

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ**



**ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

**«Η εξέλιξη του Κυπριακού Νηολογίου»**

**Διπλωματική Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών**

Γιάννης Κωνσταντινίδης

A.M. 2212015163

**Σεπτέμβριος 2021**

## Περιεχόμενα

Ευχαριστίες.....	σελ.5
Περίληψη.....	σελ.6
Κατάλογος Πινάκων.....	σελ.8
Κατάλογος Διαγραμμάτων.....	σελ.9
Κεφάλαιο 1 Εισαγωγή	
1. α Το Θέμα.....	σελ.10
1. β Διάρθρωση εργασίας.....	σελ.13
Κεφάλαιο 2 Σταθμοί στην σχέση Κύπρου και ναυτιλίας	
2. α Η Κυπριακή ναυτιλία στην αρχαιότητα.....	σελ.14
2. β Σταθμοί στην ναυτιλιακή ανάπτυξη της Κύπρου από τον Μεσαίωνα μέχρι και τους νεότερους χρόνους.....	σελ.15
2. β1 Ναυτιλία και ανάπτυξη θαλάσσιου εμπορίου.....	σελ.15
2. β2 Η Κύρια αποθήκη του εμπορίου του Λεβάντε της Βενετίας.....	σελ.16
2. β3 Σχέσεις με άλλες χώρες.....	σελ.17
2. γ Επαναφορά στο μέλλον.....	σελ.17
2. γ1 Η Κύπρος στην σύγχρονη εποχή.....	σελ.17
2. γ2 Η Κύπρος ως ένα διεθνές επαγγελματικό και οικονομικό κέντρο.....	σελ.21
2. δ Κύπρος και Ε.Ε.: Η πορεία της προς την ένταξη, η ένταξη αλλά και τα αποτελέσματα της ένταξης.....	σελ.22
Κεφάλαιο 3 Η Ναυτιλιακή Κύπρος μετά την ένταξη	
3. α Η Κύπρος σαν σημαία σήμερα.....	σελ.28
3. α1 Επιπτώσεις από την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου στην σημαία της Κύπρου.....	σελ.28
3. α1 i Περιφερειακές Συμφωνίες κρατικού ελέγχου λιμένων.....	σελ.29
3. α1 ii Η επιλογή των σκαφών που θα επιθεωρηθούν.....	σελ.29
3. α1 iii Η Μαύρη λίστα.....	σελ.32
3. α1 iv Όροι νηολόγησης πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο.....	σελ.33
3 α1 iv a Μέρος I.....	σελ.33
A. Φορτηγά πλοία και Ποντοπόρα Ρυμουλκά.....	σελ 34
B. Φορτηγά πλοία με ολική χωρητικότητα μικρότερη από 1000.....	σελ.35
Γ. Επιβατηγά πλοία.....	σελ.36

Δ. Αλιευτικά Σκάφη.....	σελ.37
Ε. Βοηθητικά Σκάφη, Σκάφη Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων, Σκάφη αναψυχής, ερευνητικά πλοία και κινητές μονάδες ανοικτής Θαλάσσης.....	σελ.39
ΣΤ. Ακτοπλοϊκά Επιβατηγά Σκάφη και Μικρά Επιβατηγά Σκάφη.....	σελ.40
Η. Επιπρόσθετες Διατάξεις.....	σελ.41
3. α1 iv b ΜΕΡΟΣ II.....	σελ.41
Α. Ηλικία.....	σελ.41
Β. Κυριότητα.....	σελ.41
Γ. Ειδική/Έκτακτη Επιθεώρηση.....	σελ.42
Δ. Διαχείριση και Λειτουργία του Πλοίου.....	σελ.43
Ε. Όροι μετά την νηολόγηση.....	σελ.44
3. α2 Η θέση της Κυπριακής σημαίας.....	σελ.44
3. α2 i Ιστορικά στοιχεία.....	σελ.44
3. α2 ii Πρόσφατες εξελίξεις: Αναδρομή από το 1997 έως το 2006.....	σελ.45
3. α3 Αίτια για την συρρίκνωση του Κυπριακού νηολογίου.....	σελ.51
3. α3 i Τούρκικο εμπάργκο.....	σελ. 53
3. α4 Ο αγωγός 'Μπακού - Τσεϊχάν'.....	σελ.57
3. α5 Η ποιοτική αναβάθμιση της Κυπριακής σημαίας.....	σελ.60
3. α6 Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα της Κυπριακής σημαία .....	σελ 62
3. α7 Αποτελέσματα του 2006-2007.....	σελ.63
3. β Κύπρος σαν τόπος εγκατάστασης.....	σελ.65
3. β1 Ιστορικά στοιχεία μετά την Τουρκική εισβολή.....	σελ.65
3. β2 Κύπρος: Μια ιδανική επιλογή επένδυσης για κάθε πλοιοκτήτη και διαχειριστή πλοίων;.....	σελ.65
3. β3 Η συνεισφορά της ναυτιλίας στην κυπριακή οικονομία.....	σελ.69
3. β4 Κυπριακές Υπεράκτιες Εταιρείες.....	σελ.70
3. β4 i Φορολογία υπεράκτιων εταιρειών.....	σελ.70
β4 ii Φορολογία Αλλοδαπού Προσωπικού.....	σελ.70
3. β4 iii Ευκαιρίες Φορολογικού Προγραμματισμού μέσω Κύπρου.....	σελ.70
3. β5 Ναυτιλιακές εταιρείες και χρηματιστήριο .....	σελ 72
3. β5 i Εισαγωγή στο ΧΑΚ.....	σελ.72
Κεφάλαιο 4 Συμπεράσματα και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.....	σελ.74
Βιβλιογραφία.....	σελ.77

Παράρτημα 1.....	σελ.80
Παράρτημα 2.....	σελ.82

## **Ευχαριστίες**

Για να γίνει αυτή την εργασία βοήθησαν κάποια άτομα και θα ήθελα να τους ευχαριστήσω. Τα άτομα αυτά είναι η επιβλέπουσα καθηγήτρια Στεφανιδάκη Ευαγγελία η οποία βοήθησε πάρα πολύ σε ότι και αν χρειάστηκα και την αφιερώνω σε αυτή λόγω του ότι απεβίωσε πριν την αξιολόγηση της εργασίας μου και η Δρ. Μαρία Β. Λεκάκου.

## Περίληψη

Η εργασία αυτή έγινε για να αναδείξει την Κύπρο σε ένα από τα μεγαλύτερα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα μέσα από ιστορικά στοιχεία. Η Κύπρος είναι ένα από τα ηγετικά ναυτιλιακά κράτη και μεγαλύτερα κέντρα ναυτιλιακής διοίκησης στον κόσμο, αφού είναι επίσης και ένα από τα κύρια κέντρα εμπορικής διακίνησης στην Ανατολική Μεσόγειο. Αυτό ήταν που μου έδωσε το έναυσμα και μου τόνισε το ενδιαφέρον ώστε να ασχοληθώ μαζί του και να μέσα από αυτή την μελέτη να μάθω ακόμα περισσότερα για την ιδιαίτερη πατρίδα μου, την Κύπρο.

Μέσα από τα ιστορικά στοιχεία, την Κύπρο σαν σημαία αλλά και σαν τόπος εγκατάστασης φαίνεται η συμβολή της στην διεθνή σκηνή. Οι λόγοι που έχει αναπτυχθεί σε ένα από τα μεγαλύτερα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα είναι πάρα πολλοί. Ο βασικότερος είναι η γεωγραφική της θέση. Η Κύπρος συνδυάζει μια ολοκληρωμένη ναυτιλιακή υποδομή σε όλους τους τομείς και παρέχει ποιοτικές υπηρεσίες με υψηλά πρότυπα ασφάλειας όπως και μια σημαία κύρους και αξιοπιστίας.

Σήμερα συγκαταλέγεται ανάμεσα στις 10 μεγαλύτερες χώρες με τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο. Για να φτάσει σε αυτό που είναι σήμερα πέρασε μέσα από πολλά στάδια. Κάποτε έφτασε να θεωρείται και σημαία ευκαιρίας. Το 2005 μετά από πολλές προσπάθειες έπαψε να θεωρείται σημαία ευκαιρίας και αναβαθμίστηκε στην Λευκή λίστα. Επίσης μετά από 5 χρόνια πτώσης από το 2000, το 2005 άρχισε να αυξάνεται ο αριθμός των πλοίων που εγγράφονταν στο Κυπριακό νηολόγιο. Οι λόγοι για την πτώση ήταν πολλοί αλλά ο σημαντικότερος είναι το τούρκικο εμπάργκο.

Από την ναυτιλία στην Κύπρο εργοδοτούνται 4500 άτομα και οι περισσότεροι Κύπριοι. Η Κύπρος είναι το μεγαλύτερο κέντρο πλοιοδιαχείρισης στο κόσμο με 50 εταιρείες διαχείρισης πλοίων και 100 ναυτιλιακές εταιρείες. Επίσης αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στη Ευρωπαϊκή Ένωση κατέχοντας το 16% του στόλου των 25 κρατών μελών της. Με την ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση ενδυναμώνετε η παρουσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς και ενισχύεται ο ρόλος που διαδραματίζει στη λήψη αποφάσεων που αφορούν ναυτιλιακά θέματα.

Σε ένα πολύ μικρό και μάλιστα ημικατεχόμενο κράτος, είναι σπουδαίο το γεγονός πως η Κυπριακή σημαία κυματίζει σε ολόκληρη την υφήλιο ενώ η πρωταγωνιστική παρουσία της Κύπρου στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) αλλά και στον Διεθνή Οργανισμό εργασίας (ILO) ενισχύει την οντότητα της Κυπριακής Δημοκρατίας και δυναμώνει τη διαπραγματευτική της θέση, γεγονός που προσδίδει κύρος στο Κυπριακό κράτος.

Η ένταξη της Κύπρου το Μάιο του 2004 στην Ε.Ε. αποτελεί μια μεγάλη πρόκληση με πολλές προοπτικές που απαιτούν πλήρη ετοιμότητα για την μέγιστη αξιοποίηση των ευκαιριών. Δημιούργησε βάσιμες ελπίδες για την άρση του τούρκικου εμπάργκο που αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην επιθυμητή ανάπτυξη και εξέλιξη των κυπριακών λιμανιών.



## **Κατάλογος Πινάκων**

Πίνακας 1: Πορεία του Κυπριακού νηολογίου από το 1996-2001.....σελ.45
Πίνακας 2: : Πορεία του Κυπριακού νηολογίου από το 2002-2006.....σελ.46
Πίνακας 3: Οι διάφορες κατηγορίες του Κυπριακού στόλου ανά έτος.....σελ.47
Πίνακας 4: Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα Κυπριακής σημαίας.....σελ.61
Πίνακας 5: Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα για κάθε πλοιοκτήτη και διαχειριστή πλοίων ο οποίος θέλει να μεταφέρει την επιχείρησή του στην Κύπρο.....σελ.65



## **Κατάλογος Διαγραμμάτων**

Διάγραμμα 1: Ο Κυπριακός στόλος ανά έτος.....σελ.46
Διάγραμμα 2: Οι διάφορες κατηγορίες του Κυπριακού στόλου ανά έτος.....σελ.48

# Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

## 1. α Το Θέμα

Η θέση που κατέχει η Κύπρος ως ένα από τα ηγετικά ναυτιλιακά κράτη και μεγαλύτερα κέντρα ναυτιλιακής διοίκησης στον κόσμο, αφού είναι επίσης ένα από τα κύρια κέντρα εμπορικής διακίνησης στην Ανατολική Μεσόγειο δημιουργεί ένα ενδιαφέρον για να ξεκινήσουμε την μελέτη μας και να πάμε πίσω στο παρελθόν και να δούμε πώς η Κύπρος εξελίχθηκε και έφτασε σε αυτό που αποτελεί σήμερα, ένα από τα σημαντικότερα και μεγαλύτερα διεθνή ηγετικά ναυτιλιακά κέντρα.<sup>1</sup>

Η Κύπρος επειδή είναι νησί, εξ' ανάγκης επικοινωνούσε με τις γειτονικές τις χώρες δια θαλάσσης από τα αρχαιότερα χρόνια. Η θαλάσσια συγκοινωνία ήταν ο μόνος τρόπος επαφής της Κύπρου με τον υπόλοιπο κόσμο από τα βάθη της Προϊστορίας μέχρι και εντελώς πρόσφατα, αφού ο άλλος τρόπος επαφής της Κύπρου με τον υπόλοιπο κόσμο το αεροπλάνο δεν εμφανίσθει παρά μόνο τις πρώτες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Ήταν λοιπόν φυσικό τόσο για τις πυκνές εμπορικές όσο και για όλες τις άλλες επαφές των Κυπρίων με άλλους ανθρώπους και άλλες χώρες σε Ανατολή και Δύση, η Κύπρος να είχε αναπτύξει την ναυτιλία της. Εξάλλου, λόγω της σημαντικής γεωγραφικής θέσεως της, μεταξύ τριών ηπείρων (Ευρώπη, Ασία, Αφρική) η Κύπρος χρησιμοποιείτο εκτεταμένα και από πολλούς άλλους ναυτιλλόμενους, από εμπόρους και πολεμιστές, ακόμη και από πειρατές, ως σταθμός.

Κατά την Αρχαιότητα, η Κύπρος απετέλεσε σημαντική ναυτική δύναμη που, μάλιστα, αναφέρεται και ως θαλασσοκράτειρα για ένα διάστημα.

Σχετική με την ναυτιλία ήταν και η εκτεταμένη ναυπήγηση караβιών στην Κύπρο κατά την Αρχαιότητα, με την πρώτη ύλη το ξύλο των άφθονων δασών του νησιού.<sup>2</sup>

Για να καταλάβουμε περισσότερα για την Κύπρο και να την γνωρίσουμε καλύτερα, θα πρέπει να δούμε κάποια δημογραφικά δηλ. στοιχεία που αφορούν τον πληθυσμό αλλά και κάποια γεωγραφικά στοιχεία.

Έτσι κατά τα αργοναυτικά του Ορφέα η Κύπρος δημιουργήθηκε στα μυθικά χρόνια από την οργή του Ποσειδώνα, που σκόρπισε με ένα σεισμό τη Λυκαονία, χώρα στα νότια της Μ. Ασίας απέναντι της Κύπρου, και την μετέτρεψε σε νησιά, τη Σαρδηνία, την Εύβοια και την Κύπρο.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup><http://www.moi.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/0/1132a0e508fb55d3c22572c70031115a?OpenDocument&print&Click=&print>

<sup>2</sup> Μεγάλη Κυπριακή εγκυκλοπαίδεια Τόμος 10, Εκδόσεις φιλόκυπρος εκδοτική εταιρεία λ.τ.δ 1989 Λευκωσία

<sup>3</sup> Κυριάκος χατζηγιάννου, Η αρχαία Κύπρος ηστας ελληνικές πηγές, Μυθολογία και θρησκεία-Γεωγραφία και Γεωλογία, Τόμος Β, Λευκωσία 1973

Με μήκος 9,251 τετραγωνικά μέτρα η Κύπρος είναι το τρίτο μεγαλύτερο νησί στη Μεσόγειο<sup>4</sup> μετά την Σικελία και τη Σαρδηνία. Έχει μέγιστο μήκος 240 χιλιόμετρα από το ανατολικότερο μέχρι και το νοτιότερο της άκρο. Η Κύπρος βρίσκεται σε στρατηγική θέση στο βορειοανατολικό άκρο της λεκάνης της Μεσογείου.<sup>5</sup> Βρίσκεται στο σταυροδρόμι 3 ηπείρων και κοντά στους πολυάσχολους εμπορικούς δρόμους που συνδέουν τη δυτική Ευρώπη με τον αραβικό κόσμο και τη μακρινή ανατολή.<sup>6</sup> Βρίσκεται 60 χιλιόμετρα νότια της Τουρκίας 90 χιλιόμετρα δυτικά της Συρίας, 300 χιλιόμετρα βόρεια της Αιγύπτου<sup>7</sup>. Γεωγραφικά η Κύπρος ανήκει στην νοτιοδυτική Ασία. Ωστόσο, επειδή ιστορικά, πολιτιστικά η Κύπρος ακολούθησε τη πορεία όλου του Ελληνισμού, μπορεί να θεωρείται μέρος της Δύσης και της Ευρώπης.<sup>8</sup> Ο Στράβων για την γεωγραφική θέση της Κύπρου γράφει τα εξής: Η Κύπρος, το νησί που βρίσκεται δίπλα σε αυτή τη χερσόνησο (τη Μ. Ασία) στα νότια της. Η θάλασσα που περικλείεται από την Αίγυπτο, και τη Φοινίκη και τη Συρία και τη υπόλοιπη παραλία ως την παραλία της Ρόδου, είναι κάπως σύνθετη από το Αιγυπτιακό πέλαγος και το Παμφυλιακό κι από αυτό προς τον κόλπο της Ίσσου. Και μέσα σε αυτή την θάλασσα είναι η Κύπρος έχοντας τα βορεινά της μέρη δίπλα στην Τραχεία Κιλικία και ακριβώς κατά αυτά της τα μέρη είναι πλησιέστατη στη Στεριά της Μ. Ασίας και κατά τα ανατολικά της στον κόλπο της Ίσσου, ενώ τα δυτικά της βρέχονται μέσα στο πέλαγος της Παμφυλίας και στα νότια της το πέλαγος της Αιγύπτου. Αυτό το πέλαγος (το Αιγυπτιακό) ενώνεται στα δυτικά με το πέλαγος της Λιβύης και της Καρπάθου, στα νότια και τα ανατολικά μέρη βρίσκεται η Αίγυπτος κι η συνεχόμενη παραλία ως την Σελευκεία και την Ίσσο και προς τα βόρεια είναι η Κύπρος και το πέλαγος της Παμφυλίας. Αυτό τώρα το πέλαγος της Παμφυλίας περιτριγυρίζεται από τις ακτές της Τραχείας Κιλικίας και της Παμφυλίας και της Λυκίας μέχρι της Ροδίας (της Καρίας), στα δυτικά από το νησί των Ροδίων, (682) στα ανατολικά από την Κύπρο κατά την Πάφο και τον Ακάμα, ενώ στα νότια ενώνεται με το πέλαγος της Αιγύπτου.<sup>9</sup>

---

<sup>4</sup><http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82>

<sup>5</sup>[http://www.cyprus.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/0/DCBB388BEB2862BFC22570F200393AF5/\\$file/%CE%97%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CE%BC%CE%B5%20%CE%BC%CE%B9%CE%B1%20%CE%9C%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%AC%20\(%CE%9C%CE%AD%CE%B3%CE%B5%CE%B8%CE%BF%CF%82%20%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF%CF%85%20298%20KB,%20%CE%A4%CE%B5%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%84%CE%B1%CE%AF%CE%B1%20%CE%95%CE%BD%CE%B7%CE%BC%CE%AD%CF%81%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CE%94%CE%B5%CE%BA%202005\).pdf](http://www.cyprus.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/0/DCBB388BEB2862BFC22570F200393AF5/$file/%CE%97%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CE%BC%CE%B5%20%CE%BC%CE%B9%CE%B1%20%CE%9C%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%AC%20(%CE%9C%CE%AD%CE%B3%CE%B5%CE%B8%CE%BF%CF%82%20%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF%CF%85%20298%20KB,%20%CE%A4%CE%B5%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%84%CE%B1%CE%AF%CE%B1%20%CE%95%CE%BD%CE%B7%CE%BC%CE%AD%CF%81%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CE%94%CE%B5%CE%BA%202005).pdf)

<sup>6</sup> <http://www.shipping.gov.cy/>

<sup>7</sup> The republic of Cyprus: an overview, Press and information office, Republic of Cyprus, Nicosia 2004

<sup>8</sup><http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82>

<sup>9</sup>Κυριάκος χατζιωάννου, Η αρχαία Κύπρος ηστας ελληνικός πηγάς, Μυθολογία και θρησκεία-Γεωγραφία και Γεωλογία, Τόμος Β, Λευκωσία 1973

Η Κύπρος έχει δύο οροσειρές: τον Πενταδάκτυλο και το Τρόδος. Ο Πενταδάκτυλος βρίσκεται στα βόρεια του νησιού και το Τρόδος στο Κέντρο και Νοτιοδυτικά.<sup>10</sup> Η οροσειρά του Τροόδου έχει ψηλότερη κορυφή αυτή του Ολύμπου (1951 μέτρα) ενώ η οροσειρά του Πενταδάκτυλου έχει ψηλότερη κορυφή αυτή του Κυπαρισσόβουνου (1024μέτρα).<sup>11</sup> Οι Κυπριακές ακρογιαλιές παρουσιάζουν εναλλασσόμενη εικόνα βράχου και αμμουδιάς.<sup>12</sup> Η χρονική ζώνη του νησιού είναι 7 ώρες μπροστά από τη Νέα Υόρκη και 7 ώρες πίσω από το Τόκιο.

Ο κατά εκτίμηση πληθυσμός της Κύπρου ήταν στις αρχές του 2005 837,300 χιλιάδες. Ο ορισμός του πληθυσμού όσο αφορά την Κύπρο περιλαμβάνει όσους κατοικούν στις περιοχές που ελέγχονται από το κράτος-ελληνοκύπριους και ξένους- καθώς και εκτίμηση για τον αριθμό των τουρκοκυπρίων.<sup>13</sup> Συγκεκριμένα το 77,8% (651.100) είναι ελληνοκύπριοι, 10,5% (88.100) Τουρκοκύπριοι και 11,7 (98.100) ξένοι και εργάτες. Στον πληθυσμό του νησιού δεν συμπεριλαμβάνονται εκτιμήσεις για τον αριθμό των Τούρκων εποίκων, ο αριθμός των οποίων εκτιμάται γύρω στις 150-160 χιλιάδες. Επίσης η Λευκωσία έχει 219,200 πληθυσμό και είναι η μεγαλύτερη πόλη. Η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη είναι η Λεμεσός με 172,500 κατοίκους επίσης είναι και ο μεγαλύτερος λιμένας του νησιού. Η Λάρνακα και η Πάφος που είναι τα μεγαλύτερα θέρετρα διακοπών είναι η τρίτη και η τέταρτη πόλεις αντίστοιχα. Η Λάρνακα έχει 77,000 κατοίκους και η Πάφος 51,300 κατοίκους. Στους κάτοίκους της Λευκωσίας συμπεριλαμβάνει μόνο το ελεγχόμενο τμήμα της Πόλης από την κυβέρνηση.<sup>14</sup> Τα ελληνικά και τα τουρκικά είναι οι επίσημες γλώσσες της Δημοκρατίας αλλά τα αγγλικά μιλιούνται ευρέως και είναι κατανοητά, χρησιμοποιούνται τακτικά στο εμπόριο και στην κυβέρνηση. Εκτός από την Λευκωσία, όλες οι άλλες πόλεις βρίσκονται στην ακτή. Οι Λεμεσός είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη και ο μεγαλύτερος λιμένας του νησιού. Η Λάρνακα και η Πάφος, που είναι τα μεγαλύτερα θέρετρα διακοπών, είναι η τρίτη και το τέταρτη μεγαλύτερες πόλεις αντίστοιχα.<sup>15</sup>

---

<sup>10</sup>The republic of Cyprus: an overview, Press and information office, republic of Cyprus, Nicosia 2004

<sup>11</sup>[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%93%CE%B5%CF%89%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B1\\_%CF%84%CE%B7%CF%82\\_%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%93%CE%B5%CF%89%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B1_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85)

<sup>12</sup> Κύπρος-Λευκωσία 2000, Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών

<sup>13</sup><http://www.hellenicbank.com/document/1218/annualreviewchapter5.pdf>

<sup>14</sup>[http://www.cyprus.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/0/DCBB388BEB2862BFC22570F200393AF5/\\$file/%CE%97%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CE%BC%CE%B5%20%CE%BC%CE%B9%CE%B1%20%CE%9C%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%AC%20\(%CE%9C%CE%AD%CE%B3%CE%B5%CE%B8%CE%BF%CF%82%20%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF%CF%85%20298%20KB,%20%CE%A4%CE%B5%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%84%CE%B1%CE%AF%CE%B1%20%CE%95%CE%BD%CE%B7%CE%BC%CE%AD%CF%81%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CE%94%CE%B5%CE%BA%202005\).pdf](http://www.cyprus.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/0/DCBB388BEB2862BFC22570F200393AF5/$file/%CE%97%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CE%BC%CE%B5%20%CE%BC%CE%B9%CE%B1%20%CE%9C%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%AC%20(%CE%9C%CE%AD%CE%B3%CE%B5%CE%B8%CE%BF%CF%82%20%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF%CF%85%20298%20KB,%20%CE%A4%CE%B5%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%84%CE%B1%CE%AF%CE%B1%20%CE%95%CE%BD%CE%B7%CE%BC%CE%AD%CF%81%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CE%94%CE%B5%CE%BA%202005).pdf)

<sup>15</sup> <http://www.shipping.gov.cy/>

## 1. β Διάρθρωση εργασίας

Η εργασία αυτή αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο με τίτλο Εισαγωγή αναφέρεται στο θέμα δηλ. τι ήταν αυτό που με οδήγησε, να ασχοληθώ με την εργασία, επίσης αναφέρεται και στην σχέση της Κύπρου με την ναυτιλία αλλά και στην γεωγραφία και στον πληθυσμό της Κύπρου. Το κεφάλαιο δύο με τίτλο Σταθμοί στην σχέση Κύπρου και ναυτιλίας αναφέρεται σε κάποια κάποια ιστορικά γεγονότα από την αρχαιότητα ως και σήμερα. Αποτελείται από τέσσερα μέρη. Το πρώτο μέρος αναφέρεται σε κάποια περιεκτικά στοιχεία για την ναυτιλία στην αρχαιότητα. Το δεύτερο μέρος αναφέρεται στους σταθμούς στην ναυτιλιακή ανάπτυξη της Κύπρου από τον Μεσαίωνα μέχρι τους νεότερους χρόνους. Το τρίτο μέρος αναφέρεται στην σύγχρονη εποχή, από το 1960 έως και σήμερα. Τέλος το τέταρτο μέρος αναφέρεται στη πορεία της Κύπρου προς την ένταξη, την ένταξη, αλλά και τα αποτελέσματα από την ένταξη. Το τρίτο κεφάλαιο με τίτλο η Ναυτιλιακή Κύπρος σήμερα αποτελείται από 2 πόλους. Ο πρώτος πόλος αναφέρεται στην Κύπρο σαν σημαία και ο δεύτερος πόλος στην Κύπρος σαν τόπος εγκατάστασης. Στην Κύπρο σαν σημαία αναφέρονται κάποια γενικά στοιχεία για τις Περιφερειακές Συμφωνίες λιμένων, την Μαύρη λίστα και την επιλογή των σκαφών που θα επιθεωρηθούν σύμφωνα με τον νόμο, στη συνέχεια αναφέρεται η θέση που κατέχει η κυπριακή σημαία, στα αίτια συρρίκνωσης του κυπριακού νηολογίου και ειδικότερα στο Τούρκικο εμπάργκο, στην ποιοτική αναβάθμιση της Κυπριακής σημαίας, στα Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα Κυπριακής σημαίας κ.λ.π. Ο άλλος πόλος η Κύπρος σαν τόπος εγκατάστασης αναφέρεται και σε κάποια ιστορικά στοιχεία μετά την Τουρκική εισβολή, την συνεισφορά της ναυτιλίας στην Κυπριακή οικονομία, στην Κύπρο σαν ιδανική επιλογή επένδυσης για κάθε πλοιοκτήτη και διαχειριστή πλοίου, επίσης αναφέρεται στις Κυπριακές Υπεράκτιες εταιρείες και τέλος στο χρηματιστήριο. Τέλος το τελευταίο κεφάλαιο αναφέρεται στα συμπεράσματα και σε κάποιες προτάσεις για περαιτέρω έρευνα. Εκεί συνοψίζονται όλα και φτάνουμε στο συμπέρασμα ότι η Κύπρος αποτελεί ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

## Κεφάλαιο 2: Σταθμοί στην σχέση Κύπρου και ναυτιλίας

Αυτό το κεφάλαιο είναι χωρισμένο σε τέσσερα μέρη. Το πρώτο αναφέρεται στην κυπριακή ναυτιλία στην αρχαιότητα, το δεύτερο στους σταθμούς στην ναυτιλιακή ανάπτυξη της Κύπρου, από τον Μεσαίωνα μέχρι και τους νεότερους χρόνους, το τρίτο στην Σύγχρονη εποχή στην Κύπρο και αναφέρεται από το 1960 μέχρι και σήμερα και το τέταρτο στην ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε., την πορεία που ακολούθησε για να φτάσει στη ένταξη, στην ένταξη αλλά και τα αποτελέσματα από την ένταξη.

### 2. α Η Κυπριακή ναυτιλία στην αρχαιότητα

- Οι Κύπριοι όχι μόνον αγάπησαν την θάλασσα αλλά όπως αναφέρει ο συγγραφέας Ευσέβιος στο «Χρονικόν», μετά τον Τρωικό Πόλεμο και για 33 χρόνια (880 ως 847π.Χ.) οι Κύπριοι έγιναν «θαλασσοκράτορες» κυριάρχησαν δηλαδή στην Μεσόγειο.
- Στην διάρκεια της Αιγυπτιακής κυριαρχίας (560-540 π.χ.)<sup>16</sup> στην Κύπρο αναπτύσσονται μικρά λιμάνια για το εμπόριο του χαλκού (Εγκωμη, Λάρνακα, Μαρώνι). Κανονικά λιμάνια άρχισαν να δημιουργούνται με την άφιξη των Φοινίκων που ήταν σπουδαίοι ναυτικοί.
- Δύο Κύπριοι, ο Γόργος και ο Τιμόναξ ήταν στρατηγοί στον στόλο του Ξέρξη και συμμετείχαν με 150 Κυπριακά πλοία το 480 π.χ.<sup>17</sup> Οι Κύπριοι αναγκάστηκαν να βοηθήσουν τους Πέρσες στην εκστρατεία του Ξέρξη εναντίων των Ελλήνων. Τις πληροφορίες αυτές τις έχουμε από τον Ηρόδοτο.<sup>18</sup>
- Ο Ευαγόρας, βασιλιάς της Σαλαμίνας πολέμησε τους Πέρσες με 90 τριήρεις (20 από την Τύρο και 70 από την Κύπρο) ενώ οι Κύπριοι με πειρατικά πλοία σταματούσαν την τροφοδοσία των Περσών γύρω στο τέλος του 5<sup>ου</sup> αιώνα.<sup>19</sup>
- Οι Κύπριοι έδωσαν στον Μέγα Αλέξανδρο 120 πλοία που συμμετείχαν στην ναυμαχία της Τύρου και ο λόγος ήταν ότι τον θεωρούσαν Έλληνα στρατηλάτη, και συνεπώς αδερφό, και για να κερδίσουν την εύνοια του.<sup>20</sup> Τα πλοία ήταν πενήτηρες, είχαν 5 σειρές κουπιά. Επίσης τα πλοία του Μεγάλου Αλεξάνδρου που διάβηκαν τον Ύδασπη ποταμό στην Ινδία ήταν επανδρωμένα με Κυπρίους

---

<sup>16</sup> Κύπρος-Λευκωσία 2000, Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών,

<sup>17</sup> <http://www.cus.com.cy/text/news/speach011.doc>

<sup>18</sup> Βασου Καραγιώργη, Αρχαία Κύπρος: Από την Νεολιθική εποχή έως την Ρωμαϊκή, Αθήνα 1978

<sup>19</sup> <http://www.cus.com.cy/text/news/speach011.doc>

<sup>20</sup> Βασου Καραγιώργη, Αρχαία Κύπρος: Από την Νεολιθική εποχή έως την Ρωμαϊκή, Αθήνα 1978

το 332 π.χ.<sup>21</sup> Ο Μ. Αλέξανδρος έδωσε μεγάλη σημασία στη βοήθεια που του έδωσαν οι Κύπριοι βασιλείς στην πολιορκία της Τύρου.<sup>22</sup>

## **2. β Σταθμοί στην ναυτιλιακή ανάπτυξη της Κύπρου από τον Μεσαίωνα μέχρι και τους νεότερους χρόνους**

### **2. β1 Ναυτιλία και ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου**

Το Μεσαίωνα τα λιμάνια της Κύπρου ήταν σταθμός για τις Βενετσιάνικες γαλέρες που πήγαιναν στους Αγίους Τόπους. Στην Κύπρο έφταναν μετά από περίπου 40 ημερών ταξίδι. Επίσης η Κύπρος προμήθευε τρόφιμα και πλοία στους σταυροφόρους.<sup>23</sup>

Η Κύπρος κατά το 14<sup>ο</sup> αιώνα και ιδιαίτερα κατά την περίοδο της βασιλείας του Ούγου Δ' (1324-1359) και Πέτρου Α' (1359-1369) σημείωσε αξιόλογη ανάπτυξη και ευημερία. Σημαντική πρόοδος κατά την περίοδο αυτή σημείωσε και η ναυτιλία, γεγονός που επέτρεψε στον Πέτρο Α' τη δημιουργία ισχυρού στόλου που αποτελείτο από 120 πλοία, με τα οποία κατά την περίοδο 1360-1365 διενήργησε εκστρατείες κατά της Μικρής Ασίας και της Αιγύπτου. Χάρη στον ικανό αυτό στόλο το 1360 κατέλαβε την Κώρκο στη Μικρά Ασία και στη συνέχεια το 1361 έφθασε στην Αττάλεια. Λίγα χρόνια αργότερα, τον Οκτώβριο του 1365 κατέλαβε την Αλεξάνδρεια. Με μια τέτοια ναυτιλιακή υποδομή, το πιθανότερο είναι ότι η Κύπρος διέθετε και σημαντικό εμπορικό στόλο, αποτελούμενο από σκάφη μικρότερου μεγέθους, τα οποία θα εκτελούσαν εμπορικά δρομολόγια με τις γειτονικές χώρες της Εγγύς Ανατολής. Η πιθανότητα η Κύπρος να διέθετε δικό της εμπορικό στόλο ενισχύεται και από το γεγονός ότι σύμφωνα με υπάρχοντα στοιχεία, κατά το πρώτο μισό του 14ου αιώνα στα ναυπηγεία της Αμμοχώστου κατασκευάζονταν μικρά πλοία διαφόρων τύπων.

Ωστόσο αξίζει να σημειωθεί ότι στην ανάπτυξη του ναυτικού εμπορίου της Κύπρου κατά τα τέλη του 13<sup>ου</sup> και ολόκληρη τη διάρκεια του 14<sup>ου</sup> αιώνα συνέβαλε σημαντικά η σύνδεση του νησιού με τα σημαντικότερα εμπορικά κέντρα της Ευρώπης μέσω των δρομολογίων που πραγματοποιούσαν μεταξύ Ευρώπης και Ανατολής οι σημαντικοί εμπορικοί στόλοι της Βενετίας και της Γένουας. Η παρουσία της Βενετίας και της Γένουας ήταν έντονη κατά την περίοδο αυτή στη ναυτιλία προς και από την Κύπρο. Από το 1301, με λίγες μόνο διακοπές, οι βενετικές κρατικές αρχές εξασφάλιζαν τακτικές αποστολές στόλων εμπορικών γαλέρων που στα δρομολογία τους περιλάμβαναν επισκέψεις στην Αμμόχωστο και στην Αλεξάνδρεια, στα συριακά λιμάνια ή στην Αγιάς ή και αλλιώς καταλήγοντας μόνο στην Κύπρο. Οι στόλοι αυτοί, που καθιστούσαν δυνατή την ταχεία και ασφαλή μεταφορά πολύτιμων εμπορευμάτων, διατελούσαν υπό τον άμεσο έλεγχο της Βενετικής Δημοκρατίας, ή ως επί το πλείστον, ανήκαν σε ιδιώτες. Από το 1331 οι βενετικές γαλέρες που έπλεαν από την Κύπρο και την Αρμενία συνήθως οκτώ κάθε χρόνο με το σύστημα κονβόι, ήταν κρατικές και τα

<sup>21</sup> <http://www.cus.com.cy/text/news/speach011.doc>

<sup>22</sup> Κύπρια μελετήματα (εις μνήμη κ.Αμάντου)1874-1960, Αθήνα 1960

<sup>23</sup> Κύπρος: Η λεηλασία ενός πολιτισμού, Βουλή των Ελλήνων 2000, Επιτροπή για την προστασία πολιτιστικής κληρονομιάς της Κύπρου

δρομολογία τους καθορίζονταν από τη Σύγκλητο της Βενετίας. Τακτικά δρομολόγια προς την Κύπρο και την Εγγύς Ανατολή από το 1330 εκτελούσαν και οι γενουάτικες γαλέρες.

