



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Η Ιδιαίτερη Περίπτωση της Ναυτιλιακής Κύπρου: Συγκρίσεις, Ρόλος, Προοπτικές.

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.»**

Αγγελίδης Όμηρος

Οκτώβριος, 2007

ΧΙΟΣ

Αγγελίδης Όμηρος

**Η ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΥΠΡΟΥ: ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ,
ΡΟΛΟΣ, ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.**

Οκτώβριος 2007

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.»**

Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Συγγραφέας:

Επιβλέπων:

Διευθυντής Σπουδών:

ΧΙΟΣ

Υπεύθυνη Δήλωση:

Η εργασία αυτή είναι πρωτότυπη και εκπονήθηκε αποκλειστικά και μόνο για την απόκτηση του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Η παρούσα εργασία δεν περιέχει αυτούσιο αντιγραμμένο κείμενο από προηγούμενες εργασίες σεβόμενη τα πνευματικά δικαιώματα των συγγραφέων. Οι χρησιμοποιούμενες πηγές της εργασίας παρατίθενται εντός του κειμένου ως αναφορές και στη βιβλιογραφία στο τέλος της εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ:

Η Κύπρος στη πάροδο των χρόνων κατάφερε μέσα από αντίξοες συνθήκες να αναρριχηθεί ανάμεσα στις πρώτες δυνάμεις του ναυτιλιακού τομέα. Τόσο στο τομέα πλοιοδιαχείρισης όπου αποτελεί την 1^η δύναμη στον Ευρωπαϊκό χώρο όσο και στο μέγεθος νηολογίου που τη βρίσκει στις 10 πρώτες θέσεις στο κόσμο. Περνώντας από χίλια μύρια κύματα, από πολεμικές συρράξεις (Τουρκική εισβολή του 1974), έντονο ανταγωνισμό (Σημαία Μάλτας) και αρνητικές συνέπειες όπως το Τουρκικό εμπάργκο και τη μέχρι πρότινος παρουσία της στη μαύρη λίστα του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των Πλοίων (Paris MOU) κατάφερε να αναβαθμιστεί από σημαία ευκαιρίας σε σημαία επιλογής.

Ο συνδυασμός των παραπάνω παραγόντων καθιστά την Κύπρο **μια ιδιαίτερη περίπτωση σημαίας και κέντρου διαχείρισης στην Ε.Ε.** η οποία κατάφερε να κάνει στροφή 180 μοιρών και να ακολουθήσει μια νέα πορεία αντίθετη με αυτή που τη τοποθέτησε στο παγκόσμιο χάρτη των ανοικτών νηολογίων. Με συχνές αυξομειώσεις του αριθμού νηολογημένων πλοίων και την απότομη πτώση του στόλου υπό Κυπριακή Σημαία, λίγο πριν την εισχώρηση της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, επιτακτική ανάγκη ήταν η επανάκτηση της παγκόσμιας θέσης της αυτή τη φορά με κριτήρια την παροχή ποιότητας και όχι φορολογικών διευκολύνσεων εις βάρος της ασφάλειας. Η πλήρης εναρμόνιση με το κοινοτικό κεκτημένο είχε ως συνέπεια την απότομη πτώση του αριθμού νηολογημένων πλοίων το 2001 σε 2239 σε σχέση με τα 2669 πλοία υπό κυπριακή σημαία το 2000. Η πτώση συνεχίστηκε μέχρι και το 2005 όπου παρουσιάστηκε μια ελπιδοφόρος ανάκαμψη με ελαφρά αύξηση του νηολογίου με την προσθήκη 26 πλοίων στα τέλη του 2006. Εκτός από τις απώλειες σε αριθμό πλοίων και σε χωρητικότητα, η σημαντική αναβάθμιση της δομής του Κυπριακού νηολογίου ήταν απόρροια και αποτέλεσμα της ενταξιακής πορείας της Κύπρου στην Ε.Ε. Οι βελτιωμένες σχέσεις της Κύπρου με οργανισμούς όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) και η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ΙΤΦ) ανέδειξε το νέο ρόλο της Κυπριακής παρουσίας στο χώρο της ναυτιλίας. Μέσω του ενεργού ρόλου της στη λήψη αποφάσεων για θέματα ναυτιλιακής ασφάλειας κατάφερε να της αποδοθεί δικαίως ο ρόλος ως προστάτιδας¹ της Ανατολικής Μεσογείου. Οι μελλοντικές προσδοκίες μετά από την μακρόχρονη δοκιμασία κρίνονται ιδιαίτερα ευνοϊκές και το μέλλον πλέον παύει να είναι ζοφερό.

Αυτή η παγκόσμια κυριαρχία δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί εάν δεν αναπτυσσόταν παράλληλα και ο τομέας πλοιοδιαχείρισης. Με την ύπαρξη 45 και πλέον εταιρειών οι οποίες διαχειρίζονται το 5% του παγκόσμιου στόλου δικαιώνουν τον χαρακτηρισμό της Κύπρου ως κέντρο διαχείρισης. Το ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο για τις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες με τη δυνατότητα επιλογής φορολογίας, είτε βάση χωρητικότητας, είτε με ενιαίο φόρο στα φορολογητέα έσοδα διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του τομέα.

Η σύγκριση με το άμεσα ανταγωνιστικό νηολόγιο της Μάλτας παρουσιάζει τα πολλαπλά πλεονεκτήματα του Κυπριακού νηολογίου το οποίο τελικά υστερεί και αφήνει τη Μάλτα

¹ Οδηγία 95/21/ΕΚ

να προσπεράσει σε αυτή τη κούρσα που διαρκεί σχεδόν τρεις δεκαετίες. Τα απαγορευτικά μέτρα που επιβλήθηκαν από την Τουρκία είχαν σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη του Κυπριακού νηολογίου και μπλόκαραν την άνθηση τόσο της Κυπριακής όσο και της Τουρκικής οικονομίας. Ξεκάθαρος νικητής από την εφαρμογή του εμπάργκο ήταν το νηολόγιο της Μάλτας.

Οι μελλοντικές προοπτικές για την ανάπτυξη της Κυπριακής Ναυτιλίας κρίνονται ιδιαίτερα ευνοϊκές και μέσω ενός σωστού στρατηγικού σχεδιασμού θα είναι δυνατή η εκμετάλλευση τους στο μέγιστο βαθμό.

Η Κυπριακή κυβέρνηση θα πρέπει να εντείνει τις πιέσεις ενόψει της ένταξης της Τουρκίας στην Ε.Ε. για άρση του εμπάργκο. Σε αντίθετη περίπτωση, θα πρέπει να υιοθετηθούν φορολογικά κίνητρα για την προσέλκυση πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο ως αντισταθμιστικός παράγοντας των επιπτώσεων του Τουρκικού εμπάργκο.

(Λέξεις κλειδιά:

Κυπριακή Σημαία, Εναρμονισμός Μεταφορών Κύπρου, Πλοιοδιαχείριση στη Κύπρο)

Ευχαριστίες:

Θα ήθελα να εκφράσω τις ιδιαίτερες ευχαριστίες μου στον ανώτατο επιθεωρητή του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου κο Αντρέα Κωνσταντίνου για τη πολύτιμη βοήθεια που μου παρείχε καθόλη την πορεία εκτέλεσης της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Επίσης θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στην επιβλέπουσα καθηγήτρια της διπλωματικής Δρ Ελένη Θανοπούλου για τη πολύτιμη καθοδήγηση και συμπαράσταση στην ορθή επίτευξη των στόχων της διπλωματικής εργασίας. Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την ενίσχυση και την έμπρακτη στήριξη που μου παρείχε.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ	13
1.1 Το ΘΕΜΑ	13
1.1 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΠΛΟΙΟΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΚΥΠΡΟ	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΕΝΤΑΞΙΑΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΣΤΟ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ	22
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	22
3.2 ΕΝΤΑΞΙΑΚΕΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ: ΣΚΟΠΟΣ, ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	22
3.2.1 Εξέταση Κοινοτικού Κεκτημένου (Acquis Screening)	23
3.2.2 Οι διαπραγματεύσεις και οι θέσεις διαπραγμάτευσης	23
3.2.3 Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής	24
3.2.4 Η Κυπριακή Μεθοδολογία	24
3.3 ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΑ ΠΛΑΝΑ ΔΡΑΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟ	26
3.3.1 Νομικός Εναρμονισμός	26
3.3.2 Διοικητικός Εναρμονισμός	27
3.4 ΣΟΒΑΡΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ	28
3.4.1 Ναυτιλιακή Ασφάλεια	28
3.4.2 Πολιτική Φορολογίας Πλοιοδιαχειριστριών Εταιρειών	29
3.5 ΕΠΙΤΥΧΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΟΥ ΜΕ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΚΤΗΜΕΝΟ	33
3.5.1 Νομικός Εναρμονισμός	33
3.5.2 Διοικητικός Εναρμονισμός	34
3.5.3 Τελική βελτίωση του δείκτη ασφαλείας του Κυπριακού νηολογίου και η νέα ναυτιλιακή πολιτική	35
3.5.3.1 Η πρόκληση της Μαύρης λίστας	35
3.5.3.2. Επιπρόσθετα μέτρα (Δείκτης Ρίσκου Ασφάλειας)	36
3.5.3.3 Εστίαση στους νηογνώμονες	37
3.5.3.4 Εστίαση Σε Θέματα Του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO)	37
3.5.3.5 Συνεργασία της Κύπρου με τον Paris MOU σε θέματα επιθεωρήσεων	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΡΟΛΟΣ, ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΣΤΗΝ Ε.Ε. ...	39
4.1 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΌΡΟΥΣ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΙ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	39
4.1.1 Ποσοτική και Ποιοτική Σύθεση του Ευρωπαϊκού Στόλου	39
4.1.2 Συνεισφορά της Κύπρου στον Ευρωπαϊκό κλάδο πλοιοδιαχείρισης	43
4.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΑΛΤΑΣ – ΚΥΠΡΟΥ: ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΥΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.	45
4.2.1 Σύγκριση νηολογίου Κύπρου και Μάλτας	45
4.2.1.1 Προϋποθέσεις και βασικές απαιτήσεις νηολόγησης	47
4.2.1.2. Φόροι νηολόγησης και ετήσιες επιβαρύνσεις	50
4.2.1.3.Επιθεωρήσεις Κράτους Σημαίας – Επίπεδα ασφαλείας στόλου	54
4.2.2 Σύγκριση Κύπρου και Μάλτας ως κέντρο διαχείρισης	66
4.2.2.1 Φορολόγηση Ναυτιλιακών Εταιρειών στη Κύπρο	67
4.2.2.2. Συμπερασματικά	70
4.3 Ο ΝΕΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ	71
4.3.1 Το Κυπριακό Ναυτιλιακό “know – how” στην Ε.Ε.	71
4.3.2 Κύπρος: Ένας Δυναμικός Συνεργάτης Στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό	72
4.3.3 Κύπρος: Προστάτης Της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής Στην Ανατολική Μεσόγειο;	73

4.4 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	74
4.4.1 <i>Οι Σχέσεις Του Κυπριακού Νηολογίου Με Την Διεθνή Ένωση Εργασίας Μεταφορών (International Transport Workers Federation, ITF)</i>	79
4.4.1.1 Οι Σχέσεις της Κύπρου με την ITF.....	80
4.4.1.2 Οι συνέπειες από την Ευρωπαϊκή πορεία της Κύπρου με την ITF	81
4.4.1.3 Συμπερασματικά	81
4.4.2. <i>Τουρκικό εμπάργκο και η Πιθανότητα Άρσης του λόγω Ε.Ε.</i>	82
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ.....	86
ΠΗΓΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	89

ΛΙΣΤΑ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ:

Γράφημα 1.1: Διακύμανση Κυπριακού Νηολογίου από το 1973 έως το 2006	20
Γράφημα 4.1: Σύνθεση του υπο Κυπριακή Σημαία στόλου	40
Γράφημα 4.2: Συνεισφορά Κυπριακού νηολογίου στον Παγκόσμιο στόλο	42
Γράφημα 4.3: Συνεισφορά Ε.Ε. στο Παγκόσμιο στόλο πριν και μετά απο την διεύρυνση του 2004.....	42
Γράφημα 4.4 :Διακύμανση νηολογίου Μάλτας και Κύπρου απο το 1973-2006	46
Γράφημα 4.5 : Σύνθεση στόλου βάση χωρητικότητας και κατηγορίας πλοίων Κύπρου και Μάλτας για το 2006.....	47
Γράφημα 4.6.:Ποσοστά Παρακρατηθέντων Πλοίων από τον Paris MOU 2004-2007	60
Γράφημα 4.7: Τάση ποσοστών πλοίων που δέχθηκαν παρατηρήσεις ανα έτος και ανα αριθμό παρατηρήσεων (Μάλτας)	61
Γράφημα 4.8: Τάση ποσοστών πλοίων που δέχθηκαν παρατηρήσεις ανα έτος και ανα αριθμό παρατηρήσεων (Κύπρος).....	62
Γράφημα 4.9: Στρατηγική ανάπτυξης Κυπριακής Ναυτιλίας.	79

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ:

Πίνακας 1.1:Κυβερνητικά έσοδα νηολογήσεων περιόδου 1980-2005	21
Πίνακας 3.1: Προσωπικό Τμήματος Ναυτικής Ασφάλειας Προ και Μετά Ένταξης στην ΕΕ.	27
Πίνακας 3.2: Παγκόσμιο Δίκτυο Επιθεωρητών Πλοίων Κυπριακού νηολογίου	28
Πίνακας 3.3: Ποσοστά ατυχημάτων πλοίων συνδεδεμένα με τη Κυπριακή σημαία ή την Κυπριακή Διαχείριση	33
Πίνακας 3.4: Ετήσια Μεταβολή του Excess Factor της Κυπριακής Σημαίας.....	36
Πίνακας 4.1: Σύνθεση ανά τύπο και ανά σύμβαση νηολόγησης στόλου υπό Κυπριακή Σημαία	40
Πίνακας 4.2: Εταιρείες διαχείρισης πλοίων που εδρεύουν στη Κύπρο.....	44
Πίνακας 4.3: Βασικά χαρακτηριστικά και απαιτήσεις των νηολογίων Μάλτας και Κύπρου	50
Πίνακας 4.4: Υπολογισμός φόρου νηολόγησης Κυπριακού νηολογίου	51
Πίνακας 4.5: Συντελεστής ηλικίας Κυπριακού νηολογίου	51
Πίνακας 4.6: Υπολογισμός φόρου νηολόγησης πλοίου Μάλτας	52
Πίνακας 4.7: Συντελεστής ηλικίας νηολογίου Μάλτας.....	52
Πίνακας 4.8 : Παγκόσμιο δίκτυο επιθεωρητών πλοίων νηολογίου Μάλτας και Κύπρου....	56
Πίνακας 4.9: Επιθεωρήσεις πλοίων Μάλτας και Κύπρου (Οκτώβριο 2005-Σεπτέμβριο 2006	58
Πίνακας 4.10: Επιθεωρούμενα πλοία από τον Paris MOU 2004-2007 (Μάλτας και Κύπρου)	59
Πίνακας 4.11: Ποσοστά κρατήσεων και παρατηρήσεων επί του συνόλου των επιθεωρήσεων 2004-2007 (Μάλτας και Κύπρου).....	60
Πίνακας 4.12: Λευκή Λίστα του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων 2004-2006	63
Πίνακας 4.13: Μεταβλητές και Συντελεστές βαρύτητας αξιολόγησης των σημαιών νηολόγησης.....	65
Πίνακας 4.14: Κατάταξη αξιολόγησης Σημαιών Ευκαιρίας	65
Πίνακας 4.15: Εταιρική φορολόγηση Ναυτιλιακής Εταιρείας Μάλτας.....	69
Πίνακας 4.16: Παράδειγμα πληρωτέου φόρου Ναυτιλιακής εταιρείας με έδρα τη Μάλτα. 70	

ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ:

(Αγγλικοί Όροι)

BIMCO: Baltic and International Maritime Council

CLC: Civil Liability Convention (oil pollution legislation)

DoC: Document of Compliance

ECSCA: European Community Shipowners Associations

EMSA: European Maritime Safety Agency

GMDSS: Global Maritime Distress & Safety System

IACS: International Association of Classification Societies

ICS: International Chamber of Shipping

ILO: International Labor Organization

IMO: International Maritime Organization

Intercargo: International Association of Dry cargo Shipowners

Intertanko: International Association of Tankers Shipowners

IOPC: International Oil Pollution Compensation

ISF: International Shipping Federation

ISM: International Safety Management

ISPS: International Ship and Port Security

ITC: International Trade Commission

ITF: International Transport workers Federation

MEPC: Marine Environment Protection Committee

Paris MOU: Paris Memorandum of Understanding

SIRC: Seafarers International Research Centre

STCW: Standards of Training Certification & Watchkeeping

(Ελληνικοί Όροι):

Α.Ε.Π: Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση

Κ.Ο.Χ: Κόροι Ολικής Χωρητικότητας

Κ.Ε.Ε: Κυπριακή Ένωση Εφοπλιστών

Κ.Ν.Σ: Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο

Τ.Ε.Ν: Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Εισαγωγή

«Κύπρος πλούσια σε κρασί, λάδι, σιτάρι, ψάρι και χαλκό καθώς και σε ξυλεία για ναυπήγηση»², (Στράβων)

1.1 Το θέμα

Από τα αρχαία χρόνια η Κύπρος χαρακτηριζόταν ως σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο. Ο Στράβων, μέσω των συγγραμμάτων του αναδεικνυε τη μεγαλόνησο ως ένα από τα σημαντικότερα ναυπηγικά κέντρα του τότε γνωστού κόσμου.

Δεν ήταν ο μόνος, ο Πλίνιος ο Πρεσβύτερος αναφέρει ότι οι Κύπριοι είχαν εφεύρει ένα νέο είδος πλοίου με κουπιά, τον κέρκουρο.³ Τα ναυπηγεία της Κύπρου δέχονται πολλές παραγγελίες. Η βασίλισσα των Ασσυρίων Σεμίραμις γύρω στο 1800π.Χ. χρησιμοποίησε Κύπριους ναυπηγούς, παράδειγμα το οποίο ακολούθησε και ο βασιλιάς των Περσών Φαρνάβαζος ο οποίος παρήγγειλε στην Κύπρο εκατόν τριήρεις (πλοία με 3 σειρές κουπιά)⁴.

Πως θα μπορούσε ένα τέτοιο μεγαλείο να παραμείνει στις μέρες μας ως απλή ιστορική αναφορά, άλλωστε αυτό που διαχωρίζει τους “ισχυρούς” από τους “αδύναμους” είναι η συνέχεια και η εξέλιξη μιας μεγαλειώδους πορείας, στη συγκεκριμένη περίπτωση στο χώρο της ναυτιλίας.

Στις αρχές του 1960 όταν η Σημαία της Κύπρου εισήχθη στα ανοικτά νηολόγια οι λήπτες αποφάσεων και οι ερευνητές δεν θα μπορούσαν να διανοηθούν ότι η τότε προσπάθεια για την ενίσχυση της Κυπριακής Οικονομίας θα οδηγούσε στη δημιουργία μιας δυναμικής και ισχυρής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η οικονομική ενίσχυση αυτή πήγαζε μέσω της φορολογίας η οποία επιβαλλόταν στα πλοία του νηολογίου και μέσω των δασμών πληρωμάτων. Η είσοδος της Κύπρου στο Ναυτιλιακό γίνεσθαι είχε ως αποτέλεσμα την προσέλκυση ισχυρών συνεργατών πέρα από τους ορίζοντες του νησιού, από τον Πειραιά, το Λονδίνο, το Παρίσι, τη Νέα Υόρκη, το Τόκυο, το Χόνγκ Κόνγκ μέχρι το Αμβούργο και τους άλλους κυρίαρχους παίκτες της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας. Η δυναμική αυτή

² Στράβων, *Απαντα Γεωγραφικά*, Εκδόσεις Κάκτος, 1985

³ Bostock, J, *Translation of: Naturalis Historia, Pliny the Elder*, Taylor and Francis, 1855

⁴ Σικελιώτης, Δ, *Ιστορική Βιβλιοθήκη*, Εκδόσεις Κάκτος, 1990

προσέλκυε όχι μόνο γεωγραφικά διαφορετικούς συνεργάτες αλλά και σε επίπεδο υπηρεσιών, από επιχειρήσεις πλοιοκτησίας και πλοιοδιαχείρισης μέχρι επιχειρήσεις ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων και ναυλώσεων οι οποίες αποφάσιζαν να συσχετίσουν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες με τη Κύπρο.

Ενάντια στις πιθανότητες, αναφερόμενος στη καταστροφή του 1974 μετά τη Τουρκική Εισβολή και τα μονόπλευρα περιοριστικά μέτρα στη Κυπριακή Εμπορική Ναυτιλία τα οποία εφαρμόστηκαν το 1987 από την Τουρκία η μια επιτυχία διαδεχόταν την άλλη. Η μεγαλύτερη όμως επιτυχία εκτός από την ογκώδη αύξηση του νηολογίου τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε ολική χωρητικότητα, την οποία προσέλκυε το Κυπριακό Νηολόγιο, ήταν το γεγονός ότι η Κύπρος ανταπεξήλθε πλήρως στις προκλήσεις της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας στους τομείς της τεχνολογικής εξέλιξης, στις απαιτήσεις της αγοράς και στη παροχή ποιοτικών υπηρεσιών. Η συνεχής αναβάθμιση των ναυτιλιακών υποδομών επιταχυνόμενη από την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελούσε μια πολιτική πρόκληση⁵ η οποία είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη υψηλής εξειδίκευσης που επέτρεπε στη Κύπρο να διαδραματίσει σημαντικότερο ρόλο στις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις το τελευταίο αιώνα. Επιπλέον δίνεται η δυνατότητα στους λήπτες αποφάσεων να μπορούν αποτελεσματικά να υλοποιήσουν τα επενδυτικά τους πλάνα υπό τις τρέχουσες ραγδαίες εξελίξεις τις οποίες επέφερε η Ευρωπαϊκή πολιτική στις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η περιγραφή της πορείας της Κυπριακής Εμπορικής Ναυτιλίας στη πάροδο των χρόνων από τις ενταξιακές διαπραγματεύσεις έως την πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ένταξης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επίσης θα αναλυθούν οι προοπτικές οι οποίες παρουσιάζονται σήμερα για ανάδειξη της Κυπριακής Σημιαίας ως σημαία ποιότητας και της Κύπρου ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο διαχείρισης. Θα γίνει προσπάθεια εντοπισμού του παράγοντα ή των παραγόντων οι οποίοι ανέκοψαν την ραγδαία ανάπτυξη του Κυπριακού ναυτιλιακού τομέα και θα παρατεθούν οι λύσεις οι οποίες θα μπορούσαν να αντισταθμίσουν τις αρνητικές συνέπειες αυτών.

1.1 Δομή και Μεθοδολογία

Η μεθοδολογία της έρευνας αποτελείται από 3 μέρη. Στο πρώτο τμήμα πραγματοποιήθηκε αναζήτηση και καταγραφή των μέχρι τώρα εργασιών και δοκιμών που προετοιμάστηκαν κατά καιρούς με κεντρικό τους θέμα την Κυπριακή Εμπορική Ναυτιλία. Στο δεύτερο τμήμα της έρευνας πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με στελέχη του τμήματος εμπορικής ναυτιλίας της Κύπρου με στόχο την καταγραφή προσωπικών απόψεων για τη συνολική εικόνα της Κυπριακής Ναυτιλίας. Στο τρίτο και τελευταίο τμήμα της έρευνας πραγματοποιήθηκε η σύνθεση των απόψεων τόσο των γραπτών κειμένων που

⁵ Ευρωπαϊκή Επιτροπή: «Περισσότερη ποικιλότητα, μεγαλύτερη ενότητα. Η μεγαλύτερη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Νοέμβριος 2003

συλλέχθηκαν όσο και των αποτελεσμάτων των συνεντεύξεων με σκοπό τη παρουσίαση της συνολικής εικόνας του θέματος.

Σημαντικό είναι να αναφέρω ότι από την έρευνα η οποία είχε πραγματοποιηθεί στη βιβλιογραφία υπάρχουν ογκώδεις αναφορές και αναλύσεις οι οποίες αναφέρονται αποσπασματικά και κατά τομείς στην Κυπριακή Εμπορική Ναυτιλία. Δεν έχει εντοπιστεί κάποια σφαιρικής άποψης εργασία η οποία να παραθέτει συνολικά την εικόνα και τους λόγους οι οποίοι συνετέλεσαν στην παρούσα κατάσταση του Κυπριακού νηολογίου. Χαρακτηριστικά αναφέρω την ανάλυση για τις οικονομικές συνέπειες στη Κυπριακή Ναυτιλία την οποία ετοίμασε η Κεντρική Τράπεζα Κύπρου σε συνεργασία με το τμήμα εμπορικής ναυτιλίας με τίτλο «*Ο οικονομικός αντίκτυπος στο ναυτιλιακό τομέα μετά την ολοκλήρωση του εναρμονισμού με το κοινοτικό κεκτημένο*» (2005). Εντούτοις μεγάλος αριθμός συγγραμμάτων έχουν παραχθεί για το θέμα της αξιολόγησης του Κυπριακού νηολογίου με χαρακτηριστικό παράδειγμα την πρόσφατη εμπειρική ανάλυση των Πάλλη, Α. και Κορρέ, Γ. με τίτλο «*Η απόδοση των σημαίων νηολόγησης, μια εμπειρική ανάλυση*» (2006) και την έρευνα του Διεθνούς Ερευνητικού κέντρου Θαλασσοπόρων (SIRC) του πανεπιστημίου του Cardiff (2003) οι οποίες κατατάσσουν τη Κυπριακή σημαία στις υψηλότερες θέσεις. Προσφάτως στο συνέδριο «Ναυτιλιακή Κύπρος 2007» το οποίο πραγματοποιήθηκε στη Λεμεσό στις ομιλίες τόσο του Γ.Γ του υπουργείου συγκοινωνιών και έργων κύριου Μιχαήλ Κωνσταντινίδη όσο και του προέδρου της Κυπριακής Ένωσης Εφοπλιστών κύριου Χαράλαμπου Μυλωνά κυρίαρχη αναφορά είχαν οι τρέχουσες εξελίξεις που αφορούν το Τουρκικό εμπάργκο και τις σχέσεις της Κύπρου με την ITF (International Transport Federation).

Παρακάτω πραγματοποιείται μια σύντομη αναφορά στη δομή της εργασίας και στα τμήματα από τα οποία αποτελείται.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο** με τίτλο «*Ιστορική Αναδρομή Της Ανάπτυξης Του Νηολογίου και του Τομέα Πλοιοδιαχείρισης στη Κύπρο*» θα πραγματοποιηθεί μια σύντομη ιστορική αναδρομή για την πορεία ανάπτυξης τόσο του Κυπριακού νηολογίου όσο και του τομέα δραστηριοποίησης εταιρειών διαχείρισης πλοίων. Τα στατιστικά στοιχεία τα οποία περιλαμβάνονται στην Ιστορική αναδρομή συνοδεύονται από αιτιολόγηση των παραγόντων που τα επηρέασαν. Η περαιτέρω ανάλυση των παραγόντων ακολουθεί στα δύο επόμενα κεφάλαια.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** με τίτλο «*Η Ενταξιακή Πορεία Στο Τομέα Της Εμπορικής Ναυτιλίας Της Κύπρου Στην Ευρωπαϊκή Ένωση*» αναφερόμαστε στη διαδικασία και στις διαπραγματεύσεις ένταξης, τη Κυπριακή μεθοδολογία που τέθηκε σε εφαρμογή και τα προβλήματα τα οποία παρουσιάστηκαν καθ' όλη τη διαδικασία προσχώρησης, συγκεκριμένα για τα κεφάλαια που ενέπιπταν στον τομέα της Ναυτιλίας.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** με τίτλο «*Ρόλος, προκλήσεις και προοπτικές της Ναυτιλιακής Κύπρου στην ΕΕ*» θα υπάρξει μια εκτενής ανάλυση της συνεισφοράς της Κυπριακής Ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Ε.Ε., στο τομέα νηολόγησης και στο τομέα πλοιοδιαχείρισης. Η ανάλυση αυτή θα περιλαμβάνει σύγκριση με τους αντίστοιχους τομείς

δραστηριοποίησης στη Μάλτα. Στο τελευταίο τμήμα του κεφαλαίου αναφερόμαστε στις μελλοντικές προοπτικές ανάπτυξης και τις ευκαιρίες περαιτέρω ανάδειξης της Ναυτιλιακής Κύπρου. Επιπλέον σε αυτό το τμήμα της εργασίας αναφέρονται οι προκλήσεις και οι αρνητικές συνέπειες που προέκυψαν από τα δύο πακέτα περιοριστικών μέτρων της Τουρκίας ενάντια στη Κύπρο όπως επίσης και η προοπτική άρσης του εμπάργκο με πρόσχημα τη συμμόρφωση στις αρχές του διεθνούς δικαίου που αποτελεί “*condition sine qua non*”⁶

Στο **πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο** της εργασίας παρατίθενται συγκεντρωτικά τα συμπεράσματα τα οποία αποτελούν τη λογική συνέχεια των αναλύσεων της εργασίας και σε τελευταίο στάδιο προτείνονται κάποιες κατευθύνσεις οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για περαιτέρω έρευνα.

Στην ανάλυση έγινε προσπάθεια να καταγραφεί με όση περισσότερη αντικειμενικότητα η συλλογική αποτίμηση της προσφοράς της Κυπριακής Ναυτιλίας στον Παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο. Λόγω του ότι η Κυπριακή σημαία βρισκόταν πάντοτε στο στόχαστρο και έφερε το μαύρο στίγμα (δικαιολογημένα στο παρελθόν) για τα χαμηλά επίπεδα ασφάλειας και ποιότητας, υπήρξε πληθώρα αρνητικών δημοσιευμάτων τα οποία βασίζονταν σε στοιχεία του παρελθόντος και όχι στη νέα μορφή της Κυπριακής Ναυτιλιακής Διοίκησης. Για αυτό το λόγο προτιμήθηκε η συλλογή υλικού κυρίως από επίσημα Ευρωπαϊκά έγγραφα, από κυβερνητικές πηγές της Κύπρου και από επιστημονικά άρθρα δημοσιευμένα σε αναγνωρισμένα περιοδικά.

⁶ Ομιλία του κ Γ. Κρανιδιώτη στο Κυπριακό Τμήμα της ένωσης δημοσιογράφων στην εκδήλωση με θέμα «Κύπρος, Τουρκία, Ε.Ε» στις 11/04/1997, Λευκωσία, Κύπρος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ιστορική Αναδρομή Της Ανάπτυξης Του Νηολογίου και του Τομέα Πλοιοδιαχείρισης στη Κύπρο

Σήμερα, η Κύπρος συγκαταλέγεται ανάμεσα στις δέκα κορυφαίες χώρες με τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο με 1.819⁷ σκάφη, τα οποία αντιπροσωπεύουν χωρητικότητα 21.9 εκατομμυρίων κόνων. Ο εμπορικός στόλος της Κύπρου αντιπροσωπεύει περίπου το 15% του εμπορικού στόλου με σημαίες της Ε.Ε., και αναγνωρίζεται ως ο τρίτος μεγαλύτερος στόλος στην Ευρώπη⁸. Πρόκειται για μια εξαιρετικά σημαντική βιομηχανία με έντονη οικονομική και κοινωνική συνεισφορά, εξαιρετικές επιδόσεις και προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη.

Ιστορικά, αναφέρεται ότι η Κύπρος μετατράπηκε διεθνώς σε σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο μέσα σε σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα μετά από την Κυπριακή Ανεξαρτησία. Ξεκίνησε με πλοία χωρητικότητας μερικών χιλιάδων τόνων το 1963 και πέτυχε να γίνει η πέμπτη μεγαλύτερη σε χωρητικότητα σημαία στον κόσμο μέχρι το 1990 με 26 εκατομμύρια τόνους υπό κυπριακή σημαία.

Το σημαντικότερο ήταν ότι μετατράπηκε σε ένα κέντρο μιας νέας ουσιαστικά βιομηχανίας, της διαχείρισης πλοίων. Το τεράστιο αυτό επίτευγμα ήταν σε μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα μιας φιλελεύθερης φορολογικής πολιτικής.

Λόγω του ελλιπούς ελέγχου των υπό κυπριακή σημαία πλοίων, με την προωθούμενη για χρόνια ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η Κύπρος βρέθηκε μπροστά σε τεράστια διλήμματα. Και αυτό επειδή η Ε.Ε. αποδίδει μεγάλη σημασία στα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων. Μέσα στις προτεραιότητες της ήταν η διευθέτηση των θεμάτων ασφαλείας, επειδή οποιαδήποτε αδιαφορία θα δημιουργούσε σοβαρά προβλήματα στην πορεία ένταξης, τα οποία δεν άργησαν να διαφανούν. Ήδη, από το 1993 που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ετοίμαζε τη γνωμοδότησή της για την αίτηση ένταξης της Κύπρου, τόνιζε ότι όφειλε να πάρει ουσιαστικά μέτρα για τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας και ελέγχου στα υπό κυπριακή σημαία πλοία.

Με την έναρξη των διαπραγματεύσεων η Κύπρος υπέβαλε συγκεκριμένο Σχέδιο Δράσης, το οποίο στόχευε στην αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων και του κοινοτικού κεκτημένου περί ασφαλείας των πλοίων.

⁷ 1819 σκάφη αποτελούν το σύνολο του Κυπριακού στόλου συμπεριλαμβανομένων αλιευτικών, βοηθητικών πλοίων και σκαφών αναψυχής.

⁸ Κυπριακή Στατιστική Υπηρεσία, *Ετήσια αναφορά Στατιστικών Μεταφορών*, 2006

Υπήρχε μια αρνητική εικόνα για τα κυπριακά πλοία και θα έπρεπε να καταβληθούν προσπάθειες για μείωση του ποσοστού των κρατήσεων και να ληφθούν μέτρα που να πείθουν ότι γίνονται βήματα για βελτίωση της κατάστασης. Μάλιστα, η ίδια η Διεύθυνση για τις Θαλάσσιες Μεταφορές της Ε.Ε. εισηγήτο να διαγραφούν από το κυπριακό νηολόγιο αρκετά προβληματικά πλοία.

