριση των φανών εισόδου σε λιμάνια και η βελτίωση της κατάστασης όπου χρειάζεται.  (γ) Η λειτουργία Σταθμών 24ωρης ακρόασης με σκοπό την μετάδοση χρήσιμων πληροφοριών και προειδοποιήσεων προς ναυτιλλόμενους που πιθανόν να επιδιώκουν είσοδο σε λιμάνια, μαρίνες και άλλου είδους λιμενίσκων, ιδίως όσων υποδέχονται σκάφη από το εξωτερικό.</p>	16/3	ΑΛΚ και Λιμενίσκοι

	<p>ΠΡΟΣΩΠΟ ΧΑΝΕΙ ΤΗ ΖΩΗ ΤΟΥ ΣΕ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΔΥΟ ΣΚΑΦΩΝ. ΣΚΟΤΑΔΙ. ΑΜΕΛΕΙΑ ΠΡΟΒΛΕΨΗΣ ΟΤΙ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΟΒΡΑΧΙΟΝΑ ΠΙΘΑΝΟΝ ΝΑ ΚΙΝΟΥΝΤΑΝ ΑΛΛΑ ΣΚΑΦΗ. ΑΝΕΠΑΡΚΗΣ ΤΗΡΗΣΗ ΑΚΟΥΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΟΠΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ, ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΣΕ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΦΩΤΙΣΜΟ (ΛΙΜΑΝΙΟΥ, ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΗΣ). ΑΥΤΟΒΟΥΛΗ ΑΛΛΑΓΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΩΝ ΦΑΝΩΝ. ΑΜΕΛΕΙΑ ΑΝΑΜΜΑΤΟΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΩΝ ΦΑΝΩΝ. Όλες οι παραβασεις περιεχονται στην ΔΚΑΣ 1972.</p>	10/4	
	<p><b><u>5.1 Πρός TEN</u></b>          Νομοθεσία και εσωτερικές διαδικασίες :  <u>(α) Κατασκευή ταχυπλόων σκαφών</u>          Αυτοσχέδια σκάφη (ιδιοκατασκευές) να γίνονται δεκτά ως ταχύπλοα μόνο αν τεκμηριώνεται η ποιότητα κατασκευής τους και η καταλληλότητα τους για χρήση ως ταχύπλοα, σύμφωνα με ισχύοντα διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.</p> <p><u>(β) Φανοί, αποδοχή φανών και διαφώτιση</u>          Να λάβει μέτρα ώστε τυχόν παρεκκλίσεις από απαιτήσεις της Colreg να γίνονται δεκτές μόνο αφού τεκμηριωθεί γιατί δεν είναι πρακτικό να εφαρμοστούν και να έχουν ως προϋπόθεση την εξέταση και δοκιμή των φανών. Οι παρεκκλίσεις να αρχειοθετούνται με επεξηγηματικό έγγραφο, σκαρίφημα και φωτογραφίες.</p> <p>Να γίνει εκστρατεία διαφώτισης για τους φανούς και τους κινδύνους όταν δεν είναι αναμμένοι ή δεν είναι εγκατεστημένοι σωστά, με τρόπους όπως η έκδοση πληροφοριακού φυλλαδίου (όπως A4 σε τρίπτυχο - παράδειγμα της κυβέρνησης της Αυστραλίας παρατίθεται στο Προσάρτημα 3), ρεπορτάζ στις ειδήσεις και ανάρτηση σχετικής ενημέρωσης στην μερίδα «Μικρά Σκάφη» της ιστοσελίδας του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας.</p> <p>Η περιοδική έκδοση πληροφοριακών φυλλαδίων που να προβάλλουν γενικότερα θέματα ασφαλείας των ταχυπλόων σκαφών να θεσμοθετηθεί, ακολουθώντας το παράδειγμα άλλων κρατών με δραστηριότητα σε ταχύπλοα σκάφη.</p> <p>Να εισαχθεί νέα νομοθεσία με τεχνικές και ναυτικές απαιτήσεις για την κατασκευή, τον εξοπλισμό, τους χειριστές και την επιθεώρηση των μή-ταχυπλόων σκαφών που θα περιλαμβάνει και επιθεώρηση της εγκατάστασης φανών (ισχύει η Colreg).</p> <p>Να εξεταστεί η χρησιμότητα εγκατάστασης αναλάμποντος φανού στα μικρά σκάφη σαν φανός επιπρόσθετος των φανών που απαιτεί η Colreg.</p> <p><u>(γ) Επιθεωρήσεις</u>          Το μέγιστο διάστημα μεταξύ επιθεωρήσεων να οριστεί στα 5 έτη χωρίς παρεκκλίσεις.</p> <p>Το Εντυπο Επιθεώρησης που χρησιμοποιείται για τις επιθεωρήσεις ταχυπλόων να αναθεωρηθεί και να καταστεί λεπτομερέστερο ώστε να εξασφαλίζει αναβάθμιση σε έκταση και ποιότητα της επιθεώρησης εκ μέρους του εργολήπτη (Αναφέρεται ως παράδειγμα ο έλεγχος εγκατάστασης και λειτουργίας των φανών ένα προς ένα, όπως στο Προσάρτημα 3).</p> <p>Να οργανωθεί πρόγραμμα συστηματικής εποπτείας των επιθεωρήσεων που διενεργεί ο εργολήπτης, με αντιπροσωπευτικό ποσοστό επιθεώρησης σκαφών ανά ακτή.</p> <p><u>(δ) Σχολές</u>          Να ληφθούν μέτρα εξασφάλισης ότι οι χειριστές ταχυπλόων σκαφών κατέχουν την απαιτούμενη διδακτέα ύλη και μπορούν να εφαρμόσουν την αποκτηθείσα γνώση :</p>	10/4	TEN Κοινό