Τα δρομολόγια των εμπορικών αυτών στόλων διευκολύνθηκαν με την εισαγωγή ενός νέου τύπου σκάφους στη Μεσόγειο, το οποίο κατασκευασμένο κατά το πρότυπο των σκαφών της Βόρειας θάλασσας εξασφάλιζε ουσιαστική οικονομία σε ανθρώπινο δυναμικό. Οι Γενουάτες ήταν οι πρώτοι που κατά τη δεκαετία του 1270 εγκατέστησαν κατευθείαν σύνδεση μεταξύ της Μεσογείου και των λιμανιών της Αγγλίας και της Φλάνδρας και τους ακολούθησαν οι Βενετοί λίγο πριν το 1315. Όμως, υπήρχαν δυτικά καθώς και άλλα έθνη, όπως οι Μαμελούκοι που δεν συνδύαζαν πάντα τη ναυτιλία με το εμπόριο. Γι' αυτό και παρουσιαζόταν μόνιμα η ανάγκη εξασφάλισης μεταφορικών υπηρεσιών από ξένα κράτη. Τέτοιες υπηρεσίες πρόσφεραν η Ραγούζα και η Αγκώνα που διέθεταν αξιόλογους εμπορικούς στόλους. Έτσι, διάφοροι έμποροι στερούμενοι πλοίων, όπως π.χ. οι αντιπρόσωποι των Bardi, όταν ήταν ανάγκη ναύλωναν ξένα σκάφη.

## **2. β2 Η κύρια αποθήκη του εμπορίου του Λεβάντε της Βενετίας**

Κατά τη διάρκεια της ενετικής περιόδου, το εμπόριο των προϊόντων από την Ασία, την Αραβία, και τη Μέση Ανατολή παρέμεινε πολύ σημαντικό και η Κύπρος έγινε βαθμιαία η κύρια αποθήκη του εμπορίου του Λεβάντε της Βενετίας.

Επιπλέον, τα κυπριακά προϊόντα για εξαγωγή, όπως το αλάτι, το βαμβάκι, τα σάκχαρα, ο σίτος, ή το κριθάρι, θα μπορούσαν να βρουν τις καλές αγορές μέσω του ενετικού συστήματος του θαλάσσιου εμπορίου στο Λεβάντε και στη δύση. Οι εμπορικές διαδρομές της Βηρυτού και των άλλων λιμανιών του Λεβάντε, συμπεριλαμβανομένου του λιμένα της Αμμοχώστου ή αλατούχου, όπου τα σκάφη φόρτωναν το άλας, το βαμβάκι, και το σιτάρι. Οι Οθωμανοί εγκατέλειψαν αυτές τις διαδρομές για πάντα μετά από την κατάκτηση της Κύπρου. Το 1550 και ως αποτέλεσμα μιας αυξανόμενης αβεβαιότητας που προκλήθηκε από την παρουσία των Οθωμανών στους συριακούς λιμένες, η Κύπρος έγινε ο τελικός προορισμός όλων των ενετικών σκαφών που έπλεαν στην ανατολή. Ο ρόλος της Κύπρου ως κύρια αποθήκη του εμπορίου του Λεβάντε της Βενετίας είχε κατά συνέπεια το γεγονός ότι η Λάρνακα με τα αλατισμένα τηγάνια της έγινε ο κύριος ενετικός θαλάσσιος σταθμός στο ανατολικό μεσογειακό και κύριο αγκυροβόλιο για την ενετική ναυτιλία στην Κύπρο, τα αλατισμένα φορτία βεβαίωναν ένα έρμα για τα σκάφη στο δρόμο τους πίσω στη Βενετία εκτός από τα άριστα κέρδη από τη μεταφορά του άλατος. Αυτό χαρακτήρισε την ανάπτυξη της τακτοποίησης αλατούχου και της αρχής της αύξησης της σύγχρονης πόλης της σκάλας/Λάρνακα. Η οικονομία της πόλης Αμμοχώστου στηρίχθηκε επίσης στη θαλάσσια δραστηριότητα του λιμένα της, ο συριακός πληθυσμός του διατήρησε τις τακτικές επαφές με τη γειτονική συριακή και παλαιστινιακή ακτή και τα κυπριακά προϊόντα εξήχθησαν από το λιμένα του στις πόλεις του Λεβάντε. Η πόλη που ωφελείται επίσης από την παρουσία του ενετικών στρατού και του στόλου καθώς επίσης και από τις δραστηριότητες του μικρού τοπικού ναυπηγείου. Οι ενετικοί έμποροι και οι άποικοι συμμετείχαν ενεργά στο κυπριακό εμπόριο και τις οικογένειες όπως το Cornaro, το Giustinian, ή τα κύρια Contarini μεγάλα κτήματα στο νησί και έλεγξαν το εμπόριο των κυπριακών προϊόντων. Στο δέκατο έκτο αιώνα, η εξαγωγή και το εμπόριο της κυπριακής ζάχαρης, που



παρήχθησαν στα μεγάλα κτήματα όπως της Επισκοπής, που κατείχε επίσης τις εγκαταστάσεις καθαρισμού, έπασχαν από τον ανταγωνισμό με την αμερικανική ζάχαρη η απώλεια από την πτώση του εμπορίου της ζάχαρης αντισταθμίστηκε από αυτήν του βαμβακιού, το οποίο αυξήθηκε. Αν και η Δημοκρατία απέφυγε την εισαγωγή του σιταριού από τις αποικίες έτσι ώστε ένα κανονικό αποθεματικό για τον τοπικό πληθυσμό να εξασφαλιστεί, σε αρκετές περιστάσεις το κυπριακό σιτάρι να προκαλεί επειδή ήρθε στη βοήθεια του ενετικού πληθυσμού που έπασχε από την πείνα, ειδικότερα προς το τέλος 1520s και 1550s, προκαλώντας τη δυσαρέσκεια του κυπριακού πληθυσμού και των αρχών.

## **2. β3 Σχέσεις με άλλες χώρες**

Τρία από τα βασικότερα ίσως χαρακτηριστικά του κυπριακού εμπορίου κατά την περίοδο της Φραγκοκρατίας είναι ότι παρουσίαζε μια πλούσια ποικιλία εμπορευμάτων, ότι σ' αυτό συμμετείχαν έμποροι από διάφορες χώρες που είτε διέμεναν στην Κύπρο είτε την επισκέπτονταν ειδικά για καθαρά εμπορικούς σκοπούς και ότι αυτό διεξαγόταν με ένα μεγάλο αριθμό πόλεων. Οι πόλεις αυτές αποτελούσαν εμπορικά κέντρα της χώρας τους ή ακόμη και μιας ευρύτερης περιοχής.

Οι σημαντικότερες πόλεις (εμπορικά κέντρα) με τις οποίες η Κύπρος διατηρούσε σημαντικές εμπορικές σχέσεις κατά την περίοδο αυτή ήταν: η Δαμιέττα και η Αλεξάνδρεια στην Αίγυπτο, η Βηρυτός, η Τρίπολη, η Λατάκια, η Αντιόχεια, η Ράμιλι, η Δαμασκός, η Χαμά και το Χαλέπι στα άλλα μαμελούκικα εδάφη, η Αγιάς στη Μικρή Αρμενία, η Σίβας (Εσβαστία), η Αλλάγια, η Αττάλεια, η Αγιασολούκ και η Παλατία στην Ανατολία, η Ρόδος, η Κωνσταντινούπολη και το γενονατικό τμήμα του γειτονικού Πέραν, η Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο και τα Χανιά στη βενετοκρατούμενη Κρήτη και η Γλαρέντζα στο Δεσποτάτο του Μορέως στην Πελοπόννησο. Επίσης σημαντικές ήταν και οι εμπορικές σχέσεις της Κύπρου με τη Βενετία, την Αγκώνα, τη Βαρλέττα, τη Μεσσίνα, τη Νεάπολη, την Πίζα, τη Γένουα, τη Φλωρεντία, την Τρίπολη και την Τύνιδα, τη Σεβίλλη, τη Βαρκελώνη, τη Μαγιόρκα, το Μονπελιέ, τη Μασσαλία και από το 1309 με την έδρα της παπικής αυλής, τις αγορές της Καμπανίας,(ας) του Παρισιού, της Βρύγης (Bruges), της Αμβέρσας, του Λονδίνου και άλλες.

## **2. γ Επαναφορά στο μέλλον**

### **2. γ1 Η Κύπρος στην Σύγχρονη εποχή**

Με την ανακήρυξη της Κύπρου σε ανεξάρτητο κράτος, το 1960, η ανάπτυξη της ναυτιλίας, όπως και όλων των άλλων τομέων, υπήρξε φυσικό επακόλουθο, δεδομένης μάλιστα της γεωγραφικής θέσεως της Κύπρου που παραμένει το ίδιο σημαντική όπως και στην Αρχαιότητα. Οι πρώτοι νόμοι περί εμπορικής Ναυτιλίας, που βασίζονταν στην αντίστοιχη νομοθεσία του Ηνωμένου Βασιλείου, θεσπίστηκαν το 1963 και αρμόδιος Κυβερνητικός φορέας ήταν το υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων και το Τμήμα Λιμένων που υπάγονταν σε αυτό.<sup>24</sup> Το 1963 δημιουργείται επίσης το Τμήμα εμπορικής

<sup>24</sup> Κύπρος Τόμος Ζ: Γεωγραφία – Οικονομία - Τουρισμός 1989 Λευκωσία

ναυτιλίας και προωθείται η νομοθεσία για την Κυπριακή ναυτιλία με ιδιώτη σύμβουλο τον Κύπριο μεγαλοεφοπλιστή Λουκά Χατζηωάγγου ο οποίος ενέγραψε από τα πρώτα πλοία του Κυπριακού νηολογίου τα επιβατικά του πλοία, πρώτα το «Κύπρος» και μετά το «Βένους».<sup>25</sup>

Το πρώτο λιμάνι νηολόγησης κυπρίων πλοίων ήταν η Αμμόχωστος. Βάσει της νομοθεσίας, ξένοι πλοιοκτήτες μπορούν να γράψουν τα πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο, αφού προηγουμένως ιδρύσουν κυπριακή εταιρεία στο όνομα της οποίας θα είναι γραμμένα τα πλοία.

Από το 1963, η ανάπτυξη του κυπριακού στόλου υπήρξε ραγδαία και το 1973 στο κυπριακό νηολόγιο ήταν γραμμένα 876 σκάφη που είχαν ολική χωρητικότητα 3.637.679 κόνων.

Η Τούρκικη εισβολή του 1974 επηρέασε αναπόφευκτα και τον τομέα της ναυτιλίας. Σαν λιμάνι νηολόγησης πλοίων ορίστηκε η Λεμεσός, μετά τη κατάληψη της Αμμοχώστου. Η πολιτική αβεβαιότητα που επικρατούσε είχε σαν αποτέλεσμα την σταδιακή μείωση του Κυπριακού εμπορικού στόλου. Παράλληλα, οι καταστάσεις που δημιουργήθηκαν δεν επέτρεπαν την ενίσχυση του Τμήματος Λιμένων, που εξασκούσε τότε τον έλεγχο των Κυπριακών πλοίων, και την βελτίωση και εκσυγχρονισμό της ναυτιλιακής νομοθεσίας. Σαν συνέπεια της παράλειψης αυτής, που συνέπεσε και με περίοδο κρίσης στις διεθνείς ναυτιλιακές δραστηριότητες, πολλά κυπριακά πλοία, κυρίως υπερήλικα, διατηρούσαν μειωμένα επίπεδα ασφάλειας, για λόγους οικονομίας, και ο αριθμός των σοβαρών ατυχημάτων αυξήθηκε σε ανησυχητικό βαθμό, προκαλώντας δυσμενή σχόλια για την κυπριακή σημαία.

Από το 1977 άρχισαν να λαμβάνονται μέτρα με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση του ονόματος της Κυπριακής σημαίας. Ανάμεσα στα μέτρα αυτά ήταν η εισαγωγή ορίου ηλικίας 17 χρόνων για τη νηολόγηση πλοίων και οι αυστηρές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται κατά τον χρόνο της προσωρινής νηολόγησης και κάθε μεταγενέστερης πράξης που αφορά το πλοίο. Κατά τον ίδιο χρόνο άρχισε να λειτουργεί και νεοσύστατο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας στο οποίο ανετέθησαν όλες οι αρμοδιότητες και ευθύνες που αφορούσαν τη ναυτιλία, μετά τη δημιουργία της Αρχής Λιμένων και τη διάλυση στη συνέχεια του Τμήματος Λιμένων.

Η Κύπρος έχει συνάψει διμερείς συμφωνίες με αρκετές χώρες, για συνεργασία στο τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Μερικές από τις συμφωνίες αυτές, ιδίως με αναπτυσσόμενες χώρες, προνοούν για την εργοδότηση ναυτικών από αυτές τις χώρες πάνω σε κυπριακά πλοία, με όρους που είναι αποδεκτοί από τις κυβερνήσεις τους.

Η γρήγορη ανάπτυξη του κυπριακού στόλου συνεχίζεται και αποτελείται από 1400 πλοία χωρητικότητας 7,8 εκατομμυρίων κόνων περίπου.

Η Κύπρος συνδέεται με τακτικές ναυτιλιακές γραμμές, που ανήκουν σε Κύπριους, με την Ελλάδα και άλλες γειτονικές χώρες. Όλες σχεδόν οι προμήθειες πετρελαιοειδών, για τις ανάγκες του τόπου, μεταφέρονται με πλοία που ανήκουν σε Κύπριους, ενώ Κύπριοι εφοπλιστές του εξωτερικού έχουν τα πλοία τους γραμμένα στο κυπριακό νηολόγιο. Τα άμεσα έσοδα της κυβέρνησης της Κυπριακής Δημοκρατίας από τη λειτουργία του Τμήματος εμπορικής Ναυτιλίας ξεπερνούν το £1.100.100 ενώ το κόστος

---

<sup>25</sup> <http://www.cus.com.cy/text/news/speech011.doc>

λειτουργίας του δεν ξεπερνά το ένα τέταρτο του ποσού αυτού. Πολύ μεγαλύτερα όμως είναι τα οικονομικά οφέλη που προέρχονται από την παροχή υπηρεσιών από Κυπρίου προς ξένες ναυτιλιακές εταιρείες και εταιρείες διαχείρισης πλοίων οι οποίες εδρεύουν στην Κύπρο. Πρέπει να σημειωθεί πως το σύνολο σχεδόν των εσόδων από τη ναυτιλία αποτελεί εισροή ξένου συναλλάγματος.

Μια από τις εταιρείες διαχείρισης πλοίων έχει δημιουργήσει σχολή εκπαίδευσης ναυτικών στη Λεμεσό, ύστερα από συμφωνία με την κυπριακή κυβέρνηση, όπου εκπαιδεύονται Κύπριοι και ξένοι ναυτικοί.<sup>26</sup>

Το 1985 τα υπό κυπριακή σημαία πλοία ανέρχονταν σε 1487, χωρητικότητας 9.6 εκατ. κόρων. Η ναυτιλία την περίοδο αυτή, είχε ακόμα πολύ έδαφος να αναπτυχθεί. Υπήρχαν κάποιοι παράγοντες που μπορούσαν να οδηγήσουν σε μια επιτυχημένη ναυτιλιακή ανάπτυξη. Αυτοί οι παράγοντες είναι: 1) Κυπριακά λιμάνια: Η Κύπρος διέθετε σύγχρονα λιμάνια παρά τη απώλεια του φυσικού λιμανιού της Αμμόχωστου εξαιτίας της τούρκικης εισβολής. Το λιμάνι της Λεμεσού που εξυπηρετούσε το 84% των εισαγωγών και το 55% των εξαγωγών, είχε βάθος 11 μ. και κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1310 μ. Αυξήθηκαν ο αποθηκευτικός χώρος και η έκταση των κρηπιδωμάτων, δημιουργήθηκε δε ανοικτός αποθηκευτικός χώρος για άδεια εμπορευματοκιβώτια. Το λιμάνι Λάρνακας, βάθους 9,5 μ. με κρηπιδώματα μήκους 666 μ. και με δύο πλωτές σχεδίες μήκους 220 μ. εξυπηρετούσε το 16% των εισαγωγών και το 45% των εξαγωγών. Το λιμάνι του Βασιλικού, δημιούργημα του 1980, διέθετε διευκολύνσεις για εισαγωγή φωσφάτων και αμμωνίας και την εξαγωγή τσιμέντων, λιπασμάτων και θειικού οξέος. Τόσο το λιμάνι του Βασιλικού όσο και εκείνα της Μονής και Δεκέλειας εισήγαγαν πετρελαιοειδή, αν και το κυριότερο εισαγωγικό λιμάνι πετρελαιοειδών ήταν η Λάρνακα. Η διακίνηση των πλοίων από τα λιμάνια της Κύπρου το 1984 ήταν ως ακολούθως: 3879 από τη Λεμεσό, 1982 από τη Λάρνακα, 118 από τις λιμενικές εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών Λάρνακας, 226 από το Βασιλικό, 11 από τη Μονή και 9 από τη Δεκέλεια. 2) Τηλεπικοινωνίες: Η Κύπρος στο εσωτερικό διέθετε ένα ευρύ σύστημα τηλεπικοινωνιών, ενώ δόθηκε ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη της τηλεφωνίας στις αγροτικές περιοχές. Στον τομέα των εξωτερικών επικοινωνιών εκτός από την υφιστάμενη καλωδιακή ζεύξη μεταξύ Κύπρου και Ελλάδας εκτελέστηκε η πόντιση άλλου υποβρυχίου καλωδίου, που συνδέει την Κύπρο με την Ελλάδα κι από εκεί με διάφορες άλλες χώρες του εξωτερικού. Τρίτο υπαλλακτικό τρόπο σύνδεσης με το εξωτερικό πρόσφερε και ο Επίγειος Δορυφορικός Σταθμός «Μακάριος». Η Κύπρος συνδεόταν αυτόματα με 148 χώρες, ενώ με τις υπόλοιπες ήταν συνδεδεμένη με χειροκίνηση. 3) Ναυτιλιακοί Πράκτορες: Στην Κύπρο υπήρχε ένας πολύ μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών πρακτόρων που είχαν τα γραφεία τους κυρίως στη Λεμεσό. 4) Θαλάσσιες γραμμές: Η Κύπρος συνδεόταν μέσω θαλάσσιων γραμμών μ'όλες τις γειτονικές χώρες, όλες της ευρωπαϊκής καθώς και τη Μαύρη θάλασσα. Ωστόσο η σύνδεση μ' άλλες χώρες συνεχώς επεκτεινόταν. 5) Ανθρώπινο Δυναμικό: Η Κύπρος διέθετε μια δυναμική τάξη επιχειρηματιών, ένα πολύ καλό εμπορικό και τραπεζικό σύστημα, υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης και ευκολοπροσάρμοστο εργατικό δυναμικό. 6) Η θέση της Κύπρου: Η ναυτιλιακή ανάπτυξη της Κύπρου μπορούσε να βασιστεί και στη γεωγραφική θέση της ανάμεσα σε τρεις ηπείρους, ανάμεσα στις χώρες τις ΕΟΚ και

---

<sup>26</sup> Μεγάλη Κυπριακή εγκυκλοπαίδεια, Τόμος 10, 1989 Λευκωσία

των πετρελαιοπαραγωγικών χωρών της Μέσης Ανατολής καθώς και στη γειτνίαση της με τις σταθερά αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας και της Αφρικής.<sup>27</sup>

Σταδιακά αναπτύσσεται η κυπριακή ναυτιλία και το 1991 καταλαμβάνει την τέταρτη θέση παγκόσμια, με τον εκπληκτικό αριθμό των 1542 πλοίων με 23,000,000 GT, θέση την οποία κράτησε για 10 περίπου χρόνια. Την θέση αυτή κατέκτησε και λόγω των πλοίων του μεγαλοεφοπλιστή Λουκά Χατζηιωάννου χωρητικότητας 7,5 εκατομμυρίων DWT ο οποίος ήτο τότε ο μεγαλύτερος single ship owner στον κόσμο και απεκαλείτο από την Μεγάλη Βρετανία 'King of the Tankers' και από την Κυπριακή Κυβέρνηση Πατέρα της Κυπριακής Ναυτιλίας και για αυτή του τη μεγάλη προσφορά τον βράβευσε η Κυπριακή Κυβέρνηση σε εκδήλωση που έγινε στον Πειραιά. Σταδιακά ο μεγαλοεφοπλιστής Λουκάς Χατζηιωάννου απεχώρησε από την ενεργό δράση και το έργο του συνέχισαν επάξια τα δύο του παιδιά Πόλυς και Στέλιος. Ο Πόλυς είναι σήμερα ο μεγαλύτερος singleshipowner στο χώρο Κύπρου και Ελλάδας και ο έκτος στο κόσμο. Πάντα στήριζαν την κυπριακή σημαία και η οικογενειακή ναυτιλιακή εταιρία 'Stelmar' είχε 32 πλοία υπό κυπριακή σημαία.<sup>28</sup>

Σήμερα η Κύπρος συγκαταλέγεται ανάμεσα στις 10 κορυφαίες χώρες με το μεγαλύτερο στόλο εμπορικής ναυτιλίας στον κόσμο με 1845 σκάφη εγγεγραμμένα στο Κυπριακό νηολόγιο με συνολική χωρητικότητα 21,4 εκατομμύρια G.T.<sup>29</sup>

Ο εμπορικός στόλος της Κύπρου αντιπροσωπεύει το 16% περίπου του εμπορικού στόλου με σημαίες της E.E., και αναγνωρίζεται ως ο τρίτος μεγαλύτερος στόλος της E.E.<sup>30</sup> Υπολογίζεται ότι η διαχείριση του 5% του παγκόσμιου στόλου, από πλευράς φορτίου, γίνεται από την Κύπρο και σε συνδυασμό με την ενεργό συμμετοχή της Κύπρου στους διεθνείς οργανισμούς (ILO, IMO), διαφαίνεται ότι η συμβολή της Κύπρου στη διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι αρκετά σημαντική.<sup>31</sup>

Το γενικό εισόδημα από την ναυτιλία γενικά είναι πέραν των £250 εκατομμυρίων σε ξένο συνάλλαγμα το οποίο κατέχει πολύ ψηλή θέση σε ξένο συνάλλαγμα μετά τον τουρισμό. Αυτά τα έσοδα δεν εξαρτώνται άμεσα από τοπικά ή περιφερειακά γεγονότα αλλά μόνο από διεθνή.<sup>32</sup>

Η Κύπρος διαδραματίζει σημαντικό ρόλο ως ένα από τα ηγετικά κέντρα διαχείρισης πλοίων στον κόσμο με συνολικά περίπου 50 επιχειρήσεις διαχείρισης πλοίων και περίπου 100 ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν αναπτύξει δραστηριότητες με πλήρως επανδρωμένα γραφεία στο νησί. Αρκετές από αυτές τις επιχειρήσεις συγκαταλέγονται

---

<sup>27</sup> Κύπρος Τόμος Ζ: Γεωγραφία – Οικονομία - Τουρισμός 1989 Λευκωσία

<sup>28</sup> <http://www.cus.com.cy/text/news/speach011.doc>

<sup>29</sup> <http://www.investincyprus.gov.cy/mcit/iic.nsf/b90df53580542ecbc22570d50050cd1b/2c1946b637f3b693c22572e50033358a?OpenDocument>

<sup>30</sup> <http://www.cus.com.cy/text/news/speach011.doc>

<sup>31</sup> <http://www.investincyprus.gov.cy/mcit/iic.nsf/b90df53580542ecbc22570d50050cd1b/2c1946b637f3b693c22572e50033358a?OpenDocument>

<sup>32</sup> <http://www.cus.com.cy/text/news/speach011.doc>

ανάμεσα στις μεγαλύτερες του είδους τους στον κόσμο.<sup>33</sup> Συγκεκριμένα, σήμερα η Κύπρος θεωρείται το τρίτο μεγαλύτερο κέντρο πλοιοδιαχείρισης στον Κόσμο με έδρα κυρίως την Λεμεσό.<sup>34</sup>

## **2. γ2 Η Κύπρος ως ένα διεθνές Επαγγελματικό και Οικονομικό Κέντρο**

Η εγκαθίδρυση της ανεξαρτησίας το 1960, βρίσκει την οικονομία της Κύπρου να βασίζεται στη γεωργία και τη μεταλλευτική βιομηχανία και η κύρια πηγή εισροής ξένου συναλλάγματος ήταν η εξαγωγή μεταλλεύματος. Παρά την Τουρκική εισβολή το 1974 και την κατοχή που ακολούθησε του 37% του εδάφους του νησιού από τα Τουρκικά στρατεύματα, η Κύπρος ανέπτυξε μια οικονομία που βασιζόταν στον τομέα της παροχής υπηρεσιών, σημειώνοντας επίσης ραγδαία ανάπτυξη στους τομείς της μεταποίησης, της οικοδομικής βιομηχανίας και της ναυτιλίας.

Κατά την περίοδο 1961-1997 η οικονομική ανάπτυξη έφθασε στο 5,5% συγκρινόμενη με το ύψος του πληθωρισμού που έφθασε το 4,7% ετησίως. Το 1999 το κατά κεφαλή ακαθάριστο εθνικό προϊόν ήταν 14.707 δολάρια, μέγεθος το οποίο συγκρίνεται ευνοϊκά με το αντίστοιχο που υπάρχει σε αρκετές χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η επιτυχία αυτή οφείλεται κυρίως στο επιχειρηματικό πνεύμα που επέδειξαν οι Κύπριοι επιχειρηματίες, καθώς και στα ψηλά επίπεδα εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού του τόπου. Η νεωτεριστική πολιτική της κυβέρνησης, η οποία συνειδητοποίησε έγκαιρα την σημασία της ανάπτυξης μιας σύγχρονης υποδομής, ήταν ακόμα ένας παράγοντας που συνέβαλε στην επίτευξη των στόχων αυτών και στην άνθιση του εμπορίου. Προοδευτικές μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις μεταβλήθηκαν σε μεγάλες επιχειρήσεις μερικές από τις οποίες είναι σήμερα δημόσιες εταιρείες εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Κύπρου (ΧΑΚ).

Η παροχή υπηρεσιών λογιστού είναι ένα προϊόν του περιβάλλοντος του και ταυτόχρονα μια δύναμη που σκοπεύει στην αλλαγή του. Οι αλλαγές στην Κυπριακή οικονομία έπαιξαν ένα σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη και ανέλιξη των προσοντούχων λογιστών. Κατά την περίοδο πριν την ανεξαρτησία και στις αρχές της δεκαετίας του 60, ένα μεγάλο μέρος των εμπορικών συναλλαγών είχαν γεωργικό χαρακτήρα και αυτό που συνήθως χρειαζόταν μία επιχείρηση, ήταν η επίβλεψη της λειτουργίας του λογιστηρίου. Έτσι για πολλά χρόνια, ο ρόλος των προσοντούχων λογιστών επικεντρωνόταν κυρίως στην τήρηση λογιστικών βιβλίων και στην ετοιμασία λογαριασμών.

Σήμερα η σημασία της γεωργίας και της βιομηχανίας έχει υποβαθμιστεί και αντικατασταθεί από τον τομέα των υπηρεσιών που περιλαμβάνουν τον τουρισμό, την παροχή λογιστικών και νομικών υπηρεσιών, τον εκπαιδευτικό τομέα κ.λ.π. Το 1999 το ποσοστό του εισοδήματος που προήλθε από τον τομέα των υπηρεσιών ανήλθε στο 74% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος σε σύγκριση με 51% το 1961. Ταυτόχρονα, το ποσοστό του εισοδήματος που προήλθε από τον πρωτογενή τομέα μειώθηκε από το 27.9% το 1961 στο 4.7% το 1999 και η συνεισφορά του ακαθάριστου εγχώριου

<sup>33</sup><http://www.investincyprus.gov.cy/mcit/iic.nsf/b90df53580542ecbc22570d50050cd1b/2c1946b637f3b693c22572e50033358a?OpenDocument>

<sup>34</sup> <http://www.cus.com.cy/text/news/speech011.doc>

προϊόντος στο δευτερογενή τομέα στο 21%, μένοντας έτσι σχεδόν αναλλοίωτο από το 1961.<sup>35</sup>

Η Κύπρος, από το 1975, όταν το Νομοθετικό Σώμα εισήγαγε το χαμηλό φορολογικό επιτόκιο για τις διεθνείς επαγγελματικές εταιρείες, έχει διανύσει ένα αρκετά μακρύ δρόμο προς την σταθερή και αμετάκλητη σταθεροποίηση της θέσης της στον παγκόσμιο επιχειρηματικό Χάρτη ως ένα ευπόληπτο, έντιμο και αξιόπιστο διεθνές επαγγελματικό κέντρο.

Η νέα φορολογική νομοθεσία η οποία ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2003 έχει ως στόχο την εναρμόνιση με το φορολογικό καθεστώς και κεκτημένο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις απαιτήσεις του Οργανισμού για Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη. Με τη νέα φορολογική νομοθεσία η Κύπρος παραμένει τέλειος προορισμός για επενδύσεις προς και από Ρωσία και Κεντρική Ευρώπη. Ταυτόχρονα έχοντας με 10% το χαμηλότερο φορολογικό συντελεστή στην Ευρώπη, αποτελεί μια τέλεια επιχειρηματική βάση για επενδύσεις προς και από Ευρωπαϊκή Ένωση. Αναμφίβολα, το δίκτυο των Συμφωνιών Διπλής Φορολογίας μεταξύ της Κύπρου και των περισσότερων από αυτές τις χώρες έχει συμβάλει στην ενδυνάμωση της αξιοπιστίας της Κύπρου ως μια πιθανή διεθνή επιχειρηματική δικαιοδοσία που προσφέρει σημαντικά φορολογικά πλεονεκτήματα στο διεθνή φορολογικό σχεδιασμό.

Μερικά από τα βασικά πλεονεκτήματα της Κύπρου είναι, ανάμεσα σε άλλα, η στρατηγική γεωγραφική της θέση στην Καρδιά τριών ηπείρων, το συγκοινωνιακό και επικοινωνιακό της δίκτυο, το σταθερό δημοκρατικό πολιτικό της σύστημα, και οι καλές διεθνές της σχέσεις ως μέλος των Ηνωμένων Εθνών, του Συμβουλίου Ευρώπης και πλήρης μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2004. Για την πορεία της Κύπρου προς την ένταξη, την ένταξη, αλλά και τα αποτελέσματα της ένταξης θα μιλήσω εκτενέστερα παρακάτω.

Η Κύπρος απέχει τρεις ως τέσσερις ώρες από την Αθήνα, το Παρίσι, το Λονδίνο, την Ρώμη, το Μιλάνο, τις Βρυξέλλες, το Βερολίνο, την Μαδρίτη, τη Μόσχα ή το Κίεβο, λιγότερο από τρεις ώρες από τις πλούσιες σε πετρέλαιο Αραβικές χώρες, και μισή ώρα από το Tel-Aviv. Κατέχει το δεύτερο παγκόσμιο υψηλότερο ποσοστό πανεπιστημιακών αποφοίτων, προσφέρει ένα χαμηλό σε ποσοστά εγκληματικότητας περιβάλλον και ένα ευρωπαϊκό επίπεδο διαβίωσης. Επιπλέον, η ανεργία κατέρχεται περίπου στο 3,4%, ο πληθωρισμός είναι κάτω από 3%, το κατά κεφαλή εισόδημα ανέρχεται στα 15818 Ευρώ, και τα λογιστικά και ελεγκτικά επαγγέλματα όπως επίσης και το τραπεζικό σύστημα είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένα και οργανωμένα. Το νομικό σύστημα βασίζεται σε κοινωνική νομοθεσία σύμφωνη με το ηπειρωτικό σύστημα για τον διοικητικό νόμο.<sup>36</sup>

## **2. δ Κύπρος και Ε.Ε.: Η πορεία της προς την ένταξη, η ένταξη αλλά και τα αποτελέσματα της ένταξης**

Η 16<sup>η</sup> Απριλίου του 2003, με την υπογραφή στην Στοά του Αττάλου της Σύμβασης Ένταξης της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί ένα σταθμό στην ιστορία της

<sup>35</sup> [http://www.icpac.org.cy/icpac.nsf/dttgrowing\\_gr/dttgrowing\\_gr?OpenDocument](http://www.icpac.org.cy/icpac.nsf/dttgrowing_gr/dttgrowing_gr?OpenDocument)

<sup>36</sup> <http://www.indianos.com.cy/greek/gcypus.htm>

Κύπρου και είναι από αυτά τα γεγονότα που δεν αποτελούν απλά το τέλος αλλά που δηλώνουν ότι κάτι ξεκινάει και που χρειάζεται πολύ δουλειά και όχι ανάπαυση. Έτσι αν κάποια στιγμή η Κύπριοι αναπαυτούν κυριαρχημένοι από κάποιο αίσθημα επιτυχίας και παύσουν να εργάζονται τότε θα έρθει η κατηφόρα και τα γεγονότα θα τους ξεπεράσουν και έτσι θα τους οδηγήσουν σε χρεοκοπία.<sup>37</sup> Μεγάλο σταθμό αποτελεί η ένταξη στην Ε.Ε. Η εναρμόνιση της ναυτιλίας επιτεύχθηκε από τις 17 Μαΐου 2001 και η συμβολή του Ναυτιλιακού Συμβουλίου ήταν καθοριστική.<sup>38</sup> Η πορεία της Κύπρου προς την 1<sup>η</sup> Μαΐου του 2004 δεν είναι μια απλή χαρμόσυνη αναμονή. Την διαδρομή προς την ημερομηνία αυτή είχε καθορίσει η τελευταία έκθεση της επιτροπής όπου εκεί φαίνεται και ο βαθμός εκπλήρωσης των υποχρεώσεων της Κύπρου έναντι του Ευρωπαϊκού κεκτημένου.<sup>39</sup> Η Κύπρος είχε κλείσει το κεφάλαιο της πρώτη από τις δέκα υποψήφιας χώρες και με το ψηλότερο βαθμό εναρμόνισης το 2001, και αυτό θεωρείται η μεγαλύτερη επιτυχία. Αυτό από μόνο το σημαίνει ότι ο αυστηρότερος κριτής, που είναι η Ε.Ε., αναγνωρίζει και πιστοποιεί ότι τα επίπεδα ασφάλειας είναι τουλάχιστον εφάμιλλα με αυτά που επιτρέπει και απαιτεί, διαψεύδοντας έτσι κατηγορίες περί υποβαθμισμένων επιπέδων ασφάλειας.<sup>40</sup>

Στο παρασκήνιο αυτών των θετικών εκτιμήσεων για την Κύπρο βρίσκεται ο Κυπριακός λαός που στήριξε αυτή την ενταξιακή πορεία με πολλές θυσίες. Όλοι οι παραγωγικοί συντελεστές εργοδότες και εργαζόμενοι συνεργάστηκαν και έστησαν μια οικονομία η οποία θα αντέξει και θα είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις προκλήσεις και τους ανταγωνισμούς της σύγχρονης εποχής. Σημαντικό επίσης είναι και ο τρόπος που εργάστηκαν οι Κυπριακές Κυβερνήσεις της τελευταίας δωδεκαετίας και κατάφεραν να πείσουν την Ευρωπαϊκή Ένωση ότι αντιπροσώπευαν ένα κράτος σοβαρό και υπεύθυνο και το οποίο θα μπορούσαν να εμπιστευτούν.