Στην πορεία και μετά από αλληπάλληλες υποδείξεις της Ε.Ε. και ως αποτέλεσμα της στελέχωσης και καλύτερης οργάνωσης του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, άρχισαν να λαμβάνονται όλα τα μέτρα για προστασία του καλού ονόματος της κυπριακής σημαίας. Έτσι φθάσαμε σήμερα σε μιαν άκρως καθοριστική κομβική στιγμή, όπου το επίσημο κράτος οφείλει να αναλάβει τις όποιες ευθύνες και υποχρεώσεις του για να διατηρήσει και να ενισχύσει το όνομα της κυπριακής ναυτιλίας.

Η Κύπρος, γεωγραφικά βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, και από πολύ νωρίς, από το 1963, αναγνώρισε την πολιτική, οικονομική και κοινωνική σημασία της ναυτιλίας. Από τότε, διαδοχικές Κυβερνήσεις με την εφαρμογή της σωστής ναυτιλιακής πολιτικής, κατόρθωσαν να αναπτύξουν το νησί σε ένα πλήρως αναπτυγμένο ναυτιλιακό κέντρο. Με την δημιουργία μια υγιούς υποδομής που όχι μόνο διευκόλυνε την εγγραφή πλοίων και την εγκαθίδρυση του νησιού ως Διεθνή κέντρο πλοιοδιαχείρισης αλλά και με την ανάπτυξη άλλων συναφών δραστηριοτήτων με την ναυτιλία.

Η πρώτη νομοθετική ρύθμιση η οποία τοποθέτησε στον παγκόσμιο χάρτη ανοικτών νηολογίων τη Κύπρο ήταν αυτή του 1963 με το νόμο 45/1963.

Η σταθερή ανάπτυξη του Κυπριακού στόλου ξεκίνησε από το 1965 (42 πλοία συνολικής χωρητικότητας 180.108 ΚΟΧ) και συνεχίστηκε μέχρι το 1974 (907 πλοία με συνολική χωρητικότητα 3.519.638 ΚΟΧ). Στη συνέχεια η Τουρκική εισβολή είχε ως αποτέλεσμα την απότομη μείωση του Κυπριακού νηολογίου καθώς το λιμάνι της Αμμοχώστου το οποίο αποτελούσε και το κεντρικό λιμάνι νηολόγησης είχε καταλειφθεί από τις Τουρκικές δυνάμεις.

Το γεγονός της απώλειας όλων των επισήμων εγγράφων (βιβλίο νηολογήσεων, αρχεία πλοίων και άλλα σχετικά έντυπα) δημιούργησαν ένα κλίμα ανασφάλειας, ιδιαίτερα εντός του κύκλου των πλοίων τα οποία βρίσκονταν υποθηκευμένα. Επιπλέον, η Κυπριακή κυβέρνηση αδυνατούσε για πολλά χρόνια να προχωρήσει στην εφαρμογή του προγράμματος αναβάθμισης της εσωτερικής δομής του νηολογίου με την πρόσληψη εξειδικευμένων στελεχών⁹, λόγω των κρίσιμων προτεραιοτήτων σε άλλους τομείς της οικονομίας που ανέκυψαν λόγω της Τουρκικής εισβολής του 1974. Πρέπει να σημειωθεί ότι λόγω αυτής της καθυστέρησης είχε χαθεί εξαιρετικά πολύτιμος χρόνος στη προσπάθεια αποτελεσματικού ελέγχου του στόλου σε ένα κρίσιμο χρονικά σημείο όπου η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία κραύγαζε για πιο αυστηρούς ελέγχους των πλοίων από τους αρμόδιους φορείς του κράτους νηολόγησης.

⁹ Οι πρώτοι δύο επιθεωρητές των Κυπριακών πλοίων προσλήφθηκαν τον Μάιο του 1979 αν και η κυβέρνηση είχε σχεδιάσει την πρόσληψη τους στις αρχές του 1974.

Η εξαιρετική αναθεώρηση του πλαφόν φορολόγησης του νηολογίου το 1982, η οποία έκανε ιδιαίτερα ελκυστικό το κυπριακό νηολόγιο για τα μεγάλης χωρητικότητας πλοία νεαρής ηλικίας ώθησε σε μια εκρηκτική αύξηση του στόλου υπό Κυπριακή Σημαία. Η αυξητική τάση συνεχίστηκε μέχρι το 1987 όπου και διακόπηκε από τη πρώτη δέσμη των περιοριστικών μέτρων ενάντια στο Κυπριακό νηολόγιο από τη Τουρκία¹⁰.

Η ανάπτυξη του στόλου συνεχίστηκε το 1989 απόρροια της περαιτέρω ενδυνάμωσης του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας με τη στελέχωση του από εξειδικευμένο προσωπικό το οποίο έδινε τη δυνατότητα στο τμήμα να βελτιώνει συνεχώς τις υπηρεσίες που προσέφερε. Τα αποτελεσματικά μέτρα τα οποία υποχρεώθηκε η Κυπριακή κυβέρνηση να εφαρμόσει κατά τη διάρκεια των ενταξιακών συνομιλιών στην Ε.Ε., με σημείο έναρξης το 1999, στόχευαν στην αναβάθμιση του επιπέδου ασφαλείας του κυπριακού στόλου με αντίκτυπο τη μείωση του στόλου με σταθερούς ρυθμούς μέχρι και σήμερα. Ταυτόχρονα η εφαρμογή του δεύτερου πακέτου περιοριστικών μέτρων από την Τουρκία συντέλεσε στη μεγαλύτερη μείωση του νηολογημένου στόλου. Η μείωση του στόλου επήλθε λόγω της αποχώρησης από το Κυπριακό νηολόγιο, πλοίων κυρίως μεγάλης ηλικίας τα οποία δεν πληρούσαν τα απαιτούμενα επίπεδα ασφαλείας ή των οποίων οι πλοιοκτήτες δεν ήταν πρόθυμοι στο να τα αναβαθμίσουν στα απαιτούμενα επίπεδα. Η μείωση συνεχίστηκε σταδιακά μέχρι και το 2006 όπου και παρουσιάστηκαν τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης με την οριακή αύξηση του νηολογίου κατά 26 πλοία.

Στη συνέχεια παρατίθεται το συγκεντρωτικό γράφημα το οποίο αποτυπώνει τις αυξομειώσεις στη συνολική χωρητικότητα του στόλου ο οποίος βρισκόταν νηολογημένος σε Κυπριακή σημαία από το 1973 μέχρι και το 2006.

¹⁰ Τα πρώτα περιοριστικά μέτρα ενάντια στη Κυπριακή ναυτιλία είχαν καθαρά το στόχο να υπονομεύσουν και να διακόψουν την ανάπτυξη του Κυπριακού νηολογίου. Με αυτά τα μέτρα τα Κυπριακά πλοία απαγορευόταν να καταπλεύσουν σε Τουρκικούς λιμένες είτε να τους παρασχεθούν κάθε είδους υπηρεσίες (πετρελεύση, παροχή νερού, ανταλλακτικών, προμηθειών και επαναπατρισμός των πληρωμάτων). Πρέπει να σημειωθεί ότι η διέλευση των Κυπριακών πλοίων από τα στενά του Βοσπόρου επιτρεπόταν καθώς το καθεστώς τους βρισκόταν υπό τη προστασία διεθνών συμφωνιών (Montreaux Treaty του 1939) οι οποίες όριζαν ξεκάθαρα τα στενά ως διεθνή δίαυλο χωρίς να δίνουν τη δυνατότητα στη Τουρκία να απαγορεύει τη διέλευση πλοίων οποιασδήποτε σημαίας από αυτά.



Γράφημα 1.1: Διακύμανση Κυπριακού Νηολογίου από το 1973 έως το 2006¹¹

Φυσικό επακόλουθο της μείωσης του αριθμού νηολογημένων πλοίων ήταν και η μείωση της οικονομικής ενίσχυσης από τα τέλη νηολογήσεων και τους φόρους χωρητικότητας στο κράτος. Στον πίνακα που ακολουθεί βλέπουμε ξεκάθαρα τις μικρές φαινομενικά οικονομικές συνέπειες στα κρατικά έσοδα.

Κυβερνητικά Έσοδα Από Τις Νηολογήσεις πλοίων Περίοδου 1980-2005			
Έτος	Αρ. Πλοίων	Ποσό (Κ€)	Ετήσια Αύξηση
1980	1233	427.486	-7,40%
1981	1205	422.594	-1,14%
1982	1338	523.859	23,96%
1983	1324	846.660	61,62%
1984	1376	1.107.784	30,84%
1985	1487	1.432.992	29,36%
1986	1803	1.984.579	38,49%
1987	1981	2.463.722	24,14%
1988	1974	2.375.876	-3,57%
1989	1952	2.500.060	5,23%
1990	2075	2.496.879	-0,13%
1991	2190	2.848.590	14,09%

¹¹ Πηγή: Κυπριακή Στατιστική Υπηρεσία, 2006

1992	2316	3.331.992	16,97%
1993	2509	4.544.442	36,39%
1994	2641	4.462.738	-1,80%
1995	2778	4.913.435	10,10%
1996	2733	4.580.744	-6,77%
1997	2798	4.968.997	8,48%
1998	2673	4.514.325	-9,15%
1999	2686	4.437.901	-1,69%
2000	2669	4.493.705	1,26%
2001	2239	5.267.668	17,22%
2002	2153	5.934.609	12,66%
2003	2031	5.434.737	-8,42%
2004	1913	5.260.568	-3,20%
2005	1802	5.001.896	-4,92%

Πίνακας 1.1:Κυβερνητικά έσοδα νηολογήσεων¹² περιόδου 1980-2005¹³

Η Κύπρος αποτελεί σημαντικό κέντρο πλοιοδιαχείρισης με 50 περίπου πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες που προσφέρουν κυρίως υπηρεσίες διαχείρισης πληρωμάτων και υπηρεσίες τεχνικής διαχείρισης. Μερικές από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο βρίσκονται ανάμεσα στις μεγαλύτερες στον κόσμο. Επιπλέον, η Κύπρος βρίσκεται ανάμεσα στις πέντε μεγαλύτερες χώρες παγκοσμίως, στον τομέα της πλοιοδιαχείρισης. Υπολογίζεται ότι το 5% του παγκόσμιου στόλου διαχειρίζεται από την Κύπρο.

Η Κύπρος έχει αναπτυχθεί σε ένα από τα σημαντικότερα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα στο κόσμο, που συνδυάζουν μια ολοκληρωμένη ναυτιλιακή υποδομή σε όλους του τομείς, παρέχει ποιοτικές υπηρεσίες με υψηλά πρότυπα ασφάλειας καθώς και μια σημαία κύρους και αξιοπιστίας. Η ανταγωνιστικότητα της Κύπρου τόσο ως νηολογίου όσο και ως βάσης για τις διεθνείς δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών είναι εξαιρετικά μεγάλη. Ακόμα και μετά από την ένταξη της Κύπρου στην ΕΕ, έχει εξασφαλιστεί ότι η ανταγωνιστικότητα, τα πλεονεκτήματα και η ικανότητα υποστήριξης της Κυπριακής ναυτιλίας θα συνεχίσουν να ισχύουν και να εδραιώνονται μέσα στο νέο περιβάλλον (Σεργίου, 2004).

¹² Συμπεριλαμβάνονται και τα σκάφη αναψυχής όπως επίσης και υποβοηθητικά σκάφη (βυθοκόρες, ρυμουλκά κτλ)

¹³ Πηγή: Κυπριακή Στατιστική Υπηρεσία, 2006

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η Ενταξιακή Πορεία Στο Τομέα Της Εμπορικής Ναυτιλίας Της Κύπρου Στην Ευρωπαϊκή Ένωση

3.1 Εισαγωγικές Παρατηρήσεις

Τη 4^η Δεκεμβρίου του 2002 η Κύπρος ήταν η πρώτη υποψήφια χώρα που έκλεινε τα τελευταία 2 κεφάλαια (Προϋπολογισμό και Αγροτική Πολιτική) στις ενταξιακές διαπραγματεύσεις στην Ε.Ε. Ταυτόχρονα αποτελούσε και τη πρώτη χώρα μεταξύ των ανθυποψηφίων χωρών που έκοβε το νήμα σε λιγότερο από 5 χρόνια από την έναρξη των ενταξιακών συνομιλιών το Μάρτιο του 1998. Μία βδομάδα αργότερα, τη 13^η Δεκεμβρίου στη συνάντηση κορυφής στη Κοπεγχάγη, λήφθηκε η τελική απόφαση ένταξης της Κύπρου στην επερχόμενη διεύρυνση της Ε.Ε. Η συμφωνία ένταξης υπογράφηκε τον Απρίλιο του 2003 στην Αθήνα όπου η Κύπρος μαζί με τις υπόλοιπες 9¹⁴ υποψήφιες χώρες εντάχθηκε ως πλήρες μέλος στην Ε.Ε. τη 1^η Μαΐου του 2004.

Οι παραπάνω ιστορικές εξελίξεις οι οποίες φάνταζαν ουτοπικές μερικά χρόνια πριν, όταν τον Ιούλιο του 1990 η Κυπριακή κυβέρνηση υπέβαλε την αίτηση ένταξης, είναι το αποτέλεσμα Ηράκλειας προσπάθειας των πολιτικών και των κοινωνικών λειτουργών το μέγεθος της οποίας είναι άγνωστο στο ευρύ κοινό.

Στο επόμενο μέρος της διπλωματικής εργασίας γίνεται αναφορά στη μεγάλη αυτή πρόκληση εστιάζοντας στο τομέα της Ναυτιλίας και απαντώντας στο ερώτημα: Εάν η ένταξη στην ΕΕ αποτελεί το τέλος ή την αρχή μιας πρόκλησης για τη Κυπριακή Εμπορική Ναυτιλία. Η απάντηση είναι ουδέτερη και δίπτυχη. Η Ευρωπαϊκή ένταξη αποτελεί ταυτόχρονα και την αρχή και το τέλος μιας νέας πρόκλησης για τη Κυπριακή Ναυτιλιακή Βιομηχανία.

3.2 Ενταξιακές Διαπραγματεύσεις: Σκοπός, Διαδικασίες Και Μεθοδολογία

Επίσημα οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις της Κύπρου ξεκίνησαν στις Βρυξέλες στις 31 Μαρτίου του 1998 με τη πρώτη συνεδρίαση υπό τη παρουσία των κυβερνήσεων των

¹⁴ Η διεύρυνση της Ε.Ε το 2004 περιλάμβανε τις εξής 10 χώρες: Κύπρο, Μάλτα, Σλοβενία, Ουγγαρία, Πολωνία, Τσεχία, Λετονία, Λιθουανία και Σλοβακία. Η ένταξη της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας και πιθανώς της Τουρκίας οι οποίες βρίσκονται σε πιο αργή τροχιά συμμόρφωσης θα συμβεί σε κατοπινό στάδιο.

χωρών μελών της Ε.Ε. Οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις κάλυπταν 31 διαφορετικά κεφάλαια¹⁵.

3.2.1 Εξέταση Κοινοτικού Κεκτημένου (*Acquis Screening*)¹⁶

Η συγκεκριμένη άσκηση διενεργείται από την επιτροπή και προηγείται των διαπραγματεύσεων. Σε αυτό το στάδιο εξηγείται το κοινοτικό κεκτημένο (Community Acquis, νομικό και πολιτικό σώμα της ΕΕ)¹⁷ μέσω διμερών και πολυμερών συναντήσεων και επιπλέον ελέγχεται το κατά πόσο μπορούν οι υποψήφιες χώρες να συμμορφωθούν και να το εφαρμόσουν. Σε αυτό το πρωταρχικό στάδιο δίνεται η δυνατότητα να εντοπιστούν τυχόν προβλήματα τα οποία δύναται να παρουσιαστούν κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων.

3.2.2 Οι διαπραγματεύσεις και οι θέσεις διαπραγμάτευσης

Οι διαπραγματεύσεις εστιάζουν στους όρους κάτω από τους οποίους οι υποψήφιοι θα προσαρμόσουν, υιοθετήσουν και εφαρμόσουν το κοινοτικό κεκτημένο όπως επίσης και στο καθορισμό των μεταβατικών διευθετήσεων οι οποίες θα πρέπει να είναι περιορισμένες σε έκταση και σε χρονική περίοδο. Στην έναρξη των διαπραγματεύσεων η ΕΕ κατέστησε σαφές ότι μεταβατικές περίοδοι θα πρέπει να υφίστανται μόνο σε συγκεκριμένους τομείς όπως αυτόν του περιβάλλοντος στον οποίο απαιτούνται τεράστιες επενδύσεις για να μπορέσουν οι υποψήφιες χώρες να ανταπεξέλθουν πλήρως στις απαιτήσεις της Ε.Ε. Επιπλέον η Επιτροπή στο στρατηγικό πλάνο του 2000 διασαφήνισε ότι μεταβατική περίοδος σε ένα τομέα δεν προδιαθέτει χρήση της και σε άλλους τομείς εκτός και αν συντρέχουν ξεκάθαροι και σοβαροί λόγοι.

Στις διαπραγματεύσεις κάθε υποψήφια χώρα αξιολογείται βάση της αρχής της διαφοροποίησης και των δικών της μοναδικών ποιοτικών χαρακτηριστικών. Η πορεία των διαπραγματεύσεων πρέπει να συμβαδίζει με ταυτόχρονη πορεία ρεαλιστικής εφαρμογής των απαιτήσεων της Ε.Ε. με την εφαρμογή εθνικών νομοθετικών ρυθμίσεων σε τοπικό επίπεδο. Πρέπει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο η εμμονή της Ευρωπαϊκής επιτροπής για την ύπαρξη επαρκούς διοικητικού προσωπικού στις υποψήφιες χώρες μέλη για τη ρεαλιστική εφαρμογή και νομοθέτηση των απαιτήσεων.

Αφού ολοκληρωθεί ο προκαταρκτικός έλεγχος τα υποψήφια μέλη καταθέτουν γραπτώς τις δικές τους θέσεις διαπραγμάτευσης. Η επιτροπή στη συνέχεια ετοιμάζει το έγγραφο κοινών διαπραγματευτικών θέσεων και το καταθέτει στο Συμβούλιο (Χώρες μέλη ΕΕ) το οποίο συλλογικά υιοθετεί μια κοινή θέση και αποφασίζει συλλογικά να ανοίξει το κεφάλαιο των διαπραγματεύσεων. Οι κοινές θέσεις μπορούν κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων να υπόκεινται σε αλλαγές στη περίπτωση όπου οι υποψήφιες χώρες

¹⁵ Ιστοσελίδα Κύπρου και Ευρωπαϊκής Ένωσης www.kypros.org/CY-EU/gr/home.htm

¹⁶ Ιστοσελίδα Κύπρου και Ευρωπαϊκής Ένωσης www.kypros.org/CY-EU/gr/home.htm

¹⁷ Ιστοσελίδα Βουλής των αντιπροσώπων, www.parliament.cy/parliamentGR/101_01_05.htm

υποβάλουν νέα στοιχεία ή συμφωνήσουν για απόσυρση η αίτηση μεταβατικής περιόδου. Η απόφαση για προσωρινό κλείσιμο ενός κεφαλαίου διαπραγμάτευσης μπορεί να γίνει υπό όρους μετά από συνεδρίαση των κυβερνήσεων των χωρών της Ε.Ε. Η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να επανέλθει σε ένα προσωρινά κλειστό κεφάλαιο υπό το φως μιας νέας “*acquis screening*” και να το επανατοποθετήσει στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων. Επίσης στη περίπτωση στην οποία μια υποψήφια χώρα δεν καταφέρει να τηρήσει τις δεσμεύσεις στο συγκεκριμένο κεφάλαιο η Ε.Ε. μπορεί να ανοίξει εκ νέου το προσωρινά κλειστό κεφάλαιο.

Η Επιτροπή παρακολουθεί σε συνεχή βάση τη πρόοδο συμμόρφωσης των χωρών και καταγράφει τα τελευταία ευρήματα σε τακτικές αναφορές. Τα κεφάλαια κλείνουν τελειωτικά μόνο όταν όλα τα σημεία διαπραγμάτευσης καλυφθούν και συζητηθούν.

3.2.3 Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής¹⁸

Αυτό που πρέπει να αναφερθεί σε αυτή τη τόσο πολύπλοκη διαδικασία είναι ο κυρίαρχος ρόλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής παρόλο που επισήμως μια υποψήφια χώρα διαπραγματεύεται την ένταξη της με τα κράτη μέλη και η επιτροπή απλά υποβοηθά με ρόλο αντιπροσώπου των κρατών. Την απόφαση για αποδοχή τελικά ή όχι ένταξης στην Ε.Ε. λαμβάνουν τελικώς τα κράτη μέλη, αλλά οι αποφάσεις τους οι οποίες αντικατοπτρίζονται στις κοινές θέσεις τους επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τα μνημόνια τα οποία ετοιμάζει η Επιτροπή.

Δεδομένου του γεγονότος ότι η Επιτροπή έχει την ευθύνη να ενεργεί ως φύλακας των συμφωνιών και του ότι είναι ένα σώμα το οποίο αποτελείται από στελέχη με εξαιρετική τεχνογνωσία, τα μνημόνια τα οποία προετοιμάζει συγκεντρώνουν όλη την νομική και τεχνική ανάλυση των θεμάτων υπό διαπραγμάτευση. Η επιτροπή δεν κάνει πολιτική κριτική απλά παραθέτει τη τεχνικά αυστηρή όψη των θεμάτων. Λαμβάνοντας υπόψη αυτές τις συνθήκες αποδείχθηκε ότι η καλύτερη προσέγγιση των διαπραγματεύσεων για τη Κύπρο ήταν αυτή η οποία ενέτεινε τη νομική και τεχνική συζήτηση των θεμάτων.

3.2.4 Η Κυπριακή Μεθοδολογία

Αν και οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις επισήμως ξεκίνησαν το Μάρτιο του 1998 εν όψει της προετοιμασίας της Κύπρου για ένταξη οι τεχνοκράτες της Κυπριακής Κυβέρνησης είχαν τις πρώτες επίσημες επαφές με την επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης τέσσερα χρόνια νωρίτερα. Το Μάρτιο του 1994 υπό το πλέγμα συνομιλιών και εποικοδομητικού διαλόγου στόχευαν σε μια προκαταρκτική αξιολόγηση των αναγκών εναρμονισμού της Κύπρου με το κοινοτικό κεκτημένο στο τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας. Η συγκεκριμένη κίνηση αποτέλεσε μια πολύ σημαντική εξάσκηση για τη Κύπρο η οποία διήρκησε μέχρι τον Οκτώβριο του 1996, (ένα είδος ανεπίσημης *Acquis Screening*). Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου μια ανεξάρτητη ομάδα εργασίας εναρμονισμού του τμήματος εμπορικής ναυτιλίας συνεστήθη από το Υπουργείο Εμπορίου στο οποίο υπάγεται το τμήμα, για να προετοιμάσει μια ογκώδη αναφορά η οποία

¹⁸ Ιστοσελίδα Θεσμικών Οργάνων της ΕΕ www.europa.eu/institutions/inst/comm/index_el.htm

κατατέθηκε στο Υπουργικό Συμβούλιο, υπό τη προεδρία του Υπουργού Εξωτερικών τον Απρίλιο του 1995. Η ογκώδης αυτή αναφορά παρέθετε τις νομοθετικές και οικονομικές συνέπειες μετά από την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. στον τομέα της ναυτιλίας. Η πρωταρχική αυτή εργασία συμπληρώθηκε με την διενέργεια επιπλέον δύο μελετών, μία από το τμήμα σχεδιασμού με θέμα: *Η οικονομική σημασία του Ναυτιλιακού τομέα (1996)* και μια από τη Τράπεζα Κύπρου με θέμα: *Η στρατηγική εναρμονισμού του Ναυτιλιακού τομέα της Κύπρου (1998)*.

Λόγω αυτής της προετοιμασίας η Κύπρος στο τμήμα της Εμπορικής Ναυτιλίας είχε εις πλήρη γνώση της τις απαιτήσεις εναρμονισμού που αφορούσαν το τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Η ενεργοποίηση των κατάλληλων εθνικών μηχανισμών για τη διενέργεια των ενταξιακών διαπραγματεύσεων πραγματοποιήθηκε ομαλά χωρίς την ύπαρξη ιδιαίτερων προβλημάτων. Η Κύπρος είχε ήδη στελεχώσει τον κύριο Διαπραγματευτή με ομάδα από ειδικούς εμπειρογνώμονες και το τμήμα του Υπουργείου εργαζόταν σε καθημερινή βάση σε στενή συνεργασία με την ομάδα διαπραγματεύσεων και άλλους κυβερνητικούς οργανισμούς, όπως το Τμήμα Σχεδιασμού, το Γραφείο της Γενικής Εισαγγελίας και το Υπουργείο Εξωτερικών Υποθέσεων. Όλα τα έγγραφα διαπραγμάτευσης τα οποία κατατέθηκαν από το Τμήμα είχαν ολοκληρωθεί με τη στενή συνεργασία του ιδιωτικού τομέα (Κυπριακό Ναυτικό Επιμελητήριο, Ένωση Εφοπλιστών Κύπρου, Συντεχνίες Σ.Ε.Κ και Π.Ε.Ο) και του Τμήματος Σχεδιασμού. Μετά την ολοκλήρωση των εγγράφων, η επιτροπή διαπραγμάτευσης υπό τη προεδρία του Κεντρικού Διαπραγματευτή ενέκρινε τα έγγραφα πριν την αποδοχή τους από το Υπουργικό Συμβούλιο και τη κατάθεση τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή Αξιολόγησης.

Οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις για την εμπορική ναυτιλία βασίζονταν στο κεφάλαιο 9 της Πολιτικής των Μεταφορών. Διατυπώθηκαν επισήμως με την υποβολή 5 εγγράφων θέσης από τη Κύπρο και 2 εγγράφων κοινών θέσεων από την Ε.Ε. Τέσσερις συνεδριάσεις ελέγχου διενεργήθηκαν για τη κάλυψη του κεφαλαίου 9.

Μερικά ναυτιλιακά και παρεμφερή με τη ναυτιλία θέματα συζητήθηκαν και επικαλύπτονταν από άλλα 9 κεφάλαια (π.χ. Κεφάλαιο 6 Πολιτικές Ανταγωνισμού, Κεφάλαιο 8 Αλιεία, Κεφάλαιο 10 Φορολογία, Κεφάλαιο 13 Εργασιακές και Κοινωνικές Πολιτικές), γεγονός που ενέτεινε την πολυπλοκότητα του έργου.

Ακόμα μια επιπλέον πρόκληση που έπρεπε να αντιμετωπιστεί ήταν η συνεχής απαίτηση για διαπιστεύσεις και πληροφορίες από διάφορους μετέχοντες στη διαδικασία ένταξης πράγμα το οποίο απαιτούσε τη χρησιμοποίηση μιας κοινής γλώσσας χωρίς παρεκκλίσεις και παρερμηνείες (Κασουλίδης, 2001).

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο σημείο της εργασίας η προσέγγιση των διαπραγματεύσεων που υιοθετήθηκε από τη Κύπρο ήταν αυτή της ένταξης σε νομικά και τεχνικά ζητήματα και υπό αυτή την άποψη η συλλογή στατιστικών στοιχείων για συζήτηση (φορολογικά στοιχεία εταιρειών πλοιοδιαχείρισης) ήταν πολύ δύσκολη.

Οι διαπραγματεύσεις για ένταξη στην Ε.Ε. θα έπρεπε ορθότερα να ονομάζονται εξετάσεις αποδοχής αντί διαπραγματεύσεις. Αυτό ειδικότερα ισχύει στη περίπτωση των θαλασσιών μεταφορών. Εκτός από του μεγάλης έκτασης νομοθετικού πλαισίου που

επέβαλε την εφαρμογή του η Ε.Ε. υπήρχαν και οι διεθνείς συμβάσεις οι οποίες υποχρέωναν όλες τις χώρες μέλη του Δ.Ν.Ο. (Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού) να εφαρμόσουν. Επομένως είναι εύκολα κατανοητό ότι ούτε η Κύπρος αλλά ούτε και οποιαδήποτε άλλη υποψήφια χώρα θα μπορούσε να διαπραγματευτεί τις θέσεις της έναντι στους κανονισμούς ιδιαίτερα όταν αναφέρονταν σε θέματα ναυτιλιακής ασφάλειας (Κωνσταντίνου, 2005). Όσον αφορά την εμπορική ναυτιλία, από τη Κύπρο δεν είχαν αιτηθεί μεταβατικές περίοδοι και η Κύπρος είχε δεσμευθεί να εφαρμόσει πλήρως το κεκτημένο με την ένταξη της στην Ε.Ε. ως αποτέλεσμα σχεδιασμένου εναρμονισμού.

3.3 Εναρμονισμός Και Σχετικά Πλάνα Δράσης Από Την Κύπρο

Η Κύπρος ήταν η πρώτη υποψήφια χώρα που ολοκλήρωσε το Μάιο του 2001 το προσωρινό κλείσιμο του κεφαλαίου 9 της πολιτικής των μεταφορών. Αυτό έγινε εφικτό μετά από εντατικές προσπάθειες εναρμονισμού και συγκεκριμένων δεσμεύσεων από τη Κυπριακή Δημοκρατία στη βάση ενός λεπτομερούς και ολοκληρωμένου τομειακού προγράμματος εναρμονισμού στην Εμπορική Ναυτιλία (Πλάνο δράσης, 25 σελ). Το συγκεκριμένο πλάνο δράσης εφαρμόστηκε το 2000 ενεργώντας γύρω από τρεις κύριους άξονες:

- Το νομικό σύμπλεγμα του κοινοτικού κεκτημένου στις μεταφορές
- Την ενδυνάμωση της διοίκησης του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας
- Τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας του Κυπριακού Στόλου

Το παραπάνω σχέδιο δράσης κρίθηκε τόσο επιτυχημένο που η ΕΕ πρότεινε στη Μάλτα να εφαρμόσει ένα παρόμοιο. Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε την έκταση της πρόκλησης εναρμονισμού αρκεί να αναφέρουμε ότι στη παρούσα φάση η νομοθεσία που διέπει τη Κυπριακή Εμπορική Ναυτιλία αποτελείται από 250 εργαλεία (νόμους, κανονισμούς και οδηγίες) ενώ αντίστοιχα η Ευρωπαϊκή νομοθεσία η οποία επηρεάζει άμεσα ή έμμεσα την εμπορική ναυτιλία συντελείται από 140 διαφορετικά εργαλεία (κανονισμούς, αποφάσεις και συστάσεις) τα οποία απαιτούσαν είτε διοικητικό είτε νομοθετικό εναρμονισμό.

3.3.1 Νομικός Εναρμονισμός

Στη περίπτωση της Κύπρου ο νομικός εναρμονισμός νοούσε την μεταφορά και προσαρμογή των οδηγιών¹⁹ της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους εθνικούς κανονισμούς όπως

¹⁹ Οι **οδηγίες** από την Ε.Ε είναι υποχρεωτικές για όλα τα κράτη μέλη και θέτουν στόχους τους οποίους τα κράτη οφείλουν να εκπληρώσουν εφαρμόζοντας τα μέσα και τις μεθόδους που αυτά επιθυμούν. (συνήθως μέσω ψήφησης νομοθεσιών). Οι **κανονισμοί** είναι υποχρεωτικοί στην ολότητα τους και άμεσα ενεργοί σε όλα τα κράτη μέλη. Οι **αποφάσεις** μπορούν να επιδίδονται σε μια κυβέρνηση, επιχείρηση ή ατομικά και είναι υποχρεωτικές στην ολότητα τους σε αυτούς που αναφέρονται. **Συστάσεις και απόψεις** δεν είναι υποχρεωτικές.

επίσης και την ενσωμάτωση ορισμένων εργαλείων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στο νομοθετικό σύστημα (προσθήκες Διεθνών Συμβάσεων, υιοθέτηση των κωδίκων του ΙΜΟ). Βάση αυτού και λόγω έλλειψης επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού το τμήμα σε συνεργασία με το γραφείο της Γενικής Εισαγγελίας δέσμευσε τις υπηρεσίες μίας ομάδας ειδικών σε κοινοτικά και ναυτιλιακά θέματα νομικής φύσεως για τη προετοιμασία των σχετικών εγγράφων εναρμονισμού.

Σε όρους νομικής μεταρρύθμισης η Κύπρος ενσωμάτωσε (από την εφαρμογή του σχεδίου δράσης το 2000), συνολικά 25 νόμους που αφορούσαν ειδικότερα το τομέα της Ναυτιλιακής Ασφάλειας. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσίασε η αύξηση των νομικών μεταρρυθμίσεων²⁰ που αφορούσαν την ασφάλεια συγκριτικά με την προηγούμενη διεύρυνση της Ε.Ε.

3.3.2 Διοικητικός Εναρμονισμός

Το ανθρώπινο δυναμικό του Τμήματος Ναυτιλιακής Ασφάλειας της Κύπρου αναβαθμίστηκε σε μεγάλο βαθμό από την έναρξη εφαρμογής του σχεδίου δράσης. Αντίστοιχη αύξηση παρουσιάστηκε και στο παγκόσμιο δίκτυο επιθεωρητών πλοίων του Κυπριακού νηολογίου. Η αύξηση που επήλθε στο ανθρώπινο δυναμικό παρουσιάζεται στους πίνακες που ακολουθούν.

Προσωπικό	Υπάρχουσες θέσεις	Επιπλέον απαιτούμενες θέσεις	Προσδοκώμενος αριθμός μετά την ένταξη
Επιθεωρητές Πλοίων	49	11	60
Διοικητικοί Λειτουργοί	14	3	17
Υπάλληλοι / Βοηθητικό Προσωπικό	10 (39 έκτακτοι υπάλληλοι)	14	24

Πίνακας 3.1: Προσωπικό Τμήματος Ναυτικής Ασφάλειας Προ και Μετά Ένταξης στην ΕΕ²¹.

²⁰ Στη διεύρυνση το 1979 (ένταξη της Ελλάδας) τα κοινοτικά νομικά όργανα ναυτιλιακής ασφάλειας αριθμούσαν μόλις 2. Στην επόμενη διεύρυνση το 1985 (ένταξη Ισπανίας και Πορτογαλίας) ο αριθμός τους ήταν μόλις στα 4. Στη διεύρυνση του 1994 (ένταξη Αυστρίας, Φινλανδίας και Σουηδίας) είχαν αυξηθεί στα 12 ενώ το 2004 αυτός ο αριθμός είχε υπερβεί τα 35.