	<p>Να αναβαθμιστεί ο έλεγχος του επιπέδου διδασκαλίας της ύλης στις Σχολές που προετοιμάζουν υποψήφιους για τις εξετάσεις χειριστών ταχυπλόων σκαφών.</p> <p>Να αναβαθμιστεί το σύστημα εξετάσεων ώστε να οι επιτυχόντες να είναι πραγματικά γνώστες της διδαχθείσας ύλης</p> <p><u>(ε) Άλλες πτυχές της περί ταχυπλόων σκαφών νομοθεσίας</u></p> <p>Η νομοθεσία να τροποποιηθεί ώστε το μέσο παραγωγής ηχητικού σήματος να απαιτείται και στα σκάφη μήκους κάτω των 6 μέτρων, ώστε να συνάδει με την Colreg.</p> <p>Να καταργηθεί το ισχύον καθεστώς ενοικίασης ταχυπλόων σε προσωρινούς επισκέπτες χωρίς Άδεια Χειριστή.</p>		
	<p><b><u>5.2 Προς την ΑΛΚ, το ΤΑΘΕ και άλλους διαχειριστές λιμενικών εγκαταστάσεων και προς ΤΕΝ</u></b></p> <p>Να εξεταστεί :</p> <p>Κατά πόσον ο καθορισμός ανωτάτου ορίου ταχύτητας στις θαλάσσιες περιοχές γύρω από λιμένες όλων των ειδών (εμπορικά λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια, μαρίνες και μικρά ιδιωτικά λιμάνια) θα συμβάλει στον περιορισμό των κινδύνων ατυχημάτων.</p> <p>Κατά πόσον πρέπει να γίνει υποχρεωτική εκ μέρους των χειριστών, η γνωστοποίηση της διέλευσης μικρών σκαφών από τις περιοχές λιμένων.</p> <p>Κατά πόσον ενδείκνυται η αναθεώρηση του ορίου ταχύτητας 3 κόμβων στην ζώνη 100 μέτρων από τις ακτές με μερική αύξηση της επιτρεπόμενης ταχύτητας και αύξηση του ορίου της ζώνης.</p>	10/4	Λιμένες ΤΑΘΕ ΤΕΝ
	<p><b><u>5.3 Προς ΑΛΚ και άλλους διαχειριστές λιμενικών χώρων</u></b></p> <p>Να γίνει πληροφόρηση προς τους ναυτιλλομένους μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης για την υποχρέωση τους να επικοινωνούν με τους Σταθμούς Ελέγχου Κυκλοφορίας στο καθορισθέν κανάλι VHF προτού εισέλθουν σε περιοχές λιμένων.</p>	10/4	Λιμένες
	<p><b>ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ - ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΣΚΟΥΤΕΡ ΠΡΟΣΕΚΡΟΥΣΕ ΣΕ ΘΑΛΑΜΗΓΟ. Ο ΜΕΝ ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΠΡΟΣΠΟΙΗΘΗΚΕ ΟΤΙ ΗΤΑΝ ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ ΩΣΤΕ ΝΑ ΝΟΙΚΙΑΣΕΙ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΚΑΤΕΧΕΙ ΑΔΕΙΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΑΛΛΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙ ΤΟΠΟΥ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ, Η ΔΕ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΘΛΗΜΑΤΩΝ ΑΜΕΛΗΣΕ ΝΑ ΖΗΤΗΣΕΙ ΤΗΝ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΥΠΟΨΗΦΙΟΥ ΧΡΗΣΤΗ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ.</b></p>	21/7	
	<p>Να καταργηθεί το παρόν σύστημα διάκρισης μεταξύ Κυπρίων και αλλοδαπών σε ότι αφορά τις προϋποθέσεις χρήσης ταχυπλόων σκαφών (και θαλασσίων σκούτερ). Η παρούσα εισήγηση έχει υποβληθεί στις εκθέσεις δύο τουλάχιστον ατυχημάτων στο παρελθόν.</p>	21/7	ΤΕΝ
	<p>Με εγκύκλιο ή ανακοίνωση στα μέσα μαζικής ενημέρωσης να γίνει υπενθύμιση στους ενοικιάζοντες ταχύπλοα σκάφη (και θαλάσσια σκούτερ) σε αλλοδαπούς, να ζητούν τα στοιχεία ηλικίας και υπηκοότητας (εφ' όσον ισχύει το παρόν καθεστώς διάκρισης).</p>	21/7	Ε/Χ ΤΕΝ
	<p>Από υποψήφιους ενοικιαστές ταχυπλόων (και θαλασσίων σκούτερ) να ζητούνται τα στοιχεία ηλικίας και υπηκοότητας (εφ' όσον ισχύει το παρόν καθεστώς διάκρισης). Από τους δε Κυπρίους, η Άδεια Χειριστή ταχυπλόου σκάφους.</p>	21/7	ΚΟΙΝΟ

	<b>ΣΚΑΦΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΕΙ ΣΕ ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΙΚΗ ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΛΕΜΒΟ. ΣΟΒΑΡΟΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΟΣ</b>	12/8	
	<p><u>Στην Αρμόδια Αρχή συστήνεται όπως :</u></p> <p>(α) Εξετάσει τους κινδύνους που δυνατόν να αποφεύγονται αν η επιφάνεια των μικρών σκαφών χρωματίζεται με χρώματα που να τα καθιστούν εύκολα ορατά στον γαλάζιο ή γκρίζο θαλάσσιο ορίζοντα.</p> <p>(β) Εξετάσει τους κινδύνους που δυνατόν να εγκυμονεί η διακίνηση ταχυπλών μεγάλου κυβισμού σε πολυσύχναστες περιοχές λουομένων και να καταλήξει κατά πόσον ενδείκνυται ο περιορισμός τους στις υπόλοιπες περιοχές.</p> <p>(γ) Εξετάσει το κενό στην νομοθεσία για αποφυγή συγκρούσεων σε ότι αφορά σκάφη που διακινούνται σε ύδατα συγκοινωνούντα με την ανοικτή θάλασσα αλλά μη διαπλεύσιμα από ποντοπόρα πλοία (Colreg, Κανόνας 1(α)).</p>	12/8	TEN

## 2011

A/A	ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Ημέρα Μήνας	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
	<b>ΣΕ ΑΓΩΝΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΟΣ ΧΑΝΕΙ ΤΗ ΖΩΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΑΠΟΤΟΜΗ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΜΠΑΣΤΟΥΝΙΟΥ ΚΑΙ ΠΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ</b>	21/5	
	Οι αθλητές να φέρουν ατομικό σωσίβιο όταν οι καιρικές συνθήκες υπερβαίνουν ορισμένα όρια τα οποία να καθοριστούν με διαβούλευση.	21/5	KOA TEN
	Τα σκάφη να εφοδιαστούν με συσκευή GPS με διακόπτη «Ανθρωπος στην θάλασσα» σε ετοιμότητα για χρήση από μέλος του πληρώματος που βρίσκεται εκτός καταστρώματος, πχ ο οιακιστής.	21/5	KOA TEN
	Στα σκάφη να υπάρχουν δύο τουλάχιστον σωσίβια, ένα απλό πετάλου και ένα τύπου "dan-buoy".	21/5	KOA TEN
	Ένα τουλάχιστον ταχύπλοο σκάφος να βρίσκεται σε ετοιμότητα. Στο σκάφος να επιβαίνουν δύο τουλάχιστον πρόσωπα από τα οποία το ένα να έχει πιστοποιητικό παροχής πρώτων βοηθειών και στο σκάφος να βρίσκονται βασικά είδη περιθαλψής.	21/5	KOA TEN
	<b>ΑΝΕΥΘΥΝΟΙ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ ΣΕ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΕΓΙΝΑΝ ΑΙΤΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥ ΣΥΝΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΟΣ. ΑΜΕΛΕΙΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΝΑ ΛΑΒΕΙ ΜΕΤΡΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ</b>	15/7	
	<b>ΒΥΘΙΣΗ ΛΕΜΒΟΥ ΣΕ ΤΡΙΚΥΜΙΑ. ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΧΩΡΙΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ</b>	31/7	
	Να γίνει σε συνεργασία με τις αστυνομικές αρχές, εκστρατεία για έλεγχο ορθής συμπλήρωσης της Δεσμευτικής Δήλωσης και ελέγχου τήρησης των απαιτήσεων για εκπαίδευση των προσωρινών επισκεπτών στον χειρισμό σκαφών.	30/8	TEN
	Να γίνει επανεξέταση της όλης διαδικασίας ενοικίασης σκαφών σε αλλοδαπούς προσωρινούς επισκέπτες, ώστε να περιοριστούν οι κίνδυνοι που υπάρχουν από άπειρους και πλημμελώς εκπαιδευμένους χειριστές.	30/8	TEN