---

<sup>37</sup>[http://www.eu-coordinator.gov.cy/Harmonization/Harmonization.nsf/0/03B154CC3E1A418CC2256E47003D3035/\\$file/%CE%9F%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AE%20%CE%95%CE%BD%CE%B1%CF%81%CE%BC%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CF%83%CE%B5%20%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%AE%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%A4%CF%81%CE%AC%CF%80%CE%B5%CE%B6%CE%B1%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85.doc](http://www.eu-coordinator.gov.cy/Harmonization/Harmonization.nsf/0/03B154CC3E1A418CC2256E47003D3035/$file/%CE%9F%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AE%20%CE%95%CE%BD%CE%B1%CF%81%CE%BC%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CF%83%CE%B5%20%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%AE%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%A4%CF%81%CE%AC%CF%80%CE%B5%CE%B6%CE%B1%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85.doc)

<sup>38</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=228169](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=228169)

<sup>39</sup>[http://www.eu-coordinator.gov.cy/Harmonization/Harmonization.nsf/0/03B154CC3E1A418CC2256E47003D3035/\\$file/%CE%9F%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AE%20%CE%95%CE%BD%CE%B1%CF%81%CE%BC%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CF%83%CE%B5%20%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%AE%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%A4%CF%81%CE%AC%CF%80%CE%B5%CE%B6%CE%B1%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85.doc](http://www.eu-coordinator.gov.cy/Harmonization/Harmonization.nsf/0/03B154CC3E1A418CC2256E47003D3035/$file/%CE%9F%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AE%20%CE%95%CE%BD%CE%B1%CF%81%CE%BC%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CF%83%CE%B5%20%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%AE%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%A4%CF%81%CE%AC%CF%80%CE%B5%CE%B6%CE%B1%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85.doc)

<sup>40</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=228169](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=228169)

Επί προεδρίας του Βασιλείου υποβλήθηκε η αίτηση ένταξης, επί Προεδρίας Κληρίδη έγιναν οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις και επί Προεδρίας Τάσσου Παπαδόπουλου υπογράφηκε η ένταξη και προωθείται το μέγα έργο της εναρμόνισης, της μεγαλύτερης δηλαδή αλλαγής που συντελέστηκε ποτέ στη διακυβέρνηση του τόπου και στη διαμόρφωση νέων κοινωνικών συνθηκών.

Ανεκτίμητη είναι επίσης και η βοήθεια που πρόσφεραν στην ένταξη οι Ελληνικές Κυβερνήσεις και ιδιαίτερα η Κυβέρνηση του Κώστα Σημίτη με Υπουργό Εξωτερικών τον Γιώργο Παπανδρέου. Επίσης πίσω από όλα αυτά βρίσκονταν και οι σχεδιασμοί που προώθησε ο Γιάννος Κρανιδιώτης.

Η διαμόρφωση από μέρους της Ελλάδας μιας νέας περιφερειακής εξωτερικής πολιτικής μετέβαλε τα δεδομένα. Οι Ελληνοτουρκικές διαφορές μετατράπηκαν σε Ευρωτουρκικές και το Κυπριακό μετετράπη σε πρόβλημα της ίδιας της Τουρκίας το οποίο το συναντά πλέον εμπόδιο στην ίδια της την πορεία προς την Ευρωπαϊκή Ένωση. Μετά την ένταξη της στην Ε.Ε. η Κύπρος θα τύγχανε της ίδιας μεταχείρισης όπως και όλες οι άλλες νεοεισερχόμενες τότε χώρες μ' εκείνη των άλλων κρατών μελών. Δηλαδή όπου θα υπήρχε παραβίαση ή μη εφαρμογή του κεκτημένου θα ήταν υπόλογοι στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και θα πληρώνει ψηλό τίμημα. Η Ε.Ε. τότε έδωσε σαφείς προειδοποιήσεις οι οποίες ήταν απόρροια της έκθεσης. Αυτές οι προειδοποιήσεις αφορούσαν δύο πολύ σημαντικούς τομείς και αυτοί οι τομείς είναι ιδιαίτερης σημασίας και επίσης είναι οι πιο νευραλγικοί για την κοινωνία και την οικονομία και θα πρέπει να έχουν την ανάλογη μεταχείριση

Αυτοί οι τομείς αφορούσαν τον ταμείο Αγροτικών Πληρωμών και την ασφάλεια στο τομέα της Εμπορικής ναυτιλίας. Έτσι θα έπρεπε να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της αλλιώς θα έπαιρναν μέτρα εναντίον της. Όσο αφορά την Εμπορική ναυτιλία το 2003 κατείχε την έκτη θέση στην Παγκόσμια εμπορική Ναυτιλία και οι δραστηριότητες του τομέα αυτού συνέβαλλαν στο 4% του Α.Ε.Π., και προσδίδουν στην Κύπρο ένα ιδιαίτερο κύρος στον διεθνή χώρο και αποτελούν ένα επιχείρημα για ισχυροποίηση της θέσης της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο τομέας αυτός συναντούσε έντονο ανταγωνισμό από τρίτες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης χώρες και από μια εσωτερική εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης αμφισβήτηση κινδύνευσε γιατί δεν είχαν πάρει τα μέτρα που το 2000 ανέλαβαν. Δηλαδή όχι μόνο δεν προχώρησαν στο διορισμό επιπρόσθετων επιθεωρητών πλοίων αλλά και οι επιθεωρητές που υπήρχαν για λόγους συνδικαλιστικής διαφοράς με την Κυβέρνηση απείχαν από την επιθεώρηση των πλοίων που κατέπλεαν στα κυπριακά λιμάνια από το 2001.

Ο τομέας αυτός κινδύνευε παρ' όλη τη βελτίωση της γενικής εικόνας του σ' αριθμό κατακρατήσεων ή ατυχημάτων να υποστεί τιμωρητικές συνέπειες από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση έφερε μια βαθύτατη αλλαγή και στην ίδια την κοινωνία με στροφή στους προσοντούχους ανθρώπους με εμπάθυνση της έννοιας της Δημοκρατίας με μια νέα διάσταση της έμπρακτης προστασίας των ανθρώπινων δικαιωμάτων.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> <http://www.eu-coordinator.gov.cy/Harmonization/Harmonization.nsf/0/03B154CC3E1A418CC2256E4>



Με το κλείσιμο του κεφαλαίου εγκαθιδρύθηκε το ειδικό φορολογικό καθεστώς που υπάρχει στην Κύπρο από το 1963, για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που εργάζονται υπό καθεστώς ανοικτού νηολογίου. Μαζί με τη Μάλτα αποτελούν τις μόνες δύο χώρες στις οποίες επιτράπη για πρώτη φορά η συνέχιση του καθεστώτος ανοικτού νηολογίου.

Η δεύτερη επιτυχία ήταν η έγκριση του φορολογικού καθεστώτος των πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών στην Κύπρο. Η Κύπρος θεωρείται το μεγαλύτερο κέντρο πλοιοδιαχείρισης στην Ε.Ε. και το δεύτερο στον κόσμο μετά τη Σιγκαπούρη. Η Κύπρος κατάφερε να πείσει την Ε.Ε. να τροποποιήσει τη ναυτιλιακή φορολογική της νομοθεσία και για πρώτη φορά επισήμως να επιτρέψει τη φορολόγηση των πλοιοδιαχειριστριών με το ίδιο σύστημα φορολόγησης των πλοιοκτητριών εταιρειών.

Αφού η Κύπρος πέρασε τον ευρωπαϊκό έλεγχο αναμενόταν ότι θα παρέμενε στην Κύπρο ο ποιοτικός στόλος ευρωπαϊκής πλοιοκτησίας αλλά και τρίτων χωρών, της Ασίας και Αμερικής και το κυπριακό νηολόγιο θα γινόταν ακόμα μεγαλύτερος πόλος έλξης για εγγραφή νέων πλοίων.<sup>42</sup>

Η Κύπρος κατά την περίοδο των διαπραγματεύσεων ήταν ο 4<sup>ος</sup> εμπορικός στόλος στον κόσμο, κάτω όμως από συνθήκες ενός χαλαρού καθεστώτος που στόχο είχε να προσελκύσει στο νηολόγιο της όσο το δυνατό περισσότερα σκάφη. Ήταν για την Κύπρο ένας από τους τρόπους ανάκαμψης της οικονομίας της νήσου, ύστερα από την καταστροφή που προκάλεσε η Τουρκική Εισβολή. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων ένταξης πήρε την απόφαση να μετατρέψει το κεφάλαιο της ναυτιλίας από σοβαρό μειονέκτημα της υποψηφιότητας, σε πλήρες θετικό πλεονέκτημα.

Έπρεπε να αποδείξει ότι η Κυπριακή Σημαία δεν είναι σημαία ευκαιρίας, ενώ όλοι οι αναγκαίοι μηχανισμοί έπρεπε να δημιουργηθούν και να λειτουργήσουν με τέτοιο τρόπο ώστε τα πλοία με Κυπριακή σημαία να ανταποκρίνονται πλήρως στους νέους και σαφώς αυστηρότερους κανόνες ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Δεν μπορούσε να υπάρξει χειρότερη περίοδος για τη ναυτοπλοϊκή ασφάλεια από εκείνη την εποχή, την εποχή των τεραστίων οικολογικών καταστροφών που προκάλεσαν τα ατυχήματα του *Erica* και του *Prestige*. Τα περιστατικά αυτά προκάλεσαν την παρέμβαση του Μνημονίου των Παρισίων, καθιστώντας ακόμη πιο αυστηρές τις απαιτήσεις και προδιαγραφές στον τομέα της ασφάλειας. Το ποσοστό κατακράτησης πλοίων, με Κυπριακή Σημαία, κατά την περίοδο εκείνη, ήταν της τάξης του 19%. Όμως τελικά, στις 18 Μαΐου 2005 εξήλθε από τη λεγόμενη μαύρη λίστα του Μνημονίου του Παρισιού.<sup>43</sup>

---

7003D3035/\$file/%CE%9F%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AE%20%CE%95%CE%BD%CE%B1%CF%81%CE%BC%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CF%83%CE%B5%20%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%AE%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%A4%CF%81%CE%AC%CF%80%CE%B5%CE%B6%CE%B1%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85.doc

<sup>42</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=228169](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=228169)

<sup>43</sup> <http://www.kasoulides.com/site.news.gr.97.133.431.html?PHPSESSID=5fd58b31a7ac5b23ba6efacec9da6907>

Έτσι, αφού η Κύπρος πέρασε όλα αυτά τα εμπόδια, αντί να καταστεί η πρώτη δύναμη στην Ευρώπη, εισήλθε σε μια πολύ ανησυχητική πορεία. Έτσι ο κυπριακός στόλος από την τέταρτη έχει πέσει στη δέκατη θέση και οδεύει προς την ενδέκατη στην παγκόσμια κατάταξη.

Για παράδειγμα, τα μόνιμα εγγεγραμμένα στο κυπριακό νηολόγιο ποντοπόρα πλοία, από 1.750 που ήταν πριν από δύο χρόνια, σήμερα είναι 1.100 και η ολική χωρητικότητα μειώθηκε από τα 28 εκ. τόνους στα 19 εκ. τόνους.<sup>44</sup>

Η ένταξη της Κύπρου και της Μάλτας κατέστησαν την Ε.Ε. ως την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο.

Η Ελλάδα, η Μάλτα και η Κύπρος μαζί συναποτελούν το 58,8% της χωρητικότητα νεκρού βάρους του στόλου ολόκληρης της Ε.Ε.<sup>45</sup>

Η Κύπρος με την εναρμόνιση της κάνει ένα μεγάλο άλμα στον κόσμο και στο μέλλον.

Ως το 2004 οι σχέσεις της Κύπρου με τις άλλες χώρες ήταν σχέσεις κατακτητών και κατεχομένων. Μετά το 2004 και ύστερα από μια επώδυνη και αιματηρή πορεία η Κύπρος είχε τη δυνατότητα να μετάσχει στο Ευρύτερο Ευρωπαϊκό γίγνεσθαι στη βάση της ισοτιμίας με άλλες 24 χώρες. Δεν είχε φυσικά την ίδια παρέμβαση κι επίδραση όπως οι άλλες μεγάλες χώρες όμως ο Κύπριος πολίτης ήταν ισότιμος με τις ίδιες ευκαιρίες και δυνατότητες πλάι στους άλλους Ευρωπαίους πολίτες.

Είχε ακόμη το προνόμιο της γειτονίας με τις πολυάνθρωπες κοινωνίες της Μέσης Ανατολής όπου έδινε την παρουσία του ως ένας δυναμικός παράγοντας σταθερότητας, δημοκρατίας και προόδου.<sup>46</sup>

Η Κύπρος έχει πολλά πλεονεκτήματα σαν μέλος της Ε.Ε. Επίσης έχει και πολλά να προσφέρει σαν μέλος. Η γεωγραφική θέση της Κύπρου, η υγιής κατάσταση της οικονομίας, η αφοσίωση των ανθρώπων στις ιδέες της Ε.Ε. είναι όλα στοιχεία τα οποία επιτρέπουν στη Κύπρο να συνεισφέρει στην σταθερότητα και ευημερία της Ευρωπαϊκής οικογένειας, σε σχέση με το μικρό της μέγεθος. Η τοποθέτηση της στην τομή των μεταφορικών και επικοινωνιακών διαδρομών που συνδέουν την Ευρώπη με την Μέση Ανατολή και την Ασία, την κάνουν να φιλοδοξεί να γίνει ένα οικονομικό και μεταφορικό κέντρο, και συνεδριακός τόπος για ανθρώπους και κουλτούρες. Με αυτά τα τεχνικά πλεονεκτήματα και ικανότητες του ανθρώπινου δυναμικού, μπορούν να γίνουν

---

<sup>44</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=228169](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=228169)

<sup>45</sup> <http://www.kasoulides.com/site.news.gr.97.133.431.html?PHPSESSID=5fd58b31a7ac5b23ba6efacec9da6907>

<sup>46</sup> [http://www.eu-coordinator.gov.cy/Harmonization/Harmonization.nsf/0/03B154CC3E1A418CC2256E47003D3035/\\$file/%CE%9F%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AE%20%CE%95%CE%BD%CE%B1%CF%81%CE%BC%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CF%83%CE%B5%20%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%AE%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%A4%CF%81%CE%AC%CF%80%CE%B5%CE%B6%CE%B1%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85.doc](http://www.eu-coordinator.gov.cy/Harmonization/Harmonization.nsf/0/03B154CC3E1A418CC2256E47003D3035/$file/%CE%9F%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AE%20%CE%95%CE%BD%CE%B1%CF%81%CE%BC%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CF%83%CE%B5%20%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%AE%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%A4%CF%81%CE%AC%CF%80%CE%B5%CE%B6%CE%B1%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85.doc)

γέφυρα για τις Ευρωπαϊκές επιχειρήσεις για να ξεκινήσουν τις δραστηριότητες τους. Επιπλέον, μπορεί να ενεργεί σαν ασπίδα, προστατεύοντας την Ευρώπη από την εισροή ναρκωτικών, την παράνομη μετανάστευση, το ξέπλυμα χρήματος και την απειλή της τρομοκρατίας.<sup>47</sup> Η ένταξη της Κύπρου τον Μάιο του 2004 στην Ε.Ε. αποτελεί μια μεγάλη πρόκληση με πολλές προοπτικές που απαιτούν πλήρη ετοιμότητα για την μέγιστη αξιοποίηση των ευκαιριών. Δημιούργησε βάσιμες ελπίδες για την άρση του τούρκικου εμπάργκο που αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην επιθυμητή ανάπτυξη και εξέλιξη των κυπριακών λιμανιών αλλά και της σημαίας.

---

<sup>47</sup> The republic of Cyprus: an overview, Press and information office, Republic of Cyprus, Nicosia 2004

## Κεφάλαιο 3: Η ναυτιλιακή Κύπρος μετά την ένταξη

### 3. α Η Κύπρος σαν σημαία σήμερα

#### 3. α1 Επιπτώσεις από την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου στην σημαία της Κύπρου

Η ναυτιλία αποτελεί πιθανότατα την πιο εκτεταμένη και διεθνοποιημένη βιομηχανία, καθώς η φύση της επιτρέπει ή απαιτεί την ανάμειξη και συμμετοχή ενός ευρύτατου φάσματος νοοτροπίας, κουλτούρας και πρακτικών. Το μεγάλο της πλεονέκτημα εν σχέσει με την υπόλοιπη βιομηχανία μεταφορών αποτελεί αναμφισβήτητα η υψηλή μεταφορική ικανότητα ανά διαδρομή και άρα το χαμηλό σχετικό κόστος που προσφέρει στο ναυλωτή. Εκτιμάται ότι το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διενεργείται μέσω θαλάσσης. Έτσι δεν πρέπει να προξενεί έκπληξη το γεγονός ότι ο διεθνής στόλος βρίσκεται σε μια συνεχή άνοδο, με σπάνιες περιόδους κάμψης, από το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και μετά.

Καθώς όμως αυξανόταν ο στόλος έτσι αυξάνονταν και τα θαλάσσια ατυχήματα, κάνοντας την αρχική σκέψη για βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας, επιτακτική ανάγκη. Αναγνωρίστηκε ότι, ο καλύτερος τρόπος για τη βελτίωση της ασφάλειας αλλά και την εξισορρόπηση των ποικίλων πρακτικών που ακολουθούντο από τους διάφορους εμπλεκόμενους σε παγκόσμια κλίμακα, ήταν η ανάπτυξη διεθνών κανονισμών και οργάνων, κοινούς για κάθε ναυτική χώρα.

Έτσι ιδρύεται ο IMO ο Διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός (International Maritime Organization) μεταπολεμικά, ο οποίος με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων χωρών και φορέων, επιφορτίζεται με την κατάρτιση των βασικών αρχών ασφαλείας. Οι κύριες συμβάσεις που υιοθετήθηκαν από ίδρύσεως του IMO το 1959, σε συνεργασία με τον ILO δηλ. τον Διεθνής Οργανισμός Εργασίας αναφέρονται παρακάτω:

1. SOLAS - Διεθνής Συνθήκη για την ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea)
2. MARPOL- Διεθνής Συνθήκη για την πρόληψη της ρύπανσης (International Convention for the Prevention of Pollution)
3. COLREC- Συνθήκη σχετικά με τους διεθνείς κανονισμούς για την παρεμπόδιση των συγκρούσεων στην θάλασσα, 1972 (Convention on the international Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972)
4. LOADLINE- Διεθνής Συνθήκη σχετικά με τις Γραμμές φορτίων, 1966 (International Convention on Loadlines, 1966)
5. ISPS- Ο διεθνής κώδικας ασφαλείας για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις από έκνομες ενέργειες, 2002 (The International Ship and Port Facility Security Code, 2002)

6. ISM- Ο διεθνής κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας, 1993 (The International Safety Management Code, 1993)
7. STCW- Διεθνής Συνθήκη σχετικά με τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978/1995 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978/1995)
8. ILO 147- Η Συνθήκη εμπορικής ναυτιλίας του ILO (κατώτατα επίπεδα), 1976 (The ILO Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976)

Υπεύθυνοι για την επιβολή και τήρηση των ανωτέρω συμβάσεων, τίθενται πλέοντα κράτη σημαίες, δεσμευμένα να εφαρμόσουν τις διατάξεις αυτές στην εθνική τους νομοθεσία, και να προνοήσουν την εφαρμογή τους για όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Όμως παρόλη την καλή θέληση και προσπάθεια, υπήρχαν και υπάρχουν κράτη που για οποιοδήποτε λόγο δεν τηρούν τις δεσμεύσεις τους με αποτέλεσμα η βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας να μείνει στα χαρτιά.

### **3. α1 i Περιφερειακές Συμφωνίες κρατικού ελέγχου λιμένων**

Για την αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου, συστήθηκαν και τέθηκαν σε ισχύ, περιφερειακές συμφωνίες τα λεγόμενα MOU ή Περιφερειακές Συμφωνίες Κρατικού ελέγχου λιμένων (Memorandum of Understanding) και με σκοπό να εξασφαλίσουν ότι τα σκάφη ξένης σημαίας, που εισέρχονται στα χωρικά τους ύδατα, πληρούν τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας.

Ο κρατικός έλεγχος λιμένων (PSC), λειτουργεί σαν συμπληρωματική στην επιθεώρηση του κράτους σημαίας, όμως το PSC διατηρεί το δικαίωμα κατακράτησης (detention) του σκάφους, όταν αυτό βρεθεί κάτω του μέτριου. Οι επιθεωρήσεις PSC διευθύνονται για να εξασφαλίσουν ότι τα ξένα σκάφη είναι πλοία που δεν θέτουν κίνδυνο ρύπανσης, παρέχουν ένα υγιές και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον και συμμορφώνονται με τη σχετική διεθνή Συνθήκη. Στο παράρτημα 2 παρουσιάζεται ο πίνακας 1 ο οποίος δείχνει την λειτουργία των MOU και τη γεωγραφική κατανομή των MOU.

Στις περισσότερες συμβάσεις υπάρχει μια προειδοποίηση ότι η επιθεώρηση δεν πρέπει να καθυστερήσει αδικαιολόγητα το σκάφος. Επιπλέον, τα σκάφη που επιλέγονται για τις επιθεωρήσεις δεν πρέπει να επιλεγούν κατά τρόπο μεροληπτικό αλλά η επιλογή πρέπει να είναι ομοιόμορφη.

### **3. α1 ii Η επιλογή των σκαφών που θα επιθεωρηθούν**

Οι λιμενικές αρχές αναγνωρίζουν ότι η επιθεώρηση όλων των ξένων σκαφών που εισέρχονται στα λιμάνια τους θα ήταν ασύμφορη οικονομικά αλλά και περιττή αφού δεν είναι όλα τα σκάφη σε κατάσταση κάτω του μετρίου. Η γενική μέθοδος που υιοθετείται από τις τοπικές λιμενικές αρχές είναι να τεθούν γενικά ποσοστά επιθεώρησης για να εξασφαλιστεί ότι ένας ελάχιστος αριθμός σκαφών επιθεωρείται,

και να χρησιμοποιηθεί ένα σύστημα αξιολόγησης έτσι ώστε να επιθεωρούνται τα σκάφη που είναι πιθανότατα κάτω του μέτριου.<sup>48</sup>

Η επιθεώρηση δεν συνιστά πλήρη έλεγχο της κατάστασης του πλοίου, και γίνεται σε μεγάλο βαθμό βάσει εγγράφων.<sup>49</sup>

Η επιλογή για επιθεώρηση γίνεται σε κάθε ΜΟU ανεξάρτητα, ακολουθώντας ένα σύστημα βαθμολόγησης, έτσι ώστε να αναγνωρίζονται εκ των προτέρων κάτω του μετρίου πλοία. Επιπλέον, τα σκάφη μιας ορισμένης ηλικίας και ενός τύπου επιλέγονται συγκεκριμένα με σκοπό τη διεξαγωγή των εκτεταμένων επιθεωρήσεων, και των ειδικών θεμάτων και τομέων των σκαφών.<sup>50</sup>

Τα κριτήρια επιλογής και επιθεώρησης που έχουν οριστεί δεν είναι υποχρεωτικά, παρότι τα μέλη οφείλουν να επιθεωρούν το 25% των σκαφών που δένουν στους λιμένες τους.<sup>51</sup>

Σε γενικές γραμμές το κάθε σκάφος προβλέπεται από το καταστατικό να επιθεωρείται μια φορά κάθε έξι μήνες. Τα ποσοστά των σκαφών που επιθεωρούνται δεν είναι ίδια για όλες τις τοπικές συμφωνίες και έχουν ως σκοπό να εξασφαλίσουν ότι ένας σεβαστός αριθμός διαφορετικών ξένων σκαφών επιθεωρείται κάθε έτος. Επειδή μερικά λιμάνια ή κράτη έχουν περισσότερους επιθεωρητές από άλλα, το ποσοστό επιθεώρησης ποικίλει συχνά από λιμάνι σε λιμάνι ακόμα και μέσα στο ίδιο ΜΟU. Εντούτοις ένα ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης τίθεται για ολόκληρη την περιοχή.<sup>52</sup>

Οι διαδικασίες επιλογής και επιθεώρησης, συμπεριλαμβανομένου του στόχου του 25%, αντικατοπτρίζουν σε μεγάλο βαθμό τους όρους του Μνημονίου Συνεννόησης (ΜΣ) του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, που υπογράφηκε το 1982 από όλα τα παραθαλάσσια κράτη μέλη και από ορισμένα άλλα ευρωπαϊκά κράτη υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Το γεγονός ότι ο ΙΜΟ ενεθάρρυνε από τις αρχές της δεκαετίας του '80 τη σύναψη Μνημονίων Συνεννόησης για τον Έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι ορισμένα κράτη νηολόγησης δεν σέβονται τις υποχρεώσεις που θεσπίζουν οι Διεθνείς Συνθήκες που έχουν υπογράψει.

Υπάρχει επίσης το θέμα της επίτευξης του στόχου της επιθεώρησης του 25% των σκαφών που δένουν σε λιμένες της Ε.Ε. Το στατιστικό παράρτημα της πιο πρόσφατης έκθεσης του ΜΣ των Παρισίων καταδεικνύει ότι το Βέλγιο, η Γαλλία, η Δανία, η Ιρλανδία, η Ολλανδία, η Πορτογαλία και η Σουηδία δεν τον πέτυχαν. Στην περίπτωση του Βελγίου και της Ιταλίας, τα ποσοστά επιθεώρησης κυμαίνονται περίπου στο 10%. Ευρείες διακυμάνσεις των ποσοστών επιθεώρησης στην Ε.Ε. (κάτω από 10% έως πάνω

---

<sup>48</sup><http://www.martrans.org/documents/extra/diplomatheses/Roussos%20Vagelis/roussos.pdf>

<sup>49</sup> [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20000911/411124\\_el.doc](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20000911/411124_el.doc)

<sup>50</sup><http://www.martrans.org/documents/extra/diplomatheses/Roussos%20Vagelis/roussos.pdf>

<sup>51</sup> [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20000911/411124\\_el.doc](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20000911/411124_el.doc)

<sup>52</sup><http://www.martrans.org/documents/extra/diplomatheses/Roussos%20Vagelis/roussos.pdf>

από 40%) γεννούν το ερώτημα εάν όλες οι επιθεωρήσεις έγιναν με παρεμφερή ποιότητα και αυστηρότητα. Επιπλέον, βάσει ανεπίσημων πληροφοριών από παράγοντες του τομέα επικρατεί σε ορισμένους λιμένες η τάση να επιλέγονται σκάφη που φαίνονται καλοδιατηρημένα, προκειμένου να εξοικονομείται χρόνος και να επιτυγχάνεται ο στόχος του 25%.

Η Επιτροπή υπολογίζει ότι υπάρχουν σήμερα 270 κρατικοί επιθεωρητές στην Ε.Ε. Εξ αυτών δεν ασχολούνται όλοι αποκλειστικά με τους κρατικούς ελέγχους στα λιμάνια, δεδομένου ότι πολλοί έχουν και άλλες εργασίες. Φαίνεται σαφές ότι ο αριθμός αυτός θα πρέπει να αυξηθεί εάν καταστούν υποχρεωτικές ορισμένες πτυχές επιθεώρησης και εάν θέλουμε να γίνει αποτελεσματικότερο το καθεστώς επιθεώρησης.

## **Η απαγόρευση ορισμένων σκαφών από λιμένες της Ε.Ε.**

### **Εάν ένα σκάφος**

- είναι δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αερίου ή χημικών, πλοίο χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρο μονού κύτους ή επιβατηγό (με εξαίρεση τα πορθμεία Ro-Ro που καλύπτονται από την Οδηγία 1999/35/EK) άνω των 15 ετών (πρέπει να τονιστεί εδώ ότι το 85% των προβλημάτων αφορούν σκάφη άνω των 15 ετών) και
- του έχει απαγορευθεί ο απόπλους πάνω από δύο φορές σε λιμένα κάποιου κράτους μέλους κατά τους προηγούμενους 24 μήνες και
- είναι υπό σημαία κράτους που έχει ποσοστό απαγορεύσεων του απόπλου άνω του μέσου όρου στον κυλιόμενο μέσο όρο τριετίας που δημοσιεύει το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων

θα πρέπει να του απαγορεύεται η είσοδος σε λιμένες της Ε.Ε.

Η αιτιολόγηση της πρότασης της Επιτροπής είναι ότι «είναι απαράδεκτο το να συνεχίζουν να πλέουν στα κοινοτικά ύδατα ορισμένα σκάφη που αποτελούν πασιφανή κίνδυνο για την ασφάλεια της θάλασσας και το θαλάσσιο περιβάλλον».

Έτσι τα σκάφη που συνιστούν μεγάλο κίνδυνο για την ασφάλεια στην θάλασσα και το περιβάλλον θα υπόκεινται σε επιθεωρήσεις. Η επιθεώρηση θα είναι πλέον υποχρεωτική σε ορισμένες περιπτώσεις. Θα συνεχίσει να δίνεται απόλυτη προτεραιότητα στην επιθεώρηση σκαφών που σταματούν σε λιμένες της Ε.Ε. για πρώτη φορά σε 12 μήνες, υπό σημαία κράτους που βρίσκεται στο “μαύρο κατάλογο” και σε ορισμένες άλλες κατηγορίες. Επιπρόσθετα, τα σκάφη με συντελεστή-στόχο μεγαλύτερο του 50 στο σύστημα πληροφοριών SIRENAC (η SIRENAC είναι μία βάση δεδομένων που τηρεί το Μ.Σ των Παρισίων) πρέπει να επιθεωρούνται. Ο συντελεστής-στόχος του 50 ή μεγαλύτερος θεωρείται ως υψηλός κίνδυνος. Τα στοιχεία που συνυπολογίζονται για το συντελεστή-στόχο συμπεριλαμβάνουν την ηλικία του σκάφους, τη σημαία και τις προηγούμενες απαγορεύσεις απόπλου. Είναι ευπρόσδεκτη η αλλαγή από τη διακριτική στην υποχρεωτική επιθεώρηση των σκαφών που κατατάσσονται στις κατηγορίες υψηλού κινδύνου.

Επίσης υπάρχουν και υποχρεωτικές “διευρυμένες” επιθεωρήσεις για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου και χημικών ηλικίας άνω των 10 ετών, τα πλοία χύδην φορτίου άνω των 12 ετών και τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους άνω των 15 ετών.

Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου και χημικών ηλικίας άνω των 10 ετών, τα πλοία χύδην φορτίου άνω των 12 ετών, τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους και τα επιβατηγά άνω των 15 ετών θα υπόκεινται ανά 12μηνο σε εκτεταμένη επιθεώρηση σε λιμένα. Η επιθεώρηση αυτή θα ξεπερνά την απλή εξέταση εγγράφων για να προσδιοριστεί εάν το σκάφος τηρεί τις διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις και θα περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, ελέγχους του εξοπλισμού ασφαλείας, ελέγχους οξειδωσης και, στην περίπτωση των πετρελαιοφόρων, εξέταση τουλάχιστον μιας δεξαμενής έρματος για οξειδωση. Η τελευταία εξέταση θεωρείται γενικά ως δύσκολη και ενδεχομένως επικίνδυνη. Οι επιθεωρήσεις μπορούν να διεξάγονται μόνο εφόσον αυτό είναι πρακτικώς δυνατόν. Οι ευρείες επιθεωρήσεις αυτού του είδους και η εισαγωγή υποχρεωτικών επιθεωρήσεων γενικά θέτουν δύο ζητήματα που αφορούν τους πόρους. Διαθέτουν όλοι οι επιθεωρητές λιμένων τον εξοπλισμό για τη διεξαγωγή αυτών των επιθεωρήσεων; Δεδομένου ότι οι εκτεταμένες επιθεωρήσεις θα απαιτούν περισσότερο χρόνο, θα υπάρχουν αρκετοί επιθεωρητές λιμένων;

Για τα σκάφη που υπόκεινται στο διευρυμένο καθεστώς επιθεώρησης, ο ιδιοκτήτης ή πλοίαρχος πρέπει να κοινοποιεί ορισμένες λειτουργικές πληροφορίες 48 ώρες πριν από την άφιξη στον επιθεωρητή λιμένος.

Θα είναι υποχρεωτική η δήλωση στην έκθεση επιθεώρησης των μερών του σκάφους που επιθεωρήθηκαν. Πρέπει να τηρείται επί του σκάφους για να είναι διαθέσιμη στον επόμενο λιμένα επιθεώρησης. Η έκθεση επιθεώρησης στέλνεται επίσης στο κράτος νηολόγησης και στο νηογνώμονα. Για τα σκάφη στα οποία απαγορεύεται ο απόπλους, θα κοινοποιείται όχι μόνο το όνομα του πράκτορα του σκάφους και του νηογνώμονα, αλλά και η ταυτότητα του ναυλωτή.<sup>53</sup>

### **3. α1 iii Η Μαύρη λίστα**

Σε μια προσπάθεια υποβοήθησης των PSC στην επιλογή πλοίων για επιθεώρηση, τα MOU αξιολογώντας τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων των τελευταίων χρόνων, εκδίδουν ετήσια τις “Black, Grey, White Lists”, οι οποίες παρουσιάζουν την απόδοση του κάθε κράτους σημαίας όσον αφορά στις κρατήσεις που επιβλήθηκαν στα πλοία τους από ξένα PSC. Οι λίστες παρουσιάζουν το πλήρες φάσμα μεταξύ των ποιοτικών σημαιών και των σημαιών με κακή απόδοση που θεωρούνται υψηλού ή πολύ υψηλού κίνδυνου.

Οι λίστες αυτές λαμβάνονται υπόψη για το εάν ένα πλοίο κρίνεται υποψήφιο για επιθεώρηση. Είναι προφανές ότι αν ένα πλοίο φέρει σημαία που βρίσκεται στην μαύρη λίστα, υπόκειται σε περισσότερες επιθεωρήσεις και άρα καθυστερήσεις σε σχέση με κάποιο άλλο. Γι’ αυτό χώρες που βρίσκονται στη λεύκη λίστα είναι πιο ελκυστικές όσο αφορά στις καθυστερήσεις των πλοίων τους. Αυτή η λίστα έχει συγκεκριμένο τρόπο διαμόρφωσης .

<sup>53</sup> [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20000911/411124\\_el.doc](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20000911/411124_el.doc)



Η φιλοδοξία της Κύπρου να περάσει στην λευκή λίστα πραγματοποιήθηκε τον Μάιο του 2005

### **3 a1 iv Όροι νηολόγησης πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο**

#### **3 a2 iv a Μέρος I**

Επιτρέπεται η εγγραφή στο Κυπριακό Νηολόγιο ή στο Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης πλοίων οποιουδήποτε τύπου και οποιασδήποτε χωρητικότητας, ηλικίας μέχρι 15 χρονών, εκτός από φορτηγά πλοία με ολική χωρητικότητα μικρότερη από 1000, επιβατηγά πλοία, αλιευτικά σκάφη, ακτοπλοϊκά επιβατηγά και μικρά επιβατηγά σκάφη, νοουμένου ότι αυτά τηρούν τις πρόνοιες της νομοθεσίας και τις εγκυκλίους του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας (TEN).