²¹ Πηγή: Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, Πλάνο Δράσης, 2000

Επιθεωρητές Πλοίων προ ένταξης	Επιπλέον απαιτούμενες θέσεις επιθεωρητών	Συνολικός αριθμός επιθεωρητών μετά την ένταξη
23	15	38

Πίνακας 3.2: Παγκόσμιο Δίκτυο Επιθεωρητών Πλοίων Κυπριακού νηολογίου²²

3.4 Σοβαρά Θέματα που ανέκυψαν κατά τις Διαπραγματεύσεις

3.4.1 Ναυτιλιακή Ασφάλεια

Στις πρώτες κοινές θέσεις της ΕΕ το Νοέμβριο του 1999 υπογραμμίστηκε η ανάγκη για την αναβάθμιση του επιπέδου ασφαλείας του Κυπριακού στόλου και της απόδοσης των κρατικών ελέγχων από τους επιθεωρητές του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, με στόχο την κατάκτηση του επιπέδου απόδοσης των Ευρωπαϊκών Πρακτικών²³.

Αυτό δεν αποτέλεσε έκπληξη από το T.E.N. αφού ήταν γνωστό ότι μια από τις κυριότερες ανησυχίες της Ε.Ε. ήταν ο μεγάλος αριθμός παρακρατήσεων πλοίων υπό Κυπριακή Σημαία σε διεθνείς λιμένες. Δυστυχώς το σκηνικό άλλαξε ραγδαίως εν μια νυκτί μετά από την ατυχή βύθιση του μονού τοιχώματος δεξαμενοπλοίου Έρικα το Δεκέμβριο του 1999 πυροδοτώντας την έκρηξη της κοινής γνώμης και των κυβερνήσεων που άσκησαν σφοδρές πιέσεις στην Ε.Ε. για την υιοθέτηση μιας νέας πιο αποτελεσματικής πολιτικής ασφαλείας και την εισαγωγή στη νομοθεσία συγκεκριμένων αυστηρών μέτρων. (Πακέτο Έρικα I και II). Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος η οποία έκλεισε και ουσιαστικά το 9^ο κεφάλαιο το Μάιο του 1999 εφαρμόστηκαν τα εξής μέτρα τα οποία ήταν καταλυτικά και πολύ βοηθητικά:

- Η υιοθέτηση τον Ιούνιο του 2000 ενός λεπτομερούς και αναλυτικότατου προγράμματος εναρμονισμού για την Εμπορική Ναυτιλία (Πλάνο δράσης, 25 σελίδων) και η ταυτόχρονη εφαρμογή του.
- Η εφαρμογή διαφόρων κατασταλτικών μέτρων όπως:
 - ο η εισαγωγή νέας κυβερνητικής πολιτικής για εγγραφή στα κυπριακά νηολόγια υπό όρους πλοίων ηλικίας άνω των 15 ετών μόνο εάν πληρούν κάποια τεχνικά και άλλα χαρακτηριστικά (ηλικία, διαχείριση, επιθεωρήσεις)
 - ο η ολοκλήρωση ενός άρτιου συστήματος επιθεωρήσεων και ανανέωσης πιστοποιητικών το Φεβρουάριο του 2000

²² Πηγή: Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, Πλάνο Δράσης, 2000

²³ Κοινές θέσεις Ε.Ε. CONF-CY 48/99, 12 Νοεμβρίου 1999.

- η αύξηση του αριθμού των επιθεωρήσεων από την Κυπριακή Αρχή Επιθεωρήσεων.
 - η είσοδος της Κυπριακής Σημαίας στη «Λευκή» Λίστα του IMO (κατάλογος χωρών που καλύπτουν και εφαρμόζουν πλήρως τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης STCW) το Δεκέμβριο του 2000
 - η έναρξη προγράμματος επιθεωρήσεων περισσότερων από 100 πλοίων μεγάλης ηλικίας το οποίο ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 2001
 - η αναδιάρθρωση του Κυπριακού νηολογίου με την διαγραφή πλοίων τα οποία παρουσίαζαν μεγάλες ελλείψεις στο τομέα της ασφάλειας και παρακρατούνταν συχνά από τις αρχές στους λιμένες επιθεώρησης.
- Επικέντρωση στους νηογνώμονες και στην δέσμευση για εφαρμογή της σχετικής οδηγίας της ΕΕ 94/57/Ε.Κ που αφορούσε την πιστοποίηση από μη εγκεκριμένους νηογνώμονες οι οποίοι δεν περιλαμβάνονταν στη σχετική λίστα της ΕΕ της 31^{ης} Δεκεμβρίου του 2002.
 - Η εγκαθίδρυση από το 1998 τακτικών διμερών επαφών με κράτη κλειδιά της ΕΕ στο τομέα της ναυτιλίας σε τεχνοκρατικό επίπεδο όπως, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ισπανία, την Ελλάδα και το Βέλγιο. Σκοπό είχαν την δημιουργία κοινών ναυτιλιακών επιτροπών και τη πραγματοποίηση ανεπίσημων συναντήσεων. Τέτοιου είδους επαφές είχαν πολύ θετικό αντίκτυπο και έδωσαν την ευκαιρία στενής συνεργασίας σε ποικίλα θέματα και την ανάδειξη κρίσιμων παραγόντων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τα ναυτιλιακά δρώμενα.

3.4.2 Πολιτική Φορολογίας Πλοιοδιαχειριστριών Εταιρειών

Μέχρι το 2000 δεν υπήρχε μια συγκεκριμένη φορολογική πολιτική για τις επιχείρησης πλοιοδιαχείρισης αλλά λόγω του ότι ορισμένες εξ'αυτών συγκαταλέγονταν στις διεθνών συμφερόντων επιχειρήσεις (Παράκτιες εταιρείες) φορολογούνταν με ποσοστό 4,25% επί των φορολογητέων εσόδων τους όπως αναφερόταν ρητά στο τμήμα 28Α του νόμου περί φόρου εισοδήματος.

Από το 2000 και έπειτα εφαρμόστηκε συγκεκριμένο φορολογικό σύστημα για τις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες οι οποίες εδρεύουν στη Κύπρο ανεξαρτήτως της μόνιμης κατοικίας των μετόχων και ανεξαρτήτως χώρου παροχής των υπηρεσιών τους (Κύπρο ή στο εξωτερικό). Το νέο σύστημα εισήχθη μέσω της προσάρτησης του Νόμου Εμπορικής Ναυτιλίας (Κόστη και Φορολογικές Απαιτήσεις) του 1999 (Νόμος 73(I)/1999). Η βασική παροχή του νόμου ήταν η δυνατότητα επιλογής από τις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες δύο τύπων φορολογίας. Μπορούσαν να επιλέξουν μεταξύ:

-Εταιρικού φόρου της τάξης του 4,25% ή

-Ειδική φορολόγηση συσχετισμένη με τη ολική χωρητικότητα των πλοίων που διαχειρίζονταν. Το ύψος του πληρωτέου φόρου έφθανε το ποσοστό 25% αντίστοιχα με το φόρο που πλήρωναν οι πλοιοκτήτες για την ίδια χωρητικότητα πλοίων.

Αυτό το νέο φορολογικό σύστημα ρεαλιστικά αποτελούσε μια κίνηση τακτικής. Εφαρμόστηκε εν αναμονή της τελικής αλλαγής του “status” των παράκτιων εταιρειών η οποία ήταν επιτακτική για τον εναρμονισμό που επέβαλλε το κεφάλαιο 10 της Φορολογίας (Καζάκος, 2001).

Στις κοινές θέσεις του κεφαλαίου 9 (CONF-CY 15/01) η Ε.Ε. τάχθηκε υπέρ του ότι η φορολόγηση των πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών στη Κύπρο δεν εμπίπτει με τις κατευθυντήριες γραμμές που τέθηκαν από τη κοινότητα το 1997 ως κρατική ενίσχυση του ναυτιλιακού κλάδου. Οικονομική ενίσχυση από το κράτος παρέχόταν μέχρι στιγμής μόνο στους φόρους των πλοιοκτητριών εταιρειών και επομένως η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι το θέμα φορολόγησης των διαχειριστριών εταιρειών θα πρέπει να διαπραγματευθεί στα κατάλληλα κεφάλαια.

Ήταν ξεκάθαρο από την αρχή ότι το νέο φορολογικό σύστημα που τέθηκε σε ισχύ είχε στόχο την ευνοϊκή μεταχείριση των διαχειριστριών εταιρειών με έδρα τη Κύπρο με στόχο την απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος έναντι άλλων χωρών οι οποίες στόχευαν στην ενδυνάμωση και περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα. Η ειδική κατηγορία φορολόγησης βάση της χωρητικότητας, μαζί με το μειωμένο συντελεστή φορολόγησης για την εταιρική φορολογία πληρούσαν και τα 4 κριτήρια της κοινότητας για χαρακτηρισμό τους ως κρατική ενίσχυση²⁴.

Βάση της σχετικής κοινοτικής πολιτικής που αντικατοπτρίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 1997, πρακτικές ενίσχυσης που σχετίζονται με τη λειτουργική διαχείριση των νηολογίων θα πρέπει να εγκρίνονται μόνο και εφόσον δεν έχουν αρνητικό αντίκτυπο στα επίπεδα ναυτιλιακής ασφαλείας. Το μέγιστο μέγεθος της επιτρεπτής ενίσχυσης στο ναυτιλιακό τομέα καθορίζεται στο 10^ο σημείο των κατευθυντήριων γραμμών του 1997 ως «η μείωση σε μηδενική φορολόγηση των κοινωνικών χρεώσεων των ναυτικών και της εταιρικής φορολόγησης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων». Επιπλέον πρωταρχικός στόχος των κατευθυντήριων γραμμών της Ε.Ε. είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης των πλοίων που βρίσκονται υπό τις Σημαίες των χωρών της ΕΕ διατηρώντας ταυτόχρονα υψηλά ποιοτικά πρότυπα που αφορούν τη θαλάσσια ασφάλεια, τη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών. (“Safeguarding EC employment: Preserving maritime know-how in the Community; improving maritime safety”).

²⁴ Προσφορά ελαφρυντικών μέτρων δίνοντας τη δυνατότητα απαλλαγής φορολογικής επιβάρυνσης. Την απαλλαγή αυτή επιβαρύνεται το Κυπριακό Δημόσιο (Απώλεια εσόδων από φόρους). Τα ελαφρυντικά αυτά μέτρα είναι επιλεκτικά (μόνο στις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες). Το εμπόριο διεξάγεται σε χώρες εντός της Ε.Ε και σε χώρες οι οποίες τελούν υπό ενταξιακές διαπραγματεύσεις. Στόχος της φορολογικής απαλλαγής είναι η ενίσχυση των επιχειρήσεων και ειδικότερα των πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών οι οποίες δρουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Στα πλαίσια αυτής της αρνητικής εξέλιξης η Κύπρος παρέδωσε μια εικοσασέλιδη αναφορά εξηγώντας τους λόγους για τους οποίους η Κύπρος διατηρεί την άποψη ότι το νέο φορολογικό σχέδιο των πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών είναι καθαρά μέτρο οικονομικής ενίσχυσης το οποίο εμπίπτει πλήρως με τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997. Τόνιζε επίσης ότι μια τόσο αυστηρή εξήγηση των κατευθυντήριων γραμμών του 1997 (εξαιρώντας τις εταιρείες πλοιοδιαχείρισης) θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την εκπλήρωση των στόχων που τέθηκαν για την Ευρωπαϊκή Ναυτιλία όπως επίσης και να φράξει τη περαιτέρω ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας στη Κύπρο.

Ένα ακόμα σχετικό εμπόδιο που ξεπεράστηκε με επιτυχία από τη Κύπρο ήταν όταν σε συγκεκριμένο σημείο των διαπραγματεύσεων το ζήτημα της φορολογίας των διαχειριστριών εταιρειών συζητήθηκε παράλληλα σε 3 διαφορετικά κεφάλαια: αυτά των Μεταφορών, της Φορολογίας και της Πολιτικής Ανταγωνισμού. Η διαπραγμάτευση ολοκληρώθηκε χωρίς να επέλθει σύγχυση από τη ταυτόχρονη συζήτηση του ίδιου θέματος με διάφορους τεχνοκράτες και χωρίς να βρεθεί η Κύπρος σε αδύναμη διαπραγματευτική θέση.

Το πλέγμα της επιχειρηματολογίας της Κυπριακής θέσης για υποστήριξη στο θέμα της κρατικής ενίσχυσης, σύντομα είχε ως εξής²⁵:

- Η ορολογία η οποία χρησιμοποιούταν στις κατευθυντήριες γραμμές του 1997 με σκοπό την αναγνώριση των οντοτήτων που δικαιούνται κρατική ενίσχυση δεν ήταν ξεκάθαρη και μπορούσε να πάρει διαφορετικές ερμηνείες. Έχοντας αυτό ως βάση η Κύπρος υποστήριξε ότι η Αγγλική έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών στο σημείο όπου αναφέρεται η οικονομική διαχείριση των εταιρειών αναφέρονται μόνο οι πλοιοκτήτριες εταιρείες (**shipowning companies**) και οι πλοιοκτήτες (**shipowners**). Από την άλλη στις εκδόσεις της Γαλλικής, Ιταλικής, Ισπανικής και Ελληνικής γλώσσας η έννοια παίρνει μια πιο ευρεία εξήγηση χρησιμοποιώντας αντίστοιχα τους όρους: “**Compagnies de transport maritime**” / “**armateurs**” , “**Societa di navigazione**” / “**armatori**”, “**Companias maritimas**”/ “**armadores**”, “**ναυτιλιακές εταιρείες**” / “**πλοιοκτήτες**” . Στην απουσία ενός ξεκάθαρα ορισμού η Κυπριακή αντιπροσωπία δήλωσε ότι έπρεπε να ανατρέξει στην εθνική νομοθεσία του ανάλογου κράτους για να μπορεί να εξακριβώσει την νομική εξήγηση. Αυτό έπραξε και εντόπισε ότι και στις τρεις εθνικές νομοθεσίες (Γαλλίας, Ισπανίας και Ιταλίας) ο σχετικός ορισμός συμπεριλάμβανε και τις πλοιοδιαχειριστριες εταιρείες.
- Από τη σύγχρονη οπτική, όπου οι λειτουργίες πλοιοκτησίας και διαχείρισης χωρίζονται συνήθως σε 2 ή περισσότερες ανεξάρτητες νομικές οντότητες και όπου η πλοιοδιαχείριση αποτελεί μια νέα μορφή οργανισμού στη παγκόσμια ναυτιλία (αναγνωρισμένη από τον κώδικα ISM) θα έπρεπε να δοθεί μεγάλη σημασία από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στην απόδοση ξεκάθαρων ορισμών στις έννοιες “shipowner”, “armateur” κτλ. Ιδιαίτερα στη περίπτωση της Κύπρου όπου αυτές οι επιχειρήσεις

1. ²⁵ Κωνσταντίνου, Α, «*Η Ευρωπαϊκή πορεία της Κυπριακής Εμπορικής Ναυτιλίας*», Ομιλία στο Frederick Institute of Technology, Λεμεσός, 2004

δημιουργούν υψηλού επιπέδου θέσεις εργασίας, ενισχύουν την ανάπτυξη και εξειδίκευση στο χώρο της ναυτιλίας και πάνω από όλα συνεισφέρουν στη συνεχή βελτίωση της ναυτιλιακής ασφάλειας.

Εκτός από τα νομικά επιχειρήματα, η Κυπριακή αναφορά εμπεριείχε και πλειάδα στατιστικών στοιχείων που τόνιζαν την διεθνή σημασία του τομέα πλοιοδιαχείρισης στη Κύπρο, όπως επίσης και τα εξαιρετικά επίπεδα ασφαλείας του υπό διαχείριση στόλου για περίοδο 5 μηνών. Τα στατιστικά στοιχεία που συγκεντρώθηκαν ήταν τα εξής:

- Η Κύπρος αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο διαχείρισης παγκόσμια με την ύπαρξη και λειτουργία 47 εταιρειών πλοιοδιαχείρισης στη περιοχή οι οποίες διαθέτουν πλήρως εξοπλισμένα γραφεία²⁶. Πολλές εξ' αυτών βρίσκονται ανάμεσα στις μεγαλύτερες του είδους στο κόσμο. Η Κύπρος βρίσκεται ανάμεσα στις 5 πρώτες χώρες στο κόσμο με το μεγαλύτερο αριθμό επιχειρήσεων διαχείρισης πλοίων "third party".²⁷ Ποσοστό 87% των επιχειρήσεων αυτών είναι Κυπριακών και Ευρωπαϊκών συμφερόντων με στόλο υπό διαχείριση που αριθμεί τα 1394 πλοία καθαρής χωρητικότητας 24 εκ. Τόνων (4,3 εκ. υπό Κυπριακή Σημαία/19,7 εκ. ξένων σημαίων). Ποσοστό 18% από το παγκόσμιο στόλο πλοίων τα οποία διαχειρίζονται τρίτοι διεξάγεται στη Κύπρο (από σύνολο 8000 πλοίων χονδρικά)
- Όσον αφορά τα ναυτικά ατυχήματα ο μέσος όρος 4^{ov} χρόνων για το Κυπριακό στόλο άγγιζε το ποσοστό της τάξεως του 6,7% ενώ ταυτόχρονα το αντίστοιχο ποσοστό για τον υπό Κυπριακή διαχείριση και Κυπριακή Σημαία στόλο έφθανε μόλις το 1,5% και για το συνολικό υπό Κυπριακή διαχείριση μόλις που άγγιζε το 0,8%. Αναφορικά με τον πίνακα απόδοσης κρατήσεων της Αρχής Λιμένων για το σύνολο του υπό Κυπριακή διαχείριση στόλου ανεξαρτήτως σημαίας το 2000 ο δείκτης κρατήσεων πλοίων βρισκόταν στο 3,08%, (93 κρατήσεις στις 3014 επιθεωρήσεις) ενώ ταυτόχρονα ο παγκόσμιος μέσος όρος κρατήσεων για όλα τα εμπορικά σκάφη έφθανε το διπλάσιο, 6,59%.

²⁶ Υπάρχουν επιπλέον 74 επιχειρήσεις διεθνών συμφερόντων παρεμφερή ναυτιλιακών δραστηριοτήτων (π.χ. ναυτασφαλίσεις, πλοιομεσίτες, ναυλομεσίτες)

²⁷ Ηνωμένο Βασίλειο 78 επιχειρήσεις, Νότια Κορέα 73 επιχειρήσεις, Χονγκ Κονγκ 54 επιχειρήσεις, Κύπρος 45 επιχειρήσεις, Φιλιππίνες 39 επιχειρήσεις.

ΠΟΣΟΣΤΑ ΠΑΡΑΚΡΑΤΗΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΑ Η ΟΧΙ ΜΕ ΤΗ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ Ή ΤΗ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ		
	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	6,70%	1,50%
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΣΗΜΑΙΑΣ	6,59%	0,80%

Πίνακας 3.3: Ποσοστά ατυχημάτων πλοίων συνδεδεμένα με τη Κυπριακή σημαία ή την Κυπριακή Διαχείριση²⁸

Η Κυπριακή επιχειρηματολογία ήταν τόσο επιτυχής και πειστική σε σημείο που η ΕΕ αποφάσισε να αναθεωρήσει τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997 λαμβάνοντας υπόψη την Κυπριακή εμπειρία επεκτείνοντας την πολιτική της κρατικής ενίσχυσης και για τις εταιρείες πλοιοδιαχείρισης. Η αναθεώρηση πραγματοποιήθηκε τον Ιανουάριο του 2004.

3.5 Επιτυχής Ολοκλήρωση Του Εναρμονισμού Με Το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο

3.5.1 Νομικός Εναρμονισμός

Το υπολοιπούμενο έργο για πλήρη εναρμονισμό στις θαλάσσιες μεταφορές (Κοινοτικό κεκτημένο στο τέλος του 2000), αφορούσε 6 μόνο Ευρωπαϊκά όργανα²⁹. Το σχετικό πλάνο και η νομική επιθεώρηση της νέας νομοθεσίας ολοκληρώθηκε σύντομα και παρουσιάστηκε στη Βουλή την Άνοιξη του 2004.

²⁸ Πηγή: Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, 2002

²⁹ Οδηγία 1999/95/Ε.Κ (Ωράριο εργασιών ναυτεργατών για πλοία που προσεγγίζουν κοινοτικούς λιμένες), Οδηγία 200/59/Ε.Κ (Εγκαταστάσεις υποδοχής στους λιμένες λυμάτων και υπολειμμάτων φορτίου από τα πλοία), Οδηγία 2001/96/Ε.Κ (Ασφαλής φόρτωση και εκφόρτωση φορητών πλοίων), Οδηγία 2002/6/Ε.Κ (Διαδικασίες αναφοράς κατάπλου/απόπλου πλοίων από/προς λιμένες κρατών της Ε.Ε), Εναρμονισμός των συνθηκών νηολόγησης πλοίων με σκοπό την συμφωνία με τους περιορισμούς της συνθήκης Δικαιώματος Εγκαθίδρυσης (Άρθρο 52-58 Συμφωνία Ε.Κ.), Εναρμονισμός του νόμου περί φορολόγησης του 1992 – 1999 με σκοπό να σταματήσει η άδικη αντιμετώπιση των πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών (Άρθρο 6 Συμφωνίας Ε.Κ.)

Το πλάνο της εθνικής νομοθεσίας που αφορούσε την ενσωμάτωση των 6 οργάνων του νέου κεκτημένου του 2002 ξεκίνησε στις αρχές του 2003 και ψηφίστηκε στη βουλή στο τέλος της ίδιας χρονιάς³⁰ και την Άνοιξη του 2004.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι λόγω των αναπόφευκτων καθυστερήσεων οι οποίες προκλήθηκαν από την ανάλυση του Σχεδίου Ανάν, ο πλήρης νομικός εναρμονισμός επετεύχθη την ημερομηνία πλήρης ένταξης στην ΕΕ (1^η Μαΐου 2004).

3.5.2 Διοικητικός Εναρμονισμός

Ο απαιτούμενος αριθμός στελέχωσης των θέσεων με στόχο τόσο την ενδυνάμωση του τμήματος θαλάσσιας ασφάλειας όσο και του διεθνούς δικτύου επιθεωρητών της Αρχής Λιμένων όπως εξηγήθηκε σε προηγούμενο μέρος της εργασίας ολοκληρώθηκε εντός του 2003³¹.

Ο Διοικητικός εναρμονισμός εμπεριείχε και την πλήρη αυτοματοποίηση με τη χρήση ψηφιακών και πληροφοριακών συστημάτων της Ναυτικής Διοίκησης. Η εφαρμογή του προγράμματος “MARCOS” για πλήρη ψηφιοποίηση του Τμήματος ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2000 και παρ’όλες τις καθυστερήσεις λόγω απρόσμενων παραγόντων απέφερε πολύ καρποφόρα αποτελέσματα. Η εγκατάσταση του εξοπλισμού ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 2002 και τέθηκε σε πλήρη λειτουργία το Φεβρουάριο του 2002.

Κατά τη διάρκεια του διοικητικού εναρμονισμού δόθηκε από την Ε.Ε. κονδύλι ύψους 0,7 εκατ. Ευρώ το οποίο απορροφήθηκε για την εφαρμογή ενός προγράμματος με την επωνυμία «Ενδυνάμωση του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας με σκοπό την ανάδειξη της Ναυτικής Ασφάλειας». Το πρόγραμμα αυτό αποτελείται από 5 δραστικά μέτρα νομικού και εκπαιδευτικού περιεχομένου³².

³⁰ Οδηγία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 2001/53/Ε.Κ. της 10^{ης} Ιουλίου που βελτιώνει την αντίστοιχη οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όσον αφορά το ναυτιλιακό εξοπλισμό, Οδηγία 2001/105/Ε.Κ βελτίωσης της Οδηγίας περί νηογνωμόνων, Οδηγία 2001/106/Ε.Κ βελτίωσης της Οδηγίας περί επιθεωρήσεων των Λιμενικών Αρχών, Οδηγία 2002/25/Ε.Κ βελτίωσης της Οδηγίας 98/18/Ε.Κ που αφορούσε το επίπεδο και τους κανόνες ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, Οδηγία 2002/35/Ε.Κ βελτίωσης της Οδηγίας 97/70/Ε.Κ. η οποία έθετε νέο επίπεδο ασφαλείας των αλιευτικών σκαφών άνω των 24^{ων} μέτρων, Οδηγία 2002/59/Ε.Κ εγκαθίδρυσης κοινοτικού συστήματος θαλάσσιας κυκλοφορίας και πληροφόρησης ακυρώνοντας την Οδηγία 93/75/Ε.Κ.

³¹ Η πρόταση για πλήρωση των υπολειπόμενων θέσεων όπως αναφερόταν στο Πλάνο Δράσης κατατέθηκε στον υπουργό Οικονομικών κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας του προϋπολογισμού του 2002. Η πρόταση αυτή ανέφερε την επιπλέον πρόσληψη 23^{ων} επιθεωρητών πλοίων, 5 Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού και 14^{ων} βοηθητικών υπαλλήλων.

³² Τα 5 μέτρα ήταν: Εφαρμογή της Οδηγίας 94/57/Ε.Κ. και παρακολούθηση των νηογνωμόνων, Πρόγραμμα εκπαίδευσης του δικτύου επιθεωρητών της Κύπρου, Εργαλείο ποσοτικής αξιολόγησης (Δείκτης ρίσκου ασφαλείας, Κινητοί παράκτιοι σταθμοί και Εξοπλισμός δοκιμής Παγκοσμίου Ναυτιλιακού Συστήματος

3.5.3 Τελική βελτίωση του δείκτη ασφαλείας του Κυπριακού ναυτολογίου και η νέα ναυτιλιακή πολιτική

3.5.3.1 Η πρόκληση της Μαύρης λίστας

Στις κοινές θέσεις του Μαΐου του 2001 όπου υπήρξε και το προσωρινό κλείσιμο του κεφαλαίου 9 η Ε.Ε. δήλωσε σαφώς:

«...η Ε.Ε. καλεί τη Κύπρο να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για σταδιακή μείωση του δείκτη κρατήσεων των υπό κυπριακή σημαία πλοίων σε ένα επίπεδο ίσο με το μέσο δείκτη παρακράτησης πλοίων της Ε.Ε. Κάτω από αυτές τις συνθήκες η Ε.Ε. σημειώνει τη δέσμευση της Κύπρου για βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας των πλοίων που φέρουν τη σημαία της όπως επίσης και την αφαίρεση της από τη μαύρη λίστα του Paris MOU...»

Επιπρόσθετα η Ε.Ε. στην τακτική της Αναφορά του 2002 η οποία θεωρήθηκε πολύ σημαντική για τη λήψη της ιστορικής απόφασης που πάρθηκε στην συνάντηση της Κοπεγχάγης η Επιτροπή της ΕΕ δήλωσε:

«...η Κύπρος θα πρέπει να εντείνει τις προσπάθειες της για βέβαιη εκπλήρωση του στόχου αφαίρεσης της από τη Μαύρη λίστα του Paris MOU...» (σελ. 128 της τακτικής αναφοράς του 2002).

Από τις παραπάνω αναφορές φαίνεται ξεκάθαρα η πρώτιστη σημασία η οποία δινόταν στην αφαίρεση της Κυπριακής σημαίας από τη μαύρη λίστα. Έκτοτε η πρόοδος προς αυτή την κατεύθυνση ήταν μεγαλειώδης. Από τα στατιστικά στοιχεία είναι ξεκάθαρες οι ογκώδεις προσπάθειες που έλαβαν χώρα το 1997, λίγο πριν την έναρξη των ενταξιακών διαπραγματεύσεων, ο δείκτης κρατήσεων από τις λιμενικές αρχές επιθεωρήσεων άγγιζε το 11,70% ενώ το 2003 μειώθηκε στο 7,40%. Το 2004 οριακά η Κυπριακή σημαία παρέμενε στη μαύρη λίστα για ποσοστό που υπέρβαινε μόλις το 1,07 (5,71% ποσοστό κρατήσεων) του επιτρεπτού ορίου. Τέλος οι προσπάθειες του τμήματος εμπορικής ναυτιλίας απέβησαν καρποφόρες επιτυγχάνοντας την έξοδο από τη μαύρη λίστα και την εισαγωγή της στη λευκή λίστα του Γαλλικού μνημονίου συνεννόησης επιθεωρήσεων με ποσοστό (excess factor) μικρότερο κατά 0,71 του επιτρεπτού.

Στον Πίνακα 2.3 παρουσιάζεται το πως η Κυπριακή Σημαία πέρασε, λίγα μόνο χρόνια αφότου ξεκίνησε η προσπάθεια για αναβάθμιση, από την μαύρη λίστα στην άσπρη λίστα. Τα στοιχεία αναφέρονται στο Paris MOU αλλά αντιστακλούν την συνολική εικόνα³³. Υπενθυμίζεται ότι το excess factor³⁴ αντιστοιχεί στην προηγούμενη τριετία και έτσι η αναγραφόμενη λίστα, αντιστοιχεί στην αντιμετώπιση της σημαίας τον επόμενο χρόνο.

Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS), Συνέδριο αρ. 147 Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO) με θέμα την εφαρμογή συμπληρωματικής νομοθεσίας στα κράτη με στόχο την επιτυχή και αποτελεσματική εφαρμογή της παραπάνω σύμβασης.

³³ Ταυτόχρονα η Κυπριακή Σημαία βρισκόταν και στη λευκή λίστα του αντίστοιχου Tokyo MOU.

³⁴ Επεξήγηση του τρόπου κατάταξης στη λίστα αναφέρεται σε επόμενο σημείο της εργασίας.

Ετήσια Μεταβολή του Excess Factor της Κυπριακής Σημαίας				
Έτος	List	Επιθεωρήσεις	Παρακρατήσεις	Excess Factor
1995	Black/Very High Risk	1484	173	
1996	Black/Very High Risk	1429	176	
1997	Black/Very High Risk	1400	163	4.14
1998	Black/Very High Risk	1584	172	4.11
1999	Black/Medium to High risk	1455	145	2.02
2000	Black/Medium Risk	1401	136	1.82
2001	Black/Medium Risk	1311	116	1.6
2002	Black/Medium Risk	1279	95	1.33
2003	Black/Medium Risk	1202	89	1.07
2004	Grey	1050	60	0.44
2005	White	914	26	-0.25
2006	White	892	12	-0.71

Πίνακας 3.4: Ετήσια Μεταβολή του Excess Factor της Κυπριακής Σημαίας³⁵

3.5.3.2. Επιπρόσθετα μέτρα (Δείκτης Ρίσκου Ασφαλείας)

Από την αρχή των ενταξιακών διαπραγματεύσεων η Κύπρος διαμόρφωσε μια νέα Ναυτιλιακή Πολιτική Ασφαλείας η οποία φαινόταν ξεκάθαρα στο Πλάνο Δράσης το οποίο εστίαζε στην διοικητική ενδυνάμωση του τμήματος και στη βελτίωση της ασφαλείας μέσω πιο αυστηρών ελέγχων. Τα επιπρόσθετα αυτά μέτρα για την βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας των Κυπριακών πλοίων (με τελικό στόχο την αφαίρεση της σημαίας από τη μαύρη λίστα του Paris MOU) ανακοινώθηκαν και εφαρμόστηκαν το 2003.

Αυτά τα μέτρα κυρίως εμπεριέχονταν στο πρόγραμμα που κατέθεσε η Κύπρος κατά τον προ-ενταξιακό προγραμματισμό και μεταξύ αυτών το πιο πρωτοποριακό ήταν αυτό του ποσοτικού εργαλείου αξιολόγησης. (Δείκτης ρίσκου ασφαλείας). Βάση αυτού του εργαλείου σε κάθε πλοίο κυπριακής σημαίας προσδινόταν ένας δείκτης ασφαλείας (αναλόγως εάν κάλυπτε ή όχι κάποιες απαιτήσεις ασφαλείας) και μέσω αυτού προέβαιναν στην υιοθέτηση διορθωτικών μέτρων για τη βελτίωση του. Η ποσοτικοποίηση ενός ποιοτικού κριτηρίου (ασφάλεια) καθιστούσε πολύ πιο εύκολη την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής στην ναυτιλιακή ασφαλεία.

³⁵ Πηγή: Ετήσια αναφορά του Paris MOU, 2007

3.5.3.3 Εστίαση στους νηογνώμονες

Η Κύπρος αναγνωρίζοντας, ότι μόνο μέσω στενής συνεργασίας θα μπορούσε να επιτευχθεί ο στόχος για συνεχή αναβάθμιση του επιπέδου ασφαλείας του Κυπριακού στόλου, προχώρησε στη διενέργεια αποδοτικού δομημένου διαλόγου με όλους τους διεθνώς αναγνωρισμένους οργανισμούς και τους αντιπροσώπους τους στην Διεθνή Ένωση Νηογνομόνων (IACS). Με την διενέργεια τριών λεπτομερών συζητήσεων που έλαβαν χώρα στα γραφεία του τμήματος εμπορικής ναυτιλίας είχαν ως αποτέλεσμα την δημιουργία ενός πλαισίου οδηγιών προς τους αναγνωρισμένους οργανισμούς τον Ιούλιο του 2002. Συμπληρωματικές οδηγίες οδηγούμενες από την διαδικασία ένταξης στην Ε.Ε. εκδόθηκαν τον Ιανουάριο του 2004. Μετά από αυτές τις συνομιλίες οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί πίεσαν τις αρμόδιες αρχές νηολόγησης των κρατών να εφαρμόσουν αυτό το πλαίσιο συνεργασίας το οποίο αναμφισβήτητα αναδεικνυε παγκόσμια θέματα όπως, τη ναυτιλιακή ασφάλεια και τη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

Οι οδηγίες πρώτιστα εστίαζαν στην αλλαγή της μεθόδου διενέργειας των επιθεωρήσεων από τις αρμόδιες αρχές. Εν συντομία η απαιτούμενη αλλαγή υποχρέωνε κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων, οι υπάρχουσες συστάσεις συμμόρφωσης των πλοίων να εφαρμόζονται πριν από την έκδοση των απαραίτητων πιστοποιητικών. Ακόμα ένα σημείο στο οποίο αναφέρονται οι οδηγίες είναι αυτό των επιθεωρήσεων πλοίων τα οποία έχουν παρακρατηθεί στους λιμένες. Σε αυτή την οδηγία τίθεται το θέμα εκτέλεσης άμεσων επιθεωρήσεων για τη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας των πλοίων και γίνεται αναφορά για διενέργεια εξονυχιστικών επιθεωρήσεων οι οποίες να περιλαμβάνουν και το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης της εταιρείας. Πρέπει να υιοθετούνται αυστηρότερα μέτρα στη περίπτωση που η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου δεν διενεργεί τις απαραίτητες επιθεωρήσεις σε συνεργασία με τους αναγνωρισμένους νηογνώμονες ή στη περίπτωση επανηλειμένων παρακρατήσεων σε περίοδο δύο χρόνων. Αυτή η αλληλουχία παραλείψεων μπορεί να οδηγήσει στην οριστική διαγραφή του πλοίου από τα νηολόγια.