	<b>ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΥΟ ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΘΛΗΜΑΤΩΝ</b>	8/8	
	Να γίνει επανεξέταση των προνοιών της ΚΔΠ 121/99, για να προστεθεί απαίτηση εκπαίδευσης του πρόσωπου που συνυπογράφει την δεσμευτική δήλωση με τον προσωρινό επισκέπτη ώστε ο ιδιοκτήτης σκάφους που παραχωρείται σε προσωρινό επισκέπτη να διαθέτει και πιστοποιημένη ικανότητα να μπορεί να βεβαιώνει για την ικανότητα του ενοικιαστή να χειριστεί το σκάφος.	8/8	TEN
	Να οριστεί ο τρόπος βεβαίωσης της ικανότητας του χειριστή που νοικιάζει σκάφος και προσυπογράφει την δεσμευτική δήλωση. Ούτε ο νόμος 56 (I) του 1992 ούτε η ΚΔΠ 121/99 αναφέρουν την συγκεκριμένες απαιτήσεις ή μέθοδο βεβαίωσης της ικανότητας του ενοικιαστή, δηλαδή αν θα είναι με συνέντευξη, απλή δήλωση του ενδιαφερόμενου ενοικιαστή, ή εξέταση μετά από εκπαίδευση του ενδιαφερόμενου.	8/8	TEN
	Στο πλαίσιο της επανεξέτασης της νομοθεσίας που ισχύει να προσδιοριστεί και η επέκταση της ευθύνης του ιδιοκτήτη στις ενέργειες εκπροσώπου ή υπαλλήλου του που συνυπογράφει την δεσμευτική δήλωση.	8/8	TEN
	Να οριστεί στην νομοθεσία επακριβώς η μέθοδος ελέγχου της ιδιότητας του «προσωρινού επισκέπτη», αλλά και κατά πόσον είναι νόμιμο η εξέταση αυτή να γίνεται από μη εξουσιοδοτημένα/εκπαιδευμένα πρόσωπα, πχ έλεγχος διαβατηρίων από υπαλλήλους εταιρειών, στην παραλία.	8/8	TEN
	Να γίνεται, κατά την διάρκεια της περιόδου λειτουργίας των επιχειρήσεων ενοικίασεως σκαφών, έλεγχος της διαδικασίας βεβαίωσης των ικανοτήτων του ενοικιαστή και της ορθής συμπλήρωσης της δεσμευτικής δήλωσης. Ο έλεγχος αυτός θα μπορούσε να γίνει από την ΛΝΑ σε συνεργασία με το TEN, που θα μπορούσε να οργανώσει σεμινάριο εκπαίδευσης των ανδρών της Αστυνομίας, αν ζητηθεί.	8/8	TEN
	Να συνταχθεί και να ενσωματωθεί στην ΚΔΠ 121/99 άλλης μορφής δεσμευτική δήλωση που να αναφέρεται συγκεκριμένα στα θαλάσσια σκούτερ, ώστε τα αντικείμενα για βεβαίωση να είναι στοχευμένα σε αυτά τα σκάφη.	8/8	TEN
	Να γίνει προσθήκη στον νόμο 56 (I) του 1992, όπως τροποποιήθηκε, είτε στο άρθρο 5 (2) ή στο άρθρο 20, για υποχρέωση του ιδιοκτήτη σε περίπτωση ενοικίασεως του σκάφους, όπως μεριμνά για την διακίνηση του σκάφους σύμφωνα με τις πρόνοιες της νομοθεσίας.	8/8	TEN
	Να διερευνηθεί η δυνατότητα εισαγωγής πρόνοιας στην ΚΔΠ 121/99 ώστε οι επιβαίνοντες σε θαλάσσια σκούτερ να φέρουν προστατευτικά μέσα από τραυματισμούς όταν βρεθούν στο νερό.	8/8	TEN
	<b>ΣΚΑΦΟΣ ΠΕΡΝΑ ΜΕ ΜΕΓΑΛΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΔΙΠΛΑ ΑΠΟ ΔΥΟ ΚΟΛΥΜΒΗΤΕΣ ΨΑΡΑΔΕΣ ΜΕ ΣΗΜΑΔΟΥΡΑ ΜΕ ΚΙΝΔΥΝΟ ΝΑ ΤΟΥΣ ΚΤΥΠΗΣΕΙ.</b>	11/9	
	(Καταγράφηκε σε ταινία)	11/9	

	ΑΓΟΡΑΣΤΗΣ ΛΕΜΒΟΥ ΚΙΝΔΥΝΕΥΕΙ ΛΟΓΩ ΚΑΚΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙΡΟΥ ΚΑΙ ΣΩΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΨΑΡΑΔΕΣ ΜΕ ΠΕΙΡΑ ΠΟΥ ΕΣΠΕΥΣΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΚΤΗ	12/11	
--	--	-------	--

## 2012

Α/Α	ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Ημέρα Μήνας	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΥΟ ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΜΕ ΟΧΙ ΣΟΒΑΡΟ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ ΔΥΟ ΑΤΟΜΩΝ.	13/6	
	ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΗΣ ΨΑΡΑΣ ΜΕ ΨΑΡΟΝΤΟΥΦΕΚΟ και ΚΑΤΑΛΛΗΛΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΠΕΘΑΙΝΕΙ ΜΕ ΠΟΛΛΑΠΛΑ ΤΡΑΥΜΑΤΑ ΕΝΑ ΑΠΟ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΡΟΣΟΜΟΙΑΖΕΙ ΜΕ ΚΤΥΠΗΜΑ ΑΠΟ ΠΤΕΡΥΓΙΟ ΕΞΩΛΕΜΒΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΦΟ (ΚΤΗΜΑ)	25/8	

## 2013

Α/Α	ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Ημέρα Μήνας	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
	ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΗΣ ΨΑΡΑΣ ΕΞΑΦΑΝΙΖΕΤΑΙ. Η ΛΕΜΒΟΣ ΤΟΥ ΔΙΑΣΩΖΕΤΑΙ. ΚΟΛΠΟΣ ΛΕΜΕΣΟΥ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΑ.	14/1	
	ΣΤΟΝ ΑΚΑΜΑ, ΚΟΛΥΜΒΗΤΗΣ ΜΕ ΨΑΡΟΝΤΟΥΦΕΚΟ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΦΕΡΕΙ ΕΦΕΡΕ ΣΗΜΑΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΤΗΚΕ ΑΠΟ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.	27/8	
	ΚΟΛΥΜΒΗΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΑΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΤΗΚΕ ΘΑΝΑΣΙΜΑ ΟΤΑΝ ΚΥΠΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΕΣΥΡΕ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΕ ΣΗΜΕΙΟ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΤΑΝ ΕΓΓΥΤΕΡΑ ΤΩΝ 200 Μ ΑΠΟ ΤΗΝ ΞΗΡΑ (ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ). ΘΑΝΑΤΟΣ ΠΙΘΑΝΟΝ ΑΠΟ ΑΠΛΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΑΙΜΑΤΟΣ – ΤΡΑΥΜΑΤΑ ΟΧΙ ΣΕ ΖΩΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ. ΠΛΗΡΩΜΑ ΣΚΑΦΟΥΣ : ΈΝΑ ΜΟΝΟ ΑΤΟΜΟ.	13/10	