Επιτρέπεται η εγγραφή στο Κυπριακό Νηολόγιο ή στο Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης πλοίων ηλικίας άνω των 15 χρονών, φορτηγών πλοίων με ολική χωρητικότητα μικρότερη από 1000, επιβατηγών πλοίων, αλιευτικών σκαφών, ακτοπλοϊκών επιβατηγών και μικρών επιβατηγών σκαφών κάτω από τους ακόλουθους επιπρόσθετους όρους, που θα πρέπει να ικανοποιούνται ταυτόχρονα με την υποβολή της αίτησης για νηολόγηση (εκτός όπως προβλέπεται από τις παραγράφους Γ και Δ του ΜΕΡΟΥΣ II) και οι όροι αυτοί πρέπει να τηρούνται καθόλη τη διάρκεια που το πλοίο είναι γραμμένο στο Κυπριακό Νηολόγιο, ανεξάρτητα οποιασδήποτε μεταγενέστερης μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου.

Ανεξάρτητα από τα πιο πάνω, ο κάθε ιδιοκτήτης/ ναυλωτής γυμνού πλοίου, που είναι γραμμένο στο Κυπριακό Νηολόγιο δυνάμει της παρούσας πολιτικής, αναλαμβάνει την υποχρέωση όπως υποβάλει το πλοίο του για επιθεώρηση με δικά του έξοδα οποτεδήποτε το TEN θεωρήσει αναγκαίο να επιθεωρηθεί το πλοίο από τους δικούς του επιθεωρητές, ως αποτέλεσμα ελλείψεων που έχουν διαπιστωθεί ή λόγω ισχυριζόμενης παραβίασης των διεθνών συμβάσεων ή των νομοθετημάτων της Ε.Ε., για να εξακριβώσει το Τμήμα κατά πόσο το πλοίο πληρεί τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τη νομοθεσία (βλ. παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ II).

Οποιαδήποτε αλλαγή στο είδος της νηολόγησης (προσωρινή, μόνιμη, παράλληλη) ενός πλοίου δεν επηρεάζει τους όρους, αν υπάρχουν, που ισχύουν από την αρχική του νηολόγηση, νοουμένου ότι δεν υπάρχει οποιαδήποτε πρακτική διακοπή στη νηολόγηση του πλοίου στο Κυπριακό Νηολόγιο.

Πλοία οποιασδήποτε ηλικίας, που έχουν κατασκευαστεί αποκλειστικά για εσωτερική ναυσιπλοΐα (inland waterway navigation), δεν εγγράφονται στο Κυπριακό Νηολόγιο.

Δεν εγγράφονται στο Κυπριακό Νηολόγιο πλοία τα οποία έχουν αποκλειστεί από οποιοδήποτε Μνημόνιο Ελέγχου κράτους του λιμένα ή από κράτος λιμένα για λόγους ασφάλειας (safety) ή πρόληψης της ρύπανσης.

Δεν εγγράφονται στο Κυπριακό Νηολόγιο πλοία που έχουν κατακρατηθεί μετά από έλεγχο κράτους του λιμένα τουλάχιστον 3 φορές τα τελευταία 2 χρόνια πριν από την αίτηση για νηολόγηση του πλοίου για λόγους ασφάλειας (safety) ή πρόληψης της ρύπανσης και οι κατακρατήσεις αυτές έχουν καταγραφεί στη βάση δεδομένων EQUASIS και στις βάσεις δεδομένων US Coastguard, Paris MOU και Tokyo MOU.

## **A. Φορτηγά πλοία και Ποντοπόρα Ρυμουλκά**

Φορτηγά πλοία είναι όλα τα εμπορικά πλοία με ολική χωρητικότητα 1000 και άνω που έχουν κατασκευαστεί ή μετατραπεί με σκοπό τη μεταφορά εμπορευμάτων σε οποιαδήποτε μορφή.

Ρυμουλκά είναι αυτά με ιπποδύναμη ίση ή περισσότερη από 1500KW ή με κατάλληλο πιστοποιητικό ελκτικής ισχύς ίσης ή περισσότερης από 20 τόνους.

1. Πλοία ηλικίας άνω των 15 χρονών μέχρι 20 χρονών: Επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίου που ανήκει σε αυτή την κατηγορία νοουμένου ότι υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα).
2. Πλοία ηλικίας άνω των 20 χρονών μέχρι 23 χρονών: Επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίου που ανήκει σε αυτή τη κατηγορία νοουμένου ότι:
  - (α) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ με ικανοποιητικά αποτελέσματα, και
  - (β) η διαχείριση του πλοίου θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της Ε.Ε. έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM Code) (όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ)
3. Πλοία ηλικίας άνω των 23 χρονών: Δεν εγγράφονται στο Κυπριακό Νηολόγιο πλοία που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία.
4. Ειδικές περιπτώσεις: Ανεξάρτητα από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 πιο πάνω, τα ακόλουθα πλοία επιτρέπεται να νηολογηθούν κατ' εξαίρεση στο Κυπριακό Νηολόγιο:
  - a) Πλοίο ηλικίας άνω των 30 χρονών μπορεί να νηολογηθεί αν ανήκει σε εταιρεία που ανήκει σε όμιλο εταιρειών με τουλάχιστο άλλα 5 πλοία με κυπριακή σημαία, κατά χρόνο της νηολόγησης του, ηλικίας μέχρι 12 χρονών νοουμένου ότι:
    - i) δεν έχει κατακρατηθεί μετά από έλεγχο κράτους του λιμένα περισσότερες από μια φορές τους τελευταίους 12 μήνες πριν από την αίτηση για νηολόγηση του πλοίου, για λόγους ασφάλειας (safety) ή πρόληψης της ρύπανσης και οι κατακρατήσεις αυτές έχουν καταγραφεί στη βάση δεδομένων EQUASIS και στις βάσεις δεδομένων US Coastguard, Paris MOU και Tokyo MOU, και

- ii) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του Μέρους II, με ικανοποιητικά αποτελέσματα.
- b) Πλοίο ηλικίας άνω των 23 χρονών μπορεί να νηολογηθεί νοουμένου ότι:
- i) το πλοίο εξυπηρετεί το κυπριακό εμπόριο και επισκέπτεται κυπριακά λιμάνια τουλάχιστο δύο φορές κάθε μήνα ή τουλάχιστο 24 φορές σε ένα χρόνο, και
  - ii) δεν έχει κατακρατηθεί μετά από έλεγχο κράτους του λιμένα περισσότερες από μία φορά τους τελευταίους 12 μήνες πριν από την αίτηση για νηολόγηση του πλοίου, για λόγους ασφάλειας (safety) ή πρόληψης της ρύπανσης και οι κατακρατήσεις αυτές έχουν καταγραφεί στη βάση δεδομένων EQUASIS και στις βάσεις δεδομένων US Coastguard, Paris MOU και Tokyo MOU, και
  - iii) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ II, με ικανοποιητικά αποτελέσματα, και
  - iv) η διαχείριση του πλοίου θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της ΕΕ2 έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM Code) (όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του ΜΕΡΟΥΣ II).

## **B. Φορτηγά πλοία με ολική χωρητικότητα μικρότερη από 1000**

1. Πλοία ηλικίας μέχρι 20 χρονών: Επιτρέπεται η εγγραφή πλοίων που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία χωρίς οποιουσδήποτε επιπρόσθετους όρους.
2. Πλοία ηλικίας άνω των 20 χρονών μέχρι 23 χρονών: Επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίου που ανήκει σε αυτή την κατηγορία νοουμένου ότι θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ II, με ικανοποιητικά αποτελέσματα.
3. Πλοία με ηλικία μεγαλύτερη από 23 ετών: Δεν εγγράφονται στο Κυπριακό Νηολόγιο πλοία που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία.
4. Ειδικές περιπτώσεις: Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου 3 πιο πάνω, πλοίο ηλικίας άνω των 23 χρόνων μπορεί να νηολογηθεί νοουμένου ότι:
  - i) το πλοίο εξυπηρετεί το κυπριακό εμπόριο και επισκέπτεται κυπριακά λιμάνια τουλάχιστον 2 φορές κάθε μήνα ή τουλάχιστον 24 φορές σε ένα χρόνο, και
  - ii) δεν έχει κατακρατηθεί μετά από έλεγχο κράτους του λιμένα περισσότερες από μια φορά τους τελευταίους 12 μήνες από την αίτηση για νηολόγηση του πλοίου, για λόγους ασφαλείας (Safety), πρόληψης της ρύπανσης ή ασφαλείας (Security) και οι κατακρατήσεις αυτές έχουν καταγραφεί στη βάση δεδομένων

EQUASIS και στις βάσεις δεδομένων US Coastguard, Paris MOU και Tokyo MOU, και

- iii) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του Μέρους II, με ικανοποιητικά αποτελέσματα, και
- iv) η διαχείριση του πλοίου θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της Ε.Ε. έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφεία στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφάλειας (ISM code)(όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του Μέρους II).

### **Γ. Επιβατηγά πλοία**

Επιβατηγά πλοία είναι αυτά που μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες σε διεθνή ταξίδια και περιλαμβάνει επίσης μαούνες ρυμουλκούμενες ή αυτοκινούμενες και οποιαδήποτε άλλη κατασκευή που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών.

1. Επιβατηγά πλοία ηλικίας μέχρι 30 χρονών: Επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίου που ανήκει σε αυτή την κατηγορία νοουμένου ότι:
  - a) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του Μέρους II, με ικανοποιητικά αποτελέσματα και θα υπόκειται σε μεταγενέστερες ετήσιες επιθεωρήσεις, και
  - b) σε περίπτωση που η διαδρομή που εκτελεί περιλαμβάνει τουλάχιστον 2 επισκέψεις κάθε μήνα σε κυπριακό λιμάνι μέσα σε περίοδο 6 μηνών, θα ναυτολογηθούν, αν υπάρχουν διαθέσιμοι, τουλάχιστο 2 δόκιμοι οι οποίοι είναι Κύπριοι πολίτες και/ ή πολίτες της Ε.Ε. κάτοικοι Κύπρου τους τελευταίους 6 μήνες, για ναυτική εκπαίδευση στο πλοίο για περίοδο μέχρι 6 μηνών.
2. Επιβατηγά πλοία ηλικίας άνω των 30 χρονών μέχρι 40 χρονών: Επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίου που ανήκει σε αυτή την κατηγορία νοουμένου ότι:
  - a) Θα διεξαχθεί επιθεώρηση του κύτους, των μηχανών και της γενικής κατάστασης του πλοίου με ικανοποιητικά αποτελέσματα πριν από τη νηολόγηση του πλοίου στο Κυπριακό νηολόγιο, και θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση με ικανοποιητικά αποτελέσματα πριν από την έναρξη της εμπορικής δραστηριότητας του πλοίου και θα υπόκειται σε μεταγενέστερες ετήσιες επιθεωρήσεις, και η διαχείριση του πλοίου, όπου απαιτείται από τη νομοθεσία, θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της Ε.Ε., έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφάλειας (ISM Code) (όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του ΜΕΡΟΥΣ II), και σε περίπτωση που η διαδρομή που εκτελεί περιλαμβάνει τουλάχιστο 2 επισκέψεις κάθε μήνα σε κυπριακό λιμάνι μέσα σε περίοδο 6 μηνών, θα

ναυτολογηθούν, αν υπάρχουν διαθέσιμοι, τουλάχιστο 2 δόκιμοι οι οποίοι είναι Κύπριοι πολίτες και/ ή πολίτες της Ε.Ε. κάτοικοι Κύπρου τους τελευταίους 6 μήνες, για ναυτική εκπαίδευση στο πλοίο για περίοδο μέχρι 6 μηνών.[Η προϋπόθεση αυτή δεν εφαρμόζεται στη περίπτωση μαούνας].

3. Επιβατηγά πλοία ηλικίας άνω των 40 χρονών: Δεν εγγράφονται στο Κυπριακό Νηολόγιο πλοία που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία.
4. Ειδικές κατηγορίες: Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου 3 πιο πάνω, πλοίο ηλικίας άνω των 40 χρονών μπορεί να επαναυτολογηθεί στο Κυπριακό νηολόγιο νοούμενου ότι:
  - a) το πλοίο εξυπηρετεί το κυπριακό εμπόριο και επισκέπτεται κυπριακά λιμάνια τουλάχιστο δύο φορές κάθε μήνα ή τουλάχιστο 24 φορές σε ένα χρόνο, και
  - b) δεν έχει κατακρατηθεί μετά από έλεγχο κράτος λιμένα περισσότερες από μια φορά τους τελευταίους 12 μήνες πριν από την αίτηση για νηολόγηση του πλοίου, για λόγους ασφάλειας (safety), πρόληψης της ρύπανσης ή ασφάλειας (Security) και οι κατακρατήσεις αυτές έχουν καταγραφεί στη βάση δεδομένων EQUASIS και στις βάσεις δεδομένων US Coastguard, Paris MOU και Tokyo MOU, και
  - c) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, με ικανοποιητικά αποτελέσματα πριν από την έναρξη της εμπορικής δραστηριότητας του πλοίου και θα υπόκειται σε μεταγενέστερες ετήσιες επιθεωρήσεις, και
  - d) η διαχείριση του πλοίου, όπου απαιτείται από τη νομοθεσία, θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της Ε.Ε. έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφάλειας (ISM code)(όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του Μέρους II).

#### **Δ. Αλιευτικά Σκάφη**

Αλιευτικά σκάφη είναι σκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται για αλιευτικές εργασίες ή για την επεξεργασία, αποθήκευση ή μεταφορά ιχθύων ή για οποιοσδήποτε άλλες σχετικές εργασίες (περιλαμβανομένης της διαμετακόμισης ιχθύων), αλλά δεν περιλαμβάνει οποιοδήποτε σκάφος το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ιχθύων ή αλιευτικών προϊόντων ως μέρος γενικού φορτίου.

#### **I. Γενικές προϋποθέσεις**

- a Δεν εγγράφεται (προσωρινά, μόνιμα ή παράλληλα) στο Κυπριακό Νηολόγιο οποιοδήποτε αλιευτικό σκάφος, ανεξάρτητα από την ηλικία ή τη χωρητικότητα αυτού, εκτός αν εξασφαλίσει προηγουμένως τη γραπτή συγκατάθεση του Τμήματος Αλιείας και Θαλάσσιων Έρευνών του Υπουργείου Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος.

- b. Οι ιδιοκτήτες αλιευτικών σκαφών, οποιασδήποτε χωρητικότητας και ηλικίας, θα πρέπει να υποβάλουν, ως προϋπόθεση για τη νηολόγηση αυτών, δήλωση στην οποία να αναφέρουν ότι θα τηρούν συνεχώς τις πρόνοιες της ισχύουσας κυβερνητικής πολιτικής που αφορά στην αλιεία και ειδικά όσον αφορά στην προφύλαξη προστατευομένων ειδών και στην απαγόρευση της χρήσης αλιευτικού εξοπλισμού και ότι θα συμμορφώνονται πλήρως με τις σχετική νομοθεσία για την αλιεία της Ε.Ε. και τις διεθνείς αλιευτικές συμβάσεις και συμφωνίες.
- c. Η χρήση αλιευτικού σκάφους που υψώνει την κυπριακή σημαία σε αλιευτικές εργασίες ή για την επεξεργασία, αποθήκευση ή μεταφορά ιχθύων ή σε οποιοσδήποτε άλλες σχετικές εργασίες χωρίς άδεια αλιείας από το Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών του Υπουργείου Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, συνιστά παραβίαση του περί Αλιείας Νόμου, Κεφ. 135, όπως έχει τροποποιηθεί καθώς και παραβίαση των όρων νηολόγησης του.
- d. Αλιευτικά σκάφη ηλικίας άνω των 25 χρονών δεν εγγράφονται στο Κυπριακό Νηολόγιο.

## II. Ειδικές προϋποθέσεις

- a. Αλιευτικά σκάφη μήκους κάτω των 24 μέτρων: Σκάφος που ανήκει σε αυτή την κατηγορία, ηλικίας άνω των 15 χρονών, πρέπει να υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ II, με ικανοποιητικά αποτελέσματα.
- b. Αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω
  - I. Αλιευτικά σκάφη που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Εναρμονισμένο Καθεστώς Ασφαλείας για τα Αλιευτικά Σκάφη Μήκους 24 Μέτρων και Άνω) Νόμου του 2002 (Νόμος 56(I)/2002), όπως έχει τροποποιηθεί, πρέπει να τηρούν και να πιστοποιούνται σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Torremolinos ή τον Κώδικα Ασφάλειας για Πλοία Ειδικού Σκοπού (Απόφαση Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού(ΔΝΟ) Α.534 (16), όπως τροποποιήθηκε), ή τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS Convention), όπως τροποποιήθηκε, ανάλογα με την περίπτωση
  - II. Αλιευτικά σκάφη που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία θα πρέπει να συμμορφώνονται με την Κοινοτική Οδηγία 92/48/ΕΟΚ, ημερομηνίας 16 Ιουνίου 1992, που καθορίζει τους ελάχιστους κανόνες υγιεινής που εφαρμόζονται σε αλιευτικά προϊόντα που λαμβάνονται σε ορισμένα σκάφη σύμφωνα με το Άρθρο 3(1) (α) (i) της Οδηγίας 91/493/ΕΟΚ.
  - III. Σκάφος που ανήκει σε αυτή την κατηγορία, ηλικίας άνω των 15 χρονών, πρέπει να υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ II, με ικανοποιητικά αποτελέσματα.

## **Ε. Βοηθητικά Σκάφη, Σκάφη Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων, Σκάφη αναψυχής, ερευνητικά πλοία και κινητές μονάδες ανοικτής Θαλάσσης**

Βοηθητικά σκάφη είναι σκάφη που, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητά τους, δε χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών αλλά τα οποία ασχολούνται με θαλάσσιες εργασίες είτε στα λιμάνια ή σε άλλους στεγασμένους χώρους ή για να εξυπηρετούν υπεράκτιες εξέδρες. Τέτοια σκάφη περιλαμβάνουν ρυμουλκά που δεν εμπίπτουν στον ορισμό της παραγράφου Α του Μέρους Ι, πλωτούς γεραμούς, βυθοκόροι, φορτηγίδες, άκατοι, βοηθητικά σκάφη, κ.α.

Σκάφη υποστήριξης υπεράκτιων εγκαταστάσεων είναι σκάφη που ανεξάρτητα από τη χωρητικότητά τους, σκοπό έχουν την παροχή υπηρεσιών στην υπεράκτια βιομηχανία θαλάσσης όπως η εξερεύνηση, υπηρεσίες που έχουν σχέση με τη βιομηχανία πετρελαίου και υγραερίου, κατασκευές πάνω και κάτω από τη θάλασσα, πόντιση καλωδίων, τοποθέτηση υποθαλάσσιων αγωγών, κ.λ.π. Τέτοια σκάφη περιλαμβάνουν ρυμουλκά που δεν εμπίπτουν στον ορισμό της παραγράφου Α του Μέρους Ι, «Platform Supply Vessels (PSV)», «Anchor Handling Tug Supply Vessels(AHTS)», «Dive Support Vessels(DSV)», «R.O.V. Support Vessels(RSV)», «dynamically positioned vessels», κ.λ.π.

Σκάφη αναψυχής είναι οι θαλαμηγοί και σκάφη άλλων τύπων που, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητά τους, χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για αναψυχή και τα οποία δε χρησιμοποιούνται για οποιουδήποτε εμπορικούς σκοπούς

Ερευνητικά πλοία είναι σκάφη τα οποία μεταφέρουν ερευνητικά όργανα και άλλα μηχανήματα και τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για επιστημονικούς ερευνητικούς σκοπούς.

Κινητές υπεράκτιες πλατφόρμες εξόρυξης (MODU) είναι σκάφη τα οποία έχουν την δυνατότητα να ασχολούνται με εργασίες εξόρυξης για την εξερεύνηση ή εκμετάλλευση πόρων κάτω από τον πυθμένα της θάλασσας, όπως υδρογονάνθρακες σε υγρή ή αέρια μορφή, θειάφι ή άλατα.

1. Σκάφη ηλικίας μέχρι 25 χρονών: Επιτρέπεται η εγγραφή στο Κυπριακό Νηολόγιο σκάφους που ανήκει σε αυτή την κατηγορία χωρίς οποιουδήποτε επιπρόσθετους όρους.
2. Σκάφη ηλικίας άνω των 25 χρονών: Επιτρέπεται η νηολόγηση σκάφους που ανήκει σε αυτή τη κατηγορία νοουμένου ότι
  - a) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα, και
  - b) η διαχείριση του πλοίου, όπου απαιτείται από τη νομοθεσία, θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της Ε.Ε., έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM Code) (όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ).

## Σημείωση:

- Ανεξάρτητα από τις πρόνοιες της κυπριακής νομοθεσίας περί εμπορικής ναυτιλίας, οποιοδήποτε σκάφος που εμπίπτει στην κατηγορία σκάφους υποστήριξης υπεράκτιων εγκαταστάσεων θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις των Οδηγιών για το Σχεδιασμό και Κατασκευή Σκαφών Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων (Απόφαση Συμβουλίου ΔΝΟ Α.469(XII), όπως τροποποιήθηκε), των Οδηγιών για τη Μεταφορά και Χειρισμό Περιορισμένων Ποσοτήτων Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών Χύμα σε Σκάφη Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων (Απόφαση Συμβουλίου ΔΝΟ Α.673(16)) και με τον Κώδικα για την Ασφαλή Μεταφορά Εμπορευμάτων και Προσώπων από Σκάφη Εφοδιασμού Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων (OSV Code (Απόφαση Συμβουλίου ΔΝΟ Α.863(20))).

Σκάφος υποστήριξης υπεράκτιων εγκαταστάσεων που εκτός από το πλήρωμα του, μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, δε θα θεωρείται επιβατηγό πλοίο για τους σκοπούς της παρούσας πολιτικής. Θα θεωρηθεί ότι εμπίπτει στις κατηγορίες των παραγράφων Α ή Ε του ΜΕΡΟΥΣ Ι.

- Οι αυτοκινούμενες κινητές υπεράκτιες πλατφόρμες εξόρυξης θα πρέπει να τηρούν και να επιθεωρούνται και πιστοποιούνται με βάση τον Κώδικα για την Κατασκευή και Εξοπλισμό των Κινητών Υπεράκτιων Πλατφόρμων Εξόρυξης (Αποφάσεις Συμβουλίου ΔΝΟ Α.414(XI) και Α.649(16), όπως τροποποιήθηκαν).
- Σκάφη αναψυχής μήκους μέχρι 24 μέτρων πρέπει να τηρούν τις διατάξεις των περί των Βασικών Απαιτήσεων (Σκάφη Αναψυχής) Κανονισμών του 2003 (Κ.Δ.Π. 307/2003), όπως τροποποιήθηκαν, που εφαρμόζουν την Οδηγία 94/25/ΕΟΚ.
- Σκάφη αναψυχής μήκους άνω των 24 μέτρων πρέπει να έχουν σε ισχύ πιστοποιητικό από αναγνωρισμένο νηογνώμονα.

## ΣΤ. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΣΚΑΦΗ ΚΑΙ ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΣΚΑΦΗ

Ακτοπλοϊκά επιβατηγά σκάφη είναι σκάφη που μεταφέρουν επιβάτες με πληρωμή σε ακτοπλοϊκά ταξίδια, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητα αυτών.

Μικρά επιβατηγά σκάφη είναι ακτοπλοϊκά επιβατηγά σκάφη τα οποία είναι κατάλληλα εξοπλισμένα για να μεταφέρουν μέχρι 12 επιβάτες σε διεθνή ταξίδια.

Επιβατηγά σκάφη είναι σκάφη κατασκευασμένα από ατσάλι, που μεταφέρουν επιβάτες με πληρωμή σε ακτοπλοϊκά ταξίδια, τα οποία είναι κατάλληλα εξοπλισμένα για να αποβιβάζουν τους επιβάτες σε αβαθή νερά.

Επιτρέπεται η νηολόγηση σκάφους που ανήκει σε αυτή την κατηγορία, ηλικίας μέχρι 23 χρονών αναφορικά με αυτοκινούμενες κινητήρες και, ανεξάρτητα από την ηλικία αυτών αναφορικά με ιστιοφόρα (με ή χωρίς βοηθητικές κινητήρες πρόωσης) και επιβατηγά σκάφη, νοουμένου ότι η διαχείριση του πλοίου, όπου απαιτείται από τη νομοθεσία, θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της Ε.Ε.



έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM Code) όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ).

## **Η. ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

### **Υδροπτέρυγα**

Καταρχάς θα πρέπει να πω ότι υδροπτέρυγο το οποίο μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες θα θεωρείται επιβατηγό πλοίο. Σε αυτές τις περιπτώσεις θα εφαρμόζεται η παράγραφος Γ του ΜΕΡΟΥΣ Ι αν το σκάφος εκτελεί διεθνή ταξίδια (εκτός από την απαίτηση για δόκιμους που περιέχεται στις παραγράφους 1(β) και 2(γ) της παραγράφου Γ του ΜΕΡΟΥΣ Ι, που δεν έχει εφαρμογή) και η παράγραφος ΣΤ του ΜΕΡΟΥΣ Ι θα εφαρμόζεται αν το σκάφος εκτελεί ακτοπλοϊκά ταξίδια.

Οποιοδήποτε σκάφος κατασκευάστηκε πριν από την 1 Ιανουαρίου 1996 το οποίο, ανεξάρτητα από τον τύπο του, θεωρείται υδροπτέρυγο, θα πρέπει να συμμορφώνεται με τον Κώδικα Ασφαλείας Υδροπτέρυγων (Απόφαση Συμβουλίου ΔΝΟ Α.373(XI)) και αν εμπίπτει στον ορισμό του ταχύπλοου σκάφους, όπως καθορίζεται στον Κανονισμό X/1.2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) 74, όπως τροποποιήθηκε, θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις πρόνοιες του Κανονισμού ΙΧ/2.1.1 ή ΙΧ/2.1.2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) 74, όπως τροποποιήθηκε.

### **3 α1 iv b ΜΕΡΟΣ ΙΙ**

#### **A. ΗΛΙΚΙΑ**

Η ηλικία ενός πλοίου υπολογίζεται με την αφαίρεση του έτους που τέθηκε η τρόπιδα του πλοίου από το έτος υποβολής τα ης αίτησης νηολόγησης του πλοίου στο Κυπριακό Νηολόγιο. Για τους σκοπούς της παρούσας πολιτικής, η ημερομηνία ουσιαστικής μετατροπής ή ανακατασκευής θα λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό της ηλικίας, νοουμένου ότι κατά την ημερομηνία συμπλήρωσης της μετατροπής ή ανακατασκευής το πλοίο συμμορφώνεται με όλες τις πρόνοιες των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων που βρίσκονται σε ισχύ ως νέο πλοίο.

#### **B. ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ**

Μαζί με την αίτηση νηολόγησης πλοίου θα πρέπει να υποβάλλονται έγγραφα που αποδεικνύουν την κυριότητα και συμμόρφωση με τους όρους που θα πρέπει να ικανοποιηθούν κατά το χρόνο της προσωρινής νηολόγησης ή της απευθείας μόνιμης νηολόγησης ή της παράλληλης προς τα μέσα νηολόγησης, ανάλογα με την περίπτωση.

## Γ. ΕΙΔΙΚΗ / ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

1. Η ειδική/ έκτακτη επιθεώρηση (entry/occasional inspection) διενεργείται από τους επιθεωρητές του ΤΕΝ με έξοδα του πλοιοκτήτη/ ναυλωτή γυμνού πλοίου.
2. Η ειδική επιθεώρηση πλοίου που αποκτήθηκε από πρόσωπο που δικαιούται όπως κέκτηται κατά κυριότητα κυπριακό πλοίο θα πρέπει να γίνεται το αργότερο εντός 3 μηνών από την ημερομηνία της προσωρινής ή παράλληλης προς τα μέσα νηολόγησης ή εντός 1 μηνός από την ημερομηνία της μόνιμης νηολόγησης, σε περίπτωση που η νηολόγηση γίνεται απευθείας.
3. Η ετήσια επιθεώρηση επιβατικών πλοίων θα πρέπει να γίνεται εντός 3 μηνών πριν ή μετά από τη συμπλήρωση ενός έτους από την ημερομηνία νηολόγησης του σκάφους, εκτός αν γίνουν άλλες διευθετήσεις με το ΤΕΝ και θα πρέπει να γίνει κατά το δεξαμενισμό ή πριν από την επαναλειτουργία, μετά τον χειμερινό παροπλισμό, ή κατά τη διάρκεια της καθορισμένης συντήρησης.
4. Οι πλοιοκτήτες έχουν υποχρέωση να παρέχουν οποιοσδήποτε πληροφορίες που το ΤΕΝ θεωρήσει αναγκαίες για τους σκοπούς της επιθεώρησης.
5. Ειδοποίηση για τη διαθεσιμότητα του πλοίου για επιθεώρηση θα πρέπει να δίνεται στο ΤΕΝ και οι σχετικές διευθετήσεις θα πρέπει να γίνονται σύμφωνα με την Εγκύκλιο του ΤΕΝ με αρ. 20/98, ημερομηνίας 21 Δεκεμβρίου 1998. Παρά την προϋπόθεση αυτή, αν το πλοίο βρεθεί φορτωμένο, είτε πλήρως είτε μερικώς ή διαφορετικά αυτό δεν είναι έτοιμο για επιθεώρηση, το πλοίο θα υπόκειται σε δεύτερη επιθεώρηση με έξοδα του πλοιοκτήτη/ ναυλωτή γυμνού πλοίου.
6. Σε σχέση με δεξαμενόπλοια (πετρελαιοφόρα, χημικά δεξαμενόπλοια και υγραεριοφόρα πλοία) και πλοία ψυγεία (όπου απαιτείται η αφαίρεση της θερμικής μόνωσης από τα κύττη), εκτός αν η ειδική επιθεώρηση διενεργείται κατά το δεξαμενισμό του πλοίου ή, αναφορικά με τα δεξαμενόπλοια, όταν η είσοδος και εξέταση του εσωτερικού δεν είναι ασφαλής χωρίς την ανάγκη χρήσης αναπνευστικών συσκευών, η ειδική επιθεώρηση θα διενεργείται στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό και θα απαιτείται δεύτερη επιθεώρηση για να συμπληρωθεί η επιθεώρηση. Η δεύτερη επιθεώρηση θα πρέπει να γίνεται με έξοδα του πλοιοκτήτη/ναυλωτή γυμνού πλοίου κατά την πιο γρήγορη από τις ακόλουθες εναλλακτικές περιπτώσεις :
  - α) όχι αργότερα από την ημερομηνία διεκπεραίωσης της πρώτης ενδιάμεσης επισταμένης επιθεώρησης μετά την ημερομηνία της νηολόγησης, ή
  - β) όχι αργότερα από την ημερομηνία διεκπεραίωσης της πρώτης επισταμένης επιθεώρησης που διενεργείται κατά τη διάρκεια της περιοδικής επιθεώρησης μετά την ημερομηνία της νηολόγησης, ή
  - γ) όχι αργότερα από την ημερομηνία διεκπεραίωσης του πρώτου δεξαμενισμού μετά την ημερομηνία της νηολόγησης, ή

δ) σε σχέση με δεξαμενόπλοια, με την πρώτη ευκαιρία μετά που η είσοδος και εξέταση όλων των χώρων είναι ασφαλής μετά την ημερομηνία της νηολόγησης, ή

ε) με την πρώτη ευκαιρία μετά που το σκάφος θα εισέλθει σε επισκευαστική μονάδα, μετά την ημερομηνία της νηολόγησης.

Η απόφαση για τη νηολόγηση του σκάφους θα εξαρτάται από τα αποτελέσματα της πρώτης επίσκεψης και η νηολόγηση του πλοίου θα εξαρτάται από τη διεκπεραίωση της επιθεώρησης μέχρι συγκεκριμένη ημερομηνία που θα καθορίσει το TEN, υπό το φως των πιο πάνω. Σε περίπτωση που διαπιστωθούν οποιεσδήποτε ελλείψεις κατά τη διάρκεια της δεύτερης επίσκεψης αυτές θα πρέπει να αποκατασταθούν πριν το σκάφος επαναρχίσει τις εμπορικές του δραστηριότητες, εκτός αν το TEN αποφασίσει διαφορετικά.

Είναι υποχρέωση του πλοιοκτήτη να ειδοποιήσει το TEN για την ημερομηνία και τον τόπο που το σκάφος θα είναι διαθέσιμο για τη δεύτερη επίσκεψη. Σε αυτή την περίπτωση οι πρόνοιες των πιο πάνω παραγράφων 4 και 5 συνεχίζουν να ισχύουν.

φ) Στην περίπτωση πλοίου οποιουδήποτε τύπου και οποιασδήποτε χωρητικότητας για το οποίο έχει επίσης υποβληθεί αίτηση για παράλληλη νηολόγηση σε αλλοδαπό νηολόγιο και αυτή η παράλληλη νηολόγηση γίνεται εντός 1 μηνός από την προσωρινή νηολόγηση, η ειδική επιθεώρηση αναβάλλεται μέχρι τη λήξη ή τον τερματισμό της παράλληλης νηολόγησης. Σε τέτοια περίπτωση η ειδική επιθεώρηση θα πρέπει να γίνει κατά ή το αργότερο εντός 1 μηνός από την ημερομηνία επαναφοράς της κυπριακής εθνικότητας.

#### **Δ. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

1. Η διαχείριση και λειτουργία ενός πλοίου αποδεικνύεται από την Κοινή Δήλωση Λειτουργίας Πλοίου (Έντυπο ISM.01/ Revision 2) (βλ. Εγκύκλιο TEN 54/2004)
2. Η διαχείριση και λειτουργία ενός πλοίου θεωρείται ότι γίνεται από εταιρεία διαχείρισης πλοίων αν η εταιρεία αυτή κατέχει ή πρόκειται να της χορηγηθεί από την Κυπριακή Δημοκρατία, Έγγραφο Συμμόρφωσης ή Προσωρινό Έγγραφο Συμμόρφωσης και θα χορηγηθεί στο πλοίο από την Κυπριακή Δημοκρατία Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ασφαλείας ή Προσωρινό Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ασφαλείας, που δεικνύει ότι η διαχείριση του πλοίου γίνεται από αυτή την εταιρεία. Διαζευκτικά, η διαχείριση ενός πλοίου θα αποδεικνύεται μετά από έλεγχο της διαχειρίστριας εταιρείας προς ικανοποίηση του TEN. Τέτοιος έλεγχος θα διενεργείται, όσο το δυνατό, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας.

## **E. ΟΡΟΙ ΜΕΤΑ ΤΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ**

1. Οι όροι, με βάση τους οποίους έχει νηολογηθεί ένα πλοίο, συνεχίζουν να έχουν ισχύ ανεξάρτητα από οποιεσδήποτε μεταγενέστερες αλλαγές της κυβερνητικής πολιτικής. Όμως, ο πλοιοκτήτης ή ναυλωτής γυμνού πλοίου, ανάλογα με την περίπτωση, δύναται να αιτηθεί την αντικατάσταση όρων, που επιβλήθηκαν αρχικά, με όρους, που καθορίστηκαν σε οποιαδήποτε μεταγενέστερη πολιτική σε σχέση με πλοία που ανήκουν στην ίδια ομάδα ηλικίας του πλοίου κατά το χρόνο της νηολόγησης του.