Ακόμα ένα θέμα το οποίο τέθηκε υπό συζήτηση ήταν αυτό των απαιτήσεων για την ακύρωση και μετάθεση της ημερομηνίας διενέργειας των εκτάκτων επιθεωρήσεων.

Η εφαρμογή του νόμου περί Εμπορικής Ναυτιλίας του 2001 (Αναγνώριση και Εξουσιοδότηση των Νηογνομόνων) ο οποίος συμμορφωνόταν με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 94/57/EK τέθηκε σε εφαρμογή τους πρώτους μήνες του 2003.

3.5.3.4 Εστίαση Σε Θέματα Του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO)

Από το 2001 η Κυπριακή Ναυτιλιακή Πολιτική εστιάζει σε θέματα που αφορούν τον ανθρώπινο παράγοντα. Η Κύπρος συμμετείχε ενεργά στην τριμερή εργασία υψηλού επιπέδου που αφορούσε τις συνθήκες εργασίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Επίσης ενεργή συμμετοχή είχε και στην αναθεώρηση των υπάρχουσών νομοθετικών οργάνων που αφορούσαν θέματα ναυτιλιακής εργασίας.

Με τη βοήθεια ειδικών από την Ε.Ε. η Κύπρος τελειοποίησε ένα λεπτομερή (500 σελ.) κώδικα ασφαλούς εργασίας. Στα πλαίσια του ίδιου προγράμματος τέθηκαν και κανονισμοί υγιεινής και σωστής διατροφής για τα πληρώματα.

3.5.3.5 Συνεργασία της Κύπρου με τον Paris MOU σε θέματα επιθεωρήσεων

Η Κύπρος κατέθεσε την αίτηση για συνεργασία με τον Paris MOU για θέματα επιθεωρήσεων το Σεπτέμβριο του 2002. Η απόφαση αποδοχής πάρθηκε κατά την 36^η συνεδρία της επιτροπής του Paris MOU το Μάιο του 2003. Αυτή η εξέλιξη αντικατόπτριζε την εμπιστοσύνη που επιδείκνυε το συμβούλιο του Paris MOU στην Ναυτιλιακή Διοίκηση της Κύπρου ιδιαίτερα μετά τα εφαρμοσμένα μέτρα αναβάθμισης της ποιότητας του Κυπριακού Στόλου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ρόλος, προκλήσεις και προοπτικές της Ναυτιλιακής Κύπρου στην Ε.Ε.

4.1 Η Συνεισφορά Της Κύπρου Στην Ευρωπαϊκή Ναυτιλία Σε Όρους Στόλου Και Εταιρειών Διαχείρισης

Η συνεισφορά της Κυπριακής Ναυτιλιακής βιομηχανίας κινείται γύρω από δύο άξονες: την ποσοτική συνεισφορά, σε όρους χωρητικότητας πλοίων, σε όρους προσφοράς στην οικονομία, ποσοστά εργοδότησης και σε ποιοτική συνεισφορά η οποία δεν προσμετράτε με ποσοτικά κριτήρια αλλά αποτελεί την προσφορά εξειδικευμένης γνώσης και εμπειρίας σε διάφορα όργανα της Ε.Ε.

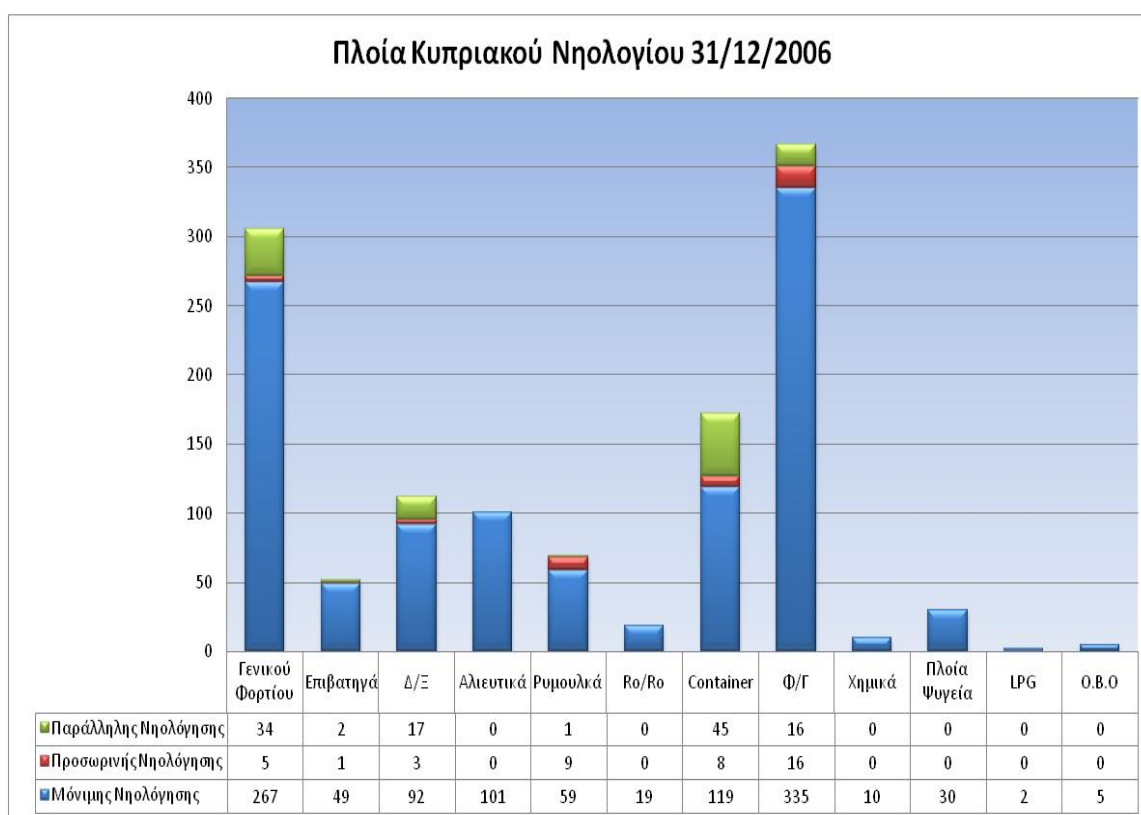
4.1.1 Ποσοτική και Ποιοτική Σύνθεση του Ευρωπαϊκού Στόλου

Σήμερα, η Κύπρος διαθέτει τον 10^ο σε μέγεθος στόλο στο κόσμο με 1075 ποντοπόρα πλοία χωρητικότητας 18400000 κόρων και μεταφορική ικανότητα 32,5 εκατ. Τόνων. Ο μέσος όρος ηλικίας τους είναι τα 16,3 έτη. Η σύνθεση του Κυπριακού στόλου όπως παρουσιάζεται το 2006 αποτελείται από 367 πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, 306 πλοία γενικού φορτίου, 172 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 112 δεξαμενόπλοια, 10 χημικά δεξαμενόπλοια, 101 αλιευτικά σκάφη, 52 επιβατηγά, 2 υγραεριοφόρα, 30 πλοία ψυγεία, 19 πλοία οριζόντιας φόρτωσης (Po-Po), 69 ρυμουλκά και 5 πλοία συνδυασμένης μεταφοράς υγρού και ξηρού φορτίου.

Περιγραφή Σκαφών	Μόνιμης Νηολόγησης		Προσωρινής Νηολόγησης		Παράλληλης Νηολόγησης		Σύνολο	
	Αρ. Πλοίων	Κ.Ο.Χ	Αρ. Πλοίων	Κ.Ο.Χ	Αρ. Πλοίων	Κ.Ο.Χ	Αρ. Πλοίων	Κ.Ο.Χ
Γενικού Φορτίου	267	1776494	5	15543	34	225308	306	2017345
Επιβατηγά	49	210455	1	30708	2	71703	52	312866
Δ/Ξ	92	2811448	3	142904	17	445538	112	3399890
Αλιευτικά	101	121718	0	0	0	0	101	121718
Ρυμουλκά	59	18605	9	35894	1	2769	69	57268
Ro/Ro	19	338229	0	0	0	0	19	338229
Container	119	2255128	8	227843	45	883653	172	3366624

Φ/Γ	335	9402565	16	651538	16	421827	367	10475930
Χημικά	10	167624	0	0	0	0	10	167624
Πλοία Ψυγεία	30	202796	0	0	0	0	30	202796
LPG	2	8427	0	0	0	0	2	8427
Ο.Β.Ο	5	136073	0	0	0	0	5	136073
Συνολικά							1245	20604790

Πίνακας 4.1: Σύνθεση ανά τύπο και ανά σύμβαση νηολόγησης στόλου υπό Κυπριακή Σημαία³⁶



Γράφημα 4.1: Σύνθεση του υπο Κυπριακή Σημαία στόλου³⁷

Το βασικό χαρακτηριστικό του Κυπριακού στόλου είναι ότι η πλειονότητα των πλοίων βρίσκονται στα χέρια και στη διαχείριση επιχειρήσεων Ευρωπαϊκών συμφερόντων, μερικές εκ των οποίων έχουν εγκαταστήσει τα γραφεία τους στη Κύπρο.

³⁶ Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, Ετήσια αναφορά 2006

³⁷ Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, Ετήσια αναφορά 2006

Η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. είχε μεγάλο αντίκτυπο τόσο σε όρους ποιότητας όσο και σε ποσοτικούς όρους στην διάρθρωση του κοινοτικού στόλου. Η Κύπρος συνεισέφερε στην αύξηση του Ευρωπαϊκού στόλου σε ποσοστό της τάξεως του 16,5% αναδεικνύοντας σημαντικά το μερίδιο του Ευρωπαϊκού στόλου στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Αυτό που είναι σημαντικό να αναφερθεί είναι το γεγονός ότι ο Κυπριακός στόλος σε όρους τόνάζ³⁸ αποτελούσε το 4,5% του παγκόσμιου στόλου. Πριν από την διεύρυνση της Ε.Ε. ο κοινοτικός στόλος αποτελούσε το 14,4% του παγκόσμιου στόλου, μετά από την προσθήκη του στόλου της Κύπρου και της Μάλτας το ποσοστό αυτό αυξήθηκε στο 22,4% του παγκόσμιου στόλου. Αυτό παραλαμβάνει ιδιαίτερη σημασία εάν λάβουμε υπόψη ότι οι διεθνείς συμβάσεις για να τεθούν σε ισχύ χρειάζονται **την συγκατάθεση των χωρών που να αντιπροσωπεύουν το 25% του παγκόσμιου στόλου.**

Η συνεισφορά της Κύπρου και της Μάλτας παίρνει μεγάλες διαστάσεις εάν εξετάσουμε την αύξηση των δυο κύριων κατηγοριών πλοίων, αυτή των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου.

Ο κοινοτικός στόλος δεξαμενοπλοίων πριν από τη διεύρυνση του 2004 αποτελούσε το 15,25% του παγκόσμιου στόλου. Μετά από την ένταξη της Κύπρου και της Μάλτας³⁹ το κοινοτικό νηολόγιο δεξαμενοπλοίων αυξήθηκε κατά 62,6% αυξάνοντας το παγκόσμιο μερίδιο της Ε.Ε. στο 24,8%. Όσον αφορά το μερίδιο του κοινοτικού στόλου φορτηγών πλοίων, πριν από την διεύρυνση αυτό ανερχόταν στο 8,1% του παγκόσμιου στόλου. Μετά την διεύρυνση το ποσοστό αυτό αυξήθηκε δραστικά κατά 162,5% ανεβάζοντας το μερίδιο του στόλου της Ε.Ε. στο 21,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου.

Επιπλέον εκτιμάται ότι σε πλοία υπό Κυπριακή Σημαία εργοδοτούνται γύρω στους 35000 ναυτικούς από τους οποίους 5000 αξιωματικοί Α', Β' και Γ' τάξης προέρχονται από χώρες της Ε.Ε. (κυρίως Ελλάδα, Γερμανία και Ολλανδία), περίπου 10000 είναι Πολωνικής ιθαγένειας και 5000 Ουκρανικής. Τα λοιπά πληρώματα προέρχονται από τρίτες χώρες όπως την Ινδία, το Πακιστάν και τις Φιλιππίνες.

Συνοψίζοντας, μπορεί εύκολα να γίνει κατανοητό ότι η Ε.Ε. έχει βελτιώσει αισθητά την ανταγωνιστική της θέση στην αρένα της παγκόσμιας ναυτιλίας με την ένταξη της Κύπρου. Επιπρόσθετα, όσον τα πλοία αυτά βρίσκονται νηολογημένα σε κοινοτικές σημαίες διασφαλίζεται η υψηλή ποιότητα ασφάλειας και επιθεωρήσεων τόσο στα ίδια τα πλοία όσο και στις διαχειρίστριες εταιρείες τους, πράγμα εξίσου σημαντικό όσο και το ίδιο το μέγεθος του στόλου.

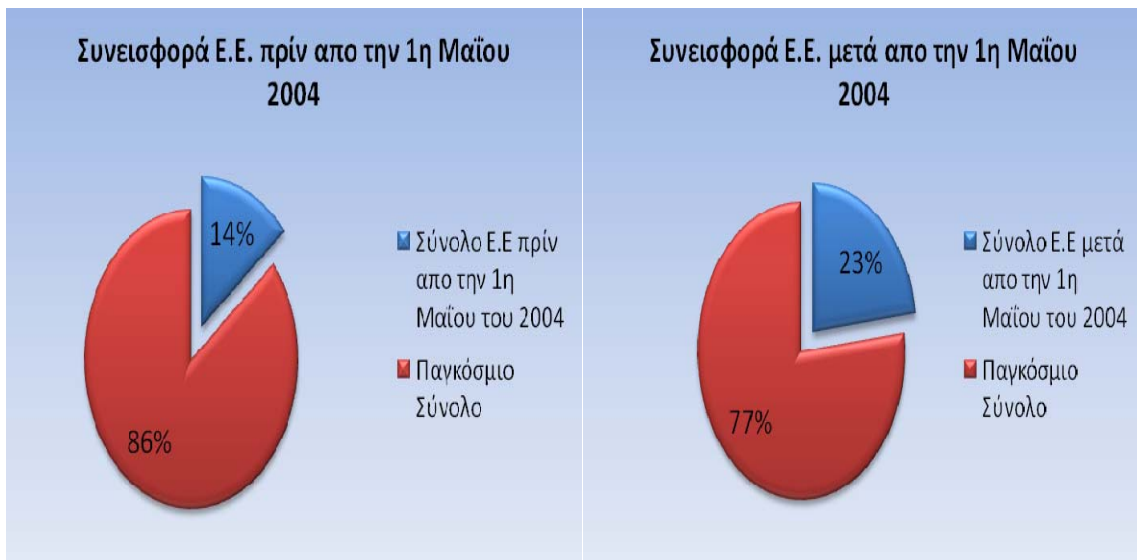
³⁸ Loyds Register, Fleet statistics 2003

³⁹ Αναφερόμαστε μόνο σε αυτές τις δύο χώρες οι οποίες διαθέτουν σημαντικό μέγεθος νηολόγιο έναντι των λοιπών ενταχθεισών χωρών.

Στα παρακάτω γραφήματα παρατίθενται τα στατιστικά στοιχεία που αποδεικνύουν ξεκάθαρα τη συνεισφορά του Κυπριακού νηολογίου στο παγκόσμιο και κοινοτικό στόλο μετά την ένταξη του στην Ε.Ε..



Γράφημα 4.2: Συνεισφορά Κυπριακού νηολογίου στον Παγκόσμιο στόλο⁴⁰



Γράφημα 4.3: Συνεισφορά Ε.Ε. στο Παγκόσμιο στόλο πριν και μετά απο την διεύρυνση του 2004⁴¹

⁴⁰ Πηγή: Loyds Fleet Statistics, 2003

4.1.2 Συνεισφορά της Κύπρου στον Ευρωπαϊκό κλάδο πλοιοδιαχείρισης

Η Κύπρος αποτελεί ένα μεγάλο κέντρο πλοιοδιαχείρισης παγκοσμίως ως έδρα λειτουργίας περισσότερων των 45⁴² εταιρειών μερικές εκ των οποίων βρίσκονται ανάμεσα στις μεγαλύτερες παγκοσμίως. Η Κύπρος βρίσκεται εντός των 5⁴³ πρώτων κρατών με το μεγαλύτερο αριθμό εταιρειών πλοιοδιαχείρισης από τρίτους.

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΛΟΙΟΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΚΥΠΡΟ			
1	Acheon Akti Navigation Co. Ltd.	25	Lakehall Ship Management Services Ltd.
2	Admibros Group	26	Lefkaritis Bros Marine Ltd.
3	Ambra Shipmanagement Ltd.	27	Lemissoler Shipping Group PLC
4	Amer Shipping Ltd.	28	Louis Cruise Lines
5	Arrownaut Ship Management Ltd.	29	Marin Shipmanagement Ltd.
6	Blue Ocean Yacht Management	30	Marlow Navigation Co. Ltd.
7	C.F. Ahrenkiel Shipmanagement (Cyprus) Ltd.	31	Medstar Shipmanagement Ltd.
8	Chemikalien Seetransport Cyprus Ltd.	32	Navigo Shipmanagers
9	Columbia Shipmanagement Ltd.	33	Ocean Tankers Holdings Public Company Ltd.
10	Cyfadaco Shipmanagement Ltd.	34	OWI Ltd (Oceanwide International)
11	Dobson Fleet Management Ltd.	35	Passat Shipmanagement Ltd.
12	Donnelly Tanker Management Ltd.	36	Petronav Shipmanagement Ltd.
13	EDT Offshore Ltd.	37	Projective Transmarine Finance Co. Ltd.
14	Euroship Management Ltd.	38	Reederei Austria Eberhard Koch (Cyprus) Ltd.
15	Global Management Ltd.	39	Reederei "NORD" Klaus E. Oldendorff Ltd.
16	Hanseatic Shipping Co. Ltd.	40	Seatankers Management Co. Ltd.
17	IC Shipmanagement Ltd.	41	Sea-Praxis Maritime Company Ltd.
18	Internaut Shipping Ltd.	42	Shoham (Cyprus) Ltd.
19	Interorient Navigation Co. Ltd.	43	SMT Shipmanagement and Transport Ltd.
20	Intership Navigation Co. Ltd.	44	Umar Shipping Services Ltd.

⁴¹ Πηγή: Loyds Fleet Statistics, 2003

⁴² Υπάρχουν επίσης και 95 διεθνείς επιχειρήσεις οι δραστηριότητες των οποίων σχετίζονται με τη ναυτιλία (ασφαλίσεις, ναυλώσεις, χρηματοδοτήσεις) με πλήρη εγκατεστημένα γραφεία στο νησί.

⁴³ Ηνωμένο Βασίλειο 78 επιχειρήσεις, Νότια Κορέα 73 επιχειρήσεις, Χονγκ Κονγκ 54 επιχειρήσεις, Κύπρος 45 επιχειρήσεις, Φιλιππίνες 39 επιχειρήσεις.

21	Innospec Ltd.	45	Unicom Management Services (Cyprus) Ltd.
22	Intergaz Ltd.	46	Uniteam Marine Ltd.
23	Island Oil Ltd.	47	V.Ships Ltd.
24	Kotani Shipmanagement Ltd.	48	Waverland Investments Ltd.

Πίνακας 4.2: Εταιρείες διαχείρισης πλοίων που εδρεύουν στη Κύπρο⁴⁴

Στη συνέχεια παρατίθενται ορισμένα ενδεικτικά στατιστικά στοιχεία για το κλάδο πλοιοδιαχείρισης στη Κύπρο.

- Ανάμεσα στις εταιρείες που βρίσκονται εγκατεστημένες στη Κύπρο το 87% διαχειρίζεται από Κυπριακά ή Ευρωπαϊκά συμφέροντα. Αυτού του είδους οι εταιρείες απασχολούν περίπου 40000 υπαλλήλους εκ των οποίων οι 3480 προέρχονται από χώρες της Ε.Ε. Επιπλέον οι εργαζόμενοι με την σειρά τους επενδύουν μεγάλα χρηματικά ποσά για την αγορά ιδιοκτησίας και τη πραγματοποίηση επενδυτικών σχεδίων ενισχύοντας το οικονομικό στάτους της Κύπρου.
- Βάση τελευταίων στατιστικών στοιχείων οι ιδιωτικές επιχειρήσεις διαχειρίζονται συνολικά 1709 πλοία από τη Κύπρο. Εκ των οποίων 296 (ποσοστό 17% του συνόλου) φέρουν την Κυπριακή Σημαία, 282 πλοία (ποσοστό 16,5% του συνόλου) φέρουν σημαία κρατών της Ε.Ε. και 1131 πλοία (ποσοστό 66,5% του συνόλου) βρίσκονται νηολογημένα σε άλλε σημαίες κρατών εκτός Ε.Ε. Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων τα οποία διαχειρίζονται οι εταιρείες με βάση τη Κύπρο φθάνουν τα 32,6 εκατ. ΚΟΧ (5,3 εκατ. Κυπριακής Σημαίας, 5,8 εκατ. Σημαίες χωρών Ε.Ε και 21,5 εκατ. Σημαίες άλλων χωρών).
- Το μερίδιο το οποίο καταλαμβάνει ο διαχειριζόμενος στόλος στη Κύπρο επί του παγκοσμίου συνόλου διαχειριζόμενων πλοίων από τρίτους (περίπου 8000 πλοία) αγγίζει το 18%.
- Η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων υπό διαχείριση στη Κύπρο είναι μη-επιβατηγά πλοία (κυρίως γενικού φορτίου, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια). Μόνο ποσοστό 1,4% των υπό διαχείριση πλοίων είναι επιβατηγά.

Ο ναυτιλιακός τομέας συνεισφέρει τόσο σε επίπεδο οικονομίας όσο και σε επίπεδο απασχόλησης στη Κύπρο. Αξίζει μόνο να αναφέρουμε ότι συνολικά ο κλάδος της ναυτιλίας συνεισφέρει το 4% του ΑΕΠ και συγκεκριμένα ποσό ύψους £286 εκατομμυρίων. Από αυτό το ποσό περίπου το 50% προέρχεται από τη λειτουργία των διαχειριστριών εταιρειών με συνεισφορά ύψους £140 εκατομμυρίων στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν. Οι διαχειρίστριες εταιρείες πλοίων εργοδοτούν με βάση στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας

⁴⁴ Πηγή: Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο, 2007

του 2006 γύρω στα 4750 άτομα που αναλογούν σε ποσοστό της τάξης του 1,9% του συνολικού εργατικού δυναμικού της Κύπρου.

Το γεγονός ότι η Ε.Ε. δέχθηκε τα ανοικτά νηολόγια της Κύπρου όπως και της Μάλτας, αποδεικνύει καθαρά τα πλεονεκτήματα τα οποία πηγάζουν από την προσθήκη των δύο αυτών μεγάλων δυνάμεων στο δυναμικό της. Η ένταξη αυτή και η ενδυνάμωση της Ε.Ε. έδωσε και δίνει την δυνατότητα στην Ε.Ε. να διαδραματίζει κυρίαρχο ρόλο στις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις. Επομένως συμφέρον της Ε.Ε. θα είναι η διαφύλαξη, η παραμονή και η ενδυνάμωση αυτού του «περιουσιακού στοιχείου» (το οποίο κατάφερε να αναπτυχθεί μέσα σε 40 χρόνια σε μια διχοτομημένη και κατεχόμενη χώρα).

4.2 Σύγκριση Μάλτας – Κύπρου: Από την Δυτική στην Ανατολική σημαία ευκαιρίας στη Μεσόγειο.

Η σύγκριση μεταξύ των δύο αυτών χωρών έγινε με γνώμονα τα παρόμοια χαρακτηριστικά τα οποία διαθέτουν. Οι δύο αυτές χώρες εντάχθηκαν στην Ε.Ε. την 1^η Μαΐου του 2004, επιπρόσθετα διέθεταν μεγάλο στόλο και αποτελούσαν και οι δύο χώρες μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα στη Μεσόγειο. Τα δύο νηολόγια τα οποία αντιπροσώπευαν είχαν χαρακτηριστεί από την ITF ως σημαίες ευκαιρίας λόγω των χαμηλών επιπέδων ασφαλείας και των φορολογικών απαλλαγών εις βάρος των συνθηκών εργασίας στο στόλο που βρισκόταν υπό τις σημαίες τους. Επομένως τα παρόμοια χαρακτηριστικά αυτά συνθέτουν το πλαίσιο ενός ισχυρού ανταγωνισμού ο οποίος πλέον βρίσκεται κάτω από την ίδια ομπρέλα, αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η σύγκριση θα γίνει σε δύο τομείς ανάλυσης, αυτόν του νηολογίου και αυτόν της πλοιοδιαχείρισης.

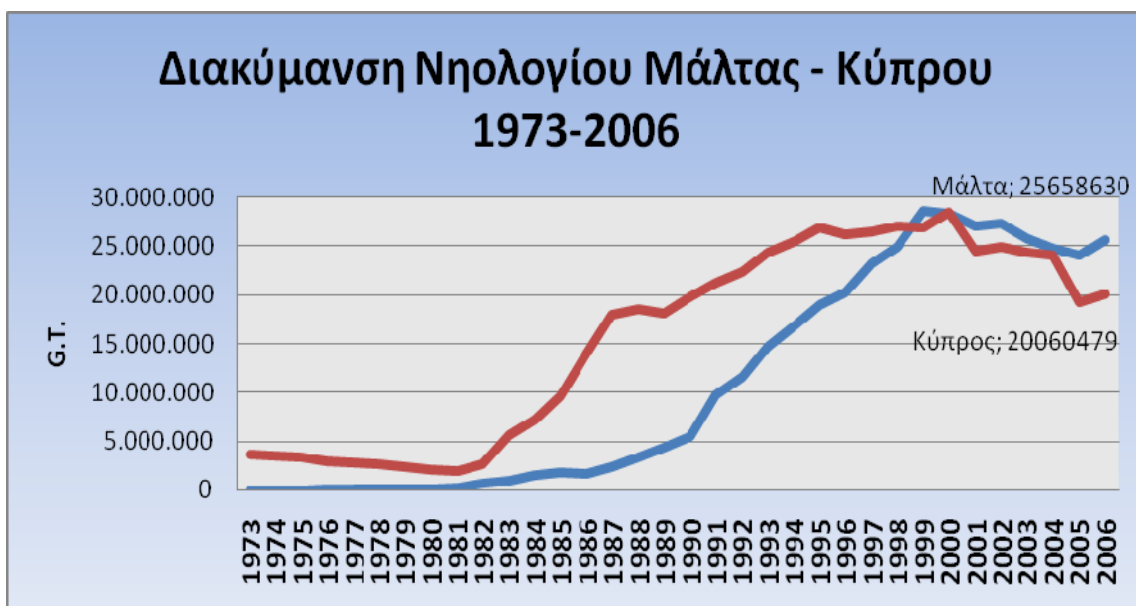
4.2.1 Σύγκριση νηολογίου Κύπρου και Μάλτας

Σε αυτό το τμήμα της σύγκρισης θα μελετηθεί ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιείται η νηολόγηση πλοίων στα αμφότερα νηολόγια και τα πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα τα οποία αυτά παρουσιάζουν. Μέσω της σύγκρισης θα παρατεθούν και οι λόγοι για την ανάπτυξη του ενός νηολογίου ή την στασιμότητα του άλλου.

Από την νομοθέτηση των νηολογίων της Μάλτας και της Κύπρου η πορεία που ακολούθησαν τα χρόνια πριν από την ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν σχεδόν παράλληλη, μιας και τα χαρακτηριστικά τους είχαν τον ίδιο βαθμό προσέλκυσης για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Επιπλέον ο στόλος υπό σημαία Μάλτας και Κύπρου απορροφούσε πλοία από την ίδια αγορά, αυτή του ελληνόκτητου στόλου. Η Κυπριακή ανάπτυξη σταμάτησε το 1974 λόγω της Τουρκικής εισβολής η οποία στοίχισε στο Κυπριακό νηολόγιο απώλειες μέχρι το 1981 οι οποίες αθροίζονταν σε ποσοστό 46,53% του συνολικού Κυπριακού στόλου (διαγραφή 1.692.832 ΚΟΧ). Λόγω αυτής της αρνητικής επίπτωσης στο Κυπριακό νηολόγιο επωφελήθηκε μεταξύ άλλων και η Μάλτα αφού στο ίδιο χρονικό διάστημα ο στόλος της αυξήθηκε κατά 418% (σε απόλυτους αριθμούς κατά 312.531 ΚΟΧ). Μετά από αυτό το μεγάλο σοκ το οποίο υπέστη η Κυπριακή Σημαία η ανοδική πορεία συνεχίστηκε με τη μεγαλύτερη αύξηση να παρουσιάζεται το 1986 κατά 4.351.570 ΚΟΧ. Παράλληλη συνεχής αύξηση παρατηρήθηκε και στο νηολόγιο της

Μάλτας το οποίο εκμεταλλεύτηκε την αποστρόφη πλοίων από το Κυπριακό νηολόγιο. Μέχρι το 1998 η Κυπριακή Σημαία δέσποζε έναντι της Μαλτέζικης παρόλη την ραγδαία ανάπτυξη που αυτή παρουσίαζε. Μετά την έναρξη του εναρμονισμού με το κοινοτικό κεκτημένο οι απαιτήσεις για αναβάθμιση των επιπέδων ασφαλείας είχαν ως αποτέλεσμα την αδυναμία παραμονής μεγάλου αριθμού πλοίων κυρίως μεγάλης ηλικίας στα Ευρωπαϊκά (Μάλτας και Κύπρου) πλέον νηολόγια. Το δεύτερο πακέτο απαγορευτικών μέτρων από την Τουρκία είχε ως αποτέλεσμα οι μεγαλύτερες απώλειες να παρουσιαστούν στη Κυπριακή Σημαία, αφού η απαγόρευση κατάπλου στα λιμάνια της Τουρκίας έφερε σοβαρό εμπόδιο στην ομαλή πραγματοποίηση των εμπορικών δρομολογίων από πλοία τα οποία ήταν νηολογημένα στη Κύπρο. Κερδισμένη για ακόμα μια φορά ήταν η Σημαία της Μάλτας σε αυτή την «μονομαχία» με άνισους όρους. Τα πρώτα σημάδια ανάνηψης για τη Κυπριακή Σημαία παρουσιάστηκαν το 2006 με μια οριακή αύξηση της τάξης του 4,44% (853.479 ΚΟΧ). Σήμερα η Μάλτα βρίσκεται στη 2^η θέση στην Ευρώπη με στόλο συνολικής χωρητικότητας 25.658.630 ΚΟΧ και ακολουθεί η Κύπρος με 20.060.479 ΚΟΧ.

Στη συνέχεια παρατίθεται το γράφημα που παρουσιάζει καθαρά την κερδισμένη πλευρά από τα απαγορευτικά μέτρα της Τουρκικής κυβέρνησης προς τη Κύπρο.



Γράφημα 4.4 : Διακύμανση νηολογίου Μάλτας και Κύπρου απο το 1973-2006⁴⁵

Η σύνθεση των στόλων των νηολογίων Μάλτας και Κύπρου παρουσιάζει παρόμοια δομή με κυρίαρχο στοιχείο αυτό των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην ή μοναδοποιημένου (εμπορευματοκιβώτια). Η διαφορά στο μέγεθος των δυο νηολογίων οφείλεται κυρίως στη παρουσία μεγαλύτερου στόλου δεξαμενοπλοίων στο νηολόγιο της

⁴⁵ Πηγή: Κυπριακή Στατιστική υπηρεσία, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας Μάλτας, 2007

Μάλτας ο οποίος προσελκύεται κυρίως λόγω του ιδιαίτερα ανεπτυγμένου παγκόσμιου δικτύου επιθεωρητών αφού ως γνωστόν τα επίπεδα ασφαλείας όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια προστατεύονται και ελέγχονται πολύ περισσότερο από διεθνείς φορείς.



Γράφημα 4.5 : Σύνθεση στόλου βάση χωρητικότητας και κατηγορίας πλοίων Κύπρου και Μάλτας για το 2006⁴⁶

4.2.1.1 Προϋποθέσεις και βασικές απαιτήσεις νηολόγησης.

Σε αυτό το τμήμα παραθέτουμε τις βασικές απαιτήσεις και χαρακτηριστικά των σημαίων της Μάλτας και της Κύπρου για εγγραφή πλοίων στα νηολόγια τους. Οι δύο σημαίες έχουν χαρακτηριστεί από την Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF) ως σημαίες ευκαιρίας, τίτλος που τείνει να καταργηθεί μελλοντικά αφού πλέον και οι δύο χώρες έχουν αναβαθμίσει τα επίπεδα ασφαλείας και τις συνθήκες εργασίας των πλοίων που βρίσκονται στα νηολόγια τους.

Επιπρόσθετα και στα δύο νηολόγια δίνεται η δυνατότητα παράλληλης, μόνιμης ή προσωρινής νηολόγησης μετά από την κατάθεση των απαιτούμενων δικαιολογητικών για κάθε περίπτωση. Επίσης υποχρεωτικά πλέον λόγω Ε.Ε. τα νηολόγια Κύπρου και Μάλτας εφαρμόζουν όλες τις βασικές συνθήκες του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού και υποχρεούνται να συμμορφώνονται με αυτά.

Όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς των πλοίων οι περιορισμοί που θέτουν τα κράτη της Μάλτας και της Κύπρου στέκονται στο γεγονός της σύνδεσης με τον ένα ή τον άλλο τρόπο με το έδαφος της χώρας. Είτε με άμεση σύνδεση του πλοιοκτήτη λόγω υπηκοότητας, είτε με έμμεση σύνδεση της εταιρείας διαχείρισης του πλοίου με το κράτος νηολόγησης.

⁴⁶ Πηγή: Κυπριακή Στατιστική υπηρεσία, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας Μάλτας, 2007

Σημαντική διαφορά παρατηρείται στην αποδεκτή ανώτατη ηλικία νηολόγησης των πλοίων η οποία για το νηολόγιο Μάλτας είναι τα 25 έτη (για πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών διενεργούνται επιπρόσθετες επιθεωρήσεις) και για το Κυπριακό νηολόγιο είναι τα 15 έτη (διενέργεια επιπρόσθετων επιθεωρήσεων πέραν αυτού του ορίου). Βέβαια από την ηλικιακή διάρθρωση των στόλων της Κύπρου και της Μάλτας δεν φαίνεται αυτός ο περιορισμός να εμποδίζει την νηολόγηση μεγάλης ηλικίας πλοίων. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων υπό Μαλτέζικη σημαία φτάνει τα 16,81 χρόνια ενώ ο αντίστοιχος μέσος όρος για το Κυπριακό στόλο φθάνει τα 16,16 έτη. Αξίζει να αναφέρουμε τα αντίστοιχα ποσοστά των πλοίων ηλικίας μεγαλύτερης των 20 ετών για τα δύο νηολόγια Κύπρου και Μάλτας, κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα του 40,2% και 37,8% αντίστοιχα.