## 2014

Α/Α	ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Ημέρα Μήνας	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
	ΙΣΤΙΟΦΟΡΟ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΟΝΤΑΙ. ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΔΚΑΣ 1972	25/5	Κοινό
	ΣΕ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΜΕ ΣΥΡΟΜΕΝΟ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟ ΚΟΒΕΤΑΙ ΤΟ ΣΧΟΙΝΙ ΣΕ ΥΨΟΣ 1,5 ΜΕΤΡΑ. ΈΝΑΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ.	26/6	
	ΔΥΟ ΑΤΟΜΙΚΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΟΝΤΑΙ ΧΩΡΙΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	Οκτ	

## 2015

Α/Α	ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Ημέρα Μήνας	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ



	ΑΤΟΜΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΟΝΤΑΙ. ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	Ιούλ	
	ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ - ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ	25/6	
	ΔΥΟ ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΕΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΕΧΑΣΑΝ ΤΟΝ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟ ΤΟΥΣ ΛΟΓΩ ΣΚΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑ ΚΑΙ ΒΡΕΘΗΚΑΝ 11 ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΞΗΡΑ.	9/9	

## 2016

Α/Α	ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Ημέρα Μήνας	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
	ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ. ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΙΠΤΑΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΟΥ ΕΝΩ ΣΥΡΟΤΑΝ.	3/5	
	ΘΑΝΑΣΙΜΟΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΑ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΑΡΑ, ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΗΜΑΔΟΥΡΕΣ. ΤΡΑΥΜΑΤΑ ΠΛΑΤΟΥΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 20 CM ΣΤΟ ΣΤΗΘΟΣ. ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΩΡΑ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΔΙΗΛΘΑΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΣΚΑΦΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΔΙΟ ΧΩΡΟ.	25/5	Κοινό TEN Τοπικές Αρχές
	ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΒΥΘΙΖΕΤΑΙ ΛΟΓΩ ΚΑΤΑΚΛΥΣΗΣ. ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ Η ΑΠΟΤΟΜΗ ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΙΡΟΥ ΚΑΙ ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ ΔΙΚΤΥΩΝ. ΧΡΗΣΗ ΣΩΣΙΒΙΩΝ. ΔΙΑΣΩΣΗ ΑΠΟ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟ ΑΛΛΟ ΣΚΑΦΟΣ.	2/7	Κοινό
	ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΤΗΣΗ. ΛΥΣΙΜΟ ΣΧΟΙΝΙΟΥ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟΥ. ΟΜΑΛΗ ΠΡΟΣΘΑΛΑΣΣΩΣΗ ΧΩΡΙΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥΣ	??	Ε/Χ
	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΣΚΟΥΤΕΡ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΣΤΗΝ ΑΓΙΑ ΝΑΠΑ	7/9	
	Η πρακτική ενοικίασης ταχυπλόων σκαφών σε μη κατόχους κατάλληλης άδειας χειριστή πρέπει να τυγχάνει καλύτερου ελέγχου. Συστήνεται όπως οι εταιρείες ενοικίασης σκαφών αναψυχής και θαλάσσιων αθλημάτων ενημερωθούν με λεπτομέρεια για τα αντικείμενα που πρέπει να εξηγούν στους ενοικιαστές πριν την παράδοση των σκαφών όπως τους κανονισμούς και πρακτικές που πρέπει να ακολουθούνται αλλά και τις υποχρεώσεις απέναντι στους άλλους χρήστες της θάλασσας. Επίσης συστήνεται όπως γίνεται καλύτερος έλεγχος από τους Δήμους όσον αφορά τα άτομα που αναλαμβάνουν την ενημέρωση των ενοικιαστών για τα συγκεκριμένα αντικείμενα.	7/9	TEN ΛΝΑ
	Συστήνεται όπως θεσμοθετηθεί με νομοθεσία ειδική εκπαίδευση (σειρά μαθημάτων) για τους «παραδίδοντες σκάφη» (το προσωπικό που παραδίδει σκάφος σε αλλοδαπούς).	7/9	TEN
	ΣΚΑΦΟΣ ΕΝΩ ΑΠΕΠΛΕΕ ΑΠΟ ΜΙΚΡΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΟΣΕΚΡΟΥΣΕ ΚΑΙ ΠΡΟΚΑΛΕΣΕ ΖΗΜΙΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ ΛΟΓΩ ΒΛΑΒΗΣ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΗΣ ΜΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΜΗΧΑΝΕΣ ΤΟΥ	29/9	

	Συστήνεται όπως πριν από κάθε απόπλου οι χειριστές σκαφών προβαίνουν σε έλεγχο της καλής λειτουργίας όλων των συστημάτων των σκαφών τους και ιδιαίτερα των συστημάτων χειρισμών, περιλαμβανόμενου του συστήματος αναπόδοσης.	29/9	TEN
	<b>ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ ΣΕ ΣΚΑΦΟΣ ΛΟΓΩ ΑΠΟΣΥΝΔΕΣΗΣ ΕΛΑΣΤΙΚΟΥ ΣΩΛΗΝΑ ΨΥΞΗΣ. ΔΕΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΗΚΕ ΕΓΚΑΙΡΑ. ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ ΒΥΘΙΣΤΗΚΕ, ΔΙΑΣΩΘΗΚΕ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΗΚΕ.</b>	14/10	
	Στα θέματα των εξετάσεων για απόκτηση άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους να συμπεριληφθούν ερωτήσεις συγκεκριμένα για την λειτουργία συστημάτων του σκάφους όπως σύστημα ψύξης μηχανής και αντλίες αποστράγγισης, συστήματα δηλαδή τα οποία επιτρέπουν την εκροή και εκροή νερών εντός και εκτός του σκάφους. Σημειώνεται ότι το πρακτικό μέρος της εξέτασης περιλαμβάνει τα πιο πάνω.	14/10	TEN Κοινό
	Στην επόμενη αναθεώρηση του εντύπου «Έκθεση Επιθεώρησης» το οποίο συμπληρώνεται από τον ανεξάρτητο επιθεωρητή που διενήργησε την επιθεώρηση του σκάφους, να προστεθεί ο έλεγχος των αντλιών αποστράγγισης ούτως ώστε όχι μόνο να βεβαιώνεται η καλή λειτουργία τους αλλά και να υποχρεώνεται ο ιδιοκτήτης του σκάφους μέσα από την διαδικασία της επιθεώρησης να μαθαίνει για την ύπαρξη τους και την σωστή λειτουργία τους.	14/10	TEN
	<b>ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΕ ΚΟΛΥΜΒΗΤΗ ΜΕΣΑ ΣΕ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ. ΔΙΑΠΙΣΤΩΘΗΚΕ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΩΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΤΟΥ ΕΧΕΙ ΕΚΔΟΘΕΙ ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΤΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ. ΣΗΜΕΙΩΘΗΚΕ Η ΚΟΛΥΜΒΗΣΗ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΜΕΣΑ ΣΕ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΧΩΡΟ.</b>	18/10	
	Να σημειωθεί κατάλληλα η περιοχή με πινακίδες ότι απαγορεύεται η κολύμβηση.	18/10	ΤΑΘΕ
	Να διερευνηθεί κατά πόσον οι υπηρεσίες και διευκολύνσεις που φαίνεται να προσφέρονται στον χώρο εντός του αλιευτικού καταφυγίου είναι από τις τοπικές αρχές, από ιδιώτη ο οποίος κατέχει άδεια από τις τοπικές αρχές ή είναι παράνομες.	18/10	ΤΑΘΕ Τοπική Αρχή