Οποτεδήποτε γίνεται αναφορά σε αυτή τη πολιτική σε συμβάσεις, πρωτόκολλα, αποφάσεις και συστάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τις οποίες θα πρέπει να συμμορφώνονται ορισμένες κατηγορίες πλοίων ως προϋπόθεση για τη νηολόγηση τους, η συμμόρφωση με τα σχετικά νομοθετήματα πρέπει να επιβεβαιώνεται από αναγνωρισμένο νηογνώμονα εκ μέρους της Κυπριακής Δημοκρατίας κατά τον χρόνο της προσωρινής νηολόγησης καθώς και επίσης και κατά τακτικά διαστήματα μετά από αυτή, όπως θα καθορίζει σε κάθε περίπτωση το TEN.<sup>54</sup>

### **3. α2 Η θέση της Κυπριακής σημαίας**

#### **3. α2 i Ιστορικά στοιχεία**

Η Κυπριακή σημαία εκμεταλλεζόμενη τις ευνοϊκές νομικές και φορολογικές διατάξεις, αποτελούσε ανέκαθεν πόλο έλξης για τις ξένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες συνδυαζόμενες με τη μακρά ναυτική παράδοση του νησιού, έφεραν τη χώρα για σειρά ετών σταθερά στις πρώτες θέσεις των στόλων κάθε σημαίας. Αυτό το γεγονός ήταν, που μαζί με την άνθηση του τουρισμού, συνέβαλε στην ανάκαμψη και την άνθηση της οικονομίας, μετά την εισβολή και τη διχοτόμηση που ακολούθησε το 1974.

Η άμεση ανάγκη οικονομικών «ενέσεων» όμως, απόρροια των γεγονότων του 1974, δημιούργησε ένα χάος στο Κυπριακό νηολόγιο, καθώς τα πλοία εγγράφονταν και έφεραν τη σημαία, με κύριο κριτήριο όχι την ποιότητά τους, αλλά την βραχυχρόνια φορολογική τους εκμετάλλευση, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα τεράστια προβλήματα που δημιούργησε η διαίρεση της νήσου.

Έτσι η Κυπριακή σημαία έφθασε να θεωρείται «σημαία ευκαιρίας» και η αντιμετώπιση της οποίας τύγχαναν τα πλοία της στα ξένα λιμάνια ήταν ανάλογη. Η κατάσταση αυτή παρόλη την ψυχολογική δυσαρέσκεια και την δυσλειτουργικότητα που δημιουργούσε έπρεπε να γίνει ανεκτή μέχρι να ορθοποδήσει η οικονομία της χώρας.

Τελικά στα μέσα της δεκαετίας του 90, η οικονομία κρίνεται σταθερή και ξεκινά η προσπάθεια για βελτίωση της διεθνούς εικόνας της χώρας και οριστική απαλλαγή της ρετςινιάς της «σημαίας ευκαιρίας». Το 1998, το 9% των επιθεωρήσεων κατέληξε στην απαγόρευση του απόπλου του σκάφους στην περιοχή του Μ.Σ των Παρισίων. Ορισμένα κράτη νηολόγησης με πολύ μεγάλους στόλους έχουν υψηλότερα ποσοστά απαγόρευσης

---

<sup>54</sup> [http://www.shipping.gov.cy/circulars/c2006/circular\\_2006\\_20b.pdf](http://www.shipping.gov.cy/circulars/c2006/circular_2006_20b.pdf)

απόπλου σκαφών. Η Μάλτα έχει ποσοστό απαγόρευσης απόπλου σχεδόν 20%, ενώ η Κύπρος 19.4% (ήτοι σε 876 σκάφη και 934 σκάφη αντιστοίχως απαγορεύτηκε να αποπλεύσουν μόνο το 1998). Η βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρονται από την κυβέρνηση της Κύπρου έχει οδηγήσει, και από το 2005, στην αναβάθμιση της κυπριακής σημαίας στους «Λευκούς Καταλόγους» των πρωτοκόλλων συνεργασίας (MOU) του Παρισιού και του Τόκιο. Ως εκ τούτου, ενδυναμώθηκε το ενδιαφέρον των ξένων πλοιοκτητών για εγγραφή νεόχτιστων και καλά-διατηρημένων σκαφών στο μητρώο της Κύπρου.<sup>55</sup>

### 3. α2 ii Πρόσφατες εξελίξεις: Αναδρομή από το 1996 έως το 2006

Πίνακας 1: Πορεία του Κυπριακού νηολογίου από το 1996-2001

Έτος	Αριθμός πλοίων
1996	2733
1997	2798
1998	2673
1999	2686
2000	2669
2001	2239 <sup>56</sup>

Πηγή:

[http://www.pio.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/All/286AD3B8F0F2D6E7C2256D4000482E3F/\\$file/TRANSPORT\\_AND\\_COMMUNICATION-EL-020807.xls?OpenElement](http://www.pio.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/All/286AD3B8F0F2D6E7C2256D4000482E3F/$file/TRANSPORT_AND_COMMUNICATION-EL-020807.xls?OpenElement)

Ξεκινώντας, παρουσιάζεται ο πίνακας 1 ο οποίος δείχνει την πορεία του κυπριακού νηολογίου από το 1996-2001. Παρατηρούμε αυξομειώσεις στην πορεία του Κυπριακού νηολογίου. Το 2000 παρατηρούμε μείωση στο Κυπριακό νηολόγιο, η οποία όπως θα δούμε πιο κάτω συνεχίζεται μέχρι και το 2005.

Η ελεύθερη πτώση που πραγματοποιούσε από το 2000 ο κυπριακός στόλος φαίνεται μέσα από τα στατιστικά στοιχεία του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας (TEN) ότι αναχαιτίζεται. Επιβραδύνεται ο ρυθμός διαγραφής πλοίων από το κυπριακό νηολόγιο, ενώ ο αριθμός των νέων εγγραφών παρουσιάζει αυξητική τάση. Με 26 πλοία περισσότερα έκλεισε το 2006 ο κυπριακός στόλος. Για πρώτη φορά μετά από πέντε

<sup>55</sup><http://www.martrans.org/documents/extra/diplomatheses/Roussos%20Vagelis/roussos.pdf>

<sup>56</sup>[http://www.pio.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/All/286AD3B8F0F2D6E7C2256D4000482E3F/\\$file/TRANSPORT\\_AND\\_COMMUNICATION-EL-020807.xls?OpenElement](http://www.pio.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/All/286AD3B8F0F2D6E7C2256D4000482E3F/$file/TRANSPORT_AND_COMMUNICATION-EL-020807.xls?OpenElement)

συνεχή έτη καθοδικής πορείας, το κυπριακό νηολόγιο παρουσιάζει αύξηση, γεγονός που δημιουργεί αίσθημα αν όχι συγκρατημένης αισιοδοξίας, τουλάχιστον ανακούφισης.<sup>57</sup>

Μέχρι τις 30 Δεκεμβρίου 2006, στο κυπριακό νηολόγιο ήταν εγγεγραμμένα 1828 πλοία σε σύγκριση με 1802 που έφεραν την κυπριακή σημαία μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2005.<sup>58</sup> Το 2004 ο αριθμός των πλοίων που έφεραν την κυπριακή σημαία ήταν 1913 και η ποσοστιαία μείωση ανέρχεται στο 5,23%. Το 2003 ο αριθμός των υπό κυπριακή σημαία πλοίων ήταν 2031. Η ποσοστιαία μείωση το 2004 ήταν 5,81% σε σχέση με το 2003 και 9,29% το 2003 σε σχέση με το 2002. Ο κυπριακός στόλος έφθασε επίπεδα ρεκόρ το 1997, όταν ο αριθμός των εγγεγραμμένων στο κυπριακό νηολόγιο πλοίων ανερχόταν σε 2798.<sup>59</sup>

Πίνακας 2: Η πορεία του Κυπριακού νηολογίου από το 2002-2006

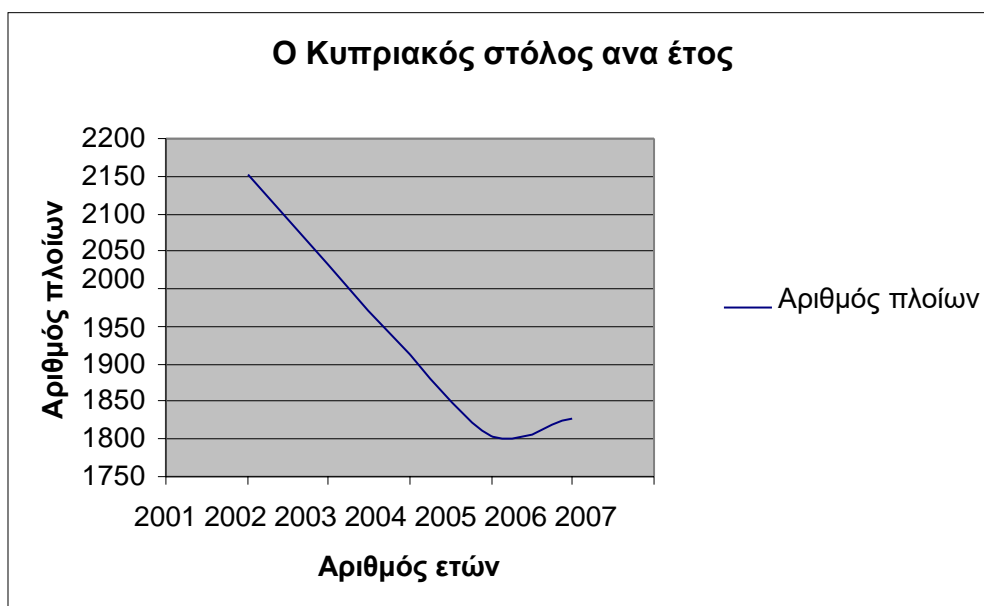
Έτος	Αριθμός πλοίων
2002	2153
2003	2031
2004	1913
2005	1802
2006	1828

---

<sup>57</sup> [http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a\\_id=252451](http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=252451)

<sup>58</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=263249](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=263249)

<sup>59</sup> [http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a\\_id=284456](http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=284456)



Διάγραμμα 1: Κυπριακός στόλος ανά έτος

Πηγή: [http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a\\_id=284456](http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=284456)

Από τον πίνακα 1 και το Διάγραμμα 1 παρατηρούμε μια μείωση του αριθμού των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο Κυπριακό νηολόγιο από το 2002 έως και το 2005. Το 2006 παρατηρούμε μια μικρή αύξηση.

Με αυξομειώσεις κινήθηκαν το 2006 οι διάφορες κατηγορίες των πλοίων, με άλλες να συνεχίζουν να παρουσιάζουν απώλειες και άλλες να παρουσιάζουν αύξηση<sup>60</sup>, σε αντίθεση με το 2005 κατά το οποίο είχαν καταγραφεί απώλειες σε όλες τις κατηγορίες πλοίων που αποτελούν το βασικό κορμό του στόλου. Συγκεκριμένα, ενώ το Δεκέμβριο του 2005 έπλεαν υπό κυπριακή σημαία 308 πλοία γενικού φορτίου έναντι 367 το 2004 και 421 το 2003, το 2006 μειώθηκαν στα 299. Η μείωση περιορίστηκε στα εννέα πλοία έναντι μείωσης 59 πλοίων το 2005 έναντι του 2004.

Κατά 1 πλοίο μόνο μειώθηκαν τα πετρελαιοφόρα, αφού από 114 που ήταν το 2005 μειώθηκαν στα 113.<sup>61</sup> Ενώ το 2006 έφθασαν τα 115 αν και δεν αναπλήρωσαν τις απώλειες που είχαν από το 2004, όταν την κυπριακή σημαία έφεραν 152 πετρελαιοφόρα.<sup>62</sup>

Συνολικά 26 πλοία χύμα φορτίου υπέστειλαν την κυπριακή σημαία κατά το 2006 έναντι 20 το 2005. Ο συνολικός αριθμός των πλοίων χύμα φορτίου διαμορφώθηκε στις 30 Δεκεμβρίου 2006 στα 345 σε σύγκριση με 371 το Δεκέμβριο του 2005 και 391 το 2004.

<sup>60</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=263249](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=263249)

<sup>61</sup> [http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a\\_id=284456](http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=284456)

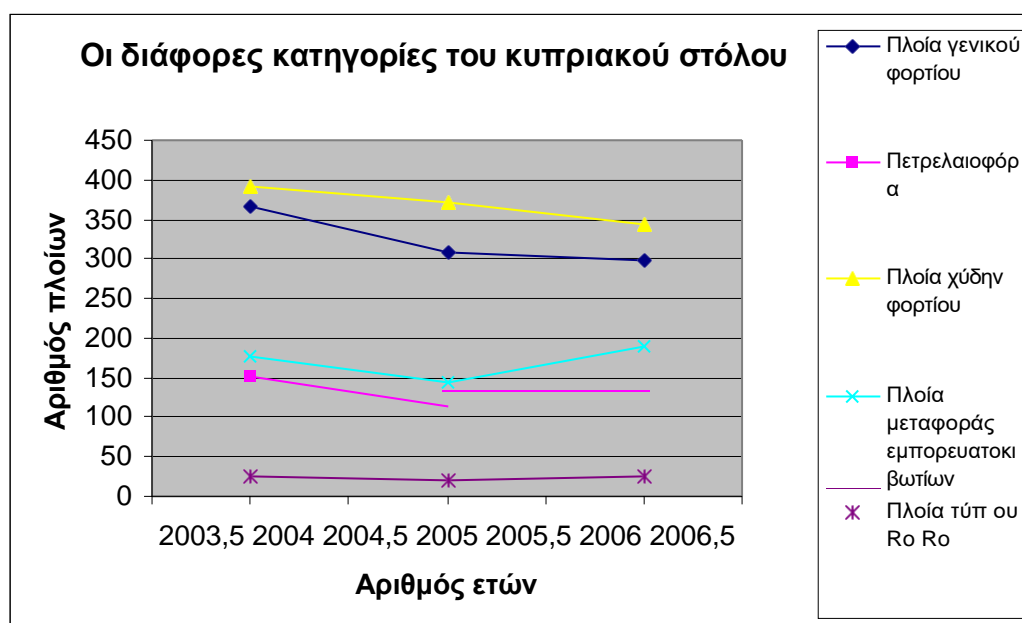
<sup>62</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=263249](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=263249)

Ανοδική πορεία ακολούθησε ο αριθμός των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αφού από 143 που ήταν το 2005 αυξήθηκε στα 190, ξεπερνώντας και τον αριθμό των 176 που ήταν το 2004.

Αύξηση κατέγραψαν και τα πλοία φορτίου τύπου Ro Ro. Κατά το 2006 ο αριθμός τους ανήλθε σε 25 έναντι 19 το 2005, καλύπτοντας σχεδόν το έδαφος που έχασαν από το 2004, έτος κατά το οποίο την κυπριακή σημαία έφεραν 26 πλοία φορτίου τύπου Ro Ro.<sup>63</sup>

Πίνακας 3: Οι διάφορες κατηγορίες Κυπριακού στόλου ανά έτος

Έτος	Πλοία γενικού φορτίου	Πετρελαιοφόρα	Πλοία χύδην φορτίου	Πλοία μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων	Πλοία τύπου Ro-Ro
2004	367	152	391	176	26
2005	308	114	371	143	19
2006	299	113	345	190	25



Διάγραμμα 2: Οι διάφορες κατηγορίες του Κυπριακού στόλου ανά έτος

Πηγές: [http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a\\_id=284456](http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=284456)

[http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=263249](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=263249)

<sup>63</sup> [http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a\\_id=284456](http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=284456)



Το διάγραμμα 2 απεικονίζει τον πίνακα 2 και δείχνει τις διάφορες κατηγορίες του Κυπριακού στόλου ανά έτος. Όσο αφορά για τα πλοία γενικού φορτίου, πετρελαιοφόρα αλλά και τα χύμα φορτίου παρατηρούμε μια μείωση από το 2004 έως το 2006. Όσο αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αλλά και τύπου Ro Ro παρατηρείται μια μείωση από το 2004 έως το 2005 αλλά μια αύξηση από το 2005-2006.

Είναι γεγονός ότι από το έτος 2000 παρατηρήθηκε συρρίκνωση του κυπριακού νηολογίου.<sup>64</sup> Όταν οι πιέσεις της Ε.Ε. ανάγκασαν το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας και την Κυπριακή Δημοκρατία, να αποβάλει το στίγμα της σημαίας ευκαιρίας και να αναβαθμίσει τους ελέγχους των πλοίων της, τόσο στα κυπριακά, όσο και στα ξένα λιμάνια. Η Ε.Ε. απαιτούσε τριπλασιασμό σχεδόν των επιθεωρητών πλοίων. Πλοιοκτήτες υποβαθμισμένου στόλου προτίμησαν να μετακινηθούν σε άλλες σημαίες. "Δεν ήθελαν να είναι σε μια σημαία στην οποία να είναι υπόλογοι συνεχώς", Ταυτόχρονα, τάνκερ που δεν πληρούσαν τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές (δεν είχαν διπλό κέλυφος για να καθυστερούν τυχόν διαρροές σε περίπτωση ατυχήματος) διαγράφηκαν. Η μείωση του κυπριακού στόλου συνέχισε και τα έτη 2004-2005. Κυριότερη αιτία το εμπάργκο της Τουρκίας, η οποία από το 1987 δεν επιτρέπει σε κυπριακά πλοία να εισέρχονται στα λιμάνια της. Δεν επιτρέπει επίσης σε πλοία που προσέγγισαν κυπριακά λιμάνια να επισκεφθούν τα τουρκικά. Πολλοί πλοιοκτήτες έκαναν υπομονή, πιστεύοντας στην άρση του εμπάργκο με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. Η άνοδος που σημειώνει η ανταγωνιστική σημαία της Μάλτας, σε αντίθεση με την Κύπρο, οφείλεται κυρίως στο τουρκικό εμπάργκο.

Όμως, τα μισά περίπου από τα πλοία που διαγράφηκαν ήσαν ήδη ανενεργά από προηγούμενα χρόνια λόγω καταστροφής, διάλυσης ή μεταγραφής τους σε άλλα νηολόγια χωρίς οι πλοιοκτήτες να ειδοποιήσουν το Νηολόγιο. Τα πλείστα ήταν μικρά πλοία, όπως εξάγεται από τη σύγκριση της ποσοστιαίας μείωσης του αριθμού πλοίων, σε σχέση με την κατά πολύ μικρότερη ποσοστιαία μείωση της ολικής χωρητικότητας. Οι στατιστικές των Lloyd's για τα ποντοπόρα πλοία αναφέρουν την Κύπρο να έχει το έτος 2000, 1745 πλοία ολικής χωρητικότητας 23,2 εκατομμύρια ενώ για το 2004, 1084 πλοία ολικής χωρητικότητας 21,2 εκατομμύρια.<sup>65</sup>

Τα αίτια για αυτή την συρρίκνωση του Κυπριακού νηολογίου αναλύονται πιο κάτω εκτενέστερα.

Αν και πολύ μικρή η συνολική αύξηση των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στον Κυπριακό στόλο χαιρετίζεται ως θετική εξέλιξη, υπό την έννοια ότι σηματοδοτεί ενδεχόμενη ανακοπή της ελεύθερης πτώσης, που ακολουθούσε από το 2001 το Κυπριακό νηολόγιο. Παρόλο που χαιρετίζεται ως θετική εξέλιξη, αισθήματα ανησυχίας εξακολουθεί να δημιουργεί το γεγονός ότι μόνιμα εγγεγραμμένα πλοία ήταν το Δεκέμβριο του 2006 μόνο 1621 κατά δέκα λιγότερα από τον αριθμό των μόνιμων πλοίων το 2005.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup><http://www.cyprus.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/C64375F10004D3D4C225719400345693?OpenDocument&print>

<sup>65</sup><http://www.cyprus.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/C64375F10004D3D4C225719400345693?OpenDocument&print>

<sup>66</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=263249](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=263249)

Τα τελευταία στατιστικά στοιχεία του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας φαίνεται να ενισχύουν την άποψη ότι η ελεύθερη πτώση της τελευταίας πενταετίας αν μη τι άλλο μετριάξει ταχύτητα, δημιουργώντας προσδοκίες ότι τα μέτρα που άρχισαν να λαμβάνουν οι ναυτιλιακές Αρχές θα δημιουργήσουν προϋποθέσεις ανόδου.<sup>67</sup> Οι προσπάθειες που γίνονται και τα μέτρα που λαμβάνονται γίνονται με σκοπό την προσέλκυση νέων εγγραφών στο Κυπριακό νηολόγιο. Πρόσφατα η Κυπριακή ναυτιλιακή διοίκηση είχε σειρά επαφών και συναντήσεων στην Ελλάδα με πλοιοκτήτριες εταιρείες, στις οποίες παρουσιάστηκαν τα πλεονεκτήματα και υπηρεσίες που παρέχει η κυπριακή σημαία, σε μια προσπάθεια να προσελκύσουν νέα πλοία. Και το μόνο πρόβλημα το οποίο συνάντησαν αφορά το Τούρκικο εμπάργκο οι επιπτώσεις από αυτό σε βάρος των πλοίων υπό κυπριακή σημαία. Πολλές από αυτές τις εταιρείες είπαν ότι στην περίπτωση που νεότευκτα πλοία τους δεν επηρεάζονται από το εμπάργκο, τότε το κυπριακό νηολόγιο θα είναι η πρώτη τους προτίμηση.

Επίσης γίνονται προσπάθειες διείσδυσης στην Ιαπωνική ναυτιλιακή αγορά,<sup>68</sup> η απόσταση για τους Ιάπωνες δεν είναι πρόβλημα, κεφάλαια δεν χρειάζεται να διατεθούν για εγκατάσταση και το τουρκικό εμπάργκο δεν αφορά ιδιαίτερα τους Ιάπωνες πλοιοκτήτες.<sup>69</sup>

Στον Πίνακα 2 στο παράρτημα 2 παρουσιάζεται το πως η Κυπριακή Σημαία πέρασε, λίγα μόνο χρόνια αφότου ξεκίνησε η προσπάθεια για αναβάθμιση, από την μαύρη στην άσπρη λίστα. Τα στοιχεία αναφέρονται στο Paris MOU αλλά αντανακλούν την συνολική εικόνα.

Το excess factor του πίνακα 2 (υπερβολικός βαθμός) αντιστοιχεί στην προηγούμενη τριετία και έτσι η αναγραφόμενη λίστα, αντιστοιχεί στην αντιμετώπιση της σημαίας τον επόμενο χρόνο.

Στο παράρτημα υπάρχουν επίσης και κάποια διαγράμματα τα οποία δείχνουν αυτά που απεικονίζονται στον Πίνακα 2 του παραρτήματος 2. Στο Γράφημα 2 χαράσσονται οι επιθεωρήσεις του ParisMOU σε Κυπριακής σημαίας πλοία. Το Γράφημα 3 παρουσιάζει τις κρατήσεις που επιβλήθηκαν στα Κυπριακά πλοία, ενώ το 4, τη μείωση του excess factor. Τέλος στο Γράφημα 5 παρουσιάζεται η ετήσια μεταβολή του λόγου Κρατήσεις/Επιθεωρήσεις στο Paris MOU.

Ακολούθως στο Γράφημα 6 του παραρτήματος 2 παρουσιάζονται τα ατυχήματα των Κυπριακών πλοίων για τα έτη 1999-2004. Παρατηρούμε μια αυξομειωμένη πτώση, αλλά σε κάθε περίπτωση, μια συνολικά αρνητική τάση.

Ενδιαφέρον έχει η πορεία του Κυπριακού στόλου όσον αφορά στον αριθμό των εγγεγραμμένων στο νηολόγιο πλοίων. Το Γράφημα 7 του παραρτήματος 2 παρουσιάζει ακριβώς αυτό. Η παρατηρούμενη μείωση οφείλεται στις προσπάθειες που έγιναν για βελτίωση του στόλου. Οι προσπάθειες αυτές είχαν σαν αποτέλεσμα πολλά κάτω του μετρίου πλοία να αποσυρθούν από το Κυπριακό νηολόγιο, καθώς δεν ανταποκρίνονταν στις απαιτήσεις της σημαίας. Έτσι σε διάστημα 7 ετών παρατηρείται μια συνολική μείωση του στόλου της τάξης του 30%. Τα τελευταία δύο χρόνια παρατηρείται επίσης

<sup>67</sup> [http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a\\_id=284456](http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=284456)

<sup>68</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=263249](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=263249)

<sup>69</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=317739](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=317739)

μια σταθερότητα, η οποία αν και δεν μπορεί να χαρακτηριστεί τάση, αποτελεί ένα καλό μήνυμα για τη συνέχεια.<sup>70</sup>

### 3. α3 Αίτια για την συρρίκνωση του Κυπριακού νηολογίου

Παρά τις προσδοκίες, η έξοδος της Κύπρου από τη μαύρη λίστα του Μνημονίου των Παρισίων, όχι μόνο δεν έφερε νέα πλοία στο κυπριακό νηολόγιο, αλλά δεν κατάφερε ούτε να συγκρατήσει το στόλο. Η Κύπρος «αφού έλυσε αισίως όλα της τα προβλήματα και βγήκε από τη μαύρη λίστα, έπρεπε σήμερα αντί να υπάρχει συρρίκνωση, να έχει αύξηση των πλοίων υπό κυπριακή σημαία».

Την κινητοποίηση σύσσωμης της πολιτείας για επίσπευση της επίλυσης των συσσωρευμένων προβλημάτων της ναυτιλίας, ζητεί η ναυτιλιακή βιομηχανία της Κύπρου. Στόχος η συγκράτηση των ναυτιλιακών εταιρειών, που μια μετά την άλλη μετακινούν τις δραστηριότητές τους, ή μέρος αυτών, σε πιο ανταγωνιστικά νηολόγια και κυρίως σε αυτό της Μάλτας. Η απαγόρευση εισόδου στα τουρκικά λιμάνια των υπό κυπριακή σημαία πλοίων ή των πλοίων που επισκέπτονται προηγουμένως κυπριακά λιμάνια, είναι μεν το σοβαρότερο πρόβλημα του κυπριακού νηολογίου, αλλά όχι και το μοναδικό. Το εμπάργκο επιβάλλει δε τη λήψη αντισταθμιστικών μέτρων.

Δεδομένα που καταδεικνύουν τη δυσμένεια στην οποία έχει υποπέσει η κυπριακή ναυτιλία, παρά τις προσδοκίες από την έξοδο από τη μαύρη λίστα του Μνημονίου των Παρισίων:

- Η κυπριακή σημαία έχει πέσει από την 4η στη 10η θέση παγκοσμίως μέσα σε τρία χρόνια.
- Το κυπριακό νηολόγιο από 1700 πλοία με 28 εκ. τόνους ολικής χωρητικότητας, είχε φτάσει σε σημείο να έχει μόνο 970 πλοία με 18 εκ. τόνους ολικής χωρητικότητας.<sup>71</sup>

Εκείνο που έχει ωθήσει ή θα ωθήσει ναυτιλιακές εταιρείες να μετακινήσουν δραστηριότητές τους εκτός Κύπρου είναι:

- Το τουρκικό εμπάργκο που τα τελευταία χρόνια έχει επηρεάσει και την κυπριακή βιομηχανία πλοιοδιαχείρισης. Σχετικός κανονισμός της Ε.Ε. προβλέπει στην περίπτωση επιβολής απαγορευτικών εμπορικών περιορισμών σε χώρα μέλος ότι αυτή έχει το δικαίωμα να ζητήσει τη λήψη αντίμετρων. Για παράδειγμα, το κλείσιμο όλων των ευρωπαϊκών λιμένων σε τουρκικά πλοία ή πλοία τουρκικών συμφερόντων. Αυτή είναι τεχνοκρατική διαδικασία. Αν όμως δεν είναι εφικτό ή επιθυμητό μπορούμε να προσεγγίσουμε φιλικές χώρες και να

---

<sup>70</sup><http://www.martrans.org/documents/extra/diplomatheses/Roussos%20Vagelis/roussos.pdf>

<sup>71</sup><http://www.politis.com.cy/cgi-bin/hweb?-A=687244&-V=archive&-w=ΚΥΠΡΙΑΚΟ@ΝΗΟΛΟΓΙΟ@&-P>

ζητήσουμε όπως προβούν εκείνες στη λήψη των αντιμέτρων. Το εμπάργκο έχει προκαλέσει τη φυγή εκατοντάδων πλοίων και απέτρεψε την εγγραφή νέων. Επηρεάζει τη βιωσιμότητα και μελλοντική ανάπτυξη του νηολογίου.

- Η ενδεχόμενη αλλαγή της φορολογίας των ναυτιλιακών εταιρειών το 2007. Το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς αποτελεί το βασικότερο λόγο, που οι ναυτιλιακές εταιρείες διατηρούν τις δραστηριότητές τους στην Κύπρο.
- Η ενδεχόμενη επιβολή υψηλών συντελεστών κοινωνικής ασφάλισης για τους ναυτικούς. Ο κανονισμός 1408 που είχε κυρωθεί τη δεκαετία του 1970 ανέφερε ότι ο Ευρωπαίος εργαζόμενος θα πρέπει να καταβάλλει κοινωνικές ασφαλίσεις στη χώρα στην οποία εργάζεται. Όμως η ναυτιλία είναι παγκοσμιοποιημένη και οι όροι εργοδότησης διέπονται κυρίως από διεθνείς εργασιακές συμβάσεις που καλύπτουν όλες τις κοινωνικές παροχές. Οι πλοιοκτήτες, καταβάλλοντας τις εισφορές τους προς τις ναυτοσυντεχνίες ήδη καταβάλλουν εισφορές προς τους ναυτικούς που καλύπτουν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και άλλες παροχές, ατυχήματα, θανάτους και σύνταξη. Τώρα η Ε.Ε. μπήκε σε μεγάλο κυκεώνα συζητήσεων, διότι ουσιαστικά οι ναυτικοί και οι πλοιοκτήτες καλούνται να καταβάλλουν δύο φορές εισφορές για κοινωνικές ασφαλίσεις. Οι ίδιοι οι Ευρωπαίοι ναυτικοί ζητούν από τους εργοδότες τους να μην τους τοποθετούν σε πλοία υπό ευρωπαϊκή σημαία. Οπότεν το δίλημμα είναι ότι, είτε δεν θα εργοδοτούν Ευρωπαίους ή θα αλλάξουν σημαία Η Ε.Ε. αντιλήφθηκε ότι έχασε τα τελευταία 30 χρόνια αυτήν την προσοδοφόρα βιομηχανία και χρησιμοποιώντας τις κατευθυντήριες γραμμές που εκδόθηκαν τον Ιανουάριο του 2004 για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, προσφέρει κίνητρα, δίνει εγκριμένες κρατικές ενισχύσεις για να ενισχυθεί και να βελτιωθεί η ναυτιλιακή υποδομή, να επιστρέψουν περισσότερα πλοία και εταιρείες σε ευρωπαϊκές χώρες, να εργοδοτούνται περισσότεροι Ευρωπαίοι ναυτικοί. Οι κατευθυντήριες γραμμές δίνουν το δικαίωμα καταβολής μηδενικής εισφοράς φόρου εισοδήματος και κοινωνικών ασφαλίσεων και οι οποιοσδήποτε παροχές να καλύπτονται από το κράτος ως εγκεκριμένη κρατική ενίσχυση. Η Κύπρος, προσπαθώντας να μην επιβαρύνει το κράτος, κατάθεσε πρόσφατα στην κυβέρνηση πρόταση που προβλέπει ειδικό σύστημα κοινωνικών ασφαλίσεων για τους Ευρωπαίους ναυτικούς, που θα βασίζεται αποκλειστικά σε εισφορές των πλοιοκτητών.
- Η χάραξη κυβερνητικής πολιτικής. Υπάρχει μια εντύπωση ότι η ναυτιλία δεν είναι στις προτεραιότητες της κυβέρνησης.<sup>72</sup>

Όπως φαίνεται και πιο πάνω η μείωση των πλοίων υπό κυπριακή σημαία δεν οφείλεται μόνο στο τουρκικό εμπάργκο, το οποίο υπάρχει ήδη από το 1987. Η Κυβέρνηση πρέπει να σταθεί δίπλα στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Υπάρχει κίνδυνος με την περαιτέρω συρρίκνωση του αριθμού των πλοίων υπό κυπριακή σημαία και την έξοδο ναυτιλιακών

---

<sup>72</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=228169](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=228169)

εταιρειών από την Κύπρο να αντιμετωπίσει προβλήματα, εκεί που δεν υπήρχαν στο ναυτιλιακό τομέα, στον οποίο εργάζονται 4500 άτομα Η Μάλτα, η μικρή αυτή χώρα της Ε.Ε., αυξάνει το στόλο της, ενώ η Κύπρος αφού έλυσε αισίως όλα της τα προβλήματα, βγήκε από τη μαύρη λίστα και έπρεπε σήμερα αντί να υπάρχει συρρίκνωση, να έχουμε αύξηση των πλοίων υπό κυπριακή σημαία.<sup>73</sup> Στην συνέχεια αναλύεται ο σημαντικότερος λόγος μείωσης των πλοίων υπό κυπριακή σημαία, δηλ. το Τούρκικο εμπάργκο.

### **3. α3 i Τούρκικο εμπάργκο**

Καθοριστικός παράγοντας, για την πορεία του κυπριακού στόλου είναι και το τουρκικό εμπάργκο το οποίο επιβλήθηκε το 1987 όταν η Τουρκία επέβαλε απαγόρευση κατάπλου των υπό κυπριακής σημαία πλοίων στα λιμάνια της.<sup>74</sup>

Η αφορμή που είχε δώσει 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 που είχε ληφθεί λόγο του γεγονότος ότι η Κυπριακή Δημοκρατία δεν ήταν σε θέση πλέον να ελέγχει την διακίνηση των πλοίων στα λιμάνια της Αμμοχώστου, της Κερύνειας και Καραβοστάσι.

Δέκα χρόνια αργότερα, τον Μάιο του 1997 η Τουρκία έδωσε οδηγίες στα λιμάνια της να διευκρινίσουν όλες της απορίες τους σχετικά με τους αναφερόμενους περιορισμούς με αποτέλεσμα να μειωθεί η χρήση των Κυπριακών λιμανιών για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Μεσόγειο.<sup>75</sup>

Έτσι από τις 25 όμως του Μαΐου 1997 η Τουρκία απαγορεύει την προσέγγιση στα λιμάνια της όχι μόνο κυπριακών πλοίων αλλά και ανεξαρτήτως σημαίας τα οποία:

1. είναι νηολογημένα εκ παραλλήλου στο νηολόγιο της Κύπρου και σε νηολόγια άλλης χώρας
2. διενεργούν εμπορικές πράξεις μεταξύ Κύπρου-Τουρκίας ή αντίστροφα ή
3. μεταφέρουν φορτίο προερχόμενο από την Κύπρο<sup>76</sup>

Οι περιορισμοί του Τούρκικου εμπάργκο είναι εκλεκτικοί και διακριτικοί, επηρεάζουν αρνητικά το ναυτιλιακό τομέα στο διεθνές εμπόριο και έχουν σαν πρώτιστο σοβαρό αντίκτυπο και επηρεάζουν καθολικά το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω των Κυπριακών λιμανιών.

---

<sup>73</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=226279](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=226279)

<sup>74</sup> <http://www.cus.com.cy/text/news/speech011.doc>

<sup>75</sup> <http://www.indianos.com.cy/greek/gPress2.htm>

<sup>76</sup> <http://www.cus.com.cy/text/news/speech011.doc>

Επίσης, είχε σαν αποτέλεσμα να μειωθεί ο εμπορικός όγκος της Κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας και ο αριθμός των υπό Κυπριακής σημαία εγγεγραμμένων πλοίων να μειωθεί σημαντικά.