Όσον αφορά τις απαιτήσεις για την εθνικότητα των πληρωμάτων στα πλοία προς νηολόγηση η Μάλτα δεν θέτει καμία συγκεκριμένη απαίτηση. Αντιθέτως το Κυπριακό νηολόγιο απαιτεί τουλάχιστον το 15% του πληρώματος να διαθέτει τη Κυπριακή Υπηκοότητα. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός του μικρού αριθμού Κυπρίων ναυτικών υπάρχει η δυνατότητα μετά από επίσημη βεβαίωση από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας για την ανυπαρξία πλήρωσης των θέσεων από Κύπριους η ναυτολόγηση άλλων εθνικοτήτων ναυτικών. Επίσης τα πιστοποιητικά ικανότητας των αξιωματικών για πλοία σημαίας Μάλτας πρέπει να εκδοθούν στις αρμόδιες αρχές του ιδίου του κράτους. Εν αντιθέσει τα πιστοποιητικά ικανότητας των πληρωμάτων της Κυπριακής σημαίας αρκεί να είναι διεθνώς αναγνωρισμένα από την STCW χωρίς συγκεκριμένη χώρα έκδοσης.

Τέλος, όσον αφορά τους νηογνώμονες με τους οποίους συνεργάζονται οι σημαίες της Μάλτας και της Κύπρου περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό των διεθνώς αναγνωρισμένων με την διαφορά ύπαρξης του Κροατικού νηογνώμονα στο νηολόγιο της Μάλτας και του Πολωνικού, Ρουμανικού και του Κυπριακού νηογνώμονα οι οποίοι είναι αποδεκτοί μόνο από το Κυπριακό νηολόγιο.

Στη συνέχεια παρατίθεται πίνακας ο οποίος συνοψίζει τις βασικές απαιτήσεις των νηολογίων Μάλτας και Κύπρου.

Γενικά	Μάλτα	Κύπρος
Σημαία Ευκαιρίας	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Υιοθέτηση Συνθηκών IMO	Όλες οι Βασικές Συνθήκες του IMO εφαρμόζονται	Όλες οι Βασικές Συνθήκες του IMO εφαρμόζονται
Όρια ηλικίας Πλοίων	25 Χρόνια (*Ειδικές επιθεωρήσεις τελούνται για πλοία άνω των 20 ετών)	15 Χρόνια (*Ειδικές επιθεωρήσεις τελούνται για πλοία άνω των 15 ετών)
Περιορισμοί Μεγέθους	Κανένας	Κανένας

Απαιτήσεις Πλοιοκτησίας	Το πλοίο πρέπει να ανήκει σε πολίτη Μαλτέζικης ιθαγένειας ή από επιχείρηση που να εδρεύει στη Μάλτα. Δεν υπάρχουν περιορισμοί στην εθνικότητα των μετόχων ή στελεχών της επιχείρησης	Πάνω από 50% των μετοχών στο πλοίο ανήκουν σε Κύπριους πολίτες ή πολίτες χώρας μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του European Economic Area Agreement που, εκτός αν διαμένουν μόνιμα στην Κύπρο, έχουν επιλέξει και διορίσει για όλο το χρονικό διάστημα που το πλοίο είναι εγγεγραμμένο στο Κυπριακό Νηολόγιο ένα 'αντιπρόσωπο' στην Κύπρο
Απαιτούμενα Έγγραφα νηολόγησης	Προσωρινής νηολόγησης	Προσωρινής νηολόγησης
	• Αίτηση νηολόγησης	• Αποδεικτικό Διαγραφής (εάν χρειάζεται)
	• Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας	• Έγγραφο ναυπήγησης/αγοράς πλοίου
	• Τίτλος ιδιοκτησίας πλοίου	• Τίτλος ιδιοκτησίας πλοίου
	• Αποδεικτικό συμφωνίας με τις απαιτήσεις πλοιοκτησίας του εθνικού κανονισμού	• Πιστοποιητικό χωρητικότητας
	• Αίτηση για εγκατάσταση σταθμού ραδιοεπικοινωνιών επί του πλοίου	• Αίτηση για εγκατάσταση σταθμού ραδιοεπικοινωνιών επί του πλοίου
		• Συνάντηση με τον τοπικό αντιπρόσωπο
	Μόνιμης νηολόγησης	Μόνιμης νηολόγησης
	• Έγγραφο ναυπήγησης/αγοράς πλοίου	• Κυπριακό έγγραφο επιθεώρησης και χωρητικότητας
	• Πιστοποιητικό επιθεώρησης και διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας	• Όλα τα νόμιμα πιστοποιητικά (έγγραφα) του πλοίου
• Αποδεικτικό διαγραφής από το προηγούμενο νηολόγιο	• Άδεια λειτουργίας σταθμού ραδιοεπικοινωνιών	
	• Λίστα πληρώματος και πιστοποιητικά ικανότητας αξιωματικών	• Πιστοποιητικό διατήρησης των φυσικών και τεχνικών χαρακτηριστικών του πλοίου
	• Πιστοποιητικό διατήρησης των φυσικών και τεχνικών χαρακτηριστικών του πλοίου	
Εθνικότητα πληρωμάτων	Δεν υπάρχουν περιορισμοί στην εθνικότητα των αξιωματικών ή του κατώτερου πληρώματος	15% τουλάχιστον του πληρώματος πρέπει να είναι Κυπριακής υπηκοότητας. Στη περίπτωση έλλειψης Κυπρίων ναυτικών παρουσιάζεται πιστοποίηση από το αρμόδιο τμήμα της Κυπριακής Δημοκρατίας
Πιστοποιητικά ικανότητας	Τα πληρώματα πρέπει να είναι κάτοχοι πιστοποιητικών ικανότητας τα οποία εκδίδονται στη Μάλτα	Τα πληρώματα πρέπει να είναι κάτοχοι αναγνωρισμένων πιστοποιητικών ικανότητας ανεξαρτήτου χώρας έκδοσης αυτών

Εγκεκριμένοι νηογνώμονες	1.Lloyds Register of Shipping, 2. American Bureau of Shipping , 3.Bureau Veritas, 4. Germanischer Lloyd , 5.Korean Register of Shipping, 6. Russian Maritime Register of Shipping , 7.China Classification Society, 8. Hellenic Register of Shipping , 9.Det Norske Veritas, 10. Nippon Kaiji Kyokai , 11.Registro Italiano Navale, 12. Croatian Register of Shipping	1.Lloyds Register of Shipping, 2. American Bureau of Shipping , 3.Bureau Veritas, 4. Germanischer Lloyd , 5.Korean Register of Shipping, 6. Russian Maritime Register of Shipping , 7.China Classification Society, 8. Hellenic Register of Shipping , 9.Det Norske Veritas, 10. Nippon Kaiji Kyokai , 11.Registro Italiano Navale, 12. Romanian Naval Register , 13. Polish Register of Shipping, 14. Cyprus Bureau of Shipping ,
--------------------------	---	---

Πίνακας 4.3: Βασικά χαρακτηριστικά και απαιτήσεις των νηολογίων Μάλτας και Κύπρου⁴⁷

4.2.1.2. Φόροι νηολόγησης και ετήσιες επιβαρύνσεις

Η φορολογία νηολόγησης αποτελεί ένα από τα κίνητρα προσέλκυσης των πλοιοκτητών για εγγραφή των πλοίων τους στα νηολόγια των χωρών. Δεν αποτελεί όμως το μοναδικό, εκτός από τις φορολογικές ελαφρύνσεις υπάρχει και μια πλειάδα άλλων συντελεστών που συνθέτουν ένα επιθυμητό νηολόγιο. Όπως για παράδειγμα οι διμερείς σχέσεις του κράτους νηολόγησης με άλλα κράτη εξασφαλίζοντας την ευνοϊκή μεταχείριση των πλοίων. Η προστασία των υποθηκευμένων πλοίων και των πλοίων τα οποία βρίσκονται παροπλισμένα με μείωση του τέλους νηολόγησης. Όπως επίσης και η ευνοϊκή φορολόγηση για πλοία τα οποία διαχειρίζονται από εταιρείες που εδρεύουν στο κράτος νηολόγησης. Τα παραπάνω αποτελούν μερικές από τις διευκολύνσεις που παρέχουν τα κράτη με σκοπό την αύξηση προσέλκυσης πλοίων στα νηολόγια τους.

Στη συνέχεια θα συγκρίνουμε τα τέλη εγγραφής και τις ετήσιες καταβολές των πλοίων τα οποία πρόκειται να νηολογηθούν στη Κύπρο ή στη Μάλτα λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους υπολογισμού του συνολικού φόρου νηολόγησης. Το παράδειγμα το οποίο αναλύεται αφορά δεξαμενόπλοιο 78000 K.O.X 4^{ov}, 15 και 21^{os} χρονών. Σκοπός του παραδείγματος είναι ο εντοπισμός των δυνατών και ασθενών σημείων του συστήματος φορολόγησης όπως επίσης και ο προσδιορισμός των στοιχείων των πλοίων που προσελκύει το κάθε νηολόγιο. Τα τέλη εγγραφής για τα επιβατηγά πλοία αγγίζουν τα 0,26€ ανά μονάδα στο Κυπριακό νηολόγιο και τα ετήσια τέλη χωρητικότητας είναι διπλάσια σε σύγκριση με τα τέλη των λοιπών εμπορικών πλοίων. Το νηολόγιο της Μάλτας δεν φορολογεί κατά ξεχωριστό τρόπο τα επιβατηγά πλοία πλην των σκαφών αναψυχής.

Το συνολικό τέλος νηολόγησης συντίθεται από τον αρχικό φόρο νηολόγησης ο οποίος καταβάλλεται μόνο το 1^ο έτος και από τον ετήσιο φόρο βάσει χωρητικότητας ο οποίος υπολογίζεται αναλογικά και καταβάλλεται για όσο χρόνο παραμένει το πλοίο νηολογημένο στο κράτος.

Ο αρχικός φόρος εγγραφής για το Κυπριακό νηολόγιο υπολογίζεται καθαρά και μόνο βάση χωρητικότητας χωρίς την ανάγκη καταβολής πρόσθετων τελών όπως συμβαίνει στο νηολόγιο της Μάλτας (έξοδα αρχικής επιθεώρησης €2329,37). Ο ετήσιος φόρος

⁴⁷ Πηγή: Σύνθεση στοιχείων από ετήσιες αναφορές του 2006 T.E.N Κύπρου και Μάλτας

υπολογίζεται αναλογικά βάσει χωρητικότητας επί το συντελεστή ηλικίας ο οποίος είναι διαμορφωμένος με σκοπό τη προσέλκυση κυρίως πλοίων νεαρής ηλικίας.

Το Κυπριακό νηολόγιο εκτός των χαμηλών φορολογικών τελών παρέχει μεγάλα ελαφρυντικά μέτρα για την ενίσχυση της Ναυτιλιακής βιομηχανίας στις «δύσκολες περιόδους» με την παροχή μειωμένης φορολογίας κατά 75% στα πλοία τα οποία βρίσκονται παροπλισμένα για 3 συνεχείς μήνες. Επίσης για την ενδυνάμωση του τομέα πλοιοδιαχείρισης στη Κύπρο παρέχεται φορολογική απαλλαγή της τάξης του 35% στο συνολικό φόρο για πλοία τα οποία διαχειρίζονται από εταιρείες με έδρα τη Κύπρο.

Ο τύπος υπολογισμού του συνολικού φόρου τόσο για το νηολόγιο της Μάλτας όσο και για της Κύπρου είναι ο εξής:

ΤΥΠΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΦΟΡΟΥ⁴⁸

Φόρος για κάθε πλοίο = Φόρος Εγγραφής + (Σταθερή Χρέωση + Φόρος βάσει της Χωρητικότητας) x Συντελεστή Ηλικίας x Περίοδος σε Μήνες ÷ 12

ΠΙΝΑΚΑΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ (ΚΥΠΡΟΣ)		
ΦΟΡΟΣ ΕΓΓΡΑΦΗΣ (€/ΚΟΧ)	ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΚΟΡΟΙ-Ν.Τ)	ΕΥΡΩ ΑΝΑ ΜΟΝΑΔΑ
Μέχρι 5600 (0,17 ανά μονάδα)	0 – 1792	0,41
Από 5601-11200 (0,13 ανά μονάδα)	1792 – 11200	0,27
Από 11200 και άνω (0,07 ανά μονάδα)	11201 – 56000	0,1
Μέγιστο = 5125,8 Ευρώ	56001 -	0,07

Πίνακας 4.4: Υπολογισμός φόρου νηολόγησης Κυπριακού νηολογίου⁴⁹

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ (ΚΥΠΡΟΣ)	
ΗΛΙΚΙΑ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
Μέχρι 10 ετών	0,75
11 μέχρι 20 ετών	1,00
Άνω των 20 ετών	1,30

Πίνακας 4.5: Συντελεστής ηλικίας Κυπριακού νηολογίου⁵⁰

⁴⁸ Πηγή: Ιστοσελίδα Τμημάτων Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου και Μάλτας

⁴⁹ Πηγή: Ιστοσελίδα Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου www.shipping.gov.cy

ΠΙΝΑΚΑΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ (ΜΑΛΤΑ)		
ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΚΟΡΟΙ-Ν.Τ)	ΦΟΡΟΣ ΕΓΓΡΑΦΗΣ (ΠΑΓΕΙΟ + ΑΝΑΛΟΓΙΚΟ ΦΟΡΟ)	ΠΑΓΕΙΟ + ΑΝΑΛΟΓΙΚΟ ΦΟΡΟ (ΕΥΡΩ)
0-2500	582,34	873,52
2500-8000	582,34+(0,23*N.Τ άνω των 2500)	873,52+(0,35*N.Τ άνω των 2500)
8000-10000	1863,5+(0,07*N.Τ άνω των 8000)	2795,5+(0,19*N.Τ άνω των 8000)
10000-15000	2003,26+(0,07*N.Τ άνω των 10000)	3167,95+(0,14*N.Τ άνω των 10000)
15000-20000	2352,67+(0,07*N.Τ άνω των 15000)	3866,76+(0,12*N.Τ άνω των 15000)
20000-30000	2702,07+(0,07*N.Τ άνω των 20000)	4449,10+(0,09*N.Τ άνω των 20000)
30000-50000	3400,89+(0,07*N.Τ άνω των 30000)	5380,85+(0,07*N.Τ άνω των 30000)
50000-	4798,51+(0,07*N.Τ άνω των 50000)	6778,48+(0,05*N.Τ άνω των 50000)

Πίνακας 4.6: Υπολογισμός φόρου νηολόγησης πλοίου Μάλτας⁵¹

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ (ΜΑΛΤΑ)	
ΗΛΙΚΙΑ	ΕΤΗΣΙΑ ΑΥΞΗΣΗ/ΜΕΙΩΣΗ (%)
0-5	-30
5-10	-15
10-15	-----
15-20	+5
20-25	+10
25-30	+25
30-	+50

Πίνακας 4.7: Συντελεστής ηλικίας νηολογίου Μάλτας⁵²

⁵⁰ Πηγή: Ιστοσελίδα Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου www.shipping.gov.cy

⁵¹ Πηγή: Ιστοσελίδα Τμήματος Ναυτιλίας Μάλτας www.nma.gov.mt/ship_registration_fees.htm

⁵² Πηγή: Ιστοσελίδα Τμήματος Ναυτιλίας Μάλτας www.nma.gov.mt/ship_registration_fees.htm

Παράδειγμα υπολογισμού φόρου:

Δεξαμενόπλοιο 78000 Κ.Ο.Χ ηλικίας 4 ετών νηολογείται για διάρκεια ενός έτους:

i. Νηολόγιο Κύπρου:

A) Φόρος Εγγραφής = $5600 \times 0,17 + 5599 \times 0,13 + 66800 \times 0,07 = 6355,87$ (Το μέγιστο ποσό όμως δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5125,8€ → Φόρος Εγγραφής = 5125,8€

B) Σταθερή χρέωση = 170,86€

Γ) Φόρος βάσει χωρητικότητας = $1792 \times 0,41 + 9408 \times 0,27 + 44800 \times 0,1 + 21999 \times 0,07 = 9465,67€$

Δ) Συντελεστής ηλικίας = 0,75

→ Συνολικός φόρος = $A + (B+Γ) \times Δ \times \frac{12}{12} = 5125,8 + (170,86 + 9465,67) \times 0,75 = 12225,05€$

ii. Νηολόγιο Μάλτας:

A) Φόρος εγγραφής = $4798,51 + (0,07 \times 28000) = 4798,51 + 1960 = 6758,51€$

B) Σταθερή χρέωση = 0

Γ) Φόρος βάσει χωρητικότητας = $6778,48 + (0,05 \times 28000) = 8178,48€$

Δ) Συντελεστής ηλικίας = 0,7

E) Έξοδα αρχικής επιθεώρησης = 2329,37€

→ Συνολικός φόρος = $A + E + (B+Γ) \times Δ \times \frac{12}{12} = 6758,51 + 2329,37 + (0 + 8178,48) \times 0,7 = 14806,82€$

Ομοίως με τη παραπάνω διαδικασία με διαφορά του συντελεστή ηλικίας:

• Ίδιου τύπου ηλικίας 15 ετών

i. Κύπρου: 14762,33€

ii. Μάλτας: $17266,36€ - 2329,37€ = 14936,99€$

• Ίδιου τύπου ηλικίας 25 ετών

i. Κύπρου: 17653,89€

ii. Μάλτας: $19310,98€ - 2329,37€ = 16981,61€$

Παρατηρούμε ότι η διαφορά στο ύψος των φορολογικών τελών δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλη για τον συγκεκριμένου τύπο πλοίου. Στη Μάλτα είναι ελαφρώς υψηλότερα εάν

συμπεριληφθεί και το κόστος αρχικής επιθεώρησης το οποίο σε Κυπριακή νηολόγηση απαλλάσσεται ο πλοιοκτήτης. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ωστόσο η διάρθρωση του φορολογικού τέλους. Για πλοία μικρής ηλικίας και στα δύο νηολόγια υπάρχουν ελαφρύνσεις που στοχεύουν στη προσέλκυση τους (25% Κύπρος και μέχρι 30% στη Μάλτα) ενώ αντίστοιχα για πλοία μεγάλης ηλικίας υπάρχουν επιβαρύνσεις που κυμαίνονται από 30% (πλοία άνω των 20 ετών, Κύπρος) μέχρι και 50% (πλοία ηλικίας άνω των 30 χρονών, Μάλτα). Συγκρίνοντας όμως τους επιμέρους συντελεστές ανά κατηγορία ηλικίας μπορούμε εύκολα να διακρίνουμε ότι το Κυπριακό νηολόγιο θέτει μεγαλύτερες φορολογικές επιβαρύνσεις για πλοία άνω των 20 ετών ενώ αντίστοιχα το νηολόγιο Μάλτας για πλοία ηλικίας 20 με 25 ετών επιβαρύνει κατά 10% μόνο τον ετήσιο φόρο νηολόγησης. Μεγάλη διαφορά παρατηρείται για πλοία ηλικίας πάνω από 30 ετών στα οποία επιβάλλεται επιβάρυνση της τάξης του 50% για νηολόγηση στη Μάλτα, ενώ στο Κυπριακό νηολόγιο δεν υπάρχει η δυνατότητα νηολόγησης πλοίων αυτής της ηλικιακής κατηγορίας.

Συμπερασματικά μπορούμε να κατανοήσουμε ότι το Κυπριακό νηολόγιο προσφέρει μεγαλύτερα φορολογικά κίνητρα για τη προσέλκυση πλοίων μικρής ηλικίας (στόχος ο οποίος τέθηκε από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας) και αντιθέτως υψηλότερες φορολογικές επιβαρύνσεις για τα μεγάλης ηλικίας πλοίων. Βέβαια η τακτική ευνοϊκής φορολόγησης από μόνη της δεν κατάφερε μέχρι σήμερα να ανακόψει την πτωτική τάση του νηολογίου λόγω του τουρκικού εμπάργκο που αποτελεί το μοναδικό πλέον αρνητικό στοιχείο του Κυπριακού νηολογίου. Επομένως επιπρόσθετα φορολογικά κίνητρα θα πρέπει να προσφερθούν για την αντιστάθμιση των αρνητικών παραγόντων που επιφέρει το Τουρκικό εμπάργκο σε περίπτωση που η άρση του παραμείνει απλά ως θέμα συζήτησης.

4.2.1.3 Επιθεωρήσεις Κράτους Σημαιάς – Επίπεδα ασφαλείας στόλου

Ο τομέας επιθεωρήσεων των πλοίων για τη διατήρηση των επιπέδων ασφαλείας, αποτελούσε πάντοτε το μελανό σημείο των ανοικτών νηολογίων. Η ένταξη όμως στην Ε.Ε. απαιτούσε την αναβάθμιση και οργάνωση ενός υψηλά ποιοτικού δικτύου επιθεωρητών το οποίο θα διασφάλιζε την αξιοπλοΐα και την συμμόρφωση με τους διεθνείς και τοπικούς κανονισμούς των πλοίων που βρίσκονταν νηολογημένα στα κοινοτικά πλέον νηολόγια.

Εκτός βέβαια από την επέκταση του δικτύου επιθεωρητών απαιτείτο και μια ολική αναδιάρθρωση νομικής και διοικητικής φύσεως των αρμόδιων τμημάτων εμπορικής ναυτιλίας που θα υποστήριζε αποτελεσματικά τον τομέα των επιθεωρήσεων.

Στη συνέχεια θα ακολουθήσει μια σύγκριση των αρμόδιων τμημάτων επιθεωρήσεων για τη Κύπρο και τη Μάλτα με σκοπό να δοθεί απάντηση στο ερώτημα, για το ποιο νηολόγιο υπερισχύει έναντι του άλλου στο τομέα ασφαλείας και κρατικών ελέγχων της σημαίας νηολόγησης. Η σύγκριση θα γίνει σε επίπεδο δικτύου επιθεωρητών, αριθμό επιθεωρήσεων όπως επίσης και βάση του δείκτη ασφαλείας του Paris MOU.

- **Δίκτυο επιθεωρητών-Αποδοτικότητα Επιθεωρήσεων**

Η ναυτιλιακή ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένου και της τεχνικής άποψης των τοπικών και εθνικών νομοθετημάτων είναι ευθύνη του Τεχνικού Τμήματος το οποίο συνεργάζεται στενά με το νηολόγιο της Μάλτας και επιπλέον παρέχει τεχνικές συμβουλές τόσο στη διοίκηση του νηολογίου όσο και στους εγγεγραμμένους σε αυτό. Η επέκταση και η περαιτέρω ενδυνάμωση του Τεχνικού Τμήματος όπως επίσης και η συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού του βρίσκεται στις υψηλότερες θέσεις των προτεραιοτήτων της Γενικής Διεύθυνσης της Μάλτας. Το παραπάνω σε συνδυασμό με την επέκταση του δικτύου επιθεωρητών αποτελούν το κλειδί για η βελτίωση των δυνατοτήτων ελέγχου και παρακολούθησης της Γενικής Διεύθυνσης Ναυτιλίας. Η Γενική Διεύθυνση συνεχίζει να λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο διεξαγωγής των επιθεωρήσεων από το 1993 πραγματοποιώντας τυχαίες επιθεωρήσεις σε πλοία σημαίας Μάλτας χρησιμοποιώντας το δικό της παγκόσμιο δίκτυο επιθεωρητών. Οι επιθεωρήσεις λαμβάνουν χώρα ανεξάρτητα από τις υποχρεωτικές επιθεωρήσεις τις οποίες διεξάγει ο νηογνώμονας του πλοίου και διενεργούνται με συγκεκριμένες οδηγίες από τη Γενική Διεύθυνση. Τα αποτελέσματα και η αποδοτικότητα των επιθεωρητών παρακολουθούνται στενά από το Τεχνικό Τμήμα ενώ τα έξοδα των επιθεωρήσεων αναλαμβάνονται από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το δίκτυο επιθεωρητών του νηολογίου της Μάλτας αριθμεί 134 επιθεωρητές σε 64 διαφορετικές χώρες οι οποίες καλύπτουν λιμένες τουλάχιστον 78 χωρών⁵³. Το δίκτυο αυτό ολοκληρώνεται με την ύπαρξη ομάδας επιθεωρητών στη Μάλτα οι οποίοι διενεργούν επιθεωρήσεις στους λιμένες της Μάλτας. Στη Κύπρο υπάρχουν 60 επιθεωρητές στο τμήμα εμπορικής Ναυτιλίας και επιπλέον 38 ανεξάρτητοι επιθεωρητές σε λιμάνια του εξωτερικού. Είναι ξεκάθαρη η μεγάλη αριθμητική διαφορά στο παγκόσμιο δίκτυο επιθεωρητών των δύο ελεγκτικών αρχών των αμφοτέρων νηολογίων. Αυτό όμως που διαφαίνεται από τα στατιστικά στοιχεία είναι ότι δεν έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό η ασφάλεια των Κυπριακών πλοίων.

A/A	ΧΩΡΑ	ΜΑΛΤΑ	ΚΥΠΡΟΣ	A/A	ΧΩΡΑ	ΜΑΛΤΑ	ΚΥΠΡΟΣ
1	Argentina	3	2	33	Nigeria	1	NIL
2	Australia	3	3	34	Norway	1	NIL
3	Bahrain	1	NIL	35	Pakistan	2	NIL
4	Bangladesh	1	NIL	36	Panama	2	NIL
5	Belgium	2	NIL	37	Philippines	1	NIL
6	Brazil	3	1	38	Poland	1	1
7	Bulgaria	2	NIL	39	Portugal	1	NIL
8	Canada	5	2	40	Qatar	2	NIL
9	Chile	1	NIL	41	Romania	1	NIL
10	China	2	1	42	Russia	2	NIL
11	Croatia	3	NIL	43	Saudi Arabia	1	NIL

⁵³ Ετήσια αναφορά Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Μάλτας, 2006

12	Cuba	1	NIL	44	Serbia	1	NIL
13	Cyprus	1	NIL	45	Singapore	4	NIL
14	Denmark	1	NIL	46	South Africa	2	1
15	Ecuador	1	NIL	47	South Korea	1	NIL
16	Estonia	1	NIL	48	Spain	4	1
17	Finland	1	1	49	Sri Lanka	1	NIL
18	France	2	1	50	Sweden	2	2
19	Germany	2	2	51	Syria	1	NIL
20	Ghana	1	NIL	52	Taiwan	1	NIL
21	Greece	4	1	53	Thailand	1	NIL
22	India	3	8	54	Tunisia	2	NIL
23	Indonesia	1	NIL	55	Turkey	5	NIL
24	Iran	1	NIL	56	U.A.E	3	NIL
25	Israel	2	NIL	57	U.S.A.	13	9
26	Italy	9	1	58	Ukraine	1	NIL
27	Japan	2	NIL	59	U.K	5	1
28	Kenya	1	NIL	60	Uruguay	2	NIL
29	Latvia	2	NIL	61	Venezuela	1	NIL
30	Malaysia	1	NIL	62	New Zealand	1	NIL
31	Morocco	1	NIL	63	Vietnam	1	NIL
32	Netherlands	1	NIL	64	Yemen	2	NIL
ΣΥΝΟΛΙΚΑ						134	38

Πίνακας 4.8 : Παγκόσμιο δίκτυο επιθεωρητών πλοίων νηολογίου Μάλτας και Κύπρου⁵⁴

Κατά την χρονική περίοδο μεταξύ του Οκτωβρίου του 2005 – Σεπτεμβρίου 2006 διενεργήθηκαν επιθεωρήσεις σε 1097 πλοία σημαίας Μάλτας χωρητικότητας 18.295.639 τνβ σε 257 λιμένες και 61 χώρες παγκοσμίως. Συνολικά παρακρατήθηκαν 67 πλοία τα οποία τελικώς τους δόθηκε άδεια απόπλου αφού εκπλήρωσαν τις απαιτήσεις των επιθεωρητών.

Κατά την ίδια χρονική περίοδο οι αρμόδιες αρχές επιθεωρήσεων πλοίων της Κύπρου διενήργησαν 756 επιθεωρήσεις συνολικής χωρητικότητας 14.231.564 τνβ. Από αυτές τις επιθεωρήσεις για τα Κυπριακά πλοία στο 72% των περιπτώσεων δεν εντοπίστηκαν ελλείψεις στα πλοία, ενώ στις υπόλοιπες περιπτώσεις οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν ήταν ασήμαντες και τα πρόστιμα που επιβλήθηκαν ήταν ελάχιστα (6630€).

Όπως διαπιστώθηκε, ο αριθμός των επιθεωρήσεων που γίνονται από τους επιθεωρητές είναι περιορισμένος, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη ότι στόχος του ίδιου του

⁵⁴ Πηγή: Συνδυασμός στατιστικών δεδομένων από στοιχεία των ετήσιων δελτίων των αρμοδίων αρχών εμπορικής ναυτιλίας της Μάλτας και της Κύπρου, 2006

Τμήματος είναι να γίνεται επιθεώρηση κάθε πλοίου κάθε 12 μήνες. Βάση της ειδικής έκθεσης της γενικής ελεγκτού της Κυπριακής Δημοκρατίας 20 επιθεωρητές δεν έκαναν καμιά επιθεώρηση το 2005. Αναφέρεται ότι κατά το 2005 έγιναν 67 καταγγελίες πλοίων από ξένες λιμενικές αρχές για σοβαρές ελλείψεις και επιβλήθηκαν πρόστιμα από το Τμήμα συνολικού ύψους 69700€. Σε όλες τις περιπτώσεις έγινε κράτηση των πλοίων από τις ξένες λιμενικές αρχές. Σε ορισμένες περιπτώσεις παρατηρήθηκε ότι είχε προηγηθεί επιθεώρηση από τους επιθεωρητές του Τμήματος μερικές μέρες ή εβδομάδες προηγουμένως, χωρίς να προκύψουν παρατηρήσεις. Επομένως η αποδοτικότητα των επιθεωρητών σε ατομικό επίπεδο πρέπει να απασχολήσει τις αρμόδιες αρχές εάν θέλουν να εκπληρώσουν τους στόχους για να καταστήσουν τον κυπριακό στόλο ως ένα εκ των ασφαλέστερων στο κόσμο (*Χρυσόστομος, 2006*).

Επιθεωρήσεις από τη Σημαία νηολόγησης Οκτώβριος 2005 - Σεπτέμβριο 2006				
Μήνας	ΚΥΠΡΟΣ		ΜΑΛΤΑ	
	Υπό Επιθεώρηση Πλοία			
	Αρ.	Χωρητικότητα	Αρ.	Χωρητικότητα
Οκτώβριος 2005	51	1452008	78	1998533
Νοέμβριος	85	1045005	101	1602063
Δεκέμβριος	54	1015009	69	1023723
Ιανουάριος 2006	45	958012	98	1584347
Φεβρουάριος	46	986251	91	1518047
Μάρτιος	87	1562458	153	1831646
Απρίλιος	71	1458963	99	1908818
Μάιος	58	1257632	98	1610883
Ιούνιος	76	1025896	104	1399734
Ιούλιος	65	1256365	75	1184093
Αύγουστος	60	1356987	65	1402919
Σεπτέμβριος	58	856978	66	1230833
Συνολικά	756	14231564	1097	18295639

Πίνακας 4.9: Επιθεωρήσεις πλοίων Μάλτας και Κύπρου (Οκτώβριο 2005-Σεπτέμβριο 2006)⁵⁵

Το καθεστώς των επιθεωρήσεων από τη Μάλτα και την Κύπρο είναι αποδεκτό τόσο από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα όσο και από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες, Αδιαμφισβήτητα αυτό έχει βελτιώσει αισθητά την ικανότητα ελέγχου από τη Γενική Διεύθυνση όπως επίσης και τη συνολική αποδοτικότητα του Μαλτέζικου και του Κυπριακού στόλου. Σε συνδυασμό με την ευαισθητοποίηση των πλοιοκτητών και των ναυτικών για βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας των πλοίων οι αποδοτικές επιθεωρήσεις συνέβαλαν στην μείωση των παρακρατήσεων στους ξένους λιμένες. Χρειάζεται όμως ακόμα πολύ συλλογική προσπάθεια για να αντιμετωπιστούν οι παραλείψεις των πλοίων σε θέματα ασφάλειας

- **Επιθεωρήσεις Λιμενικών Αρχών του Paris MOU**

Από τα στατιστικά στοιχεία επιθεωρήσεων του Γαλλικού μνημονίου συνεννόησης μπορούμε ξεκάθαρα να παρατηρήσουμε την αποδοτικότητα των μέτρων που εφαρμόστηκαν μετά από την ένταξη της Μάλτας και της Κύπρου στην Ε.Ε. Οι πολιτικές εναρμόνισης μαζί με τους εθνικούς στρατηγικούς στόχους των κρατών κατάφεραν να αναβαθμίσουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τα επίπεδα ασφαλείας των στόλων τους. Το 2004 διενεργήθηκαν 1077 επιθεωρήσεις σε Κυπριακά πλοία εκ των οποίων 59 (ποσοστό 5,48%) δεν τηρούσαν τις απαιτήσεις των αρχών και παρακρατήθηκαν. Από τα 1077 πλοία τα οποία επιθεωρήθηκαν 603 δέχθηκαν παρατηρήσεις με την πλειονοψηφία αυτών να αριθμεί από τις 1 έως 5 παρατηρήσεις⁵⁶. Μεγάλο αριθμό παρατηρήσεων (από 20 και άνω) δέχθηκαν 24 πλοία (ποσοστό 2,23%). Το 2007 (Ιούνιο) διενεργήθηκαν 657 επιθεωρήσεις πλοίων από τις οποίες ποσοστό μόλις 3,2% υποχρεώθηκε να παραμείνει στο λιμάνι για πλήρη συμμόρφωση στις απαιτήσεις. Συγκριτικά με το 2004 παρατηρούμε μείωση στο ποσοστό παρακρατήσεων (από 5,48% σε 3,2%) όπως και επίσης οριακή μείωση στο ποσοστό των πλοίων τα οποία δέχθηκαν μεγάλο αριθμό παρατηρήσεων (από 2,23% σε 1,83%).