## 2017

A/A	ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Ημέρα Μήνας	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
	<b>ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟ ΠΟΥ ΣΥΡΟΤΑΝ ΑΠΟ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΑΠΟΤΥΓΧΑΝΕΙ ΝΑ ΑΝΥΨΩΘΕΙ ΚΑΙ ΠΕΦΤΕΙ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ ΠΑΡΑΣΥΡΟΝΤΑΣ ΚΑΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΖΟΝΤΑΣ ΤΑ ΔΥΟ ΜΟΛΙΣ ΠΡΟΣΔΕΘΕΝΤΑ ΑΤΟΜΑ , ΤΟ ΕΝΑ ΣΟΒΑΡΑ</b>	5/6	
	<b><u>Προς ΥφυΝ</u></b> 1.1. Να εφαρμόζει την πρόνοια των καν. 26(11) και 27(4) των Κανονισμών 121/1999 όπως «επιβαίνει και δεύτερο πρόσωπο, υπεύθυνο για την επιτήρηση της πτήσης / της ρυμούλκησης εφόσον η κατασκευή του σκάφους το απαιτεί»	5/6	ΥφυΝ

<p>απαιτώντας στοιχεία του πληρώματος κάθε σκάφους και ελέγχους αν αυτό τηρείται.</p> <p>1.2. Να τονίσει στις επιχειρήσεις θαλασσίων αθλημάτων και ψυχαγωγίας ότι ο χειριστής δεν πρέπει να εγκαταλείπει την θέση χειριστή για να προσδέσει τα πρόσωπα που θα ίπταντο ούτε για άλλο λόγο.</p> <p>1.3. Να γνωστοποιήσει στην βιομηχανία το ζήτημα της μεταλλικής ράβδου ανάρτησης ιπτάμενων προσώπων ως συνιστώσα αυξημένου κινδύνου τραυματισμού στα ιπτάμενα πρόσωπα και να ενθαρρύνει εναλλακτικά συστήματα ανάρτησης που να προσφέρουν περισσότερη ασφάλεια.</p> <p>1.4. Να τροποποιήσει την νομοθεσία ώστε να οριστούν προγράμματα κατάρτισης των χειριστών σκάφων που σύρουν αντικείμενα και των επιτηρητών συρομένων αντικειμένων.</p> <p>1.5. Να τροποποιήσει την νομοθεσία ώστε να απαιτεί τεκμηρίωση και τήρηση ελάχιστου επιπέδου ασφαλών πρακτικών, από τις επιχειρήσεις θαλασσίων αθλημάτων και ψυχαγωγίας.</p> <p>1.6. Να τροποποιήσει την νομοθεσία ώστε να απαιτεί από τις επιχειρήσεις θαλασσίων αθλημάτων και ψυχαγωγίας να τηρούν αρχείο συντήρησης και φύλαξης των σχοινιών και γενικότερα του εξοπλισμού ρυμούλκησης αντικειμένων και του όλου εξοπλισμού.</p> <p>1.7. Να τονίσει στις επιχειρήσεις θαλασσίων αθλημάτων και ψυχαγωγίας τις σαφείς πρόνοιες της νομοθεσίας σχετικά με :</p> <p style="padding-left: 40px;">(α) Το φαινόμενο της διάθεσης σκαφών με πλήρωμα, κατά παράβαση της νομοθεσίας που ορίζει ότι σκάφη αυτών των επιχειρήσεων διατίθενται σε τρίτους.</p> <p style="padding-left: 40px;">(β) Την μεταφορά επιβατών ώστε να διακοπεί το φαινόμενο μεταφοράς επιβατών χωρίς Πιστοποιητικό Ακτοπλοϊκού Επιβατηγού σκάφους.</p> <p>και ότι δεν απαγορεύεται σκάφος να έχει και τις δύο ιδιότητες, αν τις έχει νόμιμα.</p> <p>1.8. Να τονίσει στις επιχειρήσεις θαλασσίων αθλημάτων και ψυχαγωγίας τις πρόνοιες της νομοθεσίας σχετικά με :</p> <p style="padding-left: 40px;">(α) Τον επιτρεπόμενο αριθμό μεταφερομένων προσώπων στα σκάφη,</p> <p style="padding-left: 40px;">(β) Τον εξαρτισμό προσωπικής επίπλευσης και την καταλληλότητα του για κάθε πλού και κάθε έργο (απλή μεταφορά στο σκάφος ή εκτέλεση αθλήματος)</p> <p>1.9. Να τροποποιήσει την νομοθεσία ώστε να απαιτεί κλίμακα επιβίβασης σε σκάφη με ύψος εξάλων που υπερβαίνει μια ελάχιστη τιμή (ενδεικτικά, της τάξης των 40 εκ.).</p>		
<p><b><u>2 Προς τις υπηρεσίες Πρώτων Βοηθειών</u></b></p> <p>2.1 Να σμικρύνουν κατά το δυνατόν, τον χρόνο άφιξης στις παραλίες.</p>	5/6	Υπ. Υγείας
<p><b><u>5.3 Προς τις τοπικές αρχές :</u></b></p> <p>3.1 Ως αρχές αδειοδότησης των επιχειρήσεων θαλασσίων αθλημάτων και ψυχαγωγίας να οργανώσουν παροχή πρώτων βοηθειών από προσοντούχο προσωπικό με κατάλληλα μέσα διάσωσης από την θάλασσα ή να συνεργαστούν με τον θεσμό των Ναυαγοσωστών γι αυτό τον σκοπό ώστε να επιτευχθεί πιο αποτελεσματική διάσωση αλλά και να υπάρχουν πρόσωπα παροχής βοήθειας και</p>	5/6	Τοπικές Αρχές