Εκατοντάδες χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια σε διαμετακόμιση έχουν χαθεί για τα Κυπριακά λιμάνια εξ' αιτίας του εμπάργκο. Αυτό προέκυψε επειδή οι Πλοιοκτήτριες Εταιρείες δεν μπορούσαν να δρομολογούν πλοία τους στην Κύπρο για την εκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση που προέρχονταν από Ευρωπαϊκές χώρες ή από χώρες της Εγγύς Ανατολής. Τα εν λόγω εμπορευματοκιβώτια θα έπρεπε να μεταφορτωθούν από την Κύπρο σε λιμάνια της Τουρκίας, της Συρίας, του Λιβάνου, της Αιγύπτου και της Ελλάδας που ήταν ο τελικός τους προορισμός. Επειδή ωστόσο, λόγω του εμπάργκο, δεν μπορούσε η Κύπρος να στείλει στην Τουρκία τα εμπορευματοκιβώτια που προορίζονταν για τη χώρα αυτή οι Ναυτιλιακές Γραμμές σταμάτησαν να χρησιμοποιούν τα λιμάνια μας σαν διαμετακομιστικούς σταθμούς αφού ήταν πλέον οικονομικά ασύμφορο γι' αυτές και αποφάσισαν να χρησιμοποιούν άλλα γειτονικά μας λιμάνια.

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η Κύπρος να απολέσει εκατομμύρια λίρες υπό μορφή εισροής ξένου συναλλάγματος επειδή κάθε ένα από τα εν λόγω εμπορευματοκιβώτια άφηνε στον τόπο πάνω από 100 δολάρια υπό μορφή λιμενικών και τελωνειακών τελών, λιμέ-εργατικού κόστους, αχθοφορικών δικαιωμάτων και άλλων τελών.

Οι Ναυτιλιακές Γραμμές λόγω του εμπάργκο, είχαν υποχρεωθεί να σταματήσουν τις προσεγγίσεις πλοίων στη Κύπρο προτιμώντας τη συνέχιση των προσεγγίσεων τους στη Τουρκία (λόγω μεγαλύτερης αγοράς με μεγαλύτερες ευκαιρίες) με όλες τις συνέπειες σε βάρος του εμπορίου της Κύπρου.

Επίσης:

- Δεν υπάρχουν Κυπριακά προϊόντα που εξάγονται στην Τουρκία σε μεγάλες ποσότητες.
- Ευρωπαϊκά προϊόντα που δεν τους επιτρέπεται να εισαχθούν στην Τουρκία, αφορούν προϊόντα τα οποία μεταφέρονται στην Τουρκία μέσω Κύπρου
- Τα Τουρκικά προϊόντα που εισάγονται νόμιμα στην Κύπρο δεν αντιμετωπίζουν κανένα πρόβλημα από τις Κυπριακές Αρχές.

Το Τουρκικό εμπάργκο επηρεάζει σοβαρά εθνικά και ιδιωτικά συμφέροντα στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης διότι επηρεάζει οποιοδήποτε πλοίο υπό οποιασδήποτε σημαίας που σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με οποιοδήποτε τρόπο με την Κυπριακή Δημοκρατία. Γεγονός είναι ότι τις περισσότερες φορές που δημιουργείται πρόβλημα γύρω από αυτό το θέμα και η Τουρκία επιβάλλει ένταλμα κρατήσεως στο πλοίο ή / και δεν αφήνει το πλοίο να συμπληρώσει τις εμπορικές του υποχρεώσεις, γίνεται

αναφορικά με πλοίο υπό ξένης σημαίας που συνδέεται κατά κάποιο τρόπο με την Κυπριακή Δημοκρατία και που συνήθως έχει ευρωπαϊκά συμφέροντα.<sup>77</sup>

Ακόμα και οι Έλληνες πλοιοκτήτες τα πλοία των οποίων παραδοσιακά αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό του κυπριακού στόλου, γεγονός που στο παρελθόν είχε δημιουργήσει τριβές ανάμεσα στα δύο νηολόγια, παρουσιάζονται σήμερα απρόθυμοι να εγγράψουν νεότευκτα πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο. Η διεύρυνση των εμπορικών σχέσεων Ελλάδας-Τουρκίας κατέστησε ασύμφορη την κυπριακή σημαία για τα ελληνικά πλοία, καθώς θα σήμαινε σημαντικές απώλειες ναύλων και εσόδων. Ως αποτέλεσμα, το κυπριακό νηολόγιο θεωρείτο αμφίβολο αν θα μπορούσε να διεκδικήσει ποσοστό από τα 542 πλοία που κατασκευάζονταν στο τέλος του 2006 σε διάφορα ναυπηγεία ανά τον κόσμο για λογαριασμό Ελλήνων εφοπλιστών. Οι Έλληνες εφοπλιστές κατέγραψαν το 2006 νέο ιστορικό ρεκόρ με την παραγγελία 322 νέων πλοίων.

Το τούρκικο εμπάργκο υπονομεύει την οικονομική ανάπτυξη και συνεργασία στην περιοχή μέσα στα πλαίσια του Ευρώ-Μεσογειακού συνεταιρισμού και παραβιάζει βασικές αρχές.

Παραβιάζονται αρχές που σχετίζεται με τους τομείς δράσης της Κοινότητας και αναφέρεται στην εξάλειψη οποιονδήποτε εμποδίων στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών μεταξύ κρατών μελών, και στην ελευθερία ναυτιλιακής διακίνησης για παροχή υπηρεσιών και προνοεί ότι η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών πρέπει να διέπεται από τις διατάξεις του νόμου περί μεταφορών.

Αυτές οι αρχές παραβιάζονται από το εμπάργκο που είναι διακριτικό κατά της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Παραδείγματα αρχών που παραβιάζονται από το εμπάργκο είναι :

- η ελευθερία ναυτιλιακής διακίνησης μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτες χώρες,
- η ελευθερία διάβασης,
- η ελευθερία πρόσβασης στα λιμάνια και το δικαίωμα ίσης μεταχείρισης,

Η εφαρμογή των αρχών στην Κοινότητα αποτελεί επίσης αναγκαία προϋπόθεση για την αποτελεσματική επιδίωξη σε σχέση με τις τρίτες χώρες μιας πολιτικής που να αποσκοπεί στη διατήρηση της συνεχούς εφαρμογής των εμπορικών αρχών στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θα πρέπει στο εξής να εφαρμοστεί στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, προκειμένου να καταργηθούν προοδευτικά οι υπάρχοντες περιορισμοί και να εμποδιστεί η εισαγωγή νέων περιορισμών.

---

<sup>77</sup> <http://www.indianos.com.cy/greek/gPress2.htm>

Η δομή της κοινοτικής ναυτιλίας είναι τέτοιας φύσεως, ώστε να παρίσταται ενδεδειγμένο να εφαρμοσθούν και στους υπηκόους των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Κοινότητας καθώς και στις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός της κοινότητας και ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, αν τα πλοία τους είναι νηολογημένα σ' αυτό το κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του.<sup>78</sup>

Από τις 28 Απριλίου 2002 η Ε.Ε. ζητά επανειλημμένα από την Τουρκία την άρση των περιοριστικών μέτρων από την Τουρκία χωρίς μέχρι στιγμής να υπάρξει οποιαδήποτε ανταπόκριση από τουρκικής πλευράς.<sup>79</sup>

Η Τουρκία οφείλει να εφαρμόσει τις υποχρεώσεις της έναντι της Ε. Ένωσης, που χαρακτηρίζονται ως προτεραιότητες. Σε αυτές τις προτεραιότητες περιλαμβάνεται και η άρση του λεγόμενου εμπάργκο που στην πραγματικότητα δεν λειτουργεί μόνο σε βάρος των πλοίων και των αεροσκαφών της Κυπριακής Δημοκρατίας αλλά και πιο γενικά εναντίον της Ευρώπης.

Πρόσφατα, στις 22 Φεβρουαρίου 2006, σχεδόν δύο χρόνια μετά την ένταξη της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση η Άγκυρα άφησε αγκυροβολημένο έξω από το λιμάνι της Μερσίνας ένα εμπορικό πλοίο με κυπριακή σημαία. Το πλοίο μετέφερε 17 εμπορευματοκιβώτια με ευρωπαϊκά προϊόντα. Είχε αποπλεύσει από το ιταλικό λιμάνι Gioia Tauro, με προορισμό τη Μερσίνα.

Οι τουρκικές Αρχές αρνήθηκαν την είσοδο του πλοίου στο λιμάνι, με κοινοποίηση της θέσης τους προς τον καπετάνιο του πλοίου του οποίου ανέφεραν ότι βάσει της ισχύουσας τουρκικής νομοθεσίας απαγορεύεται η πρόσβαση των τουρκικών λιμανιών στα υπό Κυπριακής σημαίας πλοία, και τον οποίον διέταξαν να επιστρέψει στο ιταλικό λιμάνι Gioia Tauro υπό την συνοδεία τουρκικού πολεμικού πλοίου.

Οι Αρχές της Κυπριακής Δημοκρατίας προέβησαν σε διαβήματα ζητώντας από τη μεσολάβηση των Βρυξελλών να γίνει δεκτή η είσοδος του κυπριακού πλοίου στο λιμάνι της Μερσίνας, επί τη βάση του ότι η Τουρκία είναι υποχρεωμένη να εφαρμόσει το Πρωτόκολλο της τελωνειακής της ένωσης.

Το διάβημα έγινε από τη Διεύθυνση της Διεύθυνσης της Ε. Ένωσης προς τις τουρκικές Αρχές, οι οποίες όμως, δεν συγκατένευσαν. Οι Τούρκοι σημείωσαν τι είχε να τους πει η Ευρωπαϊκή Ένωση και απάντησαν ότι το κυπριακό πλοίο δεν θα γίνει δεκτό.

Πιο πρόσφατα, τον Μάρτη του 2006, οι λιμενικές αρχές του λιμανιού του Karabiga στην Τουρκία απαγόρευσαν στο Ελληνικό πλοίο Ronpororos που μετέφερε σιδηρικό υλικό εκεί από το λιμάνι της Liverpool να ξεφορτώσει χωρίς να αναφερθεί συγκεκριμένος λόγος. Φαίνεται ότι ο λόγος της απόρριψης είναι ότι το πλοίο αυτό είχε προηγουμένως λειτουργήσει υπό τη σημαία της Κυπριακής Δημοκρατίας και επομένως μερικά πιστοποιητικά έγγραφα έχουν εκδοθεί υπό του κυπριακού νηολογίου.

Ο Κοινοτικός Επίτροπος για τη Διεύθυνση κ. Όλι Ρεν δήλωσε ότι μέλη της Γενικής Διεύθυνσης της Διεύθυνσης, τα οποία βρίσκονται στην Τουρκία, προέβησαν σε

---

<sup>78</sup> <http://www.indianos.com.cy/greek/gPress2.htm>

<sup>79</sup> <http://www.cus.com.cy/text/news/speech011.doc>



σχετικό με το θέμα διάβημα, τονίζοντας ότι η Άγκυρα οφείλει να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις της, όπως αυτές προκύπτουν από το πρωτόκολλο της τελωνειακής ένωσης και ότι θα πρέπει να ανοίξει τα λιμάνια της στα κυπριακά πλοία. Επίσης ότι η Ε. Ένωση θα παρακολουθεί κατά πόσο η Τουρκία συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις της έναντι της Ε. Ένωσης.

Το τελευταίο γεγονός που αφορά το εμπάργκο σχετίζεται με την έκθεση Μπρόκ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της πέμπτης 16 Μαρτίου 2006. Η έκθεση Μπρόκ καλεί την Τουρκία να επικυρώσει και να εφαρμόσει το Πρωτόκολλο της Τελωνειακής Ένωσης, να αναγνωρίσει όλα τα κράτη μέλη της Ε. Ένωσης συμπεριλαμβανομένου και της Κυπριακής Δημοκρατίας τονίζοντας ότι αυτό είναι απαραίτητο για την ενταξιακή της πορεία, και να τερματίσει το εμπάργκο κατά της Κυπριακής ναυτιλίας και των κυπριακών αεροσκαφών το συντομότερο δυνατό.

Είναι φανερό ότι η Τουρκία όσο και η Αγγλία που την υποστηρίζει έχουν ξεχάσει ότι ο πρωταρχικός σκοπός της ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν η επίτευξη ειρήνης στην Ευρωπαϊκή Ήπειρο και όχι απλώς η δημιουργία ενός ενιαίου οικονομικού χώρου ανταγωνισμού άνευ ηθικών δεσμεύσεων.

Οι ευρωπαϊκές αρχές οφείλουν να προστατέψουν όχι μόνο τα συμφέροντα κάθε κράτους μέλος όταν αδικείται, αλλά και αυτά της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνολικά. Αν οι σημερινοί πολιτικοί ηγέτες της Ευρώπης θέλουν να δουν τις νέες γενιές να ακολουθήσουν το όραμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να εξασφαλίσουν ότι στην Ευρώπη εφαρμόζεται ο νόμος της δικαιοσύνης και όχι του ισχυρού, για αυτό η άρση του Τουρκικού εμπάργκο έναντι της Κύπρου επιβάλλεται.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ότι ένας ευρωπαίος εφοπλιστής ή διαχειριστής πλοίου δύναται οποιαδήποτε στιγμή να δει τα συμφέροντα του να θίγονται οπουδήποτε υπάρχει εμπορική σχέση με την Κυπριακή Δημοκρατία. Αυτό συνιστά σοβαρό εμπόδιο για το εμπόριο μεταξύ ευρωπαϊκών λιμανιών και την Τουρκία επηρεάζοντας όλους τους παράγοντες που σχετίζονται με την ναυτιλιακή βιομηχανία και όσα αναμένουν από αυτή. Επίσης, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι το Τουρκικό εμπάργκο διαστρεβλώνει την εφαρμογή της ευρωπαϊκής αρχής του ελεύθερου και δίκαιου ανταγωνισμού στην ευρωπαϊκή ναυτιλία και επηρεάζει αρνητικά τους εμπορικούς στόλους των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.<sup>80</sup>

Η Τουρκία σήμερα βρήκε την ευκαιρία να θέσει την Κυπριακή δημοκρατία μπροστά σε δίλημμα: ή να άρει την απομόνωση των Τουρκοκυπρίων με αντάλλαγμα το άνοιγμα των τουρκικών λιμανιών ή να δει μια μια τις εταιρείες της να εγκαταλείπουν την σημαία της. Και την ευκαιρία αυτή την βρήκε χάρη στον αγωγό 'Μπακού Τσεϊχάν'.

### **3. α4 Ο αγωγός 'Μπακού - Τσεϊχάν'**

Ένας αγωγός σημαντικής στρατηγικής σημασίας αλλά όχι οικονομικής, ο οποίος θα διοχετεύει το πετρέλαιο της Κασπίας στην Μεσόγειο με αφετηρία το λιμάνι Μπακού στο Αζερμπαϊτζάν και κατάληξη το τουρκικό λιμάνι Τσεϊχάν.

---

<sup>80</sup> <http://www.indianos.com.cy/greek/gPress2.htm>

Ο αγωγός που έχει μήκος πάνω από 1700 χλμ. διέρχεται μέσα από τη Γεωργία, παρακάμπτοντας τη Ρωσία.

Τα αρνητικά είναι ότι ο αγωγός διανύει επικίνδυνες από γεωγραφικής και πολιτικής απόψεως περιοχές, από τις κορυφογραμμές του Καυκάσου έως τις εμπόλεμες ζώνες, Καραμπάχ, Τσετσενία και η Όστια.<sup>81</sup>

Ο αγωγός μεταφέρει αργό από τα πεδία της Κασπίας στο Μπακού του Αζερμπαϊτζάν μέσω της Τιφλίδας της Γεωργίας, και τέλος στο Τσεϊχάν στις Τουρκικές ακτές της Μεσογείου.<sup>82</sup>

Κόστισε 4 δις δολάρια και δίνει την δυνατότητα στην Δύση να προμηθεύεται πετρέλαιο από την Κασπία Θάλασσα, παρακάμπτοντας την Ρωσία και το Ιράν. Πρόκειται για το μεγαλύτερο ενεργειακό κέντρο στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και αναμένεται ότι θα αλλάξει ριζικά το ενεργειακό και γεωπολιτικό τοπίο της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.<sup>83</sup>

Ο Αμερικανός υπουργός Ενέργειας, Σπένσερ Άμπραμ χαρακτήρισε τον επίμαχο αγωγό ως «σημαντικότερο εγχείρημα από ενεργειακής απόψεως, όχι μόνο για τις ΗΠΑ αλλά και για την περιοχή ολόκληρη».

Η Τουρκία επελέγη γιατί κρίθηκε ως η προσφορότερη και λιγότερο επισφαλής έναντι των άλλων επιλογών, όπως π.χ. η μεταφορά πετρελαίου από τη Μαύρη θάλασσα ή μέσω του Ιράν στον Περσικό Κόλπο, με επιχείρημα τις δύσκολες σχέσεις της Ουάσινγκτον με την Τεχεράνη.

Η απόφαση για τον αγωγό λήφθηκε μετά την κατάπνιξη της κουρδικής εξέγερσης και τη σύλληψη του Οτσαλάν.

Πίσω από αυτό κρύβονται συμφέροντα και παιχνίδια και το μέγεθος αυτών των παιχνιδιών – οικονομικών, πολιτικών, στρατιωτικών... – που παίζονται και θα παιχτούν θα είναι ακόμα πιο έντονα τα επόμενα χρόνια. Οι Αμερικανοί ελέγχουν τα πετρέλαια του Κόλπου, εδραίωσαν με πολλές στρατιωτικές βάσεις την παρουσία τους σε χώρες του Καυκάσου και της Κεντρικής Ασίας, ελέγχουν τον αγωγό Μπακού-Τσεϊχάν και παραμερίζουν τη Ρωσία, ενώ αγριοκοιτάζουν, από το Αφγανιστάν, την ατίθαση Κίνα.

Από τη Μέση Ανατολή μέχρι την Κεντρική Ασία και τις υπώρειες της αχανούς Κίνας παίζονται και διαπλέκονται τρομακτικά συμφέροντα, τα οποία θα επηρεάσουν βαθύτατα όλες τις χώρες, που εμπίπτουν σε αυτό το πετρελαιοφόρο και όχι μόνο τρίγωνο, μέσα στα επόμενα χρόνια. Είναι αυτονόητο πως και ο ρόλος της Τουρκίας αναβαθμίζεται ξανά.

Οι ημερομηνίες αποπεράτωσης του αγωγού και έναρξης άντλησης πετρελαίου είναι το 2004 και το 2005 αντιστοίχως. Όπως παρατηρούμε είναι οι ημερομηνίες που οριστικοποιήθηκε η ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Γι' άλλη μια φορά, η Τουρκία αναδεικνύεται σε ακριβό και πολύτιμο σύμμαχο των Αμερικανών. Και ήταν

---

<sup>81</sup> [http://www.bbc.co.uk/greek/worldnews/story/2005/05/050525\\_pipeline.shtml](http://www.bbc.co.uk/greek/worldnews/story/2005/05/050525_pipeline.shtml)

<sup>82</sup> <http://capital.gr/djpublic.asp?details=368033>

<sup>83</sup> [http://www.hri.org/news/greek/apegr/2006/06-07-13\\_1.apegr.html#02](http://www.hri.org/news/greek/apegr/2006/06-07-13_1.apegr.html#02)

αναμενόμενο πως η Άγκυρα θα αξιοποιούσε πλήρως αυτά τα δεδομένα για οικονομικά, στρατιωτικά και πολιτικά οφέλη, έναντι των γειτόνων της αλλά, κυρίως, όσον αφορά το Κυπριακό.

Το κατεχόμενο τμήμα της Κύπρου είναι πολύτιμο για την Τουρκία, όχι μόνο στρατιωτικά αλλά και ενεργειακά. στα κατεχόμενα εδάφη της Κύπρου θα ανεγερθούν τεράστιες δεξαμενές για αποθήκευση, ακριβώς, του πετρελαίου που θα διοχετεύεται από τα σημεία άντλησης στο Αζερμπαϊτζάν.

Ο αγωγός Μπακού-Τσεϊχάν μπορεί να είναι ακόμα ένα ισχυρό καρφί στο φέρετρο του Κυπριακού, επειδή η Άγκυρα θα το αξιοποιήσει, την κατάλληλη στιγμή, για να εκβιάσει και να αποσπάσει σημαντικά οφέλη σε βάρος της Κύπρου ή και της Ελλάδας.<sup>84</sup>

Με όπλο τον αγωγό Μπακού - Τσεϊχάν οι Τούρκοι οικονομικοί αναλυτές εκτιμούν ότι η Άγκυρα μπορεί να πιέσει την Κυπριακή Δημοκρατία να άρει την απομόνωση των Τουρκοκυπρίων ως αντάλλαγμα στο άνοιγμα των τουρκικών λιμανιών της Τουρκίας.

Εκτιμούν ότι αν η Τουρκία δεν ανοίξει τα λιμάνια της προς την Κυπριακή Δημοκρατία τότε σύντομα οι ναυτιλιακές εταιρείες θα αρχίσουν να εγκαταλείπουν τη σημαία της Κυπριακής Εταιρείας για να επωφεληθούν των κερδών από τη μεταφορά πετρελαίων από τον αγωγό Μπακού - Τσεϊχάν.

Μόνο έτσι θα μπορέσουν να προσεγγίσουν τα τουρκικά λιμάνια. Με αυτό τον τρόπο η Άγκυρα προσδοκεί να θέσει την Κυπριακή Δημοκρατία μπροστά στο δίλημμα: ή να άρει την απομόνωση των Τουρκοκυπρίων με αντάλλαγμα το άνοιγμα των τουρκικών λιμανιών ή να δει μία-μία τις ναυτιλιακές εταιρείες να εγκαταλείπουν τη σημαία της.

"Το άνοιγμα των λιμανιών πέραν από την πολιτική διάσταση, σημαντική είναι και η οικονομική διάσταση. Είναι σημαντικός ο αγωγός Μπακού - Τσεϊχάν επειδή η Νότια Κύπρος έχει τον 6<sup>ο</sup> μεγαλύτερο στόλο στον κόσμο και σημαίνει ότι μπορεί να έχει εισόδημα πέντε έως έξι δισεκατομμύρια δολάρια το χρόνο από τη μεταφορά πετρελαίου και φυσικού αερίου", αναφέρει η Σεμά Σεζέρ, μέλος του Κέντρου Ευρασιατικών Στρατηγικών Ερευνών (ASAM), ειδική σε θέματα Κύπρου και Ελλάδας.

Σύμφωνα με τη Σεμά Σεζέρ εάν η Τουρκία εξακολουθήσει να αρνείται την προσέγγιση πλοίων υπό κυπριακή σημαία στα λιμάνια της, τότε τα υπό κυπριακά πλοία που θέλουν να επωφεληθούν από τη μεταφορά πετρελαίου από το Τσεϊχάν θα πρέπει να εγκαταλείψουν τη σημαία της Κυπριακής Δημοκρατίας. "Θα είναι ένα μεγάλο χτύπημα για τον τομέα της ναυτιλίας της Νοτίου Κύπρου", υποστηρίζει η Σεμά Σεζέρ, η οποία πιστεύει πως αυτή είναι μια ευκαιρία για την Τουρκία, την οποία μπορεί να χρησιμοποιήσει για να ασκήσει πιέσεις. Σύμφωνα με την ίδια, θα μπορούσε ακόμη να χρησιμοποιηθεί ως άσκηση πίεσης για τη λύση του Κυπριακού.

Προς την ίδια κατεύθυνση κινούνται και οι εκτιμήσεις του Προέδρου του Επιμελητηρίου Σμύρνης, Γκεζά Ντολόχ, ο οποίος δηλώνει ότι η Τουρκία δεν έχει να χάσει τίποτα από οικονομικής άποψης, αυτοί που έχουν να χάσουν είναι οι Ε/Κ(Ελληνοκύπριοι). "Η παγκόσμια αγορά μεταφορικών φτάνει τα 600

---

<sup>84</sup> [http://www.ekloges.com.cy/nqcontent.cfm?tt=article&a\\_id=4297](http://www.ekloges.com.cy/nqcontent.cfm?tt=article&a_id=4297)

δισεκατομμύρια δολάρια", λέει ο Γκεζά Ντολόχ, προσθέτοντας πως όσες εταιρείες θέλουν να επωφεληθούν της τουρκικής αγοράς αλλάζουν σημαία.

"Τελικά, αν δεν κάνουν εκείνοι βήμα στο θέμα της απομόνωσης των Τουρκοκυπρίων, δεν νομίζω ότι θα κάνουμε εμείς οποιοδήποτε βήμα", εκτιμά ο Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Σμύρνης. Και ο Τούρκος ακαδημαϊκός Ουγούρ Οζγκιοκέρ κάνει λόγο για οικονομικά συμφέροντα, λέγοντας ότι τα λιμάνια της Αλεξανδρέττας και της Μερσίνας θα γίνουν το ενεργειακό κέντρο της Ευρώπης." Αυτό είναι το πραγματικό πρόβλημα επειδή αναμένονται μεταφορικά κέρδη, άρα υπάρχουν οικονομικά συμφέροντα", δηλώνει ο Ουγούρ Οζγκιοκέρ.<sup>85</sup>

### **3. α5 Η ποιοτική αναβάθμιση της Κυπριακής σημαίας**

Εκτός όμως από την πτώση που είχε ο Κυπριακό στόλος με κύριο αίτιο το Τούρκικο εμπάργκο, η Ε.Ε. απαίτησε από την Κύπρο να αυξήσει της επιθεωρήσεις και να αποβάλει το στίγμα της σημαίας ευκαιρίας. Μαζί με την πτώση υπήρχε και μία αναβάθμιση της Κυπριακής σημαίας.

Η πολιτική της Κυβέρνησης κατά τα τελευταία χρόνια είχε σαν κύριο άξονα την ποιοτική αναβάθμιση του Κυπριακού Στόλου έτσι που να μπορεί να αντιμετωπίζει με επιτυχία τα σημερινά δύσκολα διεθνή δεδομένα, τις μεγάλες προκλήσεις της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας και την εφαρμογή του Κοινοτικού Κεκτημένου.<sup>86</sup>

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.<sup>87</sup>

Προς την κατεύθυνση αυτή η Κυβέρνηση έχει υιοθετήσει μια σειρά από μέτρα τα οποία στην πορεία έχουν αποδειχθεί επιτυχημένα, αλλάζοντας προς το καλύτερο την εικόνα της Κυπριακή Σημαίας, όπως:

- ο πλήρης εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας που διέπει την Εμπορική Ναυτιλία με την κύρωση όλων των βασικών διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων,

---

<sup>85</sup><http://www.politis.com.cy/cgi-bin/hweb?-A=695803&-V=archivearticles&-p>

<sup>86</sup><http://www.martrans.org/documents/extra/diplomatheses/Roussos%20Vagelis/roussos.pdf>

<sup>87</sup><http://www.cyprus.gov.cy/moi/PIO/PIO.nsf/All/83DB97ACDDF88C47C2256DC900228D4A?OpenDocument>

- η εγκαθίδρυση δικτύου εποπτών κυπριακών πλοίων που εδρεύουν σε διάφορα λιμάνια του εξωτερικού. Το δίκτυο αριθμεί σήμερα 37 επόπτες καλύπτοντας 27 λιμάνια σε 16 χώρες,
- η διαγραφή υποβαθμισμένων πλοίων και προσέλκυση ποιοτικών πλοίων στο νηολόγιο,
- η στελέχωση του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας με επιστημονικό και τεχνικό προσωπικό αυξήθηκε σε σημαντικό βαθμό,
- η ενίσχυση της παρουσίας του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας στο εξωτερικό με την λειτουργία ναυτιλιακών γραφείων στο Ρότερνταμ, στο Αμβούργο, στο Πειραιά, στο Λονδίνο, στις Βρυξέλες και στην Νέα Υόρκη,
- η μηχανογράφηση του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας και η πλήρης αυτοματοποίηση των εργασιών του, οποία αναμένεται πολύ σύντομα να ολοκληρωθεί, δίνει τη δυνατότητα για ταχύτερη, ακριβέστερη και πληρέστερη εξυπηρέτηση των συναλλασσομένων με το Τμήμα. Το σύστημα αυτό θεωρείται από τα πιο σύγχρονα στον κόσμο, γεγονός που θα κάνει το κυπριακό νηολόγιο ακόμα πιο ανταγωνιστικό.

Τα μέτρα αυτά είχαν σαν αποτέλεσμα την αισθητή αύξηση των επιθεωρήσεων και ελέγχων κυπριακών πλοίων, γεγονός που οδήγησε στη σημαντική μείωση τόσο των κατακρατήσεων κυπριακών πλοίων σε λιμάνια της Αμερικής και της Ευρώπης όσο και των ναυτικών ατυχημάτων.

Η έξοδος της σημαίας από την μαύρη λίστα του Μνημονίου των Παρισίων για τον έλεγχο των Πλοίων (Paris MOU) και η κατάταξη της στην λευκή λίστα, έχει βελτιώσει ακόμη περισσότερο την εικόνα της Κύπρου ως σοβαρής και αξιόπιστης ναυτιλιακής δύναμης.

Αυτή η εξέλιξη που συνδυάστηκε επίσης και με την είσοδο της Κύπρου στην λευκή λίστα του μνημονίου του Τόκιο αναμένεται να έχει θετική επίδραση στην προσέλκυση περισσότερων αξιόλογων εταιρειών στο Κυπριακό νηολόγιο και σε συνδυασμό με τα οικονομικά κίνητρα που παρέχονται, να αποτελεί την ιδανική επιλογή για κάθε πλοιοκτήτη.<sup>88</sup>

Η Κύπρος έχει τον τρίτο μεγαλύτερο στόλο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ένα ποσοστό 17% του συνολικού στόλου των 27 κρατών μελών της Ε.Ε.

Το τμήμα εμπορικής ναυτιλίας ενισχύεται συνεχώς με πρόσθετο τεχνικό και επιστημονικό προσωπικό και έχει εγκαθιδρύσει δίκτυο εποπτών κυπριακών πλοίων το

---

<sup>88</sup><http://www.martrans.org/documents/extra/diplomatheses/Roussos%20Vagelis/roussos.pdf>

οποίο επεκτείνεται συνεχώς, αριθμώντας σήμερα 39 επόπτες που καλύπτουν 28 λιμάνια σε 17 χώρες.<sup>89</sup>

### 3. α6 Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα της Κυπριακής σημαίας

Τα πιο σημαντικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των πλοίων υπό κυπριακή σημαία απεικονίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 4: Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα Κυπριακής σημαίας

Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
1.Κανένας φόρος εισοδήματος στα έσοδα που προέρχονται από τις Κυπριακές εταιρείες πλοιοδιαχείρισης	1. Τούρκικο Εμπάργκο. Δεν επιτρέπεται σε πλοίο υπό κυπριακή σημαία να μεταφέρει προϊόντα στην Τουρκία
2.Κανένας φόρος στα μερίσματα στις Κυπριακές εταιρείες πλοιοδιαχείρισης	2. Η ενδεχόμενη επιβολή υψηλών συντελεστών κοινωνικής ασφάλισης για τους ναυτικούς.
3.Κανένα φόρος στις μετοχές οι οποίες κληρονομούνται	
4.Κανένας φόρος στα κέρδη από την λειτουργία ή την διαχείριση ενός καταχωρημένου σκάφους ή στα μερίσματα που παραλαμβάνονται από μια επιχείρηση πλοιοκτησίας	
5.Κανένας φόρος εισοδήματος στις αποδοχές του πληρώματος	
6.Η δυνατότητα απασχόλησης οποιασδήποτε εθνικότητας στο πλήρωμα	
7.Αναγνώριση της ικανότητας πιστοποίησης το οποίο εκδίδεται από την Κύπρο	
8.Εφαρμογή του Αγγλικού Νόμου	
9.Η ύπαρξης της συλλογικής σύμβασης ανάμεσα στην εμπορική ένωση και στους	

<sup>89</sup><http://www.cyprus.gov.cy/moi/PIO/PIO.nsf/All/83DB97ACDDF88C47C2256DC900228D4A?OpenDocument>

πλοιοκτήτες	
10. Τα κυπριακά πλοία μπορούν να καλέσουν σε οποιοδήποτε λιμάνι στον κόσμο, και στα περισσότερα να απολαύσουν εθνική και ειδική μεταχείριση	
11. Γρήγορος και εύκολος τρόπος να αποκτήσουν πιστοποιητικό για τα πλοία	
12. Χαμηλός φόρος χωρητικότητας και στους άλλους δασμούς που πληρώνουν για τέλος εγγραφής, ετήσιοι φόροι, χωρητικότητας, υποθηκών κ.λ.π.	
13. Πλήρη προστασία και αναγνώριση για την εγγραφή μητρώων υποθηκών στα Κυπριακά πλοία	
14. Δυνατότητα παράλληλης νηολόγησης στα κυπριακά πλοία των άλλων χωρών	
15. Δυνατότητα παράλληλης εγγραφής στα ξένα πλοία στο Κυπριακό μητρώο	
16. Ύπαρξη διμερών συμφωνιών μεταξύ Κύπρου και άλλων χωρών	
17. Ευρύ δίκτυο διπλών φορολογικών συνθηκών με 42 χώρες	
18. Ύπαρξη υψηλής ποιότητας επαγγελματικών υπηρεσιών δικηγόρων, λογιστών κ.λ.π.	
19. Άριστες τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες <sup>90</sup>	

### 3. α7 Αποτελέσματα του 2006-2007

Η Επιτροπή του Μνημονίου Συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων (Paris MOU), ανακοίνωσε την έξοδο της Τουρκίας από τη μαύρη λίστα και την είσοδό της στην γκριζα λίστα του Μνημονίου. Ελπίζει σε περαιτέρω θετικά αποτελέσματα ποιοτικής αναβάθμισης του νηολογίου της Τουρκίας (κι άλλων τριών χωρών- Ταϊβάν, Αλγερία

<sup>90</sup> <http://www.sarris.com.cy/sh12.html#1>

και Ουκρανία), κάτι που κρούει τον κώδωνα του κινδύνου για την ανταγωνιστικότητα της κυπριακής σημαίας, την ώρα που παραμένει το εμπάργκο της Τουρκίας για τα κυπριακά πλοία.

Δύο χρόνια μετά την έξοδο της Κύπρου από τη μαύρη λίστα του Μνημονίου των Παρισίων (Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Έλεγχο των Πλοίων γνωστό ως Paris MOU), ενθαρρυντικά είναι τα αποτελέσματα του 2006, τόσο σε αριθμό στόλου, όσο και σε χωρητικότητα νηολογίου. Μετά από πέντε χρόνια δραματικής μείωσης του αριθμού των υπό κυπριακή σημαία πλοίων (2001-2005), κατά τη διάρκεια των οποίων 437 πλοία διαγράφηκαν και μεταφέρθηκαν σε άλλες σημαίες, η εμπορική ναυτιλία και σε αριθμούς πλέον άρχισε να ανακάμπτει. Αμέσως μετά την έξοδο της κυπριακής σημαίας και από την γκρίζα λίστα του Paris MOU (το Μάιο του 2005) και την ένταξη στη λευκή, Γερμανοί κυρίως πλοιοκτήτες ενδιαφέρθηκαν να μεταφέρουν τα πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο. Επίσης από την πρώτη Ιουλίου του 2006 έχουμε συμμετοχή της Κύπρου στο ΜΣΠ (Μνημόνιο συνεννόησης των Παρισίων ) σαν πλήρες Μέλος Αυτή η διπλή επιτυχία δηλαδή η αφαίρεση του Κυπριακού Νηολογίου από την Γκρίζα Λίστα του ΜΣΠ και η τοποθέτηση της στη Λευκή Λίστα καθώς και από την πρώτη Ιουλίου συμμετοχή της Κύπρου στο ΜΣΠ σαν πλήρες Μέλος είναι αποτέλεσμα των συστηματικών μεγάλων και άοκνων προσπαθειών του Υπουργού και των αξιωματούχων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων αλλά και της μεγάλης συνεργασίας και συμμόρφωσης που επέδειξαν οι Κύπριοι Πλοιοκτήτες ώστε τα κυπριακά πλοία να έχουν πολύ ψηλά κριτήρια ποιότητας και ασφάλειας.