Για την ίδια περίοδο του 2004 επιθεωρήθηκαν 1395 πλοία νηολόγιου Μάλτας εκ των οποίων 104 (ποσοστό 7,46%) υποχρεώθηκαν να παραμείνουν στους λιμένες επιθεώρησης. Το ποσοστό αυτό κατήλθε στο 4,8% το 2007 πράγμα το οποίο δικαιολογεί και την είσοδο της Μάλτας στη λευκή λίστα του Paris MOU. Το 2004 συνολικά 822 πλοία (ποσοστό 58,92%) δέχθηκαν παρατηρήσεις με την πλειονότητα αυτών να αριθμούν από 1 μέχρι 5 (σε 472 πλοία).

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι τα πλοία τα οποία δέχθηκαν μεγάλο αριθμό παρατηρήσεων (11 και άνω) αντιπροσωπεύουν το 11% του συνόλου των επιθεωρημένων

⁵⁵ Πηγή: Συνδυασμός στατιστικών δεδομένων από στοιχεία των ετήσιων δελτίων των αρμοδίων αρχών εμπορικής ναυτιλίας της Μάλτας και Κύπρου, 2006

⁵⁶ Στη ποntonόπορο ναυτιλία οι μικρές στον αριθμό παρατηρήσεις αποτελούν σύνθητες φαινόμενο επί το πλείστον λόγω αμέλειας των πληρωμάτων να παρακολουθούν και να ενημερώνουν το αρχείο τους σε διορθώσεις βιβλίων και χαρτών.

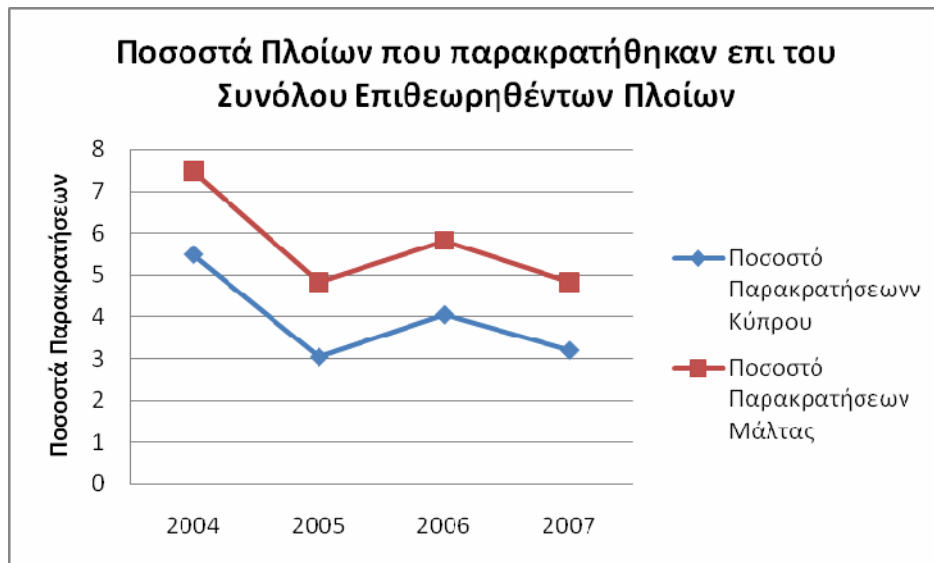
πλοίων σημαίας Μάλτας. Το ποσοστό αυτό το 2007 μειώθηκε κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες αγγίζοντας το 8%.

Από τα συνολικά στοιχεία παρατηρούμε την αισθητή βελτίωση της εικόνας των δυο νηολογίων αλλά ταυτόχρονα μπορούμε να διακρίνουμε τα περιθώρια για περαιτέρω βελτίωση. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με εντατικοποίηση των επιθεωρήσεων από τις αρμόδιες κρατικές αρχές οι οποίες θα εντοπίζουν τις αδυναμίες πριν από τις ξένες λιμενικές αρχές.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΥΠΡΙΑΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ Paris MOU 2004-2007 (Ιούνιο)							
ΕΙΟΣ	Επιθεωρούμενα Πλοία	Παρακρατήσεις	1-5 Παρατηρήσεις	6-10 Παρατηρήσεις	11-20 Παρατηρήσεις	20- Παρατηρήσεις	Σύνολο Παρατηρήσεων
2004	1077	59	408	116	55	24	603
2005	921	28	310	92	41	17	460
2006	889	36	322	117	48	10	497
2007	657	21	265	63	31	12	371
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΗΜΑΙΑΣ ΜΑΛΤΑΣ ΑΠΟ Paris MOU 2004-2007 (Ιούνιο)							
2004	1395	104	472	194	118	38	822
2005	1390	67	496	171	88	22	777
2006	1498	87	542	213	103	26	884
2007	1140	55	400	162	77	23	662

Πίνακας 4.10: Επιθεωρούμενα πλοία από τον Paris MOU 2004-2007 (Μάλτας και Κύπρου)⁵⁷

⁵⁷ Πηγή: Σύνθεση στοιχείων από την Ιστοσελίδα του Paris MOU www.parismou.org



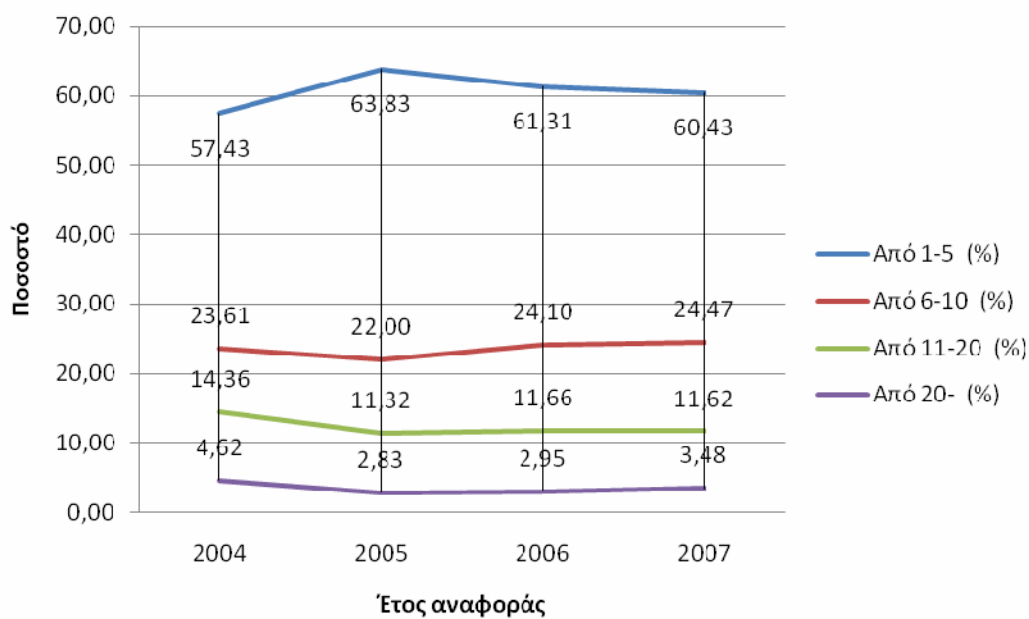
Γράφημα 4.6.:Ποσοστά Παρακρατηθέντων Πλοίων από τον Paris MOU 2004-2007

	ΕΤΟΣ	Ποσοστό παρακρατήσεων επί του Συνόλου (%)	Ποσοστό Παρατηρήσεων (%)	Από 1-5 (%)	Από 6-10 (%)	Από 11-20 (%)	Από 20- (%)
ΚΥΠΡΟΣ	2004	5,48	55,99	37,88	10,77	5,11	2,23
	2005	3,04	49,95	33,66	9,99	4,45	1,85
	2006	4,05	55,91	36,22	13,16	5,40	1,12
	2007	3,20	56,47	40,33	9,59	4,72	1,83
ΜΑΛΤΑ	2004	7,46	58,92	33,84	13,91	8,46	2,72
	2005	4,82	55,90	35,68	12,30	6,33	1,58
	2006	5,81	59,01	36,18	14,22	6,88	1,74
	2007	4,82	58,07	35,09	14,21	6,75	2,02

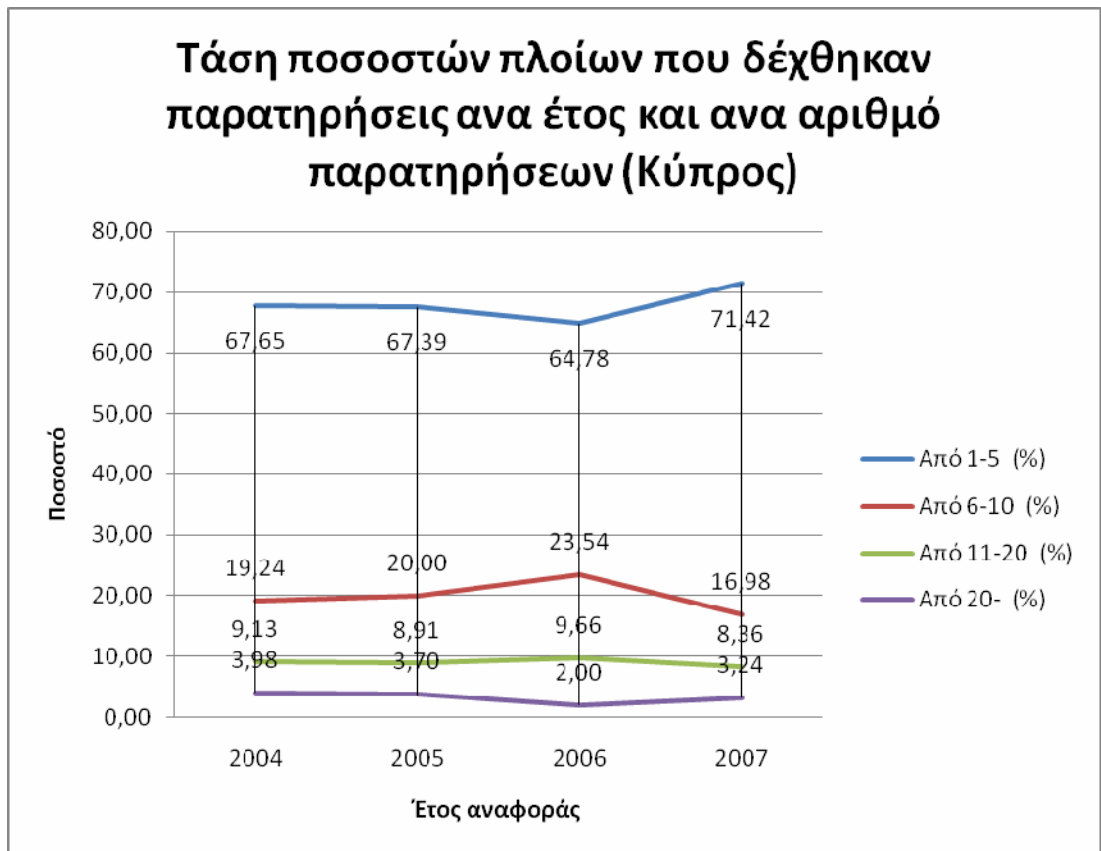
Πίνακας 4.11: Ποσοστά κρατήσεων και παρατηρήσεων επί του συνόλου των επιθεωρήσεων 2004-2007 (Μάλτας και Κύπρου)⁵⁸

⁵⁸ Πηγή: Σύνθεση στοιχείων απο την Ιστοσελίδα του Paris MOU www.parismou.org

Τάση ποσοστών πλοίων που δέχθηκαν παρατηρήσεις ανα έτος και ανα αριθμό παρατηρήσεων (Μάλτα)



Γράφημα 4.7: Τάση ποσοστών πλοίων που δέχθηκαν παρατηρήσεις ανα έτος και ανα αριθμό παρατηρήσεων (Μάλτας)



Γράφημα 4.8: Τάση ποσοστών πλοίων που δέχθηκαν παρατηρήσεις ανα έτος και ανα αριθμό παρατηρήσεων (Κύπρος)

Από το πίνακα που ακολουθεί μπορούμε να δούμε τη σημερινή κατάσταση των νηολογίων της Κύπρου και τη Μάλτας όσον αφορά τη κατάταξη τους στη λευκή λίστα του Paris MOU. Ο υπερβολικός παράγοντας για το νηολόγιο της Κύπρου βρίσκεται στο -0,71 και το αντίστοιχο της Μάλτας στο -0,17⁵⁹.

Paris MOU White List

⁵⁹ Ο υπολογισμός τόσο των ορίων από τη γκρι στη μαύρη λίστα όσο και από τη λευκή λίστα στη γκρι υπολογίζεται με στοιχεία επιθεωρήσεων ανά τριετία τυποποιημένα βάση των παραδοχών του μνημονίου συνεννόησης. Ο υπερβολικός παράγοντας αποτελεί το μέτρο σύγκρισης των σημαιών νηολόγησης και υπολογίζεται βάση της αυξητικής ή μειωτικής τάσης παρακρατήσεων της προηγούμενης τριετίας.

Σημεία Νηολόγησης	Επιθεωρήσεις 2004-2006	Παρακρατήσεις 2004-2006	Όριο από Γκριζα σε Μαύρη λίστα	Όριο από Λευκή σε Γκριζα λίστα	Υπερβολικός Παράγοντας (Excess Factor)
Kuwait	32	0	5	0	0
Saudi Arabia	49	0	7	0	0
Israel	50	0	7	0	-0,04
Antilles	740	37	64	40	-0,15
Malta	4226	247	324	268	-0,17
Gibraltar	800	39	68	44	-0,22
Estonia	177	4	18	6	-0,57
Switzerland	65	0	8	1	-0,57
Cayman Islands	403	13	37	19	-0,62
Iran	262	7	26	11	-0,64
United States	189	4	20	7	-0,68
Cyprus	2852	120	223	177	-0,71
Greece	1513	52	123	89	-0,89
.....					
Finland	559	6	50	29	-1,63
Sweden	959	11	81	54	-1,71
United Kingdom	1573	19	127	93	-1,75

Πίνακας 4.12: Λευκή Λίστα του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων 2004-2006⁶⁰

- **Ποσοτική Αξιολόγηση Νηολογίων Μάλτας και Κύπρου**

Σε πρόσφατη εμπειρική ανάλυση⁶¹ της απόδοσης των σημαιών νηολογήσεως η οποία βασίστηκε σε πληθώρα στατιστικών στοιχείων από 6 μεγάλα ναυτιλιακά ιδρύματα⁶²

⁶⁰ Ετήσια αναφορά Paris MOU, 2007

⁶¹ Alkis-John E. Corres, Athanasios A. Pallis, *Flag State Performance: An Empirical Analysis*, 2006

⁶² BIMCO, Intertanko, Intercargo, ICS, και ISF

γίνεται μια ριζοσπαστική προσέγγιση της λεγόμενης αποδοτικότητας των σημαιών νηολογήσεως. Προς αυτή τη κατεύθυνση η ανάλυση δίνει συντελεστές βαρύτητας οι οποίοι αντικατοπτρίζουν τη σημαντικότητα που προσδίδει ένας διαχειριστής πλοίων σε διάφορες μεταβλητές, οι οποίες τελικώς επηρεάζουν την επιλογή του ως προς τη σημαία νηολόγησης.

Η αξιολόγηση προσδίδει συντελεστές βαρύτητας σε μεταβλητές όπως η συμμόρφωση του νηολογίου με διεθνείς συμβάσεις, η ηλικία του στόλου και οι περιορισμοί που θέτουν τα νηολόγια, η ύπαρξη των σημαιών σε μαύρες λίστες μνημονίων συνεννόησης επιθεωρήσεων και τέλος η ενεργός συμμετοχή σε διεθνή ναυτιλιακά φόρουμ. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται οι παράμετροι αξιολόγησης με τους συντελεστές βαρύτητας τους.

Παρατηρούμε ότι μεγαλύτερη βαρύτητα προσδίνεται σε παράγοντες όπως για παράδειγμα η παρουσία των σημαιών νηολόγησης σε μαύρες λίστες των μνημονίων συνεννόησης επιθεωρήσεων (20) ή η υιοθέτηση διεθνών συμβάσεων όπως αυτή της MARPOL, της STCW 78 και της ILO 147 (20). Μικρότερη σημαντικότητα προσδίνεται σε παράγοντες όπως για παράδειγμα η ηλικία (10) και η παρουσία σε λίστα της Αμερικάνικης Ακτοφυλακής (5).

Variables Categories	Penalty Points
Non PSC compliance	
Not on Paris MOU White List	10
On Paris MOU Black List	20
Not in Tokyo MOU White List	10
On Tokyo MOU Black List	20
Not in USCG Qualship 21 List	5
On USCG (US Coastguard) Safety	10
Non Ramification of Int. Conventions	
SOLAS 74 (and 88 Protocol)	10
MARPOL (incl. Annexes I&II)	20
MARPOL (Annexes III-VI)	10
LOADLINE 66 (plus 88 Protocol)	10
STCW 78	20
ILO 147	20
CLC/FUND 92	20
Age of fleet	
No age restrictions	10
High fleet age	10
Other variables	
Inclusion in the latest STCW White List	20

Πίνακας 4.13: Μεταβλητές και Συντελεστές βαρύτητας αξιολόγησης των σημαίων νηολόγησης⁶³

Βάση των παραπάνω μεταβλητών που επηρεάζουν την επιλογή σημαίας νηολόγησης υπολογίστηκαν οι συνολικοί βαθμοί ποινής για τις 106 σημαίες νηολόγησης. Η σημαία της Κύπρου βρίσκεται στην ανώτατη βαθμίδα με εξαιρετική απόδοση και με μόνο 25 βαθμούς ποινής. Η Μάλτα βρίσκεται στο δεύτερο επίπεδο αξιολόγησης με καλή βαθμολογία 35 βαθμών ποινής. Η διαφορά με τη Κυπριακή σημαία βρίσκεται στο γεγονός ότι το νηολόγιο της Μάλτας δεν υιοθετεί μια εκ των διεθνών συμβάσεων.

FLAG STATE CATEGORY	OPEN REGISTRY	PENALTY POINTS
EXCELLENT (UP TO 30 POINTS)	Isle of Man	0
	Bermuda, Hong Kong, Liberia	10
	Bahamas	15
	Barbados	20
	Cayman Islands, Cyprus , Singapore	25
	Marshall Islands	30
	Malta	35
GOOD (FROM 31 TO 80)	Vanuatu	40
	Netherlands Antilles	45
	Panama	65
	Belize	70
	Dominica, Mauritius	75
MEDIocre (FROM 81 TO 130)	St Vincent	85
	Bangladesh, Trinidad	95
BAD (UPWARDS OF 120 POINTS)	Georgia, Tonga	135
	Cambodia, Sao Tome & Principe	145
	Honduras	185

Πίνακας 4.14: Κατάταξη αξιολόγησης Σημαιών Ευκαιρίας.⁶⁴

⁶³ Πηγή: Alkis-John E. Corres, Athanasios A. Pallis, *Flag State Performance: An Empirical Analysis*, 2006

⁶⁴ Πηγή: Alkis-John E. Corres, Athanasios A. Pallis, *Flag State Performance: An Empirical Analysis*, 2006

Επομένως από αυτή τη ποσοτική αξιολόγηση των αποδόσεων των σημαιών νηολόγησης βλέπουμε ότι η εικόνα της Κυπριακής Σημαίας έχει βελτιωθεί άρδην σε σχέση με την περίοδο πριν από την ένταξη στην Ε.Ε. Με τα παρόντα δεδομένα της ανάλυσης η Κυπριακή σημαία θα προσλάμβανε βαθμούς ποινής για την ηλικία (10), για τη παραμονή της στη μαύρη λίστα του Paris MOU (20) και για την απουσία της από τη λευκή λίστα του Tokyo MOU (10). Επομένως θα παρουσίαζε πτώση από την εξαιρετική αξιολόγηση την οποία προσλαμβάνει τώρα στα όρια της μέτριας προς καλής. Το ίδιο θα συνέβαινε και στη Μάλτα η οποία θα βαθμολογείτο με μέτρια αξιολόγηση.

4.2.2 Σύγκριση Κύπρου και Μάλτας ως κέντρο διαχείρισης

Αξιοποιώντας τη στρατηγική της θέση, η Κύπρος έχει αναπτυχθεί διαμέσου των χρόνων σε ευπόληπτο διεθνές κόμβο υπηρεσιών και ειδικότερα στον τομέα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Με την είσοδο της Κύπρου στην Ε.Ε., ο ρόλος της Κύπρου ως επιχειρηματική γέφυρα ανάμεσα στην Ευρώπη, Ασία και Αφρική, έχει περαιτέρω ενισχυθεί.

Η Κύπρος προσφέρει ένα μοναδικό καλάθι πλεονεκτημάτων στους ξένους επενδυτές που την χρησιμοποιούν ως βάση για τη διεξαγωγή των επαγγελματικών τους δραστηριοτήτων παγκοσμίως.

Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της Κύπρου πηγάζουν από την στρατηγική γεωγραφική της θέση, το ευνοϊκό επιχειρηματικό κλίμα καθώς και το δημοσιονομικό καθεστώς, το σταθερό μακροοικονομικό περιβάλλον, το υψηλό επίπεδο μόρφωσης του εργατικού δυναμικού, το μοντέρνο νομικό, τραπεζικό και χρηματοοικονομικό σύστημα⁶⁵, την εξαιρετική υποδομή σε συνδυασμό με το ανεπτυγμένο μεταφορικό και τηλεπικοινωνιακό δίκτυο, όπως και από την ευρεία γνώση της αγγλικής γλώσσας⁶⁶.

Εν αντιθέσει η Μάλτα εκμεταλλεύτηκε τα πλεονεκτήματα που της προσφέρει η γεωγραφική της θέση επενδύοντας στο λειτουργικό τμήμα της ναυτιλίας με την εγκατάσταση στη χώρα επιχειρήσεων που εξυπηρετούν τις λειτουργικές ανάγκες των πλοίων. Ενδεικτικά αναφέρω ότι στη Μάλτα λειτουργούν τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της ευρύτερης περιοχής. Επίσης η Μάλτα στους δύο κύριους λιμένες της έχει δημιουργήσει ένα εκτενές δίκτυο επιχειρήσεων που παρέχουν καύσιμα και προμήθειες εξυπηρετώντας τα πλοία τα οποία προσεγγίζουν τους λιμένες της. Επιπλέον οι λιμενικές υποδομές της χώρας (Marsaxxlok, Valetta, Freeport Terminal) ξεπερνούν κατά πολύ τα λιμάνια της Λάρνακας και της Λεμεσού τόσο σε όγκο φορτίου όσο και σε ικανότητα διαχείρισης διαφορετικών φορτίων.

⁶⁵ Το άρτιο νομικό και τραπεζικό σύστημα οφείλεται κυρίως στην Αγγλική αποικιοκρατία που επικρατούσε στη Κύπρο μέχρι το 1959.

⁶⁶ Dew, P, *Doing Business with the Republic of Cyprus*, GMB Publishing Ltd, 2005

Στη Κύπρο όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο τμήμα της εργασίας λειτουργούν αυτή τη στιγμή περισσότερες από 45 πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες οι οποίες προσφέρουν σε ποσοστό περίπου 2% του ΑΕΠ και διαχειρίζονται περίπου το 5% του παγκόσμιου στόλου⁶⁷.

Στη συνέχεια θα ακολουθήσει σύγκριση του φορολογικού καθεστώτος το οποίο αποτελεί ίσως το σημαντικότερο στοιχείο που επιδρά στη απόφαση για εγκαθίδρυση μιας εταιρείας σε μια χώρα.

4.2.2.1 Φορολόγηση Ναυτιλιακών Εταιρειών στη Κύπρο

Η Κύπρος προσφέρει ένα ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς στους πλοιοκτήτες και στους πλοιοδιαχειριστές⁶⁸. Τα εισοδήματα του πλοιοκτήτη που προέρχονται από την εκμετάλλευση και λειτουργία Κυπριακού πλοίου, απαλλάσσονται από την καταβολή φόρου εισοδήματος.

Το φορολογικό καθεστώς που ισχύει για τις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες είναι βασισμένο στη χωρητικότητα των πλοίων που διαχειρίζεται η κάθε εταιρεία. Το φορολογικό καθεστώς αυτό εφαρμόζεται τόσο σε Κυπριακές όσο και σε Ευρωπαϊκές εταιρείες πλοιοδιαχείρισης που έχουν την έδρα τους στην Κύπρο. Για ένα συγκεκριμένο οικονομικό έτος, μια επιχείρηση που ασχολείται με την πλοιοδιαχείριση έχει την ευκαιρία να επιλέξει για να φορολογηθεί είτε σύμφωνα με την ειδική φορολογική μέθοδο βάσει

⁶⁷ Παγκόσμιου στόλου διαχειριζόμενου από τρίτους.

⁶⁸ **Υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων ορίζονται ως εξής:**

- **Υπηρεσίες διαχείρισης που σχετίζονται με την εξεύρεση πληρώματος** σημαίνει υπηρεσίες που σχετίζονται με την εξεύρεση είτε ολόκληρου είτε μερικού πληρώματος όπως αυτό αναγράφεται στο πιστοποιητικό ασφαλούς επάνδρωσης του πλοίου.
- **Τεχνική διαχείριση πλοίου** σημαίνει τον έλεγχο του σκάφους, των μηχανών και του εξοπλισμού του πλοίου με σκοπό τη διατήρηση επιπέδων αποδεκτών από το Κράτος της σημαίας του πλοίου κατά τους εκάστοτε ισχύοντες οικείους Νόμους και Κανονισμούς.
- **Εμπορική διαχείριση πλοίου** σημαίνει
 - (α) Την παροχή υπηρεσιών ναύλωσης συμπεριλαμβανομένης της διαπραγμάτευσης και διάθεσης του πλοίου και την σύναψη συμφωνιών ναύλωσης ή άλλων συμφωνιών που σχετίζονται με την απασχόληση του πλοίου, σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιοκτήτη.
 - (β) την πληρωμή στους πλοιοκτήτες όλων των μισθωμάτων και ναύλων και οποιωνδήποτε άλλων ποσών τα οποία δικαιούνται οι πλοιοκτήτες και προέρχονται από την απασχόληση του πλοίου και
 - (γ) την παροχή προϋπολογισμών ταξιδιού, λογαριασμών, τον υπολογισμό μισθωμάτων, ναύλων και επισταλιών, (demurrage) ή/και αμοιβών εξοικονόμησης σταλιών (despatch moneys) που οφείλονται στους ή από τους ναυλωτές του πλοίου.

χωρητικότητας των πλοίων της⁶⁹ είτε με ποσοστό 4,25% στα φορολογητέα έσοδα σύμφωνα με το νόμο φορολόγησης της Κύπρου.

Επιπλέον η Κύπρος έχει αναπτύξει ένα εκτεταμένο δίκτυο συμφωνιών διπλής φορολογίας που σήμερα καλύπτει πέραν των 40 χωρών, διαβεβαιώνοντας ότι το ίδιο εισόδημα δεν φορολογείται σε πέραν της μιας χώρας. Συγκεκριμένα, η Κύπρος έχει συνάψει συμφωνίες διπλής φορολογίας με τις ακόλουθες χώρες: Αρμενία, Αυστρία, Αζερμπαϊτζάν, Λευκορωσία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Καναδάς, Κίνα, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Αίγυπτος, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ινδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Κουβέιτ, Κιρκιζστάν, Λίβανος, Μάλτα, Μαυρίκιος, Μολδαβία, Νορβηγία, Πολωνία, Ρουμανία, Ρωσία, Σερβία και Μαυροβούνιο, Σεϋχέλλες, Σιγκαπούρη, Σλοβακία, Σλοβενία, Νότια Αφρική, Σουηδία, Συρία, Τατζικιστάν, Ταϊλάνδη, Ουκρανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και Ουζμπεκιστάν⁷⁰.

Παράλληλα, η Κύπρος βρίσκεται στο στάδιο διαπραγμάτευσης ή επικύρωσης των συμφωνιών διπλής φορολογίας με διάφορες άλλες χώρες.

Εν αντιθέσει στη Μάλτα δεν υπάρχει συγκεκριμένη πολιτική φορολόγησης για τις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες αλλά συμπεριλαμβάνονται στο πλαφόν φορολόγησης για όλες τις εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται σε διεθνές περιβάλλον χωρίς να απολαμβάνουν οποιασδήποτε μορφής προνόμια και ελαφρύνσεις. Η φορολόγηση των εταιρειών γίνεται πάνω στα μερίσματα που διανέμονται στους μετόχους από τα φορολογητέα κέρδη της επιχείρησης με ενιαίο φορολογικό συντελεστή 35% ο οποίος με τις συνολικές επιστροφές φόρου δύναται να κατέλθει στο 4,17%. Ομοίως με τη Κύπρο και η Μάλτα έχει συνάψει συμφωνίες αποφυγής διπλής φορολόγησης με 29 χώρες. Στη Μάλτα δεν παρέχεται η δυνατότητα επιλογής φορολόγησης βάση της διαχειριζόμενης χωρητικότητας πλοίων και επομένως το όλο φορολογικό σύστημα είναι ανελαστικό και μειονεκτεί σε σχέση με το αντίστοιχο Κυπριακό.

- **Ποιες πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες μπορούν να επωφεληθούν με το Κυπριακό φορολογικό σύστημα;**

Οι πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες οι οποίες μπορούν να επωφεληθούν από τις ειδικές διατάξεις φορολόγησης είτε βάση χωρητικότητας είτε βάσει του φορολογικού συντελεστή του 4,25% επί των εσόδων που απορρέουν από τις δραστηριότητες διαχείρισης πρέπει να καλύπτουν τα ακόλουθα:

- Να διαθέτουν γραφείο στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- Να παρέχουν υπηρεσίες διαχείρισης (επάνδρωση, τεχνικής και εμπορικής φύσεως) στα πλοία υπό τη διαχείρισή τους για περίοδο πέραν του ενός μηνός.

⁶⁹ Το ύψος της φορολόγησης είναι ίσο με το 25% του φόρου νηολογήσεως τον οποίο καταβάλλει ο πλοιοκτήτης.

⁷⁰ Ετήσια αναφορά Υπουργείου Οικονομικών, 2006

- Να διαθέτουν επαρκές και προσοντούχο προσωπικό. Επάρκεια προσωπικού νοείται:
 - ο Στη περίπτωση διαχείρισης μέχρι 10 πλοίων, τουλάχιστον 5 άτομα προσωπικό (Συμπεριλαμβανομένου 1^{ος} εξειδικευμένου διαχειριστή πληρωμάτων ή/και 1^{ος} έμπειρου ναυπηγού/μηχανικού εξαρτωμένης της περίπτωσης).
 - ο Στη περίπτωση διαχείρισης περισσότερων των 10 πλοίων, τουλάχιστον 10 άτομα προσωπικό (Συμπεριλαμβανομένου 1^{ος} εξειδικευμένου διαχειριστή πληρωμάτων ή/και 2 έμπειρων ναυπηγών/μηχανικών εξαρτωμένης της περίπτωσης).
- **Φορολόγηση Εταιρειών Διεθνούς Εμπορίου στη Μάλτα**

Ως «διεθνής εμπορική επιχείρηση» (ITC) στη Μάλτα νοείται η εταιρεία της οποίας τα έσοδα της προέρχονται από δραστηριότητες οι οποίες διεξάγονται σε διεθνές περιβάλλον. Σε αυτές τις επιχειρήσεις ανήκουν οι πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες για αυτό υπόκεινται σε αυτή το φορολογική κατηγορία.

Τα μερίσματα τα οποία διαμοιράζονται από την εταιρεία στους μετόχους⁷¹ φορολογούνται με 27,5% και το υπόλοιπο 7,5% επιστρέφεται από το κράτος. Επιπλέον οι μη έχουσιν έδρα τη Μάλτα μέτοχοι δικαιούνται επιστροφή των 2/3 του φόρου που καταβάλλει η επιχείρηση όπως συμβαίνει με τη φορολόγηση ξένου συναλλάγματος⁷². Ένα πρακτικό παράδειγμα το οποίο παρουσιάζει τους μηχανισμούς πίσω από το φορολογικό σύστημα της Μάλτας ακολουθεί στη συνέχεια.

Φορολογητέα κέρδη επιχείρησης	1,000 €
Εταιρική φορολόγηση (35%)	<u>350 €</u>
Μέρισμα μετόχου	<u>650 €</u>

Πίνακας 4.15: Εταιρική φορολόγηση Ναυτιλιακής Εταιρείας Μάλτας⁷³

⁷¹ Την επιστροφή του φόρου του 7,5% δικαιούνται οι μέτοχοι οι οποίοι: (1) Δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι Μάλτας και δεν ανήκουν ή δεν ενεργούν εκ μέρους ενός νομικής φύσεως, προσώπου, και (2) Αποτελούν Μαλτέζικη εταιρεία η οποία ανήκει εξ' ολοκλήρου σε νομικό πρόσωπο εκτός Μάλτας

⁷² Την επιστροφή των 2/3 της φορολόγησης δικαιούνται οι μέτοχοι ομοίως με την ανωτέρω υποσημείωση.

⁷³ Πηγή: Ιστοσελίδα Υπουργείου Οικονομικών Μάλτας www.mfin.gov.mt

Για σκοπούς υπολογισμού του φόρου το καταβληθέν μέρισμα στα χέρια των μετόχων έχει ποσοθεί στα 1000 €. Οι επιστροφές φόρου παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

	€
Καταβληθέν εταιρικός φόρος	350
Φορολόγηση μερίσματος 27,5%	275
Επιστροφή φόρου 7.5%	<u>75</u>
Επιστροφή των 2/3 του εταιρικού φόρου (2/3 των 350)	<u>233</u>
Συνολική επιστροφή φόρου στους μετόχους	<u>308</u>
Εταιρική φορολόγηση	350
<i>Συνολικές Επιστροφές φόρου (-)</i>	<u>308</u>
Συνολικός καταβεβλημένος φόρος	<u>42</u>

Πίνακας 4.16: Παράδειγμα πληρωτέου φόρου Ναυτιλιακής εταιρείας με έδρα τη Μάλτα⁷⁴

Ο τελικός φορολογικός συντελεστής στα διανεμηθέντα κέρδη μιας εταιρείας διεθνών δραστηριοτήτων είναι στο 4,17%. Οι επιστροφές φόρου πραγματοποιούνται εντός 14 ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης της φορολογικής δήλωσης.

Επομένως για μερίσματα ύψους 1000€ καταβάλλεται φόρος ύψους 42€.