	στήριξης για το χρονικό διάστημα αναμονής ασθενοφόρου, πρόσωπα που χρήζουν περιθαλψής.		
	<b>ΕΚΡΗΞΗ ΛΟΓΩ ΑΝΑΘΥΜΙΑΣΕΩΝ ΒΕΝΖΙΝΗΣ ΣΕ ΧΩΡΟ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ, ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΜΙΚΡΟΕΠΙΚΕΥΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΗΣ ΑΝΤΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΣΟΒΑΡΩΝ ΕΓΚΑΥΜΑΤΩΝ</b>	8/6	
	<p><b>1 Προς ΥφυΝ</b></p> <p>1.1 Να εκδώσει ανακοίνωση με στην οποία να τονίζεται η σημασία του καλού αερισμού των εσωτερικών χώρων των βενζινοκίνητων σκαφών και οι κίνδυνοι που συνεπάγονται οι επισκευές και αλλαγές στα σκάφη όταν δεν τηρούνται οι προδιαγραφές του κατασκευαστή.</p> <p>1.2. Να προωθήσει την επιτυχή παρακολούθηση θεωρητικού και πρακτικού προγράμματος κατάρτισης χειριστών σκαφών αναψυχής, επαρκούς διάρκειας και περιεχομένου, ως προαπαιτούμενου για την εξέταση προς απόκτηση Άδειας Χειριστή, ώστε οι χειριστές να γνωρίζουν τις υποχρεώσεις ως προς τα μέτρα ασφαλείας αλλά και προς τις Αρχές.</p> <p>1.3 Να προωθήσει μέτρα εξασφάλισης, με νομοθεσία (σεμινάρια, προγράμματα εκμάθησης, ειδικότητες στην Μέση Τεχνική Εκπαίδευση) ότι οι τεχνίτες που απασχολούνται σε εταιρείες εκμετάλλευσης σκαφών ή ως αυτοεργοδοτούμενοι, θα λαμβάνουν ειδική κατάρτιση για το θέμα τους (μηχανικοί, ηλεκτρολόγοι, κατασκευαστές) ώστε να σταδιακά να εξασφαλιστεί ψηλό επίπεδο συντήρησης των σκαφών με έμφαση στην λήψη προληπτικών μέτρων ασφαλείας πριν και κατά την διεξαγωγή των εργασιών.</p>	8/6	ΥφυΝ
	<b>ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΜΕ ΣΥΡΟΜΕΝΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΠΟ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ. ΕΝΑΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ</b>	25/6	
	<b>ΚΑΤΩ ΜΕΡΟΣ ΕΞΩΛΕΜΒΙΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΠΡΟΣΕΚΡΟΥΣΕ ΣΤΟ ΨΗΛΟΤΕΡΟ ΣΗΜΕΙΟ (ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ) ΒΥΘΙΣΜΕΝΟΥ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΛΕΜΕΣΟ ΑΠΟΥΣΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΟΥ ΓΙΑ ΜΕΡΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΝΥΚΤΑ.</b>	9/7	ΑΛΚ
	<b>ΔΥΟ ΑΤΟΜΑ ΚΙΝΔΥΝΕΨΑΝ ΣΕ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΟΤΑΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΗ ΒΛΑΒΗ ΑΦΗΣΕ ΑΚΥΒΕΡΝΗΤΟ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΤΟΥΣ.</b> Αποτυχία λήψης του σήματος κινδύνου τους από τοπικές αρχές. Απουσία φωτοβολίδων (δεν υποχρεούται λόγω μήκους). Απουσία κουπιών (αμέλησαν να τα έχουν). Αδυναμία άγκυρας να συγκρατήσει το σκάφος. Προσπάθεια κολύμβησης - σωσίβια χωρίς φανό (μη-υποχρεωτικό). Καλή ικανότητα κολύμβησης έφερε τον ένα στην ξηρά απ' όπου ζήτησε βοήθεια από Αρχές.	16/7	ΤΕΝ Κοινό
	<b>ΘΑΝΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΑΠΟ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ ΣΕ ΒΡΑΧΟΥΣ ΣΤΟΝ ΑΛΛΟΙ 4 ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ. ΕΜΠΛΟΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ. ΧΡΗΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ ΧΩΡΙΣ ΑΔΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ. ΧΡΗΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ ΩΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ, ΧΩΡΙΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ</b>	24/7	
	<p><u>Προς Αρχή Αδειοδότησης χώρου (Δήμος, Κοινότητα), ΛΝΑ, ΥφυΝ</u></p> <p>(α) Να βελτιωθεί η παρακολούθηση των παραλιών ώστε να διασφαλίζεται ότι μόνο αδειούχα σκάφη παραδίδονται προς ενοικίαση και ότι δεν υπάρχει κυβερνήτης αλλά χειριστής που είναι ένας από τους ενοικιαστές που υπέγραψε την Δεσμευτική Δήλωση.</p>	24/7	Δήμος, Κοινότητα, ΛΝΑ, ΥφυΝ Υπ Εξωτερικών Ε/Χ

<p>(β) Να διασφαλιστεί ότι θα δεν γίνεται ενοικίαση αδειούχων σκαφών ενώ αυτά βρίσκονται σε λιμάνια.</p> <p>(γ) Να συγκληθεί σύσκεψη και με ΚΟΤ και στην συνέχεια ευρύτερη σύσκεψη με τους εκπροσώπους των επιχειρηματιών και πολιτών, για εξέταση πρακτικών μέτρων βελτίωσης των συνθηκών χρήσης των σκαφών.</p> <p>(δ) <u>Προς ΥφυΝ</u> Να εξετάσει μέτρα εξασφάλισης ότι οι επιχειρήσεις θαλασσίων αθλημάτων τηρούν την νομοθεσία. Τέτοιο μέτρο θα μπορούσε να ήταν η παροχή σχετικού σεμιναρίου προς τους επιχειρηματίες και το προσωπικό των επιχειρήσεων.</p> <p>(δ) <u>Προς ΥφυΝ και Υπουργείο Εξωτερικών</u> Να μελετήσουν τρόπους συμπαράστασης και εξυπηρέτησης συγγενών αλλοδαπών που αποβιώνουν συνεπεία ναυτικών ατυχημάτων σε υπό κυπριακή σημαία πλοία στην Κύπρο ή στο εξωτερικό.</p> <p>(ε) <u>Προς Υπουργείο Υγείας</u> Να εξετάσει κατά πόσον στα νεκροτομεία υπάρχουν προβλήματα σχετικά με την παραλαβή νεκρών και ιδιαίτερα αλλοδαπών.</p> <p>(στ) <u>Προς Συνδέσμους επιχειρήσεων Θαλασσίων Αθλημάτων</u> Να εξετάσουν μέτρα μεταξύ των μελών τους ώστε επανάληψη παρόμοιων περιστατικών να αποφευχθεί στο μέλλον.</p>		
<p><b>ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΑΝΑΠΗΡΙΑΣ ΣΕ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΕΣΥΡΕ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕ ΤΡΙΑ ΑΤΟΜΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ</b></p>	13/8	
<p>ΕΑ.2017.001 <u>Προς ΤΕΝ</u> Το ΤΕΝ να εξετάσει την πιθανότητα εφαρμογής του Νόμου (άδεια χειριστή και άδεια ταχύπλοου) και των σχετικών κανονισμών σε όλα τα ταχύπλοα ανεξάρτητα από την σημαία και το λιμάνι νηολόγησής τους, ενώ βρίσκονται εντός της επικράτειας της Κυπριακής Δημοκρατίας πέρα κάποιου συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος</p>	13/8	ΤΕΝ
<p>ΕΑ.2017.003 <u>Προς ΤΕΝ</u> Το ΤΕΝ προτρέπεται όπως συνεργαστεί άμεσα με την ΛΝΑ για καθορισμό του ρόλου της σε περίπτωση ατυχήματος εντός της Κυπριακής Επικράτειας, έτσι ώστε να διαφυλάσσονται τα τεκμήρια που πιθανόν να βοηθήσουν την διερεύνηση του ατυχήματος κάτω από την αιγίδα της ΛΝΑ και με άμεσο τρόπο. Η συνεργασία της ΛΝΑ και ο ρόλος της σαν η πρώτη αρμόδια αρχή της Δημοκρατίας που θα ανταποκριθεί σε περίπτωση ατυχήματος στη θάλασσα, είναι σημαντική για την διαφύλαξη των εμπλεκόμενων ατόμων και σκαφών και συνεπώς μέλη της ΛΝΑ θα πρέπει να εκπαιδευτούν ανάλογα για χειρισμό των πολύπλοκων θεμάτων που συστήνουν ένα ναυτικό ατύχημα. Ο ρόλος της ΛΝΑ σε σχέση με την περαιτέρω διερεύνηση και ανάλυση των γεγονότων, θα πρέπει επίσης να διασαφηνισθεί και να συμπεριληφθεί σε ένα μνημόνιο συνεργασίας ΛΝΑ με το ΤΕΝ που έχει την ευθύνη για την διερεύνηση των θαλάσσιων ατυχημάτων.</p>		ΤΕΝ
<p>ΕΑ.2017.005 <u>Προς ΤΕΝ</u> Να εξεταστεί η πιθανότητα ενδυνάμωσης των προνοιών της υπάρχουσας νομοθεσίας/κανονισμών για τις ενέργειες καθώς και τις υποχρεώσεις που έχουν τόσο οι χειριστές των ταχυπλόων σκαφών αλλά και γενικά όλοι οι χειριστές σκαφών στην θαλάσσια περιοχή της Κυπριακής Δημοκρατίας σχετικά με την παροχή βοήθειας σε σκηνή ατυχήματος καθώς και σε κάλεσμα από τις αρμόδιες αρχές είτε για παραμονή στην περιοχή του ατυχήματος αλλά εξίσου και σε αλλαγή πορείας για παροχή βοήθειας σε σκάφος που καλεί βοήθεια.</p>		ΤΕΝ