Αποτέλεσμα η ένταξη 32 νέων πλοίων και η αύξηση κατά 2,4% του στόλου, με ταυτόχρονη αύξηση της συνολικής χωρητικότητας του κυπριακού νηολογίου κατά 4,3%! Αυτή τη στιγμή πλέον στις θάλασσες του κόσμου 1845 πλοία υπό κυπριακή σημαία, όσα δηλαδή και στα μέσα της δεκαετίας του '80. Με τη διαφορά ότι πλέον η σημαία της Κύπρου δεν θεωρείται σημαία ευκαιρίας. Αυτό σημαίνει καλύτερο σύστημα ελέγχου από το Τμήμα Εμπορικής ναυτιλίας και μεγαλύτερη εμπιστοσύνη της διεθνούς κοινότητας σ' αυτό. Λιγότερες κατακρατήσεις πλοίων και κατά συνέπεια λιγότεροι έλεγχοι στα ξένα λιμάνια, λιγότερες καθυστερήσεις και καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα για τους πλοιοκτήτες. Ο καπετάνιος Ανδρέας Κωνσταντίνου, ανώτερος επιθεωρητής στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, αποδίδει την αύξηση και στη μεγάλη κερδοφορία του τομέα παγκοσμίως, από την οποία επηρεάστηκε θετικά και η Κύπρος. Τονίζει πως απ' εδώ και πέρα η πορεία της κυπριακής ναυτιλίας θα είναι ανοδική.<sup>91</sup>

Το πρώτο εξάμηνο του 2007 παρουσιάζεται μια ελαφρά αύξηση του Κυπριακού νηολογίου.<sup>92</sup> Επίσης το κυπριακό νηολόγιο κατέχει την 9<sup>η</sup> θέση και όπως και το 2006 αποτελεί μια ισχυρή θέση στην Ε.Ε., και συγκεκριμένα την 3<sup>η</sup> θέση<sup>93</sup>.

<sup>91</sup> [www.politis-news.com/cgi-bin/hweb?-A=717714&-V=archivearticles&-p - 27k -](http://www.politis-news.com/cgi-bin/hweb?-A=717714&-V=archivearticles&-p - 27k -)

<sup>92</sup> <http://www.mplampla.com/content/view/3797/77/>

<sup>93</sup> <http://www.moi.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/D8A3DC63A308C596C225736100308766?OpenDocument&highlight=Ναυτιλιακή%20σημαία>



### **3. β Κύπρος σαν τόπος εγκατάστασης**

#### **3. β1 Ιστορικά στοιχεία μετά την Τουρκική εισβολή**

Το 1976, δύο χρόνια μετά την Τουρκική εισβολή, η κυπριακή οικονομία ήταν στο κατώτατο της επίπεδο με πολύ λίγες ελπίδες ανάκαμψης μετά τα δραματικά αποτελέσματα της Τουρκικής εισβολής. Απώλειες ανθρώπων, απώλειες περιουσιών, πρόσφυγες και αγνοούμενοι. Το τελευταίο που περίμενε τότε η Κυπριακή κυβέρνηση ήταν η ανάκαμψη της οικονομίας.

Το 1976 σκέφτηκαν να μειώσουν την φορολογία των ξένων εταιρειών που εγκαταστάθηκαν στην Κύπρο σε 4,25% και παράλληλα υπογράφηκαν διμερείς συμφωνίες με ξένες χώρες για ενθάρρυνση των εμπορικών συναλλαγών και των ξένων επενδύσεων.

Μετά από κάποια χρόνια δόθηκαν και κάποια κίνητρα για την εγγραφή ξένων πλοίων υπό κυπριακή σημαία και έτσι σιγά σιγά δημιουργήθηκαν οι πρώτες Κυπριακές Ακαδημίες εκπαίδευσης ναυτών, και έτσι η Κύπρος δημιούργησε μια αξιόλογη κοινωνία από εφοπλιστές που έχουν επιλέξει την Κύπρο σαν μόνιμη εγκατάσταση των επιχειρήσεων και των οικογενειών τους.

Μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, παρατηρήθηκε μια μείωση των ξένων εταιρειών που εγκαθίστανται στην Κύπρο. Επίσης παρατηρήθηκε το γεγονός ότι άλλες Ευρωπαϊκές χώρες και ιδιαίτερα οι νεοεισαχθείσες, να έχουν σημαντικές ξένες και Ευρωπαϊκές επενδύσεις ενώ η Κύπρος να χάνει την παλιά της αίγλη. Τώρα μιλάμε για περασμένες χρυσές εποχές για την Κύπρο ενώ το Λουξεμβούργο και η Μάλτα κερδίζουν συνεχώς έδαφος.<sup>94</sup>

Η μείωση όμως των ναυτιλιακών εταιρειών δεν υποδηλώνει και το γεγονός ότι η Κύπρο δεν αποτελεί μια ιδανική επιλογή επένδυσης για κάθε πλοιοκτήτη και διαχειριστή πλοίων. Το αντίθετο η Κύπρος αποτελεί μια ιδανική επιλογή επένδυσης. Παρακάτω παρουσιάζεται αναλυτικά τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του γιατί η Κύπρος αποτελεί ιδανική επένδυση για κάθε πλοιοκτήτη και διαχειριστή πλοίου

#### **3 β2 Κύπρος: Μια ιδανική επιλογή επένδυσης για κάθε πλοιοκτήτη και διαχειριστή πλοίων;**

Η Κύπρος διαθέτει ισχυρή ναυτιλιακή υποδομή που παρέχει στερεά θεμέλια προς τους επιχειρηματίες για τη δημιουργία της επιχείρησής τους και αλλά παράλληλα κάποιος επιχειρηματίας μπορεί αν συναντήσει και προβλήματα κατά τη μεταφορά της επιχείρησής του στην Κύπρο. Αυτό φαίνεται στον πίνακα πιο κάτω:

---

<sup>94</sup><http://www.kyriacoumaria.org.cy/?page=articles&id=52&lang=gr&PHPSESSID=910d2d9296c29a4258a7d4f4bb40dc09>

Πίνακας 5: Πλεονεκτήματα αλλά και μειονεκτήματα για κάθε πλοιοκτήτη και διαχειριστή πλοίων ο οποίος θέλει να μεταφέρει την επιχείρησή του στην Κύπρο

Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
1. Εκτενές δίκτυο διμερών συμφωνιών για συνεργασία στο τομέα της εμπορικής ναυτιλίας	1. Μη αποτελεσματική κρατική γραφειοκρατία
2. Εφαρμογή συστήματος διασφάλισης ποιότητας στην εμπορική ναυτιλία	2. Δυσκολία πρόσβασης στην χρηματοδότηση
3. Ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς για τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές πλοίων, συμπεριλαμβανομένου της μη καταβολής φόρου εισοδήματος των απολαβών του πληρώματος	3. Εμπόδια από κανονισμούς απασχόλησης
4. Ανταγωνιστικά κόστη εγγραφής σκαφών και ετήσιοι φόροι χωρητικότητας	4. Μη ικανοποιητική υποδομή
5. Στενή συνεργασία μεταξύ της κυβέρνησης της Κύπρου και των φορέων που αντιπροσωπεύουν τα συμφέροντα της ντόπιας ναυτιλιακής βιομηχανίας	5. Φτώχη εργατική πρακτική
6. Γεωγραφική θέση του νησιού	6. Ασταθής πολιτική (κανονισμοί μεταβάλλονται κατά το δοκούν)
7. Σύγχρονοι και αποδοτικοί νομικοί, λογιστικοί και τραπεζικοί οργανισμοί	7. Φορολογικοί κανονισμοί <sup>95</sup>
8. Καλές εργασιακές σχέσεις και διαθεσιμότητα υψηλά καταρτισμένου προσωπικού	
9. Άριστες τηλεπικοινωνίες και εναέριες συνδέσεις σε όλους τους σημαντικούς προορισμούς <sup>96</sup>	

<sup>95</sup><http://www.kyriacoumaria.org.cy/?page=articles&id=52&lang=gr&PHPSESSID=910d2d9296c29a4258a7d4f4bb40dc09>

Οι επιχειρήσεις πλοιοκτησίας καταβάλουν φόρο αναλόγως της χωρητικότητας των σκαφών τους με κυπριακή σημαία, ενώ οι επιχειρήσεις διαχείρισης πλοίων που λειτουργούν στην Κύπρο έχουν την επιλογή είτε να πληρώνουν το φόρο ως αναλογία του κανονικού ποσοστού, βάσει της χωρητικότητας των σκαφών που διαχειρίζονται, εξαιρουμένων των σκαφών με κυπριακή σημαία που βρίσκονται υπό την πλήρη διαχείρισή τους, είτε να πληρώνουν φόρο εισοδήματός με ποσοστό 4.25%.

Τα ανωτέρω, σε συνδυασμό με τα οικονομικά και άλλα πλεονεκτήματα, καθιστούν την Κύπρο ως την ιδανική επιλογή επένδυσης για κάθε πλοιοκτήτη και διαχειριστή πλοίων.

Πολλές διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες παρακινήθηκαν στο να ιδρύσουν τοπικές επιχειρήσεις στο νησί. Η επιτυχής διείσδυση των εν λόγω εταιριών υπογραμμίζει την πίστη τους για συνεχή ανάπτυξη της Κύπρου ως σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο.<sup>97</sup>

Η κυπριακή ναυτιλία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την πλοιοδιαχείριση. Η άμεση συνεισφορά από την ιδιοκτησία χωρίς φυσική παρουσία ναυτιλιακών εταιρειών, που να εκμεταλλεύονται και να διαχειρίζονται τα πλοία ξένων συμφερόντων, θα ήταν μικρή. Και ως Κύπρος θα ήταν σε λιγότερο ανταγωνιστική θέση, τόσο για να κρατήσει τα υφιστάμενα πλοία, όσο και ξένα, εάν δεν διέθετε ένα φορολογικό καθεστώς ευνοϊκό για τις εταιρείες που διαχειρίζονται ναυτιλιακά συμφέροντα. Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, κάνει αγώνα αυτή τη στιγμή για να πείσει την Κομισιόν να διατηρήσει το υφιστάμενο φορολογικό καθεστώς των εταιρειών αυτών, οι οποίες δεν πληρώνουν φόρο εισοδήματος, αλλά ένα πάγιο ποσοστό, αρκετά χαμηλό ανάλογα με το στόλο που διαχειρίζονται. Η παράταση του υφιστάμενου καθεστώτος είχε δοθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έως το τέλος του 2007 κι αν δεν εγκριθεί η ανανέωσή του, αναμένεται ότι η ανταγωνιστικότητα της Κύπρου θα μειωθεί σημαντικά, με κίνδυνο πολλές εταιρείες πλοιοδιαχείρισης να μεταφερθούν σε άλλες χώρες (όχι ευρωπαϊκές), μεταφέροντας μαζί και τα πλοία τους.<sup>98</sup>

#### **Τι μπορεί η Κύπρος να προσφέρει ως προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις:**

- Το Κυπριακό Νηολόγιο παραχωρεί πρόθυμα την άδειά της για εγγραφή ναυτιλιακής εταιρείας χωρίς να υπάρχει αναγκαιότητα υποβολής μιας τραπεζικής αναφοράς. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν υποδειχθέντες υποψήφιοι οι οποίοι σε μεταγενέστερο στάδιο θα μεταφέρουν τις μετοχές τους στους δικαιούχους ιδιοκτήτες
- Μόλις εγγραφεί η εταιρεία, μπορεί να εγγράψει πλοίο στο όνομά της και κάτω από την Κυπριακή σημαία. Από την 01/05/2004, με τις πρόσφατες τροποποιήσεις στο Κυπριακό Νόμο περί Ναυτιλίας, δεν δύναται να εγγραφεί πλοίο στο Κυπριακό Νηολόγιο εκτός αν :

---

<sup>96</sup><http://www.investincyprus.gov.cy/mcit/iic.nsf/b90df53580542ecbc22570d50050cd1b/2c1946b637f3b693c22572e50033358a?OpenDocument>

<sup>97</sup><http://www.investincyprus.gov.cy/mcit/iic.nsf/b90df53580542ecbc22570d50050cd1b/2c1946b637f3b693c22572e50033358a?OpenDocument>

<sup>98</sup> [www.politis-news.com/cgi-bin/hweb?-A=717714&-V=archivearticles&-p - 27k -](http://www.politis-news.com/cgi-bin/hweb?-A=717714&-V=archivearticles&-p - 27k -)

- a) 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 μόνιμοι κάτοικοι στην Κύπρο, έχουν επιλέξει και διορίζει για όλο το χρονικό διάστημα που το πλοίο είναι εγγεγραμμένο στο Κυπριακό Νηολόγιο ένα 'αντιπρόσωπο' στην Κύπρο.
- b) Όλες οι μετοχές στο πλοίο ανήκουν σε μία ή περισσότερες νομικές οντότητες εγγεγραμμένες κάτω από τον Κυπριακό νόμο με εγγεγραμμένη διεύθυνση στην Κύπρο, ή, είναι εγγεγραμμένες κάτω από νόμο άλλης χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με εγγεγραμμένη διεύθυνση οποιασδήποτε άλλης χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχουν επιλέξει και διορίζει για όλο το χρονικό διάστημα που το πλοίο είναι εγγεγραμμένο στο Κυπριακό Νηολόγιο ένα 'αντιπρόσωπο' στην Κύπρο ή έχουν αναθέσει την 'διαχείριση του πλοίου σχετικά με την ασφάλεια αυτού' σε εταιρεία διαχειρίσεως οποιασδήποτε από τις 25 Ευρωπαϊκές χώρες με γραφεία στην Κύπρο, ή, είναι εγγεγραμμένες εκτός Κύπρου ή άλλης χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά που ελέγχονται από πολίτες οποιασδήποτε Ευρωπαϊκής χώρας και έχουν επιλέξει και διορίζει για όλο το χρονικό διάστημα που το πλοίο είναι εγγεγραμμένο στο Κυπριακό Νηολόγιο ένα 'αντιπρόσωπο' στην Κύπρο ή έχουν αναθέσει την 'διαχείριση του πλοίου σχετικά με την ασφάλεια αυτού' σε εταιρεία διαχειρίσεως οποιασδήποτε από τις 25 Ευρωπαϊκές χώρες με γραφεία στην Κύπρο. Ένας τέτοιος 'αντιπρόσωπος' είναι είτε Κύπριος πολίτης που ζει στην Κύπρο είτε νομική οντότητα εγγεγραμμένη κάτω από τον Κυπριακό νόμο.
- Πρέπει να ακολουθηθούν ορισμένες διαδικασίες και να υποβληθούν έγγραφα για την προσωρινή εγγραφή ενός πλοίου υπό την Κυπριακή σημαία. Μετά από 6-9 μήνες το πλοίο πρέπει να εγγραφεί μόνιμα στο Νηολόγιο Πλοίων (μόνιμη εγγραφή).
- Πλοίο εγγεγραμμένο σε ξένο νηολόγιο μπορεί να εγγραφεί παράλληλα στο Κυπριακό Νηολόγιο (παράλληλη εγγραφή). Οι συνθήκες που πρέπει να πληρούνται είναι οι ακόλουθες:
- a) το πλοίο πρέπει να έχει συμβόλαιο χωρίς δεσμεύσεις ως προς τον ιδιοκτήτη bareboat chartered- με κυπριακή εταιρεία
- b) οι νόμοι της αρχικής ξένης σημαίας του πλοίου πρέπει να επιτρέπουν την παράλληλη εγγραφή
- c) η γραπτή συγκατάθεση τόσο του ξένου νηολόγιου όσο και των εγγυητών mortgagees, αν υπάρχουν, πρέπει να υποβληθεί στο Κυπριακό Νηολόγιο/Ληξιαρχείο Πλοίων.

Παρομοίως, είναι εφικτό, σύμφωνα με τον κυπριακό νόμο, πλοίο εγγεγραμμένο υπό την Κυπριακή σημαία να έχει συμβόλαιο χωρίς δεσμεύσεις ως προς τον ιδιοκτήτη bareboat chartered-out με ξένη εταιρεία, για παράλληλη εγγραφή σε ξένο νηολόγιο.

- Μια κυπριακή ναυτιλιακή εταιρεία με ένα τουλάχιστον εγγεγραμμένο πλοίο στο όνομά της το οποίο ταξιδεύει με κυπριακή σημαία και λειτουργεί σε διεθνή νερά πληρώνει τον φόρο χωρητικότητας πλοίου 'tonnage tax' και εξαιρείται φορολογίας. Αυτό σημαίνει τα ακόλουθα :
  - ❖ δεν υπάρχει σωματειακός ή φόρος εισοδήματος σε κέρδη ή μερίσματα
  - ❖ δεν υπάρχει φόρος εισοδήματος στους μισθούς των υπαλλήλων και του πληρώματος
  - ❖ δεν υπάρχει φόρος κεφαλαιακών κερδών σε μεταφορές κερδών
  - ❖ Δεν υπάρχει τέλος μεταβίβασης στην κληρονομιά μετοχών
  
- Η Κύπρος έχει επικυρώσει τις περισσότερες από τις Διεθνείς Συμβάσεις για τη θαλάσσια ασφάλεια, την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας, την εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών, που είναι προς το παρόν ισχύουσες, και είναι μέλος του Συμβουλίου του Διεθνούς Θαλάσσιου Οργανισμού. Η Κύπρος έχει εναρμονίσει την ναυτιλιακή νομοθεσία της με το 'ευρωπαϊκό κεκτημένο' όπως το προβλέπει η Συνθήκη Προσχώρησης, συμμετέχει στην δημιουργία του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού δικαίου και σε πρωτοβουλίες όπως είναι το Euromed.<sup>99</sup>

### 3. β3 Η συνεισφορά της ναυτιλίας στην κυπριακή οικονομία

Η ναυτιλία έχει αξιοσημείωτη συμβολή στην εθνική οικονομία της Κύπρου και καθιερώνεται αργά αλλά σταθερά στη συνείδηση του κύπριου πολίτη σαν ένας από τους πλέον σημαντικούς τομείς στην οικονομία της Κύπρου, δεδομένου μάλιστα και του γεγονότος ότι η υπερεξάρτηση υπό τον τουρισμό αποδείχθηκε ένα ιδιαίτερα ριψοκίνδυνο εγχείρημα λόγω της αστάθειας που συχνά παρουσιάζει η τουριστική βιομηχανία.

Η συνεισφορά της Κυπριακής ναυτιλίας ανέρχεται στο 2% περίπου του ΑΕΠ (Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν), το οποίο σε απόλυτους αριθμούς μεταφράζεται σε πέραν των 100 εκατομμυρίων Λ.Κ. εκ. Οι ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στην Κύπρο έχουν δημιουργήσει θέσεις εργασίας για αρκετά μεγάλο αριθμό καταρτισμένων Κυπρίων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία, ο τομέας της ναυτιλίας απορροφά σήμερα 4500 περίπου άτομα, η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων είναι Κύπριοι. Πέρα από την απασχόληση σε ναυτιλιακές εταιρείες, ο τομέας της ναυτιλίας προσφέρει την ευκαιρία απασχόλησης στα πλοία. Γύρω στους 40000 ναυτικούς εργοδοτούνται σε κυπριακά πλοία, όμως μόνο μερικές εκατοντάδες από αυτούς είναι Κύπριοι. Με στόχο την αύξηση του αριθμού των Κυπρίων που εργοδοτούνται στον τομέα της ναυτιλίας, η κυπριακή Κυβέρνηση, σε συνεργασία με την ελληνική, έχει εξασφαλίσει αριθμό θέσεων για Κύπριους σπουδαστές στις Ανώτατες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού της Ελλάδας, οι οποίες προσφέρουν μια καλή επιλογή με ευοίωνες προοπτικές στους Κύπριους νέους που επιθυμούν να ακολουθήσουν το επάγγελμα του πλοιάρχου ή μηχανικού πλοίων.

<sup>99</sup> <http://www.indianos.com.cy/greek/gmaritime.htm>

Οι ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στην Κύπρο, εκτός από τις θέσεις απασχόλησης που προσφέρουν σε μεγάλο αριθμό καταρτισμένων κυπρίων και την μεταφορά πολύτιμης και εξειδικευμένης τεχνογνωσίας, συνεισφέρουν στην κυπριακή οικονομία με την αγορά ή ενοικίαση κινητών και τη λειτουργία των γραφείων τους, με την χρήση τραπεζικών και τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών καθώς επίσης με τη μίσθωση υπηρεσιών λογιστικών και δικηγορικών οίκων της Κύπρου και πολλών άλλων συναφών υπηρεσιών.<sup>100</sup>

Ο στόλος της Κύπρου εκπροσωπεί 1.940 ποντοπόρα πλοία με 35 εκ. χωρητικότητα νεκρού βάρους. Δεν φέρουν όλα τα κυπριακά πλοία κυπριακή σημαία.

Είναι ίσως η μοναδική παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία που υπάρχει και λειτουργεί στην Κύπρο και ένας από τους πιο προσοδοφόρους τομείς της κυπριακής οικονομίας, με τεράστιες δυνατότητες για το μέλλον φτάνει να τύχει της απαραίτητης προσοχής και σημασίας γιατί η Κυπριακή Ναυτιλία είναι μια βιομηχανία η οποία δεν τυγχάνει καμιάς επιχορήγησης από το Κράτος.<sup>101</sup>

### **3. β4 Κυπριακές Υπεράκτιες Εταιρείες**

Είναι ένας θεσμός, ο οποίος πολλές φορές είναι μια πολύ καλή λύση για την αποκόμιση μεγαλύτερων κερδών για τις ελληνικές επιχειρήσεις, μειώνοντας σε σημαντικό βαθμό τα φορολογικά τους βάρη, τα οποία σε άλλες περιπτώσεις θα ήταν πολύ υψηλότερα σε σχέση με τα αντίστοιχα ελληνικά.

Το γενικό επιχειρηματικό περιβάλλον και η υποδομή, σε συνδυασμό με τα φορολογικά οφέλη, το χαμηλό λειτουργικό κόστος και τα άλλα ωφελήματα που παρέχονται στις υπεράκτιες εταιρείες είναι κατά κύριο λόγο αυτές που σπρώχνουν πολλές επιχειρήσεις στην ίδρυση τέτοιων εταιρειών.<sup>102</sup>

Η Κύπρος έχει σήμερα καθιερωθεί σαν ένα ευυπόληπτο διεθνές εμπορικό κέντρο. Οι υπεράκτιες και ναυτιλιακές εταιρείες που εγκαθιδρύθηκαν και λειτουργούν από την Κύπρο, αρκετές με δικά τους γραφεία, ανέρχονται σε χιλιάδες.<sup>103</sup>

Στην Κύπρο αυτή τη στιγμή δραστηριοποιούνται περίπου 38.000 υπεράκτιες και ναυτιλιακές εταιρείες και έχουν καταξιώσει διεθνώς την Κύπρο σαν ένα υπεράκτιο οικονομικό και εμπορικό κέντρο.

Για τους Έλληνες επιχειρηματίες και επενδυτές η Κύπρος έχει ιδιαίτερη σημασία ως υπεράκτιο κέντρο για τους παρακάτω λόγους: η κοινή καταγωγή των δύο λαών, η μικρή σχετικά απόσταση των δύο χωρών, οι ιδιαίτερα χαμηλοί φορολογικοί συντελεστές για τις υπεράκτιες εταιρείες και το προσωπικό τους, η σύμβαση διπλής φορολογίας μεταξύ

---

<sup>100</sup><http://www.cyprus.gov.cy/MOI/pio/pio.nsf/All/DAD1A008823251DBC2256E4C003FFECB?OpenDocument>

<sup>101</sup> [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=228169](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=228169)

<sup>102</sup> [http://cyprusref.ethnodata.gr/4\\_99/99d-5a.htm](http://cyprusref.ethnodata.gr/4_99/99d-5a.htm)

<sup>103</sup> [http://www.ksapre.com/old/greek/offshore\\_greek.htm](http://www.ksapre.com/old/greek/offshore_greek.htm)

των δύο χωρών και η ευνοϊκότερη μεταχείριση των Ελλήνων επενδυτών από το κυπριακό κράτος.

Τα πιο πάνω καθιστούν την Κύπρο ως την άλλη Ελλάδα για τους Έλληνες επιχειρηματίες αλλά με τα οφέλη ενός διεθνώς αναγνωρισμένου υπεράκτιου εμπορικού κέντρου.

Κυπριακή υπεράκτια εταιρεία είναι εκείνη που ανήκει σε άτομα που δεν κατοικούν στην Κύπρο και της οποίας οι δραστηριότητες εκτός από τη διοίκησή της, πρέπει να διεξάγονται εκτός Κύπρου.

### **3. β4 i Φορολογία υπεράκτιων εταιρειών**

Οι Κυπριακές υπεράκτιες εταιρείες θεωρούνται φορολογικά ως κάτοικοι Κύπρου, όπως όλες οι Κυπριακές παράκτιες εταιρείες, αλλά υπόκεινται σε φορολογικό συντελεστή 4.25% επί των φορολογητέων κερδών τους, ανεξάρτητα από που ασκείται η διεύθυνση και ο έλεγχος τους. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες με πλοία υπό κυπριακή σημαία που εκτελούν δρομολόγια σε διεθνή ύδατα, εξαιρούνται από τον φόρο. Όλες οι υπεράκτιες και ναυτιλιακές εταιρείες εξαιρούνται από τον φόρο κεφαλαιουχικών κερδών, εκτός από τις περιπτώσεις διάθεσης ακίνητης ιδιοκτησίας που βρίσκεται στην Κύπρο.

### **3. β4 ii Φορολογία Αλλοδαπού Προσωπικού**

Το αλλοδαπό προσωπικό των κυπριακών υπεράκτιων εταιρειών απαλλάσσεται από τη φορολογία ή φορολογείται με χαμηλούς συντελεστές, όπως πιο κάτω:

Το προσωπικό που απασχολείται στο εξωτερικό και οι αμοιβές του καταβάλλονται μέσω τραπεζικού λογαριασμού σε κυπριακή τράπεζα δεν έχουν φόρο.

Το προσωπικό που απασχολείται στο εξωτερικό και οι αμοιβές του καταβάλλονται μέσω τραπεζικού λογαριασμού τράπεζας του εξωτερικού έχουν φόρο από 0 έως 4%.

Το προσωπικό που απασχολείται στην Κύπρο έχει φόρο από 0 έως 20%.

### **3. β4 iii Ευκαιρίες Φορολογικού Προγραμματισμού μέσω Κύπρου**

Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία μπορεί να προβεί σε διεθνή φορολογικό προγραμματισμό, εκμεταλλευόμενη τις συμφωνίες για την αποφυγή διπλής φορολογίας που έχει συνάψει η Κύπρος με σημαντικά φορολογικά οφέλη. Αν και η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία με την εγγραφή της θεωρείται αυτόματα φορολογικός κάτοικος Κύπρου, για σκοπούς συμφωνιών για αποφυγή διπλής φορολογίας που έχει συνάψει η Κύπρος είναι προς όφελός της να φαίνεται ότι ασκεί τον έλεγχο και τη διοίκηση της εταιρείας από την Κύπρο. Αυτό επιτυγχάνεται με το διορισμό κατοίκων Κύπρου στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας και τη λήψη αποφάσεων στην Κύπρο.<sup>104</sup>

---

<sup>104</sup> [http://cyprusref.ethnodata.gr/4\\_99/99d-5a.htm](http://cyprusref.ethnodata.gr/4_99/99d-5a.htm)

### **3. β5 Ναυτιλιακές εταιρείες και χρηματιστήριο**

Όπως είπα και στην αρχή της εργασίας και όπως είναι σε όλους γνωστό οι Κύπριοι, από αρχαιοτάτων χρόνων, επεδίδοντο στην ναυτιλία. Και αυτό οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στην πολύ καλή γεωγραφική θέση της Κύπρου. Μετά την ανεξαρτησία, η Κύπρος απέκτησε και την δική της σημαία, ή οποία συγκαταλέγεται στα μεγαλύτερα νηολόγια σε διεθνές επίπεδο. Με τη συνεχή ανάπτυξη και ποιοτική αναβάθμιση η κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία δεν αποτελείται μόνο από κυπριακά συμφέροντα, αλλά και από συμφέροντα πολυεθνικών εταιρειών, που εγγράφουν τα πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο και έχουν τα γραφεία διοίκησης και διαχείρισης τους στην Κύπρο.

Σύμφωνα με αυτά, η Κύπρος έχει καταστεί ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο.

Ένα θέμα το οποίο πριν από έξι χρόνια είχαν γίνει πολλές συζητήσεις είναι αυτό που αφορά την ένταξη των ναυτιλιακών εταιρειών στο χρηματιστήριο αξιών Κύπρου(ΧΑΚ).

Είναι ένα θέμα το οποίο εκτός από τον ναυτιλιακό κόσμο απασχόλησε και επενδυτές, την Κυβέρνηση, τους χρηματιστές και πολλούς άλλους. Η εμπορική ναυτιλία είναι πολύ σημαντική για την οικονομία της Κύπρου. Με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε., η κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία διαχειρίζεται το 17% του στόλου των κρατών-μελών της Ε.Ε., το οποίο μαζί με την Ελλάδα ξεπερνά το 53%.

Μετά από μια μακρόχρονη ναυτιλιακή εξέλιξη έφθασε το 2001 σε συζητήσεις για την ένταξη των ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΚ, αλλά οι συζητήσεις έπεσαν στο κενό, Αυτή την στιγμή, μετά από 6 χρόνια, οι συζητήσεις που είχαν γίνει με σοβαρότητα είχαν επιτυχή κατάληξη.

#### **3. β5 i Εισαγωγή στο ΧΑΚ**

Με την εισαγωγή στο ΧΑΚ ναυτιλιακών εταιρειών με παγκόσμια εμβέλεια, τις οποίες εμπιστεύονται διεθνείς θεσμικοί επενδυτές, θα καθιστούσε εφικτό για την Κύπρο τον πολυπόθητο στόχο δηλ. την ανάδειξη του ΧΑΚ σε περιφερειακό χρηματιστηριακό κέντρο και της προσέλκυσης ξένων θεσμικών επενδυτών. Η ναυτιλία στο χρηματιστήριο θα προσφέρει στο Κύπριο επενδυτή άλλη μια επενδυτική πολιτική και θα διευρύνει τη διασπορά του κινδύνου (καθώς η ναυτιλία δεν επηρεάζεται από τις τοπικές συνθήκες), κάτι που αποτελεί βασική αρχή της χρηματοοικονομικής επιστήμης. Οι επενδυτές θα πρέπει να γνωρίζουν ότι εάν η ναυτιλία δεν ήταν επικερδής, οι εφοπλιστές δεν θα διακινδύνευαν τα κεφάλαιά τους. Ακόμη, μπορούμε να πούμε ότι η Κύπρος είναι ευάλωτη σε όσα οικονομικά και πολιτικά τεκταινόμενα δυνατό να συμβούν εδώ ή στις γύρω περιοχές.

Όμως, τα εισοδήματα από τη ναυτιλία θα είναι σταθερά και θα αποτελούν μια σταθερή έλευση ξένου συναλλάγματος. Είναι γεγονός ότι χρηματιστήρια χωρών που έχουν ανεπτυγμένη ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως του Λονδίνου, του Όσλο, αλλά και της Νέας Υόρκης και της Σιγκαπούρης, έχουν εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες στα αντίστοιχα χρηματιστήριά τους, ενώ άλλες που δεν σχετίζονται με τον ναυτιλιακό κλάδο, δεν έχουν. Αυτό το γεγονός πιστοποιεί ότι ο ρόλος του χρηματιστηριακού θεσμού είναι να



υποστηρίζει και να προάγει τις υγιείς οικονομικές δραστηριότητες μιας χώρας και να προσδίδει κύρος και εμπιστοσύνη στις αποτελεσματικές εταιρείες.

Γι' αυτό η ένταξη των ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΚ θεωρείται επιβεβλημένη, αφού θα ενισχύσει περαιτέρω την κυπριακή οικονομία και, επίσης, θα καταστήσει την Κύπρο ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Το ΧΑΚ, επίσης, προσφέρεται για μικρομεσαίες ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες έχουν σκοπό την περαιτέρω ανάπτυξη των, τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Σημαντικό είναι το γεγονός ότι οι περισσότερες τράπεζες χρηματοδοτούν τις αγορές πλοίων με ποσοστά που φθάνουν και το 80% της συνολικής δαπάνης.

Τέλος, η ένταξη ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΚ θα μπορούσε να θεωρηθεί σαν ένα λιθαράκι στην προσπάθεια όλων των εμπλεκομένων να καταστήσουν την Κύπρο ένα διεθνές ναυτιλιακό και χρηματιστηριακό κέντρο. Φυσικά θα μπορούσαν να γίνουν και πολλά πράγματα στο τομέα αυτό.<sup>105</sup>

---

<sup>105</sup> [http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a\\_id=298063](http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=298063)

## Κεφάλαιο 4: Συμπεράσματα και Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα

Γυρίζοντας πίσω το χρόνο ανακαλύπτουμε ότι η Κύπρος ανέκαθεν αποτελούσε ναυτική δύναμη και μάλιστα για ένα διάστημα κατά την αρχαιότητα αναφέρεται και σαν θαλασσοκράτειρα. Έτσι το 1960 με την ανακήρυξη της Κύπρου σε ανεξάρτητο κράτος, ήταν φυσικό επακόλουθο να αναπτύξει την ναυτιλία της. Όμως η Τούρκικη εισβολή επηρέασε αναπόφευκτα και τον τομέα της ναυτιλίας. Η πολιτική αβεβαιότητα που επικρατούσε είχε σαν αποτέλεσμα την σταδιακή μείωση του Κυπριακού εμπορικού στόλου. Έτσι εκείνη την περίοδο και λόγω της πολιτικής αβεβαιότητας που επικρατούσε, πολλά κυπριακά πλοία, κυρίως υπερήλικα, διατηρούσαν μειωμένα επίπεδα ασφάλειας, και ο αριθμός των σοβαρών ατυχημάτων αυξήθηκε σε ανησυχητικό βαθμό. Άρχισαν να λαμβάνονται μέτρα με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση του ονόματος της Κυπριακής σημαίας. Άρχισαν να λαμβάνονται μέτρα με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση του ονόματος της Κυπριακής σημαίας. Και σταδιακά άρχισε να αναπτύσσεται και το 1991 καταλαμβάνει την τέταρτη θέση παγκόσμια, με τον εκπληκτικό αριθμό των 1542 πλοίων με 23,000,000 GT, θέση την οποία κράτησε για 10 περίπου χρόνια. Όμως κατά την διάρκεια της ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. και τις πιέσεις που δέχθηκε η Κύπρος από την Ε.Ε. για ποιοτική αναβάθμιση της Κυπριακής σημαίας, η Κυπριακή σημαία άρχισε να φθίνει. Έπρεπε να αποδείξει ότι δεν είναι σημαία ευκαιρίας. Έτσι το 2005 βγήκε από την μαύρη λίστα. Όμως παρόλα αυτά ο στόλος συνέχισε να μειώνεται. Ο κυπριακός στόλος από την τέταρτη έχει πέσει στη δέκατη θέση και οδεύει προς την ενδέκατη στην παγκόσμια κατάταξη. Οι λόγοι ήταν πολλοί, ο σημαντικότερος όμως είναι το τούρκικο εμπόριο.