4.2.2.2. Συμπερασματικά

Το Κυπριακό φορολογικό σύστημα αποτελούσε ανέκαθεν πόλο έλξης για μεγάλες επιχειρήσεις διαχείρισης πλοίων. Η δυνατότητα επιλογής φορολογικού συστήματος δίνει την ευκαιρία στις εταιρείες να διαθέτουν ευελιξία και να προσαρμόζουν με όποιο τρόπο

⁷⁴ Πηγή: Ιστοσελίδα Υπουργείου Οικονομικών Μάλτας www.mfin.gov.mt

θεωρούν πιο κερδοφόρο τη φορολόγηση τους. Παρότι η Μάλτα έχει ένα αρκετά ανταγωνιστικό τελικό φορολογικό συντελεστή (4,17%) για τους μη μόνιμους κάτοικους, ο συντελεστής αυτός εξαρτάται στο ότι ο μέτοχος δεν πρέπει να είναι μόνιμος κάτοικος της Μάλτας και στο ότι η εταιρεία πρέπει να παραμείνει τύπου ITC, πράγμα που κάνει το φορολογικό πλεονέκτημα της Μάλτας περιορισμένο. Αυτό αποτελεί και το κυριότερο μειονέκτημα της Μάλτας καθώς η εταιρική φορολόγηση στη Κύπρο δεν θέτει οποιοδήποτε περιορισμό.

4.3 Ο νέος ρόλος της Κυπριακής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας

Ο ρόλος της Κύπρου σε νομικά θέματα της Ε.Ε. και του ΙΜΟ συνίσταται σε 3 επίπεδα, πρώτον στη συνεισφορά σε όρους εξειδικευμένης γνώσης στη ναυτιλία της Ε.Ε, δεύτερον ως ένας σημαντικός κοινοτικός εταίρος με την ικανότητα να επηρεάζει σημαντικά τις αποφάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και τέλος ενεργώντας ως κεντρικός παράγοντας για την διαφύλαξη της πολιτικής ναυτιλιακής ασφάλειας στην Ανατολική Μεσόγειο. Αυτός ο τρίπτυχος ρόλος της Κύπρου πηγάζει από τη σημαντικότητα και το μέγεθος της Κυπριακής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας (στόλο και τομέα πλοιοδιαχείρισης).

4.3.1 Το Κυπριακό Ναυτιλιακό “*know – how*” στην Ε.Ε.

Όσον αφορά στις προσπάθειες σε νομικό επίπεδο της Ε.Ε. στο τομέα της Ναυτιλιακής ασφάλειας ως πρώτη συνεισφορά από τη Κύπρο είναι οι πολύ εξειδικευμένες γνώσεις και η άρτια ειδικευση των στελεχών της Κύπρου στον Ναυτιλιακό χώρο τόσο από τον δημόσιο όσο και από τον ιδιωτικό τομέα. Οι ναυτιλιακές υποδομές οι οποίες δημιουργήθηκαν τις δεκαετίες μετά από την εισβολή του 1974 συνεισέφεραν στη δημιουργία ενός αποδοτικότερου ναυτιλιακού περιβάλλοντος και στην άρτια εκπαίδευση των στελεχών, ζητήματα τα οποία ελλείπουν από πολλές χώρες της Ε.Ε.

Η Κύπρος ως πλήρες μέλος της Ε.Ε μπορεί μέσω, τόσο του ιδίου τμήματος εμπορικής ναυτιλίας, όσο και από τα αντιπροσωπευτικά σώματα των πλοιοκτητών και των πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών μπορεί να προσφέρει την εξειδικευμένη γνώση της στην διαδικασία επιτροπείας των Βρυξελλών (*Brussels Comitology process*). Βάση της συμφωνίας εγκαθίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ο σκοπός της Ευρωπαϊκής επιτροπής είναι η προσάρτηση νομοθεσίας σε κοινοτικό επίπεδο (Άρθρο 202 της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, πρώην Άρθρο 145). Στη πράξη κάθε νομικό όργανο εξηγεί το σκοπό για τον οποίο τίθεται σε εφαρμογή, όπως επίσης και τον τρόπο επίτευξης του σκοπού που αντιπροσωπεύει. Συχνά το συγκεκριμένο νομοθετικό όργανο απαιτεί την ενίσχυση των προσπαθειών της Επιτροπής από μικρότερες επιτροπές μια διαδικασία η οποία καλείται επιτροπεία. Οι επιτροπές οι οποίες αποτελούν στην ουσία χώρους συνομιλιών αποτελούνται από αντιπροσώπους των κρατών μελών και βρίσκονται υπό τη προεδρία της επιτροπής. Μέσω των επιτροπών αυτών δίνεται η δυνατότητα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να έρθει σε επαφές με τις κυβερνήσεις των κρατών μελών πριν από την πλήρη εφαρμογή των νομικών οργάνων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή βεβαιώνει ότι

λαμβάνεται υπόψη όσον το δυνατόν περισσότερο η εκάστοτε επικρατούσα κατάσταση σε κάθε κράτος. Πολλές επιτροπές για διάφορα νομικά όργανα της Ε.Ε. συντελέστηκαν στον τομέα της ναυτιλιακής ασφάλειας. Το σκεπτικό της επιτροπείας στην ναυτιλιακή ασφάλεια είναι ξεκάθαρο στον κανονισμό 2099/2002 της 5^{ης} Νοεμβρίου του 2002 της Ε.Ε. στον οποίο εγκαθιδρύεται η Επιτροπή Ασφαλών Θαλασσών και Πρόληψης της Ρύπανσης από τα Πλοία (Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships, COSS). Υπό την αιγίδα της επιτροπής βρίσκονταν όλες οι ευθύνες οι οποίες προηγουμένως βάρυναν διάφορες επιτροπές ασχολούμενες με την νομοθέτηση της Ναυτιλιακής ασφάλειας. Από την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. ειδήμονες από τον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα λαμβάνουν μέρος στην συγκεκριμένη επιτροπή παρέχοντας τις εξειδικευμένες τους γνώσεις και τον επαγγελματισμό τους με αποτέλεσμα την επιτυχή και εύστοχη εκπλήρωση των σκοπών της ύπαρξης της.

Η Κυπριακή τεχνογνωσία παρέχεται επίσης και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ναυτιλιακής Ασφάλειας (European Maritime Safety Agency), ένα τεχνικό σώμα το οποίο συγκροτήθηκε βάση του Κανονισμού 1406/2002 την 27^{ης} Ιουνίου του 2002 (ως αποτέλεσμα του πακέτου ERIKA II). Το συγκεκριμένο σώμα βαρύνεται της ευθύνης επίβλεψης της οργάνωσης και της αποδοτικότητας των επιθεωρήσεων από τις τοπικές αρχές. Γίνεται αντιληπτό ότι μέσω της λειτουργίας αυτού του οργανισμού επιτυγχάνεται η ομοιομορφία των πολιτικών και των πρακτικών των κρατών σε θέματα που διέπουν την Ναυτιλιακή Ασφάλεια⁷⁵.

Επίσης τα αντιπροσωπευτικά σώματα των Κυπρίων πλοιοκτητών και των εταιρειών πλοιοδιαχείρισης με την ενεργή συμμετοχή τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση Εφοπλιστών (European Community Ship-owners Association, ECSA)⁷⁶ συνεισφέρουν με τη σειρά τους τα μέγιστα στην Ευρωπαϊκή Ναυτιλία.

4.3.2 Κύπρος: Ένας Δυναμικός Συνεργάτης Στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό

Ο ενεργός και αναγνωρισμένος ρόλος της Κύπρου στον IMO είναι μια πραγματικότητα. Από την ένταξη και έπειτα της Κύπρου στην Ε.Ε. με την παρουσία του μεγάλου ανταγωνιστικού στόλου και τομέα πλειοδιαχείρισης η Κοινότητα έχει αποκτήσει ένα νέο δυναμικό συνεργάτη στα πλαίσια της λειτουργίας του IMO. Βάση αυτού η Ε.Ε. επωφελείται από τις εξαιρετικές διπλωματικές σχέσεις τις οποίες διατηρεί η Κύπρος από την ανεξαρτησία της με χώρες εκτός της Ε.Ε. κοινής ωφέλειας με σημαντική προσφορά στο ναυτιλιακό χώρο σε τομείς ναυτεργατικού δυναμικού και ναυπηγήσεων.

⁷⁵ Ο οργανισμός είναι ένα τεχνικό σώμα βρίσκεται σε λειτουργία από τον Ιούνιο του 2003. Η δομή του αποτελείται από το Διοικητικό Συμβούλιο (Στελεχώνεται από 1 αντιπρόσωπο κάθε κράτους μέλους, 4 αντιπροσώπους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και από 4 ανεξάρτητους ειδικούς οι οποίοι διορίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή χωρίς δικαίωμα ψήφου) και από 1 ανώτερο αξιωματούχο υπεύθυνο για την διοικητική λειτουργία του οργανισμού. Ο οργανισμός επισκέπτεται τις Ναυτιλιακές Διοικήσεις των κρατών και διενεργεί επιθεωρήσεις τα αποτελέσματα των οποίων αναφέρει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

⁷⁶ Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο (Cyprus Shipping Council) ήταν το πρώτο αντιπροσωπευτικό σώμα της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση Εφοπλιστών

Παραδείγματα αυτής της μεγάλης συνεισφοράς στα θέματα τα οποία καλείτο να αντιμετωπίσει ο ΙΜΟ και αποτελούν αδιάσειστα στοιχεία της μεγάλης σημασίας της παρουσίας της Κύπρου είναι:

- Η αποδοτική και αποφασιστική στήριξη της Κύπρου κατά τη διάρκεια των συνομιλιών στον ΙΜΟ για το θέμα των δεξαμενοπλοίων διπλού τοιχώματος οι οποίες οδήγησαν στην υιοθέτηση του αναθεωρημένου κανονισμού 13 G του 1^{ου} Μέρους της διεθνούς σύμβασης MARPOL 73/78.
- Η Κυπριακή πρωτοβουλία και η πρόταση κατά τη διάρκεια του Διπλωματικού Συνεδρίου του ΙΜΟ στο οποίο υιοθετήθηκε την 5^η Οκτωβρίου του 2001 η *Διεθνής Σύμβαση Ελέγχου Επιβλαβών Αντισκωρικών Συστημάτων Των Πλοίων* την ούτω καλουμένη *προληπτική προσέγγιση*⁷⁷.
- Η Κυπριακή υποστήριξη στην Ε.Ε. κατά τη διάρκεια της συζήτησης τον Οκτώβριο του 2001 στην νομική επιτροπή του ΙΜΟ για την συγκρότηση ενός επιπλέον ταμείου αποζημιώσεων για πετρελαϊκή ρύπανση. (εκτός των υπάρχοντων ταμείων αποζημιώσεων CLC και IOPC)
- Η ενεργή υποστήριξη που προσέδωσε η Κύπρος στη πρωτοβουλία για την εισαγωγή του κώδικα ISPS.

Η αναγνώριση της Κύπρου ως ενεργό μέλος του ΙΜΟ ήρθε τον Οκτώβριο του 2002 κατά τη διάρκεια της 48^{ης} συνεδρίασης της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee, MEPC) όπου η Κύπρος ανέλαβε τη προεδρεία της Επιτροπής. Τέτοια αξιοσημείωτη εξέλιξη αντικατοπτρίζει τη δύναμη της Κύπρου στη ναυτιλιακή ασφάλεια, τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας του Κυπριακού Στόλου αλλά επίσης και τη σημαντική συνεισφορά της χώρας στο χώρο εργασίας του ΙΜΟ.

4.3.3 Κύπρος: Προστάτης Της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής Στην Ανατολική Μεσόγειο;

Ακολουθούμενη την ένταξη στην Ε.Ε. η Κύπρος ως συνεργατικό μέλος του Paris MOU στους ελέγχους πλοίων υποχρεώθηκε να εφαρμόσει τη σχετική οδηγία 95/21/Ε.Κ. και επομένως να αναλάβει ρόλο προστάτη της ναυτιλιακής πολιτικής και ασφαλείας στην Ανατολική Μεσόγειο. Αυτή η εξέλιξη επιβάλλει στις Κυπριακές Αρχές να επιθεωρούν πλοία οποιασδήποτε εθνικότητας τα οποία καταπλέουν στους λιμένες του κράτους

⁷⁷ Η προληπτική προσέγγιση είχε πρώτιστα διατυπωθεί στη Διακήρυξη του Rio το 1992 με τίτλο *Περιβάλλον και Ανάπτυξη*. Της οποίας βασική αρχή ήταν: Με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος, η προληπτική μέθοδος θα πρέπει να εφαρμοστεί καθολικά από όλα τα κράτη βάση των δυνατοτήτων τους. Όπου υπάρχουν απειλές σοβαρής και μη αναστρέψιμης ζημιάς, έλλειψη πλήρους επιστημονικής βεβαιότητας δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται ως δικαιολογία καθυστέρησης εφαρμογής μέτρων αποτροπής της υποβάθμισης του περιβάλλοντος.

θέτοντας τα υψηλά πρότυπα ποιότητας του Paris MOU και της σχετικής οδηγίας 95/21/Ε.Κ της Ε.Ε.

Ένας παρόμοιος ρόλος τοπικού προστάτη ανατέθηκε στη Κύπρο από την Ε.Ε. για θέματα εργατικού δικαίου. Βάση της κοινοτικής οδηγίας 1999/95/Ε.Κ (Ωράρια εργασίας ναυτεργατικού δυναμικού για πλοία τα οποία προσεγγίζουν κοινοτικούς λιμένες), οι Κυπριακές Αρχές επιθεωρούν πλοία τα οποία δεν φέρουν σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό να διαβεβαιώσουν ότι τηρούνται οι απαιτήσεις της σύμβασης του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας αρ. 180 για τα ωράρια εργασίας και ξεκούρασης των πληρωμάτων.

Επιπρόσθετα ο ρόλος της Κύπρου στη Μέση Ανατολή έχει αναβαθμιστεί στο πλαίσιο της Ευρώ-Μεσογειακής συνεργασίας, του έργου και των συζητήσεων στα θέματα ναυτιλιακής ασφάλειας (Ευρώ-Μεσογειακό φόρουμ μεταφορών: Ομάδα εργασίας στη Ναυτιλιακή Ασφάλεια, Ομάδα εργασίας στο παγκόσμιο σύστημα ασφαλείας GALILEO). Σήμερα η Κύπρος διαδραματίζει σημαντικότερο ρόλο εντός της Ευρώ-Μεσογειακής περιοχής βρισκόμενη στις πρώτες θέσεις, πλακισιωμένη από μεγάλες δυνάμεις όπως τη Γαλλία, την Ισπανία και την Ιταλία.

4.4 Μελλοντικές προοπτικές και Προκλήσεις της Κυπριακής Ναυτιλίας

Στο μακροοικονομικό περιβάλλον ο ναυτιλιακός τομέας διανύει τα τελευταία 3-4 χρόνια μια πολύ καλή περίοδο, τα ναύλα διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα και δεν υπάρχουν ενδείξεις αρνητικής αναστροφής.

«Η ναυτιλία ακολουθεί την παγκόσμια οικονομία και η παγκόσμια οικονομία αναπτύσσεται, αναδύθηκαν νέες οικονομικές δυνάμεις όπως η Κίνα και η ανάγκη για μεταφορά και διακίνηση αγαθών αυξάνεται. Οι θετικές αυτές εξελίξεις οδήγησαν σε αύξηση των παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων και τα τελευταία 2-3 χρόνια επικρατεί πρωτοφανής οργασμός σε ότι αφορά τις παραγγελίες ναυπήγησης νέων πλοίων» (Καζάκος, 2007).

Σε αυτή την πρωτοφανή έκρηξη δεν θα μπορούσε η κυπριακή ναυτιλία να μείνει αμέτοχη. Ο κύκλος εργασιών των πλοιοκτητριών και πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών είναι ευθυγραμμισμένος με τη διεθνή ανάπτυξη. Το ερώτημα όμως το οποίο προκύπτει είναι αν αυτό ακολουθείται και από το δημόσιο τομέα, αν δηλαδή το κυπριακό νηολόγιο κέρδισε το ανάλογο μερίδιο εγγραφών νεότευκτων πλοίων.

Όπως έχει αναφερθεί προηγουμένως ο κυπριακός στόλος παρουσιάζει μείωση, ιδιαίτερα αν ληφθούν υπόψη οι μόνιμες εγγραφές εμπορικών σκαφών παρόλες τις σημαντικές και θετικές για τις προοπτικές της κυπριακής ναυτιλίας εξελίξεις, όπως είναι η ένταξη στην Ε.Ε. και το πλεονεκτικό φορολογικό σύστημα. Ο τομέας δεν παρουσιάζει ενδείξεις κορεσμού, αλλά βλέπουμε ότι δεν παρατηρείται αύξηση του στόλου ή των εταιρειών». Οι προοπτικές του τομέα συναρτώνται, από ένα ελκυστικό σύστημα φορολόγησης που θα είναι ανταγωνιστικό (Κωνσταντίνου, 2006).

Το 2007 θα είναι κρίσιμο, καθώς θα αξιολογηθεί και θα κριθεί η βιωσιμότητα του υφιστάμενου καθεστώτος. Εκτός από ένα πιο ελκυστικό φορολογικό καθεστώς είναι αναγκαία η πολιτική καθοδήγηση και στήριξη. Πρέπει η ναυτιλία να αποκτήσει τη δική της δομή και αυτό μπορεί να γίνει μέσω της δημιουργίας Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών, η οποία θα υπάγεται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών. Με αυτό τον τρόπο θα υπάρξει εξειδίκευση και ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων και άμεση επίλυση των όποιων προβλημάτων παρουσιαστούν.

Όπως παρουσιάζονται τα πράγματα σήμερα η οικονομία της Κύπρου στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στα έσοδα από τον τουρισμό. Για πολλά χρόνια ο τουρισμός ήταν για την Κύπρο η κότα η οποία γεννούσε τα χρυσά αυγά. Χιλιάδες εκατομμύρια λίρες έχουν επενδυθεί για το σκοπό και άλλες εκατοντάδες εκατομμύρια λίρες προγραμματίζονται για τα επόμενα χρόνια σε άλλες κατηγορίες τουρισμού. Αντιθέτως η ναυτιλία είναι ένας τομέας που ουδέποτε ζήτησε ή πήρε επιχορήγηση, επιδότηση ή άλλη βοήθεια αλλά τουναντίον είναι καθαρός εισφορέας στην οικονομία του κράτους. Το ύψος της συνεισφορά του τομέα στην Κυπριακή οικονομία είναι ίσο με την αντίστοιχη συνεισφορά της γεωργίας.

Τα γεγονότα των τελευταίων χρόνων δείχνουν ότι η επένδυση στο τουριστικό κλάδο επηρεάζεται άμεσα και σε σημαντικό βαθμό από τα τοπικά και περιφερειακά γεγονότα τα οποία ταλανίζουν τον τουρισμό με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα βιωσιμότητας σε αρκετές ξενοδοχειακές μονάδες.

Είναι εύκολα κατανοητή η αναγκαιότητα εξεύρεσης άλλων τομέων ενίσχυσης της οικονομίας και οι οποίοι να μην επηρεάζονται από τοπικά και περιφερειακά προβλήματα.

Ταυτόχρονα υπάρχει μπροστά μας μια πραγματικότητα, η ναυτιλία και η πλοιοδιαχείριση όπως λεπτομερώς έχει περιγραφεί σε προηγούμενα μέρη της εργασίας.

Η ναυτιλία και η πλοιοδιαχείριση ήδη προσφέρουν στην οικονομία της Κύπρου ένα σεβαστό εισόδημα, το οποίο ανέρχεται τώρα πάνω από 250 εκατομμύρια κυπριακές λίρες. Αυτά τα έσοδα δεν εξαρτώνται άμεσα από τοπικά ή περιφερειακά γεγονότα, αλλά μόνο από διεθνή. Μελλοντικός στόχος της Κυπριακής κυβέρνησης πρέπει να είναι η προσπάθεια ενίσχυσης του ναυτιλιακού τομέα σε σημείο που να είναι ισάξια η προσφορά του με αυτόν του τουρισμού.

Είναι καιρός να τεθεί ο προβληματισμός από το τι συμβαίνει στην Ελλάδα, όπου συνάλλαγμα περίπου 17 δισεκατομμυρίων ευρώ προέρχεται από τη ναυτιλία ενώ το εισόδημα από τον τουρισμό είναι 10 δισεκατομμύρια ευρώ (*Δημητριάδης, 2006*). Πρέπει να ληφθεί επίσης υπόψη το γεγονός ότι 120,000 εργαζόμενοι στην ναυτιλιακή βιομηχανία συνεισφέρουν στην ελληνική οικονομία όσα οι 500,000 εργαζόμενοι στον τουρισμό⁷⁸.

⁷⁸ Νίκου Δ. Χριστοδουλίδη Γ.Γ. της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών, *Κυπριακή Ναυτιλία – Πηγή Πλούτου*, Απρίλιος 2006

Τα πιο πάνω πιστεύω υποδεικνύουν την άλλη λύση για την αύξηση των οικονομικών της Κύπρου και οδηγούν στην επιλογή περαιτέρω ενίσχυσης των τομέων της ναυτιλίας και της πλοιοδιαχείρισης. Αυτό όμως πρέπει να γίνει με σωστό προγραμματισμό, βαθιά μελέτη, έρευνα, όραμα και θετική σκέψη για να μεθοδευθεί η **μετατροπή της Κύπρου από Ναυτιλιακό Κέντρο σε ένα Διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο**. Αυτό θα βοηθήσει στο να προεγκυσθούν μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες και εταιρίες πλοιοδιαχείρισης για να εδρεύσουν στη Κύπρο.

Όπως σε κάθε προσπάθεια η χάραξη στρατηγικής είναι καίριας σημασίας για την πραγμάτωσή της. Η διαδικασία αυτή απαιτεί τον προσδιορισμό του συγκεκριμένου στόχου και την πλήρη κατανόηση του περιβάλλοντος μέσα στο οποίο θα κινηθούν οι δυνάμεις προώθησής του. Οι δυνάμεις αυτές, τα διαθέσιμα δηλαδή μέσα πρέπει να αποτιμηθούν και να τεθούν στη διάθεση μιας ικανής ηγεσίας, η οποία θα δημιουργηθεί για το σκοπό αυτό.

Γνωστά Διεθνή Ναυτιλιακά Κέντρα είναι της Σιγκαπούρης, του Χονγκ Κονγκ, της Ελλάδας, της Νέας Υόρκης, της Νορβηγίας και του Λονδίνου. Από αυτά τα Διεθνή Ναυτιλιακά Κέντρα πρέπει να ληφθούν πληροφορίες και να επιλεγεί ένα σαν πρότυπο, όπως της Σιγκαπούρης και να περιληφθεί στην στρατηγική ανάπτυξης της οικονομίας της Κύπρου για την μετατροπή της σε ένα Διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο.

Πρέπει να συνενωθούν όλες οι δυνάμεις τόσο της Κυπριακής Κυβέρνησης με όλα τα εμπλεκόμενα υπουργεία και τμήματα όσο και ιδιωτικοί φορείς, ιδιαίτερα εκπρόσωποι των κυπρίων εφοπλιστών και των κυπρίων πλοιοδιαχειριστών, αλλά και συναρμόδιοι φορείς όπως, η Αρχή Λιμένων, τα επιμελητήρια, επιστημονικά σώματα και γραφεία έρευνας για την χάραξη στρατηγικής για την πραγμάτωση αυτού του στόχου.

Με θετική σκέψη, με συνεργασία όλων των εμπλεκομένων και με όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω, η μετατροπή της Κύπρου σε Διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο θα επιτευχθεί και η οικονομία της Κύπρου θα είναι σταθερά αναπτυσσόμενη και τα εισοδήματα της από την Ναυτιλία και την πλοιοδιαχείριση θα είναι του ίδιου μεγέθους όπως και του Τουρισμού.

Όπως συνέβη και κατά την περίοδο του εναρμονισμού με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο εκ των αποτελεσμάτων μπορούμε εύκολα να κατανοήσουμε ότι ένας σωστός προγραμματισμός με ξεκάθαρους στόχους και με ξεκάθαρη στρατηγική εκπλήρωσης τους αποτελεί την αιχμή του δόρατος μιας προδιαγεγραμμένης επιτυχίας.

Τα βήματα για μια σταθερή ανάπτυξη και εκμετάλλευση των μελλοντικών προοπτικών της Κυπριακής Ναυτιλίας πρέπει να κινούνται γύρω από τον άξονα: Στρατηγικός Σχεδιασμός → Φορολογικό σύστημα → Ποιότητα → Παρακολούθηση → Τεχνολογίες της Πληροφόρησης → Συνεχής αναβάθμιση Προσωπικού.

- **Στρατηγικός Σχεδιασμός**

«Είναι γεγονός ότι ο ακρογωνιαίος λίθος της επιτυχίας είναι η υιοθέτηση και η εφαρμογή ενός μακροπρόθεσμου στρατηγικού σχεδιασμού ο οποίος θέτει ξεκάθαρους στόχους και επιδιώξεις.»

Υπό αυτό το πρίσμα η Κύπρος δεν πρέπει να ακολουθήσει την πορεία άλλων ανοικτών νηολογίων τα οποία χρησιμοποιούν τη σημαία τους μόνο για να διαφυλάξουν τα έσοδα τους από τη λειτουργία του.

Αντί αυτού η περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών της στους τομείς ναυτιλιακής εκπαίδευσης και εξειδίκευσης αλλά και στη ενίσχυση του ευρύτερου ναυτιλιακού περιβάλλοντος θα πρέπει να είναι πρώτης προτεραιότητας.

- **Φορολογικό Σύστημα**

«Οποιοδήποτε εισόδημα το οποίο προέρχεται από ναυτιλιακές δραστηριότητες τυγχάνει μηδενικής φορολόγησης.»

Αυτό αποτέλεσε το παράγοντα κλειδί της Κυπριακής ναυτιλιακής νομοθεσίας ο οποίος έθεσε τις βάσεις για την ανάπτυξη ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και την μεταμόρφωση της Κύπρου σε ένα μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο. Με άλλα λόγια αυτή η απλή παροχή εξαιρούσε τα έσοδα των ναυτικών, των πλοιοκτητών και των σχετικών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων από οποιασδήποτε μορφής φορολόγηση.

Λαμβανομένου υπόψη το μεγάλο ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο η ναυτιλία λαμβάνει μέρος σήμερα, ένα χαμηλό φορολογικό καθεστώς είναι το μόνο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που έχει παραμείνει. Η χαμηλή φορολόγηση δίνει τη δυνατότητα στις χώρες να αναπτύξουν μια δυναμική παρουσία στη διεθνή ναυτιλιακή αρένα και να κερδίζουν έδαφος έναντι των άλλων ανταγωνιστών τους.

- **Ποιότητα**

«Η χαμηλή φορολογία προσέδωσε στη Κύπρο τη δύναμη για υποστήριξη της ποιότητας»

Λόγω του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος το οποίο είχε ο πλοιοκτήτης και ο διαχειριστής στην ανοικτή αγορά από τη χαμηλή φορολογία η Κυπριακή Διοίκηση πρέπει να συνεχίσει να εφαρμόζει πολιτική μηδενικής ανοχής στα επίπεδα ασφαλείας. Περαιτέρω μείωση του κόστους με υποβάθμιση των επιπέδων ασφαλείας στα Κυπριακά πλοία δεν πρέπει να επιτρέπεται.

Η διατήρηση και ίσως η ενίσχυση του φορολογικού συστήματος θα πρέπει να αποτελέσει σημείο εστίασης των αρμόδιων αρχών τα επόμενα χρόνια για τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του Κυπριακού νηολόγιου και ιδιαίτερα του τομέα πλοιοδιαχείρισης.

- **Συνεχής παρακολούθηση**

«Η διατήρηση της υψηλής ποιότητας απαιτεί συνεχή έλεγχο και παρακολούθηση.»

Κυρίαρχης σημασίας είναι η διατήρηση ενός υψηλά ποιοτικού στόλου, η παραμονή στο χώρο των «καλών» διαχειριστών και η αποπομπή των «κακών» διαχειριστών. Αυτή η διαδικασία δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθεί εάν δεν υπάρχει συνεχής παρακολούθηση και έλεγχος. Οι τυχαίες επιθεωρήσεις σε πλοία και εταιρείες αφήνει στη τύχη τον εντοπισμό των αδύνατων «παικτών» και προκαλεί μη απαραίτητη ενόχληση σε αυτούς που πραγματικά δεν πρέπει να ενοχλούνται. Επομένως η ορθή παρακολούθηση των πλοίων ή επιχειρήσεων οι οποίες θυσιάζουν την ποιότητα και την ασφάλεια στο βωμό του κέρδους θα μπορεί να εντοπίσει αδυναμίες στη ρίζα τους και να τις αντιμετωπίσει με επιθεωρήσεις εκεί που ακριβώς χρειάζεται.

- **Διαδικασίες αναμόρφωσης και μείωση της γραφειοκρατίας**

Η εισαγωγή των τεχνολογιών πληροφόρησης και των ηλεκτρονικών συστημάτων επιφέρει μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών και επιτρέπει τη διεξαγωγή του ίδιου φόρτου εργασίας σε πολύ μικρότερο χρονικό διάστημα από ότι προηγουμένως. Με την πλήρη⁷⁹ μηχανογράφηση του τμήματος εμπορικής ναυτιλίας οι μακροσκελείς λίστες και η ατελείωτες στοίβες καταγραφής των πλοίων και των εταιρειών μπορούν να αντικατασταθούν από ένα τοπικό δίκτυο υπολογιστών. Η διασύνδεση του συστήματος θα μπορεί εκμεταλλευόμενη τις ευκολίες τις οποίες παρέχει το διαδίκτυο να συνεργάζεται με διάφορους οργανισμούς και αμφότερα νηολόγια για την αποδοτικότερη λειτουργία του ιδίου. Επίσης η νηολόγηση των πλοίων θα είναι πολύ πιο απλή και λιγότερο χρονοβόρα εάν διεξάγεται ηλεκτρονικά με την κατάθεση των τεκμηρίων να γίνεται εξ' αποστάσεως και σε πραγματικό χρόνο (*real time*).

- **Αλλαγή εργασιακής κουλτούρας και συνεχής αναβάθμιση του προσωπικού.**

«Η αλλαγή κουλτούρας και η εντρύφηση στα στελέχη της έννοιας της ποιότητας συνεισέφερε τα μέγιστα στην μεγάλη επιτυχία της Κύπρου.»

Η επιτυχία της Κύπρου δεν ήρθε εν μια νυκτί. Η όλη διαδικασία ήταν γεμάτη εμπόδια και σε πολλά σημεία της θεωρητικά αδύνατη. Η κάθε επερχόμενη αλλαγή απαιτούσε την αλλαγή του “*Status Quo*”, αλλαγές οι οποίες ήταν δύσκολες και μακροχρόνιες. Αυτή η αλλαγή θα μπορούσε να επιτευχθεί μόνο με στροφή του προσωπικού στη κατεύθυνση ποιότητα. Η συνεχής εκπαίδευση των στελεχών και η

⁷⁹ Μερική μηχανογράφηση του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια του εναρμονισμού για την ένταξη στην Ε.Ε. Ακόμη όμως δεν υπάρχει πλήρης διασύνδεση με όλα τα αρμόδια τμήματα του Υπουργείου Μεταφορών και με τα λοιπά μέρη που έχουν άμεση συνεργασία στο χώρο της Ναυτιλίας.

αποδοτικότητα τους πρέπει να βρίσκεται υπό συνεχή παρακολούθηση. Η συνεχής παρακολούθηση είναι μέγιστης σημασίας με στόχο την αποφυγή γραφειοκρατικής ανελαστικότητας στο μέλλον. Η επιμόρφωση και η καλή γνώση των στελεχών στα επίκαιρα θέματα του ναυτιλιακού γίνεσθαι θα δίνει τη δυνατότητα γρήγορων ελιγμών και δύσκολης προσαρμογής στις ανάγκες κάθε περιόδου.



Γράφημα 4.9: Στρατηγική ανάπτυξης Κυπριακής Ναυτιλίας.

Παρατηρώντας την παραπάνω αποτύπωση της ορθής στρατηγικής σχεδιασμού μπορούμε εύκολα να κατανοήσουμε τη σημασία της κατανόησης των μελλοντικών προοπτικών και της ορθής εκμετάλλευσής τους.

Κλείνοντας αυτό το κεφάλαιο θα ήθελα να επικαλεσθώ ως παράδειγμα το μνημόνευμα ενός γνωστού γάλλου συγγραφέα και εφευρέτη:

“The future is not something to be predicted, but to be made possible”. (Exupery, 1938)

4.4.1 Οι Σχέσεις Του Κυπριακού Νηολογίου Με Την Διεθνή Ένωση Εργασίας Μεταφορών (International Transport Workers Federation, ITF).

Ιστορικά, τα ναυτεργατικά συνδικάτα και συγκεκριμένα η ITF εναντιώνονταν πάντοτε προς τα ανοικτά νηολόγια. Το βασικό όπλο τους ήταν το μποϊκοτάζ στο οποίο απέτρεπαν τον απόπλου του πλοίου από το λιμάνι, απεργία από τους χειριστές φορτίου

απέτρεπε την φόρτωση ή εκφόρτωση του πλοίου και απεργία από τους ναυτεργάτες και τους κυβερνήτες των ρυμουλκών έκανε αδύνατη την αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι.

Το μποϊκοτάζ δεν είχε πρωταρχικό στόχο την βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας με προσπάθεια απόσυρσης μη αξιόπλων πλοίων. Στόχευε καθαρά τα ανοικτά νηολόγια, τα ούτω καλούμενα από την ITF, ως σημαίες ευκαιρίας. Η ITF δικαίωσε τη στάση της στηρίζοντας την άποψη ότι σημαία ευκαιρίας σημαίνει και χαμηλά επίπεδα ασφαλείας όπως διαφαινόταν και από τα στατιστικά ατυχημάτων και επιθεωρήσεων.

“ For thousands of today’s international seafarers life at sea is modern slavery and their workplace is a slave ship.”⁸⁰

Το μποϊκοτάζ πρωτίστως ήταν μια έκφραση ενότιης εντός της συντεχνίας η οποία επέτρεπε στις συντεχνίες να υποχρεώσουν τους πλοιοκτήτες να υπογράψουν συμφωνίες για μισθολογικές αυξήσεις και βελτιώσεις των συνθηκών διαβίωσης (Lillie, 2004).

Η πρώτη δράση από την συντεχνία ITF ενάντια στις σημαίες ευκαιρίας αποφασίστηκε το 1948. Πολλαπλά μποϊκοτάζ διάρκειας πολλών ημερών οργανώθηκαν το 1958, 1965, 1976 και 1977.