	ΕΑ.2017.007 <u>Προς ΤΕΝ</u> Να εξεταστεί η πιθανότητα αναγκαστικής υποχρέωσης χειριστών όλων των σκαφών (κατηγορίας Α & Β), να φέρουν δεύτερο άτομο στο σκάφος σε περίπτωση συρόμενου αντικειμένου (εναέριου και επιφανείας)		ΤΕΝ
	ΕΑ.2017.002 <u>Προς ΤΕΝ και ΛΝΑ</u> Το ΤΕΝ ή η ΛΝΑ προτρέπονται να εξετάσουν την πιθανότητα διερεύνησης των ατυχημάτων που δεν εμπíπτουν στις αρμοδιότητες της Ανεξάρτητης Υπηρεσίας Διερεύνησης Ατυχημάτων, με συστηματικό τρόπο κατά το οποίο οι διερευνητές έχουν την ευκαιρία απαραίτητης εκπαίδευσης, διάθεσης μέσων και χρόνου για την εκτέλεση της διερεύνησης και την πιθανή οργάνωση κλάδου ατυχημάτων για συστηματική ανάλυση των αποτελεσμάτων και των διερευνήσεων ατυχημάτων εντός της επικράτειας της Κυπριακής Δημοκρατίας.	13/8	ΤΕΝ ΛΝΑ
	ΕΑ.2017.006 <u>Προς ΛΝΑ</u> Να εξεταστεί η πιθανότητα από την ΛΝΑ όπως ελέγχονται οι χειριστές των σκαφών εν πλω τόσο για έγκυρη και σε ισχύ άδεια χειριστή αλλά και άδεια και πιστοποίηση των σκαφών που κυκλοφορούν στα χωρικά ύδατα της Κυπριακής Δημοκρατίας.	13/8	ΛΝΑ
	ΕΑ.2017.004 <u>Προς Τοπικές Αρχές</u> Να εξεταστεί από τις <u>τοπικές αρχές</u> η πιθανότητα ελεγχόμενης διάβασης ταχυπλόων σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές με αυξημένη διέλευση σκαφών καθώς και χρήσης από κολυμβητές και δύτες συμπεριλαμβανομένης της ελεγχόμενης αγκυροβολίας που δύναται να προσφέρει αποτελεσματικότερο και ασφαλέστερο τρόπο χρήσης των θαλάσσιων περιοχών με αποφυγή αχρείαστων ατυχημάτων και τραυματισμών.	13/8	Τοπικές Αρχές
	<b>Η ΠΙΕΣΗ ΝΕΡΟΥ ΑΤΟΜΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (JET-SKI) ΕΙΣΡΕΕΙ ΣΤΟ ΣΩΜΑ ΚΑΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΖΕΙ ΣΟΒΑΡΑ ΠΡΟΣΩΠΟ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΤΑΝ ΔΙΠΛΑ ΣΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΣΕ ΞΕΒΑΘΑ ΝΕΡΑ. ΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΧΡΗΣΗΣ ΤΕΤΟΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΣΥΣΤΗΝΟΥΝ ΕΝΔΥΜΑΣΙΑ ΑΔΙΑΠΕΡΑΣΤΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΙΕΣΗ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΚΡΑΝΟΣ.</b>	6/9	ΤΕΝ Κοινό
	<b>ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΗΣ ΨΑΡΑΣ ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ. Η ΒΑΡΚΑ ΒΡΕΘΗΚΕ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΛΕΜΕΣΟΥ.</b>	22/9	Κοινό

## 2018

Α/Α	ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Ημέρα Μήνας	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
	<b>ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΑΤΟΜΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ (ΤΖΕΤ-ΣΚΙ) ΑΠΩΛΕΣΕ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΔΥΟ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ ΒΡΕΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ. ΣΩΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΕΣ. ΜΟΝΟ ΕΝΑΣ ΕΦΕΡΕ ΣΩΣΙΒΙΟ.</b>	8/6	Κοινό
	<b>ΑΤΟΜΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ. ΕΛΑΦΡΟΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΑΙΔΙΟΥ. ΛΕΙΠΟΥΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ.</b>	21/6	Ε/Χ Κοινό
	<b>ΚΑΤΑΚΛΥΣΗ ΤΑΧΥΠΛΟΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΞΥΛΟΦΑΓΟΥ. ΕΝΑΣ ΝΕΚΡΟΣ. ΔΕΝ ΦΟΡΟΥΣΕ ΣΩΣΙΒΙΟ.</b>	18/7	
	Το ΥΦΥΝ σαν Αρμόδια Αρχή εποπτείας της αγοράς για σκάφη αναψυχής, διερευνήσει το ενδεχόμενο το συγκεκριμένο σκάφος αλλά και άλλα σκάφη της ίδιας	18/7	Κ/Σ ΥΦΥΝ

	κατασκευάστριας εταιρείας να μην ικανοποιούν τις βασικές απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 94/25/CE αλλά και της 2013/53/EU.		
	Να εξεταστεί το ενδεχόμενο να συμπεριληφθούν στα θέματα των εξετάσεων για απόκτηση άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους ερωτήσεις συγκεκριμένα για την λειτουργία συστημάτων του σκάφους όπως σύστημα ψύξης μηχανής και αντλίες αποστράγγισης, δηλαδή συστήματα τα οποία επιτρέπουν την εκροή και εκροή νερών εντός και εκτός του σκάφους. Σημειώνεται ότι το πρακτικό μέρος της εξέτασης περιλαμβάνει τα πιο πάνω.	18/7	ΥΦΥΝ
	Να εξεταστεί το ενδεχόμενο να συμπεριληφθούν στα θέματα των εξετάσεων για απόκτηση άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους ερωτήσεις συγκεκριμένα για θέματα ραδιοεπικοινωνιών. Σημειώνεται ότι στο πρακτικό μέρος δεν περιλαμβάνεται η εκπομπή σημάτων PAN-PAN και MAYDAY ούτε και η χρήση του ασυρμάτου. Έχει εντοπιστεί ότι πολλοί χειριστές όχι μόνο δεν γνωρίζουν βασικές γνώσεις περί ραδιοεπικοινωνίας αλλά χρησιμοποιούν τον ασύρματο τους με τρόπο που προκαλεί και προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία των Αρχών όπως π.χ. ενεργοποιούν αχρείαστα την κλήση DSC (Digital Selective Calling) του ασυρμάτου τους το οποίο κινητοποιεί τις Υπηρεσίες Έρευνας και Διάσωσης.	18/7	ΥΦΥΝ
	Να εξεταστεί η εξεύρεση τρόπου ελέγχου της καλής λειτουργίας των αντλιών αποστράγγισης των ταχύπλων σκαφών, κάτι το οποίο σήμερα δεν ελέγχεται στα πλαίσια των περιοδικών επιθεωρήσεων που διενεργεί το ΥΦΥΝ στα σκάφη αυτά.	18/7	ΥΦΥΝ
	Κενό στην εκπαίδευση των χειριστών ταχυπλών σκαφών. Συστήνεται όπως το ΥΦΥΝ εξετάσει το ενδεχόμενο να εφαρμόσει μέτρα για να διασφαλίζεται ότι πέραν από την διαδικασία των εξετάσεων για απόκτηση άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους, οι χειριστές διδάσκονται τις απαραίτητες γνώσεις, καλές πρακτικές και πρόνοιες της νομοθεσίας που διέπει τα ταχύπλοα σκάφη καθώς και να εκπαιδεύονται στην πλοήγηση ταχύπλων σκαφών.	18/7	ΥΦΥΝ
	<b>ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΣΕ ΒΡΑΧΟΥΣ. ΠΛΟΥΣ ΑΠΟ ΛΑΤΣΙ ΣΤΗΝ ΠΕΓΕΙΑ. ΕΠΕΒΑΙΝΑΝ ΓΙΑΓΙΑ, ΓΟΝΕΙΣ, 2 ΠΑΙΔΙΑ. ΛΕΙΠΟΥΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ</b>	5/9	
	Η περί Ταχυπλών Σκαφών Νομοθεσία επιτρέπει την ενοικίαση και χρήση σκαφών μέχρι τα χωρικά ύδατα και για απεριόριστη απόσταση κατά μήκος των ακτών, από πρόσωπα χωρίς Άδεια Χειριστή με μόνη προϋπόθεση την επί τόπου επίδειξη λειτουργίας του σκάφους, αμφισβητούμενης διάρκειας.	5/9	ΥΦΥΝ Ε/Χ Κοινό
	Βάσει των προνοιών της περί Ταχυπλών Σκαφών νομοθεσίας (Ν.56(Ι)/1992 άρθρο 4(2) και ΚΔΠ 121/1999 καν.11) σκάφος παραδίδεται σκάφος σε επισκέπτη [συνήθως τουρίστας παραμονής <30 ημερών]» αφού συνυπογραφεί Δεσμευτική Δήλωση όπου ο μεν «ιδιοκτήτης [η επιχείρηση Θαλασσίων Αθλημάτων] έχει βεβαιωθεί για τις γνώσεις του επισκέπτη», «κατέχει τις απαιτούμενες γνώσεις για χειρισμό ταχυπλού σκάφους κατηγορίας Β´» και «ικανοποιεί όλες τις σχετικές διατάξεις του ΚΔΠ 121/1999» ο δε επισκέπτης πιστοποιεί ότι «έλαβα γνώση των ΚΔΠ 121/1999» και «έχω εξεταστεί» για 13 θέματα τα οποία «γνωρίζω επαρκώς». Αυτή η διαδικασία να τύχει έρευνας και αξιολόγησης καθώς λαμβάνονται καταγγελίες και ακούονται σχόλια για (α) Εξωπραγματικά μικρή διάρκεια της και (β) Άγνοια βασικών πολλών από τα 13 σημεία που υπέγραψε με «γνωρίζω επαρκώς».	5/9	ΥΦΥΝ Ε/Χ Κοινό

	ΕΛΑΦΡΟΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ ΠΡΟΣΩΠΟΥ ΜΕ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ. ΠΛΗΡΩΜΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΕΝΑ ΜΟΝΟ ΑΤΟΜΟ. ΛΕΙΠΟΥΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ.	??	ΥΦΥΝ Ε/Χ Κοινό
--	--	----	----------------------

## 2019

Α/Α	ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Ημέρα Μήνας	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ. ΣΟΒΑΡΟΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΑ.	26/6	Ε/Χ Κοινό
	Να αποφεύγεται η ανάμειξη σκαφών ελεγχόμενων με προγραμματισμό μαζί με μη-ελεγχόμενα (τα μεν σταματούν αυτόματα, τα δε συνεχίζουν). [Η διερεύνηση ανοικτή]	26/6	Ε/Χ ΥΦΥΝ
	ΚΑΤΑΚΛΥΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ ΣΤΗΝ ΛΕΜΕΣΟ, ΜΕ 6 ΑΤΟΜΑ ΑΠΟ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΔΥΟ ΠΑΙΔΙΑ 3 ΚΑΙ 12 ΕΤΩΝ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΒΥΘΙΣΗ. ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΗΚΕ ΩΣ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΣΕ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ, ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΕΧΕΙ ΆΔΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟ ΜΗ ΑΔΕΙΟΥΧΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΣΕ ΣΗΜΕΙΟ ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΒΡΕΤΑΝΙΚΩΝ ΒΑΣΕΩΝ. ΔΙΑΣΩΣΗ ΑΠΟ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΕΣ ΚΑΙ ΛΝΑ. ΣΩΣΙΒΙΑ - ΠΑΙΓΝΙΔΙΑ	2/8	ΒΒ Κοινό