Το τέλος της δεκαετίας του 70’ στιγματίστηκε από μια μέγιστη στροφή στη πολιτική του ITF, η οποία εξαρτιόταν σε λιγότερο επιθετικά μέτρα βασιζόμενα στο δούνα και λαβείν μεταξύ των πλοιοκτητών και των σημαιών ευκαιρίας. Επιπρόσθετα ο ITF προσπάθησε να αυξήσει την επιρροή του διορίζοντας δικούς του επιθεωρητές στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου, με σκοπό την ενημέρωση και καθοδήγηση των ναυτεργατών, την διαπραγμάτευση των μισθολογίων και τέλος την ενημέρωση των τοπικών αρχών για τυχών παρατυπίες και παραλείψεις των πλοιοκτητών.

Από το 1993 η ITF έκανε και πάλι στροφή σκληραίνοντας τη στάση της σε ορισμένα νηολόγια τοποθετώντας σε μαύρη λίστα ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες και γραφεία εξεύρεσης πληρωμάτων. Το αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής απασχόλησε πολύ τις αρμόδιες υπηρεσίες. Ορισμένοι εναντιωτές της πολιτικής αυτής υποστήριζαν ότι όχι μόνο δεν βοηθούσε στην αφαίρεση των υποβαθμισμένων πλοίων από τα νηολόγια αλλά η ITF ενίσχυε την συνέχιση της παρουσίας τους σε αυτά.

4.4.1.1 Οι Σχέσεις της Κύπρου με την ITF

Αν και η ITF αποτελούσε ανέκαθεν εφιάλτης για το Κυπριακό νηολόγιο οι σχέσεις μεταξύ τους έχουν βελτιωθεί αισθητά τα τελευταία 10 χρόνια. Αυτή η βελτίωση ήταν αποτέλεσμα μιας ευαισθητοποιημένης πολιτικής του τμήματος εμπορικής ναυτιλίας για θέματα συνθηκών διαβίωσης των πληρωμάτων και των συνθηκών εργασίας επί των Κυπριακών πλοίων. Οποιοδήποτε παράπονο, ερευνείτω και πραγματοποιούνταν όλες οι απαραίτητες ενέργειες για την άμεση επίλυση του. Η πλειοψηφία των παραπόνων προερχόταν από την οργάνωση ITF. Η Κύπρος προχώρησε μέχρι και στη παράδοση

⁸⁰ International Commission on Shipping, Inquiry into Ship Safety, *Ships, Slaves and Competition*, 2006

τελεσίδικου ακύρωσης του πιστοποιητικού συμμόρφωσης (Document of Compliance DoC) σε μια μεγάλη πλοιοδιαχειρίστρια εταιρεία η οποία συστηματικά καθυστερούσε στη πληρωμή των μισθών των πληρωμάτων. Αυτό σήμαινε ότι στη περίπτωση που η εταιρεία δεν προέβαινε σε όλες τις απαραίτητες πράξεις για διευθέτηση των οικονομικών οφειλών της όλα της τα πλοία θα στερούνταν απόπλου καθώς τα πιστοποιητικά ασφαλούς διαχείρισης (Safety Management Certificates, SMCs) θα αποσύρονταν.

Στις 14 Μαρτίου του 2003 στο παγκόσμιο σεμινάριο επιθεωρητών της ITF το οποίο διεξήχθη στη Λεμεσό, η ITF γνωστοποίησε δημοσίως το ρόλο της Κύπρου στην διαφύλαξη των δικαιωμάτων των ναυτεργατών μέσω ενός αριθμού διεθνών νομοθετικών σωμάτων όπως το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και το Διεθνή Οργανισμό Εργασίας.

Η ITF επίσης αναγνώρισε τη σοβαρότητα την οποία επιδεικνύει η Κύπρος στις υποχρεώσεις της ως Σημαία νηολογήσεως. Η αναφορά συνεχίζει και εξαιρεί το σημαντικό μέγεθος υποδομών που διαθέτει η Κύπρος και τον αποδοτικό διάλογο με τις συντεχνίες εμπορίου μέσα σε ένα δημοκρατικό περιβάλλον το οποίο δεσμεύεται να εφαρμόζει την εθνική και διεθνή νομοθεσία. Τέλος αναγνωρίζει το γεγονός ότι η Κύπρος δεν θεωρεί την σημαία της ως κερδοφόρο επιχείρηση αλλά αντιθέτως επενδύει τεράστια ποσά για την αναβάθμιση της.

4.4.1.2 Οι συνέπειες από την Ευρωπαϊκή πορεία της Κύπρου με την ITF

Το βασικό εμπόδιο για την αφαίρεση της Κύπρου από τη κατηγορία των σημαιών ευκολίας είναι τα κριτήρια της ωφέλιμης ιδιοκτησίας του πλοίου. Η ένταξη στην Ε.Ε. όμως υπερπήδησε αυτό το εμπόδιο καθώς βάση κοινοτικού νόμου απαγορεύεται η παρεμπόδιση χρήσης της Κυπριακή Σημαίας από πλοιοκτήτες οι οποίοι προέρχονται από Ευρωπαϊκά κράτη⁸¹.

Το δυνατό σημείο συζήτησης επιπρόσθετα με τα ατράνταχτα στοιχεία της δέσμευσης από τη Κυπριακή Σημαία για βελτίωση των εργατικών επιπέδων ασφαλείας εν πλω⁸², ήταν το ότι δεν μπορούσε να υπάρξει συμφωνία με τις απαιτήσεις της ITF για άμεσο εθνικό δεσμό μεταξύ Σημαίας νηολόγησης και πλοιοκτησίας μιας και το μεγαλύτερο ποσοστό του Κυπριακού στόλου διαχειρίζεται από εταιρείες Ευρωπαϊκών συμφερόντων.

4.4.1.3 Συμπερασματικά

Η δέσμευση της Κύπρου για την αποτελεσματική βελτίωση των επιπέδων εργατικής ασφάλειας δεν βρίσκει εμπόδιο τα συμφέροντα των υπεύθυνων πλοιοκτητών. Η επιρροή της διεθνούς και Ευρωπαϊκής νομοθεσίας ειδικότερα στο τομέα εργατικής ασφάλειας δεν έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα της Κυπριακής Σημαίας λόγω των απαιτήσεων ποιότητας που επιβάλλονται από το ίδιο το κράτος.

⁸¹ Άρθρο του Lloyd's List με τίτλο "Foc Campaign is now obsolete, claims Cyprus".

⁸² Christodoulou– Varotsi, I, and. Pentsov, D, A, "Labor Standards on Cyprus Ships: Myth and Reality", published in the "Vanderbilt Journal Of Transnational Law", May 2004

Από ανεπίσημες συνομιλίες με αξιωματούχους της ITF εντοπίστηκε ότι υπάρχει γόνιμο έδαφος για συνομιλίες με μελλοντικό στόχο την αφαίρεση της Κυπριακής Σημαίας από τη λίστα των σημαίων ευκαιρίας (Σεργίου, 2006).

Μια τέτοια εξέλιξη θα έχει αδιαμφισβήτητα μεγάλο αντίκτυπο στη Κυπριακή Σημαία αφού θα την καταστήσει ακόμη πιο ανταγωνιστική αφού ως γνωστόν η εργατική «ειρήνη» είναι βασικό στοιχείο προόδου ιδιαίτερα στο ναυτιλιακό κλάδο όπου ο ανταγωνισμός είναι ιδιαίτερα οξύς.

4.4.2. Τουρκικό εμπάργκο και η Πιθανότητα Άρσης του λόγω Ε.Ε.

Η αφορμή που έδωσε τότε η Τουρκία ήταν ότι οι περιορισμοί είχαν εφαρμοστεί ως απάντηση στην απόφαση της Κυπριακής Δημοκρατίας τον Οκτώβρη του 1974 να κηρύξει τα λιμάνια υπό τον έλεγχο των Τουρκικών στρατευμάτων κλειστά στην διεθνή ναυτιλία, απόφαση η οποία είχε ληφθεί λόγω του γεγονότος ότι η Κυπριακή Δημοκρατία δεν ήταν σε θέση πλέον να ελέγχει την διακίνηση των πλοίων στα λιμάνια της Αμμοχώστου, της Κερύνειας και του Καραβοστασιού.

Η δεύτερη σειρά απαγορευτικών μέτρων εναντίων της Κύπρου εφαρμόστηκε από τη Τουρκία το Μάιο του 1997. Ομοίως της περίπτωσης του πρώτου πακέτου απαγορευτικών μέτρων του 1987, τα νέα μέτρα είναι επιλεκτικά, άδικοι και έχουν αρνητικό αντίκτυπο στο διεθνές εμπόριο. Παραβιάζουν όλες τις αρχές του εμπορίου δια θαλάσσης οι οποίες διατυπώνονται στους κανονισμούς του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου 4055/86 ΕΕ⁸³ και 4058/86 ΕΕ⁸⁴, όπως είναι η ελευθερία διακίνησης, το ελεύθερο εμπόριο, η ελεύθερη πρόσβαση στους λιμένες και το αναφαίρετο δικαίωμα της ισότιμης αντιμετώπισης. Τα νέα απαγορευτικά μέτρα σε αντίθεση με αυτά του 1987 δεν έχουν αντίκτυπο μόνο στα πλοία υπό Κυπριακή Σημαία αλλά επηρεάζουν άμεσα και πλοία που φέρουν σημαία οποιουδήποτε άλλου κράτους. Επιπρόσθετα απαγορεύουν τη χρήση των Κυπριακών λιμένων για διαμετακομιστικό εμπόριο από πλοία τα οποία εκτελούν δρομολόγια τακτικών γραμμών στη Μεσόγειο επιφέροντας έτσι υποβάθμιση των Κυπριακών λιμένων και μείωση του εμπορίου.

Το Τουρκικό εμπάργκο επηρεάζει κάθε πλοίο ανεξαρτήτου σημαίας το οποίο σχετίζεται με οποιοδήποτε τρόπο με τη Κυπριακή Δημοκρατία. Επομένως δεν πλήττεται μόνο η Κύπρος αλλά και το Ευρωπαϊκό εμπόριο. Γνωστή είναι και η περίπτωση της Σουηδικής εταιρείας SOL⁸⁵ (Swedish Ocean Lines) η οποία υποχρεώθηκε να μετατρέψει τα δρομολόγια της με τρόπο που να μην έχει άμεση προσέγγιση από το λιμάνι της Λεμεσού σε Τούρκικους λιμένες. Για την μετατροπή αυτή η εταιρεία επιβαρύνθηκε με ετήσιο κόστος

⁸³ Ο εν λόγω κανονισμός εφαρμόστηκε το Δεκέμβριο του 1986 και θέτει την βασική αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο χώρο της ναυτιλίας ανάμεσα στα κράτη μέλη και στις τρίτες χώρες

⁸⁴ Ο κανονισμός 4058/86 ΕΕ εφαρμόστηκε το Δεκέμβριο του 1986 και αναφέρεται στη λήψη δράσης για τη προστασία της ελεύθερης διακίνησης του θαλάσσιου εμπορίου.

⁸⁵ Μάτσης, Ι, *Ερώτηση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με θέμα το Τουρκικό εμπάργκο*, Σεπτέμβριος 2005

1,5 εκατομμυρίου δολαρίων. (λόγω απώλειας χρόνου, επιπλέον έξοδα πετρέλευσης, μετακινήσεις φορτίου, περίπλοκη στοιβασία κτλ.)

Μπορεί θεωρητικά να πλήττονται μόνο τα Κυπριακά συμφέροντα από το εμπάργκο, τέτοιο πράγμα όμως δεν ευσταθεί γιατί οι οικονομικές απώλειες για την Τουρκία είναι πολλαπλάσιες από αυτές της Κύπρου. Όταν τέθηκαν σε εφαρμογή τα πρώτα απαγορευτικά μέτρα το 1987 ένα μεγάλο ποσοστό πλοίων γενικού φορτίου που εξυπηρετούσε λιμένες της Τουρκίας βρισκόταν υπό Κυπριακή σημαία. Με την απαγόρευση προσέγγισης των Κυπριακών πλοίων μειώθηκε πολύ η προσφορά χωρητικότητας με αποτέλεσμα τα ναύλα για την Τουρκία να αυξηθούν άμεσα κατά 50%. Την περίοδο της μεγάλης διεθνούς έκρηξης των ναύλων (2003-2004, λόγω του φαινομένου Κίνα) και καθώς ολόκληρος ο Κυπριακός στόλος αποκλειόταν προσέγγισης στη Τουρκία, τα ναύλα για την Τουρκία καθοριζόμενα από τον κυρίαρχο κανόνα της προσφοράς και της ζήτησης ήταν ιδιαίτερα αυξημένα από ότι θα ήταν εάν γινόταν άρση του εμπάργκο.

Λαμβανομένου υπόψη το πολλαπλάσιο μέγεθος της Τουρκικής Οικονομίας από την Κυπριακή μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι σε απόλυτους αριθμούς, οι απώλειες της Τουρκικής Οικονομίας είναι πολλαπλάσιες σε σύγκριση με αυτές της Κυπριακής.

Το θέμα του Τουρκικού εμπάργκο τέθηκε υπό συζήτηση σε πολλές περιπτώσεις στην Ε.Ε. Ενδεικτικά αναφέρω:

- Την κατάθεση από τη Κυπριακή Δημοκρατία τον Ιανουάριο του 1999 ενός λεπτομερούς μνημονίου στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (DG VII) με τίτλο «Οι οικονομικές συνέπειες από τις απαγορεύσεις τις οποίες επέβαλε η Τουρκική κυβέρνηση στα Κυπριακά και άλλων νηολογίων πλοία»
- Τη συζήτηση για το θέμα του Τουρκικού εμπάργκο στην κοινοβουλευτική επιτροπή Κύπρου - Ε.Ε το 1999 και το 2001
- Τη συζήτηση του 2000 στην υποεπιτροπή αρ. 6 της διεύρυνσης της Ε.Ε.
- Τη συζήτηση το Δεκέμβριο του 2000 της κοινής επιτροπής Ε.Ε. και Τελωνειακής Τουρκικής Αρχής
- Στο Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο σε απάντηση της γραπτής ερώτησης E-2936/00.
- Τον Απρίλιο του 2002 στο συμβούλιο υπουργών της Ε.Ε. μέσω κοινής θέσης που εξέδωσε, καλούσε τη Τουρκία για άρση των απαγορευτικών μέτρων για τα πλοία τα οποία εξυπηρετούν το Κυπριακό Εμπόριο.
- Τον Σεπτέμβριο του 2005 ο Ευρωβουλευτής του Δημοκρατικού Συναγερμού Γιαννάκης Μάτσης υπέβαλε ενώπιον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ερώτηση που αφορά στο συνεχιζόμενο εμπάργκο που παρανόμως εφαρμόζει η Τουρκία σε βάρος

πλοίων και αεροσκαφών, τα οποία συνδέονται καθ' οιονδήποτε τρόπο με την Κυπριακή Δημοκρατία ή/και φέρουν την σημαία της⁸⁶.

Λόγω του ότι η Κύπρος αποτελεί μέλος της Ε.Ε. σε συνδυασμό με την προσδοκία της Τουρκίας για να κάνει βήματα ένταξης στην Ε.Ε. η άρση του εμπάργκο αποτελεί μονόδρομο για την Τουρκική κυβέρνηση. Αυτή η παραδοχή βασίζεται στην ξεκάθαρη διατύπωση του κανονισμού υπ' αριθμό 4055/86 ΕΕ και στον κανονισμό 4058/86 ΕΕ ότι η Ε.Ε. μπορεί να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα ενάντια σε χώρα η οποία παρεμποδίζει σε ένα κράτος μέλος την ελεύθερη παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών στην περιοχή του.

Ένα πρώιμο σημάδι πιθανής άρσης του εμπάργκο παρουσιάστηκε τον Ιούλιο του 2004 όταν η Επίτροπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μεταφορών κα Loyola de Palacio, σε δημοσιογραφική διάσκεψη της είχε δηλώσει ότι η Τουρκία υποσχέθηκε να προβεί σε διευθέτηση του συγκεκριμένου θέματος⁸⁷. Επίσης τον περασμένο Δεκέμβριο πριν από τη σύνοδο κορυφής της Ε.Ε. η Τουρκία ανακοίνωσε το άνευ προϋποθέσεων άνοιγμα ενός λιμανιού και ενός αεροδρομίου για τους Ελληνοκυπρίους. Η απόφαση αυτή μάλιστα προσέκρουσε στην έντονη αντίδραση της αντιπολίτευσης και του στρατιωτικού κατεστημένου της χώρας. Ακόμη όμως και σήμερα η τότε δήλωση της Τουρκικής κυβέρνησης παραμένει στο συρτάρι χωρίς καμία ενέργεια.

Επιπλέον η Τουρκική κυβέρνηση έχει αισθανθεί την Ευρωπαϊκή πίεση και σε πολλές άλλες περιπτώσεις όπως αυτή του παγώματος κάθε Ευρωπαϊκής χρηματοδότησης με ψήφισμα στο Ευρωκοινοβούλιο και με λοιπά ψηφίσματα καταδίκης τα οποία είχαν ως αποτέλεσμα την προσωρινή παγοποίηση των ενταξιακών διαπραγματεύσεων σε 8 κεφάλαια το 2006.

Βέβαια μέχρι στιγμής η αδιάλλακτη στάση της Τουρκίας παραμένει και η άρνηση της Τουρκίας να εφαρμόσει το πρωτόκολλο τελωνειακής ένωσης το Δεκέμβριο του 2006 άφησε το όλο ζήτημα να αιωρείται. Για να μπορέσει να υπάρξει ουσιαστική εξέλιξη επί του θέματος θα πρέπει οι πιέσεις σε όλα τα επίπεδα τόσο κυβερνητικής πολιτικής όσο και από τους λοιπούς ιδιωτικούς ανεξάρτητους οργανισμούς (Κ.Ε.Ε, Κ.Ν.Σ), να ενταθούν και να συνεχιστούν φέροντας εμπόδια στη συνέχιση της ενταξιακής πορείας της Τουρκίας.

Στο παρελθόν είχε διατυπωθεί σε συζητήσεις ότι η άρση του εμπάργκο θα έχει μικρό αντίκτυπο στην περεταίρω ανάπτυξη του Κυπριακού νηολογίου καθώς μόνο ένα μικρό ποσοστό του παγκόσμιου στόλου διεξάγει εμπόριο με την Τουρκία. Αυτή η υπόθεση είναι λανθασμένη. Πολλοί ναυλωτές αποφεύγουν να ναυλώνουν πλοία με σημαία η οποία

⁸⁶ Ως μια από τις αφορμές για την υποβολή του ερωτήματος είναι η απαγόρευση από μέρους των τουρκικών Αρχών να επιτρέψουν στις 6 και 7 Αυγούστου, μετά μάλιστα την υπογραφή του πρωτοκόλλου της Άγκυρας, τον ελλιμενισμό του πλοίου "Hans Scholl" να προσεγγίσει σε τουρκικά λιμάνια, επειδή η διαχείριση του εν λόγω πλοίου γίνεται μέσω του εδάφους της Κυπριακής Δημοκρατίας. Σημειώνεται ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία "Chemikalien Seetransport GmbH" και το πλοίο ενεργούσε για λογαριασμό της εταιρείας BP εφόσον μετέφερε δικά της προϊόντα.

⁸⁷ Άρθρο του Lloyd's List, Η Τουρκία ετοιμάζεται να άρει το εμπάργκο προς τη Κύπρο, Ιούλιος 2004

υπόκειται σε απαγορευτικά μέτρα για τη προστασία των συμφερόντων τους. Επομένως πλοία νεαρής ηλικίας παρουσιάζουν δυσκολία στην εξεύρεση μακροχρόνιων ναυλώσεων και έτσι αποστρέφουν το ενδιαφέρον τους, και εγγράφουν τα πλοία τους σε άλλα ανοικτά νηολόγια παρόλο που παραδοσιακά προτιμούσαν το Κυπριακό.

Η άρση του εμπάργκο θα ωφελήσει σε μεγάλο βαθμό το κυπριακό νηολόγιο για δύο λόγους: Πρώτον γιατί θα δημιουργήσει ένα νέο κύμα εγγραφών πλοίων στο δυναμικό του και δεύτερον γιατί ο αριθμός των νέων εγγραφών θα αποτελείται από πλοία νεαρής ηλικίας. Ο δεύτερος λόγος θεωρείται σημαντικότερος εφόσον η Κύπρος οδεύει και έχει επιτύχει σε μεγάλο βαθμό την ποιοτική αναβάθμιση του στόλου του. Μειώνοντας το μέσο όρο ηλικίας του στόλου του μειώνονται και οι πιθανότητες παρακράτησης των πλοίων από τις αρμόδιες αρχές επιθεωρήσεων αφού παραδοσιακά τα πλοία μεγάλης ηλικίας πολλές φορές ανεξαρτήτως του επιπέδου ασφαλείας τους έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες παρακράτησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Συμπεράσματα - Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.

Από την βιβλιογραφική ανασκόπηση και την παράθεση των στοιχείων που περιγράφουν την Κυπριακή Εμπορική Ναυτιλία εστιάζοντας στον τομέα πλοιοδιαχείρισης και νηολογίου εξήχθησαν γόνιμα συμπεράσματα τα οποία αφορούν τόσο την ιστορική όσο και την μελλοντική πορεία εξέλιξής τους.

Το Τ.Ε.Ν. της Κύπρου τα τελευταία χρόνια έχει επιδείξει μία αξιόλογη πορεία με ουσιαστική πρόοδο και σημαντική αναβάθμιση τόσο του στόλου όσο και των υπηρεσιών που προσφέρει .

Η πολιτική και οικονομική σημασία της Κυπριακής Εμπορικής Ναυτιλίας είναι τεράστια. Σε ένα πολύ μικρό κράτος όπως η Κύπρος δεν μπορεί παρά να χαρακτηριστεί επίτευγμα το γεγονός ότι η Κυπριακή Σημαία κυματίζει σε ολόκληρη την υφήλιο ενώ η έντονη παρουσία της Κύπρου στους διάφορους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς ενισχύει την οντότητα της Κυπριακής Δημοκρατίας και ενδυναμώνει την διαπραγματευτική της θέση, γεγονός που προσδίδει κύρος στο Κυπριακό κράτος και έχει θετικές πολιτικές προεκτάσεις. Επίσης η μεγάλη παρουσία ξένων ναυτιλιακών εταιρειών στην Κύπρο αποδεικνύει τη σωστή και δυνατή ναυτιλιακή υποδομή που κατέχει το νησί.

Πρωταρχικός στόχος της Κυβέρνησης σήμερα είναι η ποιοτική αναβάθμιση του Κυπριακού στόλου, παράλληλα με τη διατήρηση και ενίσχυση της εξέχουσας θέσης που κατέχει η Κύπρος σε μέγεθος στόλου. Σε συνδυασμό με την ευσυνειδησία που διακατέχει την πλειονότητα των πλοιοκτητών έγινε κατορθωτή η ποιοτική αναβάθμιση του νηολογημένου στόλου. Η πολιτική αυτή είναι άμεσα συνδεδεμένη με την προσπάθεια της βελτίωσης της εικόνας της Κυπριακής Σημαίας και για το σκοπό αυτό έχουν υιοθετηθεί τα τελευταία χρόνια δραστικά μέτρα.

Τα μέτρα αυτά έχουν αποδειχθεί επιτυχημένα και αυτό φαίνεται καθαρά από την πτωτική τάση των κατακρατήσεων κυπριακών πλοίων σε ξένα λιμάνια λόγω ελλείψεων. Ενδεικτικό των πιο πάνω είναι η πτωτική τάση του ποσοστού κατακρατήσεων των κυπριακών πλοίων σε λιμάνια χωρών μελών του Paris MOU η οποία είναι ιδιαίτερα εμφανής κατά τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με την κατάταξη, η Κύπρος βρίσκεται αυτή την στιγμή στην λευκή λίστα του μνημονίου των Παρισίων και παράλληλα βρίσκεται στην Λευκή λίστα του Μνημονίου του Τόκιο.

Αυτές οι διαπιστώσεις αποτελούν ενθαρρυντικά στοιχεία για την εικόνα της Κυπριακής Εμπορικής Ναυτιλίας και δημιουργούν τις βάσεις και την υποδομή για μια ναυτιλία με

μέλλον και οράματα που θα προσφέρει ακόμα περισσότερα στην οικονομία της Κύπρου και στον Κύπριο πολίτη, κατ' επέκταση.

Η Κύπρος έχει τον τρίτο μεγαλύτερο στόλο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ένα ποσοστό που αγγίζει το 15% του συνολικού στόλου των 27 κρατών μελών της Ε.Ε.

Η νομοθεσία που διέπει την Κυπριακή εμπορική ναυτιλία έχει τροποποιηθεί προκειμένου να αφαιρεθεί οποιαδήποτε διάκριση μεταξύ των κυπριακών πολιτών και των πολιτών των άλλων κρατών μελών της ΕΕ έτσι ώστε, οι πολίτες των κρατών μελών και οι εταιρίες που συστήνονται και δραστηριοποιούνται στα κράτη μέλη της ΕΕ, να δικαιούνται να εγγράφουν τα πλοία τους στο Κυπριακό νηολόγιο. Στο πλαίσιο αυτής της τροποποίησης αυτή η δυνατότητα επεκτείνεται επίσης στους πολίτες ή τις εταιρίες των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Ζώνης.

Κατά τα τελευταία χρόνια έχει εκσυγχρονισθεί σημαντικά η νομοθεσία που διέπει την εμπορική ναυτιλία, κυρίως με την κύρωση όλων των βασικών διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων και την υιοθέτηση του Ευρωπαϊκού Κεκτημένου. Η ταυτόχρονη διοικητική ενδυνάμωση και η ενίσχυση του δικτύου

Η ανταγωνιστικότητα της Κύπρου, τόσο ως νηολόγιο όσο και ως βάση για τις διεθνείς δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών, είναι σημαντική. Για την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας και με σκοπό να εκλείψει η διάκριση μεταξύ κυπριακών και ξένων ναυτιλιακών εταιρειών που εδρεύουν στην Κύπρο, έχει τροποποιηθεί ο περί φορολογίας του εισοδήματος νόμος έτσι που οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων να έχουν την επιλογή είτε να φορολογηθούν με βάση τη χωρητικότητα των πλοίων που διαχειρίζονται είτε με βάση τα εισοδήματά τους.

Από την συγκριτική δοκιμασία της Κύπρου ενάντια στη Μάλτα παρατηρούμε ότι παρόλο που η Κύπρος υπερισχύει της Μάλτας στο τομέα της φορολόγησης και παρέχει ένα ικανοποιητικό επίπεδο ελέγχου των πλοίων της, τελικώς υστερεί στη αύξηση του νηολογίου της κυρίως λόγω του Τουρκικού εμπάργκο. Χρειάζονται βέβαια πολύ μεγάλες προσπάθειες στο τομέα βελτίωσης της αποδοτικότητας των επιθεωρήσεων σε ατομικό επίπεδο αφού από τα στοιχεία των ελεγκτικών αρχών του κράτους διαφαίνεται έντονα η αδυναμία εντοπισμού παραλείψεων στα πλοία υπό Κυπριακή σημαία.

Οι μελλοντικές προοπτικές κρίνονται ιδιαίτερα ευοίωνες στην περίπτωση που αρθεί το Τουρκικό εμπάργκο το οποίο αποτελεί ίσως το μοναδικό μελανό σημείο που αποκόπτει την αύξηση του νηολογίου. Η εφαρμογή ενός ευνοϊκότερου φορολογικού πλαισίου μπορεί να αντισταθμίσει τις αρνητικές αυτές συνέπειες.

Οι βελτιωμένες σχέσεις με την ITF και η πιθανότητα αφαίρεσης της Κυπριακής σημαίας από το κατάλογο των σημαίων ευκαιρίας θα δημιουργήσει ένα νέο κύμα εγγραφών όπως επίσης θα αυξήσει και τα επίπεδα εμπιστοσύνης των εργαζόμενων στην Κυπριακή σημαία.

Κλείνοντας θα ήθελα να σημειώσω την σημασία εκτέλεσης μιας πιο ενδελεχούς ανάλυσης των οικονομικών και κοινωνικών συνεπειών που απορρέουν από τα απαγορευτικά μέτρα

της Τουρκίας με στόχο την πλήρη κατανόηση του μεγέθους της ζημιάς που σημειώνεται τόσο στη Κυπριακή πλευρά αλλά ιδιαίτερα στη Τουρκική στην οποία δεν διαφαίνεται ξεκάθαρα. Μια τέτοια ανάλυση θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για πιο ξεκάθαρες διατυπώσεις του προβλήματος και μιας πιο πειστικής αναφοράς που θα οδηγούσε σε ουσιαστικότερη και ταχύτερη επίλυση του προβλήματος.

Πηγές-Βιβλιογραφία

Βιβλία:

1. Στράβων, «*Άπαντα Γεωγραφικά*», Εκδόσεις Κάκτος, 1985
2. Σικελιώτης, Δ, «*Ιστορική Βιβλιοθήκη*», Εκδόσεις Κάκτος, 1990
3. Bostock, J, “*Translation of: Naturalis Historia, Pliny the Elder*”, Taylor and Francis, 1855
4. Cyprus merchant shipping legislation / Republic of Cyprus Nicosia : Printing Office of the Republic of Cyprus, 1996
5. Dew, P, “*Doing Business With The Republic Of Cyprus*”, GMB Publishing Ltd, October 2005
6. Philippe, B., “*SAFETY AT SEA, policies, regulations & International Law*”, Bureau Veritas edition, 1999
7. Stefanou, K. A., “*Cyprus And The EU: The Road to Accession*”, Ashgate Publishing Ltd, 275p, 2005
8. Svein Kristiansen, *Maritime Transportation: Safety Management and Risk Analysis*, Elsevier Publishing, 528p, 2004

Επιστημονικά άρθρα - Εργασίες:

1. Ρούσος Ευάγγελος-Παύλος, *Επιθεωρήσεις Πλοίων Με Κυπριακή Σημαία: Ανάπτυξη Στοχαστικού Υποδείγματος Για Την Υποβολή Χάραξης Ναυτιλιακής Πολιτικής από Τα Κράτη Σημαίες*, Σεπτέμβριος 2006
2. Χριστοδουλίδη, Ν. Δ. Γ.Γ. της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών, «*Κυπριακή Ναυτιλία – Πηγή Πλούτου*», Απρίλιος 2006
3. Alkis-John E. Corres, Athanasios A. Pallis, *Flag State Performance: An Empirical Analysis*, 2006
4. Christodoulou–Varotsi, I, and Pentsov, D.A, Labor Standards on Cyprus Ships: Myth and Reality, *Vanderbilt Journal Of Transnational Law*, May 2004

5. Evaggelos-Pavlos C. Roussos, Nikolaos P. Ventikos, “Port State Control Inspection Procedures: The Selection of Ships Revisited”, 2006
6. Owen, C. “Cyprus After EU Accession”, 2005
7. Lillie, N. Global Collective Bargaining on Flag of Convenience Shipping, *British Journal of Industrial Relations* 42, 47-67, 2004

Ομιλίες και συνεντεύξεις:

1. Κασουλίδη, Ι, «*Η ναυτιλία στην Ε.Ε.*», Ομιλία στα Ναυτικά Χρονικά, Αθήνα, 2005
2. Κρανιδιώτη, Γ. «*Κύπρος, Τουρκία, Ε.Ε*» Ομιλία στο Κυπριακό Τμήμα της ένωσης δημοσιογράφων, Λευκωσία, Κύπρος, 1997
3. Κωνσταντίνου, Α, «*Η Ευρωπαϊκή πορεία της Κυπριακής Εμπορικής Ναυτιλίας*», Ομιλία στο Frederick Institute of Technology, Λεμεσός, 2004
4. Πετρόπουλου, Δ, Αναπληρωτή Επιτρόπου Εμπορικής Ναυτιλίας, «*Οι ανησυχίες για τα προβλήματα της κυπριακής ναυτιλίας*», Ομιλία στο Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο, Λευκωσία, 2006
5. Constantinou, A, and Madella, A. “*The Impact Of Cyprus’ Accession To The Eu On Community And International Shipping*”, Conference on safer seas, Brest, France, 11-12 March 2002.
6. Madella, A. “*Completion Of The E.U. Accession Negotiations: End Or Beginning Of A Challenge For Cyprus Merchant Shipping*”, Nautical Institute (Cyprus Branch), 28 January 2003.

Διαδικτυακές Πηγές:

1. Ιστοσελίδα Κυπριακής Στατιστικής Υπηρεσίας, www.mof.gov.cy Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 22/08/2007
2. Ιστοσελίδα Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των Πλοίων (PARIS MOU), www.parismou.org, Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 25/08/2007
3. Ιστοσελίδα Κυπριακού Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, www.shipping.gov.cy, Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 20/08/2007
4. Ιστοσελίδα Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Μάλτας, www.mma.gov.mt, Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 23/08/2007

5. Ιστοσελίδα Γραφείου Τύπου και Πληροφοριών Κυπριακής Δημοκρατίας, www.cyprus.gov.cy Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 15/09/2007
6. Ιστοσελίδα Ελεγκτικής Υπηρεσίας Κυπριακής Δημοκρατίας www.audit.gov.cy Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 14/09/2007
7. Ιστοσελίδα Θεσμικών Οργάνων της ΕΕ www.europa.eu/institutions/inst/comm/index_el.htm Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 06/10/2007
8. Ιστοσελίδα Κύπρου και Ευρωπαϊκής Ένωσης www.kypros.org/CY-EU/gr/home.htm Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 12/09/2007
9. Ιστοσελίδα Βουλής των αντιπροσώπων, www.parliament.cy/parliamentGR/101_01_05.htm Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 02/08/2007
10. Ιστοσελίδα Κυπριακού πρακτορείου ειδήσεων www.cna.org.cy Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 02/10/2007
11. Ιστοσελίδα Κυπριακής εφημερίδας «Ο Πολίτης» www.politis-news.com Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 27/09/2007
12. Ιστοσελίδα Κυπριακής εφημερίδας «Ο Φιλελεύθερος» www.philelefttheros.com Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 27/09/2007
13. Ιστοσελίδα Κυπριακής εφημερίδας «Η Σημερινή» www.simerini.com Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 28/09/2007
14. Ιστοσελίδα Ελληνικής εφημερίδας «Η ναυτεμπορική» www.naftemporiki.gr Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 06/09/2007
15. Ιστοσελίδα Υπουργείου Οικονομικών Μάλτας www.mfin.gov.mt Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης δικτυακού χώρου 07/07/2007