Σήμερα η Κύπρος έχει εξελιχθεί σε διεθνές τραπεζικό και εμπορικό κέντρο με πολλές διεθνείς τραπεζικές μονάδες και πέραν των 1.000 διεθνών επιχειρήσεων.<sup>106</sup> Έχει επίσης καταστεί σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο και διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους παγκοσμίως. Συνδυάζει μια ολοκληρωμένη ναυτιλιακή υποδομή σε όλους τους τομείς και 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 σημαντική. Ακόμα και μετά από την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. 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.<sup>107</sup>

Η Κύπρος αποτελεί σήμερα μια παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη. Τόσο ο αριθμός των πλοίων που υψώνουν την Κυπριακή σημαία όσο και ο αριθμός των πλοιοκτητριών εταιρειών και των εταιρειών διαχείρισης πλοίων και των άλλων εταιρειών με δραστηριότητες συναφείς με τη ναυτιλία που εδρεύουν στην Κύπρο, καθιστούν τη χώρα πρωταγωνίστρια στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή.

---

<sup>106</sup><http://www.shipping.gov.cy/>

<sup>107</sup><http://www.cyprus.gov.cy/portal/portal.nsf/All/61A3FA033F7C99ACC225712A003BE8E7?OpenDocument>

Η έξοδος της σημαίας από την μαύρη λίστα του Μνημονίου των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων (Paris MOU) ως αποτέλεσμα της αυστηρότερης πολιτικής που ακολούθησε η Κυβέρνηση για την εξάλειψη υποβαθμισμένων πλοίων και την προσέλκυση ποιοτικών πλοίων και η κατάταξη της στη λευκή λίστα τόσο των Παρισίων όσο και του Τόκιο, έχει βελτιώσει ακόμη περισσότερο την εικόνα της Κύπρου ως σοβαρής και αξιόλογης ναυτιλιακής δύναμης.

Παράλληλα με την εισαγωγή στο ΧΑΚ ναυτιλιακών εταιρειών ενισχύεται περαιτέρω η Κυπριακή οικονομία και έχει καταστήσει την Κύπρο ως ένα διεθνή ναυτιλιακό κέντρο.

Ο μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών που εδρεύουν στην Κύπρο εδώ και χρόνια, έχουν καταστήσει τη χώρα ένα από τα πιο σημαντικά ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο, οι δραστηριότητες του οποίου αποφέρουν σημαντικά οφέλη στην κυπριακή οικονομία.

Η εγχώρια κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία χαίρει παγκόσμιας εκτίμησης και αναγνώρισης για την πολύ υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχει για δεκαετίες τώρα τόσο σε θέματα ποιοτικής ασφάλειας όσο και αποδοτικής λειτουργίας των πλοίων.

Η Κύπρος είναι η τρίτη μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στη Ευρωπαϊκή Ένωση κατέχοντας το 16% του στόλου των 25 κρατών μελών της. Με την ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση ενδυναμώνεται η παρουσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς και ενισχύεται ο ρόλος που διαδραματίζει στη λήψη αποφάσεων που αφορούν ναυτιλιακά θέματα.

Η ένταξη της Κύπρου το Μάιο του 2004 στην Ε.Ε. αποτελεί μια μεγάλη πρόκληση με πολλές προοπτικές που απαιτούν πλήρη ετοιμότητα για την μέγιστη αξιοποίηση των ευκαιριών. Δημιούργησε βάσιμες ελπίδες για την άρση του τούρκικου εμπάργκο που αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην επιθυμητή ανάπτυξη και εξέλιξη των κυπριακών λιμανιών.

Ο ρόλος της Κύπρου στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή είναι πρωταγωνιστικός. Ιδιαίτερα μάλιστα στο Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO) η συμβολή της Κύπρου στη λήψη αποφάσεων που επηρεάζουν τα παγκόσμια ναυτιλιακά δρώμενα είναι σε αρκετές περιπτώσεις ιδιαίτερα σημαντική. Αξιόλογη είναι η εκπροσώπηση της Κύπρου μέσω του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου σε διάφορα διεθνή ναυτιλιακά βήματα όπως της Διεθνούς Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας (ISF) και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (ICS) των οποίων το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο είναι ένα από τα πιο αξιόλογα μέλη. Σημαντική είναι επίσης η εκπροσώπηση της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση Πλοιοκτητών (ECSA) μέσω της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών και του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου.

Σε ένα πολύ μικρό και μάλιστα ημικατεχόμενο κράτος, είναι σπουδαίο το γεγονός πως η Κυπριακή σημαία κυματίζει σε ολόκληρη την υφήλιο ενώ η πρωταγωνιστική παρουσία της Κύπρου στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) αλλά και στον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO) ενισχύει την οντότητα της Κυπριακής Δημοκρατίας και δυναμώνει τη διαπραγματευτική της θέση, γεγονός που προσδίδει κύρος στο Κυπριακό κράτος.

Η Κυπριακή ναυτιλία είναι ίσως η μοναδική παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία που υπάρχει και λειτουργεί στην Κύπρο και ένας από τους πιο προσοδοφόρους τομείς της κυπριακής οικονομίας, με τεράστιες δυνατότητες για το μέλλον φτάνει τύχει της

απαραίτητης προσοχής και σημασίας γιατί η Κυπριακή ναυτιλία είναι μια βιομηχανία η οποία δεν τυγχάνει καμιάς επιχορήγησης από το κράτος.

Στο μέλλον πιστεύω ότι θα αναπτυχθεί ακόμα περισσότερο η ναυτιλία και θα καταστεί ακόμα μεγαλύτερο ναυτιλιακό κέντρο. Ήδη αμέσως μετά την έξοδο της κυπριακής σημαίας και από την γκριζα λίστα του Paris MOU (το Μάιο του 2005) και την ένταξη στη λευκή, Γερμανοί κυρίως πλοιοκτήτες ενδιαφέρθηκαν να μεταφέρουν τα πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο. Ακόμα αν η Ε.Ε. μπορέσει να πίεση στην Τουρκία όσο αφορά το Τούρκικο εμπάργκο, τότε τα πράγματα θα πάνε ακόμα καλύτερα. Ο λόγος είναι ότι τώρα οι πλοιοκτήτες, το σκέφτονται να εγγράψουν τα πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο, λόγω του τούρκικου εμπάργκο. Αν όμως πάψει πλέον να υπάρχει, τότε δεν θα το σκέφτονται.

Η Κυπριακή Ναυτιλία έχει προσφέρει πολλά στην οικονομία του τόπου, αλλά πιστεύω ότι μπορεί να προσφέρει περισσότερα. Η συμβολή όμως της Κυβέρνησης θα πρέπει να είναι καταλυτική στην περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής Ναυτιλίας, γιατί βοηθώντας την Κυπριακή Ναυτιλιακή Βιομηχανία βοηθά την Κύπρο σε όλα τα επίπεδα. Με τη συνεργασία όλων των εμπλεκομένων, η οικονομία της Κύπρου θα αναπτύσσεται σταθερά και τα εισοδήματά της από τη Ναυτιλία και την πλοιοδιαχείριση θα είναι αρκετά.

Αύξηση αναμένεται να έχουμε και κατά το τρέχον έτος, αφού όλο και περισσότεροι ναυτιλιακοί όμιλοι και πλοιοκτήτες ενδιαφέρονται να εγγράψουν τα πλοία τους στο Κυπριακό Νηολόγιο και να υψώσουν την Κυπριακή Σημαία<sup>108</sup>

### **Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα**

Στο μέλλον θα ήταν χρήσιμο να γίνει μια σύγκριση του Κυπριακού και του Ελληνικού νηολογίου. Επίσης θα ήταν πολύ χρήσιμο να γίνει μια σύγκριση των Πλεονεκτημάτων και Μειονεκτημάτων που παρέχει η Κυπριακή σημαία με τα Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα της Ελληνικής σημαίας. Επίσης αυτές οι συγκρίσεις θα μπορούσαν να γίνουν με αυτή της Μάλτα στην θέση της Ελλάδας. Επίσης στο μέλλον θα μπορούσε κανείς να ασχοληθεί με το Χρηματιστήριο Αξιών Κύπρου και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

---

<sup>108</sup> <http://www.maxinewspaper.com/index.php?news=3771>

## Βιβλιογραφία

### Βιβλία

1. Βάσου Καραγιώργη, Αρχαία Κύπρος: Από την Νεολιθική εποχή έως την Ρωμαϊκή, Αθήνα 1978
2. Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών, Κύπρος-Λευκωσία 2000,
3. Επιτροπή για την προστασία πολιτιστικής κληρονομιάς της Κύπρου, Κύπρος: Η λεηλασία ενός πολιτισμού, Βουλή των Ελλήνων 2000
4. Κύπρια μελετήματα ( εις μνήμη κ.Αμάντου),1874 - 1960, Αθήνα 1960
5. Κύπρος Τόμος Ζ: Γεωγραφία – Οικονομία - Τουρισμός Λευκωσία 1989
6. Κυριάκος χατζηγιάννου, Η αρχαία Κύπρος ηστας ελληνικάς πηγάς, Μυθολογία και θρησκεία-Γεωγραφία και Γεωλογία, Τόμος Β, Λευκωσία 1973
7. Μεγάλη Κυπριακή εγκυκλοπαίδεια Τόμος 10,Εκδόσεις φιλόκυπρος εκδοτική εταιρεία λ.τ.δ 1989 Λευκωσία
8. The republic of Cyprus: an overview, Nicosia 2004

### Ιστοσελίδες

1. <http://www.investincyprus.gov.cy/mcit/iic.nsf/b90df53580542ecbc22570d50050cd1b/2c1946b637f3b693c22572e50033358a?OpenDocument>
2. <http://www.investincyprus.gov.cy/mcit/iic.nsf/b90df53580542ecbc22570d50050cd1b/2c1946b637f3b693c22572e50033358a?OpenDocument>
3. [http://www.pio.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/All/286AD3B8F0F2D6E7C2256D4000482E3F/\\$file/TRANSPORT\\_AND\\_COMMUNICATION-EL-020807.xls?OpenElement](http://www.pio.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/All/286AD3B8F0F2D6E7C2256D4000482E3F/$file/TRANSPORT_AND_COMMUNICATION-EL-020807.xls?OpenElement)
4. <http://www.shipping.gov.cy/>
5. [http://www.shipping.gov.cy/circulars/c2006/circular\\_2006\\_20b.pdf](http://www.shipping.gov.cy/circulars/c2006/circular_2006_20b.pdf)
6. [http://www.shipping.gov.cy/maritime\\_cyprus/conference2007/news20070514.htm](http://www.shipping.gov.cy/maritime_cyprus/conference2007/news20070514.htm)
7. <http://www.moi.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/0/1132a0e508fb55d3c22572c70031115a?OpenDocument&print&Click=&print>
8. <http://www.moi.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/D8A3DC63A308C596C225736100308766?OpenDocument&highlight=Ναυτιλιακή%20σημαία>
9. <http://www.cyprus.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/C64375F10004D3D>
9. <http://www.cyprus.gov.cy/MOI/pio/pio.nsf/All/83DB97ACDDF88C47C2256DC900228D4A?OpenDocument>

10. <http://www.cyprus.gov.cy/moi/PIO/PIO.nsf/All/39CB9A97F8AC3C71C225716B00242A99?OpenDocument&print>
11. <http://www.cyprus.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/8062CF379A0B6386C225713A004A9B39?OpenDocument>
12. <http://www.cyprus.gov.cy/MOI/pio/pio.nsf/All/DAD1A008823251DBC2256E4C003FFECB?OpenDocument>
13. [http://www.cyprus.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/0/DCBB388BEB2862BFC22570F200393AF5/\\$file/%CE%97%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CE%BC%CE%B5%20%CE%BC%CE%B9%CE%B1%20%CE%9C%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%AC%20\(%CE%9C%CE%AD%CE%B3%CE%B5%CE%B8%CE%BF%CF%82%20%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF%CF%85%20298%20KB,%20%CE%A4%CE%B5%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%84%CE%B1%CE%AF%CE%B1%20%CE%95%CE%BD%CE%B7%CE%BC%CE%AD%CF%81%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CE%94%CE%B5%CE%BA%202005\).pdf](http://www.cyprus.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/0/DCBB388BEB2862BFC22570F200393AF5/$file/%CE%97%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82%20%CE%BC%CE%B5%20%CE%BC%CE%B9%CE%B1%20%CE%9C%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%AC%20(%CE%9C%CE%AD%CE%B3%CE%B5%CE%B8%CE%BF%CF%82%20%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF%CF%85%20298%20KB,%20%CE%A4%CE%B5%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%84%CE%B1%CE%AF%CE%B1%20%CE%95%CE%BD%CE%B7%CE%BC%CE%AD%CF%81%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CE%94%CE%B5%CE%BA%202005).pdf)
14. [http://www.eu-coordinator.gov.cy/Harmonization/Harmonization.nsf/0/03B154CC3E1A418CC2256E47003D3035/\\$file/%CE%9F%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AE%20%CE%95%CE%BD%CE%B1%CF%81%CE%BC%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CF%83%CE%B5%20%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%AE%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%A4%CF%81%CE%AC%CF%80%CE%B5%CE%B6%CE%B1%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85.doc](http://www.eu-coordinator.gov.cy/Harmonization/Harmonization.nsf/0/03B154CC3E1A418CC2256E47003D3035/$file/%CE%9F%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%20%CE%A3%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AE%20%CE%95%CE%BD%CE%B1%CF%81%CE%BC%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CF%83%CE%B5%20%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%AE%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%A4%CF%81%CE%AC%CF%80%CE%B5%CE%B6%CE%B1%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85.doc)
15. [http://www.mcw.gov.cy/mcw/mcw.nsf/dmlshipping\\_gr/dmlshipping\\_gr?OpenDocument](http://www.mcw.gov.cy/mcw/mcw.nsf/dmlshipping_gr/dmlshipping_gr?OpenDocument)
16. [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=263249](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=263249)
17. [http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a\\_id=284456](http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=284456)
18. [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=228169](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=228169)
19. [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=226279](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=226279)
20. [http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a\\_id=252451](http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=252451)
21. [http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a\\_id=298063](http://www.simerini.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=298063)
22. [http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a\\_id=317739](http://www.simerini.com/nqcontent.cfm?a_id=317739)
23. <http://www.politis.com.cy/cgibin/hweb?-A=695803&-V=archivearticles&-p>
24. <http://www.politis.com.cy/cgibin/hweb?-A=687244&-V=archive&-w=KYIPIAKO@NHOΛOΓIO@&-P>
25. [www.politis-news.com/cgibin/hweb?-A=717714&-V=archivearticles&-p](http://www.politis-news.com/cgibin/hweb?-A=717714&-V=archivearticles&-p) - 27k -
26. [http://www.traveltimes.gr/?cat\\_id=25&article\\_id=8196](http://www.traveltimes.gr/?cat_id=25&article_id=8196)
27. <http://www.indianos.com.cy/greek/gmaritime.htm>

28. <http://www.indianos.com.cy/greek/gPress2.htm>
29. <http://www.indianos.com.cy/greek/gmaritime.htm> - 30k
30. <http://www.indianos.com.cy/greek/gmaritime.htm>
31. <http://www.indianos.com.cy/greek/gcyprus.htm>
32. [http://www.offshorecyprus.net/greek/naytiliakes\\_estairies.htm](http://www.offshorecyprus.net/greek/naytiliakes_estairies.htm)
33. [4C225719400345693?OpenDocument&print](http://www.offshorecyprus.net/greek/naytiliakes_estairies.htm)
34. <http://www.cus.com.cy/text/news/speach011.doc>
35. <http://www.cus.com.cy/text/news/110506.doc>
36. [http://cyprusref.ethnodata.gr/4\\_99/99d-5a.htm\]](http://cyprusref.ethnodata.gr/4_99/99d-5a.htm)
37. <http://www.kasoulides.com/site.news.gr.97.133.431.html?PHPSESSID=5fd58b31a7ac5b23ba6efacec9da6907>
38. <http://www.martrans.org/documents/extra/diplomatheses/Roussos%20Vagelis/roussos.pdf>
39. <http://www.hellenicbank.com/document/1218/annualreviewchapter5.pdf>-  
Δημογραφικά στοιχεία για τον πληθυσμό της Κύπρου
40. <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82>
41. [http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%93%CE%B5%CF%89%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B1\\_%CF%84%CE%B7%CF%82\\_%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%93%CE%B5%CF%89%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B1_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85)
42. [http://www.bbc.co.uk/greek/worldnews/story/2005/05/050525\\_pipeline.shtm](http://www.bbc.co.uk/greek/worldnews/story/2005/05/050525_pipeline.shtm)
43. <http://capital.gr/djpublic.asp?details=368033>
44. [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20000911/411124\\_el.doc](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/rett/20000911/411124_el.doc)
45. [http://www.hri.org/news/greek/apegr/2006/06-07-13\\_1.apegr.html#02](http://www.hri.org/news/greek/apegr/2006/06-07-13_1.apegr.html#02)
46. [http://www.ekloges.com.cy/nqcontent.cfm?tt=article&a\\_id=4297](http://www.ekloges.com.cy/nqcontent.cfm?tt=article&a_id=4297)
47. <http://www.kyriacoumaria.org.cy/?page=articles&id=52&lang=gr&PHPSESSID=910d2d9296c29a4258a7d4f4bb40dc09>
48. <http://www.cyta.com.cy/pr/newsletter/Archive2004/May/FairPlay/fairplay.html>
49. <http://www.tinos.biz/elpida.htm>
50. [http://www.icpac.org.cy/icpac.nsf/dttgrowing\\_gr/dttgrowing\\_gr?OpenDocument](http://www.icpac.org.cy/icpac.nsf/dttgrowing_gr/dttgrowing_gr?OpenDocument)
51. [http://www.ksapre.com/old/greek/offshore\\_greek.htm](http://www.ksapre.com/old/greek/offshore_greek.htm)
52. <http://www.sarris.com.cy/sh12.html#1>
53. <http://www.mplampla.com/content/view/3797/77/>

# Παράρτημα 1

## Ανασκευές αρχαίων πλοίων

### Κυρήνεια II

Το Κυρήνεια II είναι από τις πιο γνωστές και πιο επιτυχημένες ανακατασκευές αρχαίων πλοίων. Είναι πιστό αντίγραφο του πλοίου που βρέθηκε βυθισμένο έξω από την Κύπρο.<sup>109</sup>

Στις 20 Νοεμβρίου 1965, ο Κερυνειώτης δύτης Αντρέας Καριόλου, ανακάλυψε στο βυθό της θάλασσας, στα ανοικτά της Χρυσοκάβας, μισό μίλι ανατολικά του λιμανιού της Κερύνειας, το ναυάγιο ενός αρχαίου караβιού της εποχής του Μεγάλου Αλεξάνδρου το Κερύνεια.

Από το 1967 μέχρι το 1973, αρχαιολογική ομάδα από 54 αρχαιολόγους, δύτες και άλλους επιστήμονες, κάτω από της καθοδήγηση του καθηγητή Michael Katzev, του πανεπιστημίου της Πενσυλβανίας, ανέλκυσαν αυτόν το μοναδικό στον κόσμο αρχαιολογικό θησαυρό, που αποδείχτηκε το καλύτερα διατηρημένο ναυάγιο στον κόσμο, μια και διασώθηκε το 70 % του αρχαίου σκάφους. Μετά την ανέλκυση και συντήρηση του ναυαγίου, ο καθηγητής του πανεπιστημίου του Texas, Richard Steffy, συναρμολόγησε το καράβι στο Κάστρο της Κερύνειας, όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα αιχμάλωτο, μακριά από τους Κερυνειώτες.

Το σχετικά μικρό, μήκους μόλις 15 μέτρων, εμπορικό αυτό σκάφος, όπως διαπιστώθηκε με τη μέθοδο Άνθρακα 14, μέρος της γάστρας κατασκευάστηκε πιθανόν το 389 π.Χ., από ξύλο πεύκου *Pinus Halapensis*. Τα αμύγδαλα που μετέφερε διαπιστώθηκε ότι είχαν συλλεγεί το 288 π.Χ., πράγμα που μας κάνει να πιστεύουμε, πως επρόκειτο για ένα σχετικά μεγάλης ηλικίας σκάφος, που, παρ' όλες τις 2- 3 επισκευές του, βρισκόταν σε χρήση για 80 περίπου χρόνια πριν βυθιστεί. Η κατασκευή του είχε γίνει με την παραδοσιακή για την εποχή εκείνη μέθοδο « πρώτα μαδέρωμα », δηλαδή κατασκευάστηκε πρώτα το εξωτερικό μέρος, και μετά ο σκελετός των εσωτερικών « σκαρμών », σε αντίθεση με τη σημερινή μέθοδο « πρώτα σκαρμοί ».

Το σκάφος μετέφερε 380 περίπου αμφορείς, οι περισσότεροι από τη Ρόδο και μερικοί από τη Σάμο και την Παλαιστίνη και 29 μυλόπετρες από ηφαιστιογενή περιοχή της Νισύρου. Βρέθηκαν επίσης 4 πιάτα, 4 ποτήρια και 4 ξύλινα κουτάλια ( όσα πιθανόν και τα μέλη του πληρώματος ), 5 χάλκινα νομίσματα της εποχής του Δημητρίου του Πολιορκητή ( 306 π.Χ. ), φορτίο από 10.000 αμύγδαλα και ίχνη από άλλα τρόφιμα ( φακές, σύκα, σταφύλι, ελιές ). Βρέθηκε επίσης ένα μοναδικό εύρημα, ίσως το αρχαιότερο σιδερένιο κλειδί με 8 πλευρικά δόντια, το οποίο πολύ λίγο διαφέρει από τα σύγχρονα παραδοσιακά κλειδιά της υπαίθρου μας.

Στο ναυάγιο δεν βρέθηκαν οποιαδήποτε πολύτιμα αντικείμενα εκτός από 4 κέρματα. Ο λόγος αυτός και το γεγονός ότι στο κάτω εσωτερικό μέρος της γάστρας του βρέθηκαν μερικές αιχμές δοράτων, δημιούργησαν την υποψία για επίθεση πειρατών, σαν αιτία

<sup>109</sup> <http://www.shipping.gov.cy/>



ναυαγίου. Επικρατέστερη όμως άποψη είναι η πιθανή μετατόπιση του φορτίου, λόγω θαλασσοταραχής.

Το 1985, με πρωτοβουλία του κ. Χάρη Τζάλα, Προέδρου του Ελληνικού Ινστιτούτου Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης, και τη βοήθεια των καθηγητών Katzen και Steffy, σε ένα μοναδικό σε έκταση πείραμα ενάλιου αρχαιολογίας, ανακατασκευάστηκε ένα πιστό ομοίωμα του πλοίου Κερύνειας, που ονομάστηκε ΚΕΡΥΝΕΙΑ ΙΙ.<sup>110</sup> Η ανακατασκευή έγινε στο Πέραμα στο ναυπηγείο του κ. Ψαρρού. Εντύπωση προκάλεσε ότι οι μελετητές δεν βρήκαν ίχνη καλαφατίσματος πράγμα που δείχνει ότι οι ενώσεις των ξύλινων τμημάτων έπρεπε να είναι όσο το δυνατόν τελειότερες χωρίς κενά ανάμεσά τους. Ακολουθήθηκε πιστά η αρχαία μέθοδος και φυσικά το αρχικό σχέδιο, παρ' όλες τις επιφυλάξεις για την αποτελεσματικότητά της. Όταν δοκιμάστηκε το πλοίο παρ' ότι κάποια νερά περνούσαν στο εσωτερικό του, συνέχιζε να επιπλέει κανονικά. Την δεύτερη μέρα πλεύσης, τα ξύλα φουσκώσανε από την υγρασία και σταμάτησαν να μπαίνουν νερά στο εσωτερικό. Η σχεδίαση αποδείχθηκε υδατοστεγής χωρίς καμία άλλη βοήθεια.

Απ' την αρχή εντυπωσίασε η ταχύτητα ταξιδιού, σχεδόν στους 7,5 κόμβους όσο και η σταθερότητα πλεύσης. Μελετώντας τα ευρήματα του πλοίου του 4ου αιώνα π.Χ. αποδείχθηκε ότι το πλοίο χρησιμοποιούσε μόνο τέσσερις άνδρες. Το πανί του πλοίου έχει επιφάνεια 70 τ.μ. στην σημερινή του μορφή και σαν υλικό χρησιμοποιήθηκε το λινό γιατί αυτό ήταν και το συνηθέστερο αρχαίο υλικό. Αντίστοιχο υλικό σπανίζει σήμερα αλλά εξακολουθεί να κατασκευάζεται στην Σκωτία για τα ιστιοφόρα του Βρετανικού ναυτικού.

Στα ερείπια του παλατιού της Πύλου βρέθηκαν πολλές πήλινες επιγραφές σε γραμμική γραφή ΙΙ. Κάποιες από αυτές αναφέρουν αγροτική παραγωγή λιναριού για κατασκευή σκοινιών αλλά και υφασμάτων. Υπήρχε οργανωμένη παραγωγή από "γυναίκες της Ασίας" που δούλευαν εκεί με τα παιδιά τους.

Υπήρχαν τέσσερα κουπιά, προφανώς μόνο για μικρούς ελιγμούς, μιας και η ταχύτητα με αυτά δύσκολα υπερβαίνει τον ένα κόμβο και τιμόνι αποτελούμενο από δύο κατάλληλα διαμορφωμένα κουπιά.<sup>111</sup>

Το Κερύνεια ΙΙ, με πλήρωμα στο οποίο συμμετείχαν και Κερυνειώτες, ταξίδεψε σ' ολόκληρο τον κόσμο ( Νέα Υόρκη, Σεβίλλη, Αμβούργο, Ιαπωνία κτλ.) και έγινε σύμβολο ελπίδας και επιστροφής για τους Κερυνειώτες και ο πλωτός πρεσβευτής της ιστορίας και του πολιτισμού, όχι μόνο της Κύπρου, αλλά και της Ελλάδας.

Δυστυχώς, ο τρόπος κατασκευής του, αλλά και η φθορά που του επέφερε ο χρόνος δεν του επιτρέπουν σήμερα να συνεχίσει την αποστολή του ταξιδεύοντας στη θάλασσα. Θα συνεχίσει όμως την προσφορά του στον τόπο μας, ως μουσειακό έκθεμα, στο Μουσείο « θάλασσα», στην Αγία Νάπα.<sup>112</sup>

<sup>110</sup> <http://www.tinos.biz/elpida.htm>

<sup>111</sup> <http://www.shipping.gov.cy/>

<sup>112</sup> <http://www.tinos.biz/elpida.htm>

## Παράρτημα 2

Εδώ υπάρχουν κάποια διαγράμματα και κάποιοι πίνακες που αναφέρονται στην πορεία του Κυπριακού στόλου μέσα στην προσπάθεια για αναβάθμιση της ποιότητας και την έξοδο της σημαία από την μαύρη λίστα. Αναφέρονται στο κεφάλαιο 3 ναυτιλιακή Κύπρος και συγκεκριμένα στο υποκεφάλαιο Κύπρος σαν σημαία.

Στον παρακάτω πίνακα αναφέρονται οι Κορυφαίες σημαίες εγγραφής κατά το έτος 2020. Η Κύπρος τοποθετείται στην ένατη (9) θέση της παγκόσμιας κατάταξης.

	Flag of registration	Number of vessels	Share of world vessel total (percentage)	Dead-weight tonnage (thousand dead-weight tons)	Share of total world dead-weight tonnage (percentage)	Cumulated share of dead-weight tonnage (percentage)	Average vessel size (dead-weight tonnage)	Growth in dead-weight tonnage 2020 over 2019 (percentage)
1	Panama	7 886	8	328 950	16	16.0	41 713	-1.3
2	Liberia	3 716	4	274 786	13	29.3	73 947	13.0
3	Marshall Islands	3 683	4	261 806	13	42.0	71 085	6.5
4	Hong Kong, China	2 694	3	201 361	10	51.7	74 744	1.3
5	Singapore	3 420	3	140 333	7	58.5	41 033	8.3
6	Malta	2 207	2	115 879	6	64.2	52 505	4.7
7	China	6 192	6	100 086	5	69.0	16 164	3.0
8	Bahamas	1 381	1	77 869	4	72.8	56 386	0.1
9	Greece	1 294	1	68 632	3	76.1	53 039	-0.7
10	Japan	5 041	5	40 323	2	78.1	7 999	3.4
11	Cyprus	1 065	1	34 533	2	79.8	32 425	-0.1
12	Indonesia	10 137	10	25 574	1	81.0	2 523	6.9
13	Isle of Man	356	0	24 129	1	82.2	67 779	-13.5
14	Danish International Register	575	1	23 044	1	83.3	40 077	3.0
15	Norwegian International Register	647	1	20 780	1	84.3	32 118	4.8
16	Madeira	526	1	20 698	1	85.3	39 351	6.0
17	Islamic Republic of Iran	877	1	19 700	1	86.3	22 463	362.3
18	India	1 768	2	17 339	1	87.1	9 807	-0.2
19	Republic of Korea	1 889	2	14 942	1	87.8	7 910	14.9
20	Saudi Arabia	376	0	13 554	1	88.5	36 047	3.2
21	United States	3 650	4	11 985	1	89.1	3 284	0.6
22	United Kingdom	945	1	11 962	1	89.6	12 658	-29.8
23	Italy	1 310	1	11 953	1	90.2	9 124	-10.8
24	Belgium	203	0	10 349	1	90.7	50 980	-1.1
25	Malaysia	1 772	2	10 260	0	91.2	5 790	-0.4
26	Russian Federation	2 808	3	9 797	0	91.7	3 489	6.9
27	Viet Nam	1 909	2	9 123	0	92.1	4 779	7.7
28	Germany	606	1	8 468	0	92.5	13 974	-0.9
29	Bermuda	138	0	7 662	0	92.9	55 525	-18.9
30	Turkey	1 216	1	6 993	0	93.3	5 751	-6.5
31	Netherlands	1 200	1	6 982	0	93.6	5 818	-1.4
32	Taiwan Province of China	407	0	6 739	0	93.9	16 557	16.0
33	Antigua and Barbuda	727	1	6 657	0	94.2	9 157	-11.1
34	Thailand	840	1	6 642	0	94.6	7 907	15.7
35	Cayman Islands	163	0	6 636	0	94.9	40 713	-1.1
	<b>Top 35 total</b>	<b>73 624</b>	<b>75</b>	<b>1 956 529</b>	<b>95</b>	<b>94.9</b>	<b>26 575</b>	

	Country or territory of ownership	Number of vessels			Dead-weight tonnage				
		National flag	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of total
1	Greece	671	3 977	4 648	60 827 479	303 026 753	363 854 232	83.26	17.77
2	Japan	909	3 001	3 910	36 805 225	196 329 652	233 134 877	84.21	11.38
3	China	4 569	2 300	6 869	99 484 023	128 892 849	228 376 872	56.44	11.15
4	Singapore	1 493	1 368	2 861	74 754 209	62 545 517	137 299 726	45.55	6.70
5	Hong Kong, China	883	807	1 690	72 505 185	28 452 208	100 957 393	28.18	4.93
6	Germany	205	2 299	2 504	8 340 596	81 062 481	89 403 077	90.67	4.37
7	Republic of Korea	778	837	1 615	14 402 899	66 179 736	80 582 635	82.13	3.93
8	Norway	383	1 660	2 043	1 884 535	62 051 275	63 935 810	97.05	3.12
9	Bermuda	13	529	542	324 902	60 088 969	60 413 871	99.46	2.95
10	United States	799	1 131	1 930	10 237 585	46 979 245	57 216 830	82.11	2.79
11	United Kingdom	317	1 027	1 344	6 835 506	46 365 337	53 199 845	87.15	2.60
12	Taiwan Province of China	140	850	990	6 636 271	44 255 009	50 891 280	86.96	2.48
13	Monaco		473	473		43 831 888	43 831 888	100.00	2.14
14	Denmark	25	921	946	31 435	42 683 049	42 714 484	99.93	2.09
15	Belgium	113	188	301	10 040 106	20 658 108	30 698 214	67.29	1.50
16	Turkey	449	1 079	1 528	6 656 989	21 433 413	28 090 402	76.30	1.37
17	Switzerland	26	401	427	1 113 387	25 365 225	26 478 612	96.80	1.29
18	India	859	183	1 042	16 800 490	9 035 433	25 835 923	34.97	1.26
19	Indonesia	2 132	76	2 208	22 301 493	1 604 369	23 905 862	6.71	1.17
20	Russian Federation	1 403	339	1 742	8 292 932	14 812 631	23 105 563	64.11	1.13
21	United Arab Emirates	118	852	970	480 283	20 271 823	20 752 106	97.69	1.01
22	Islamic Republic of Iran	238	8	246	18 245 935	353 441	18 599 376	1.90	0.91
23	Netherlands	700	492	1 192	5 584 365	12 437 918	18 022 283	69.01	0.88
24	Saudi Arabia	137	132	269	13 303 057	4 126 462	17 429 519	23.66	0.85
25	Italy	499	179	678	11 005 343	6 400 010	17 405 353	36.77	0.85
26	Brazil	302	94	396	4 963 496	8 984 821	13 948 317	64.42	0.68
27	France	106	333	439	898 897	12 448 289	13 347 186	93.27	0.65
28	Cyprus	141	165	306	4 958 311	6 659 094	11 617 405	57.32	0.57
29	Viet Nam	910	150	1 060	8 390 791	2 357 014	10 747 805	21.93	0.52
30	Canada	222	159	381	2 723 583	7 247 389	9 970 972	72.66	0.49
31	Malaysia	464	156	620	6 378 887	2 164 848	8 543 735	25.34	0.42
32	Oman	5	51	56	5 704	8 069 314	8 075 018	99.93	0.39
33	Qatar	59	67	126	1 056 669	6 054 422	7 111 091	85.14	0.35
34	Sweden	88	213	301	929 401	5 580 520	6 509 921	85.72	0.32
35	Nigeria	182	74	256	3 227 668	3 031 686	6 259 354	48.43	0.31
	<b>Subtotal, top 35 shipowners</b>	<b>20 338</b>	<b>26 571</b>	<b>46 909</b>	<b>540 427 639</b>	<b>1 411 830 198</b>	<b>1 952 257 837</b>	<b>72.32</b>	<b>95.33</b>
	<i>Rest of world and unknown</i>	<i>3 037</i>	<i>3 015</i>	<i>6 052</i>	<i>36 513 130</i>	<i>59 204 480</i>	<i>95 717 610</i>	<i>61.85</i>	<i>4.67</i>
	<b>World total</b>	<b>23 375</b>	<b>29 586</b>	<b>52 961</b>	<b>576 940 769</b>	<b>1 471 034 678</b>	<b>2 047 975 447</b>	<b>71.8</b>	<b>100.0</b>

Στον παραπάνω πίνακα αναγράφονται η ιδιοκτησία του παγκόσμιου στόλου, ταξινομημένη με χωρητικότητα σε τόνους κατά το έτος 2020



Γράφημα 1: Ο παγκόσμιος στόλος ανά έτος

Πίνακας 1: Η λειτουργία των MOU

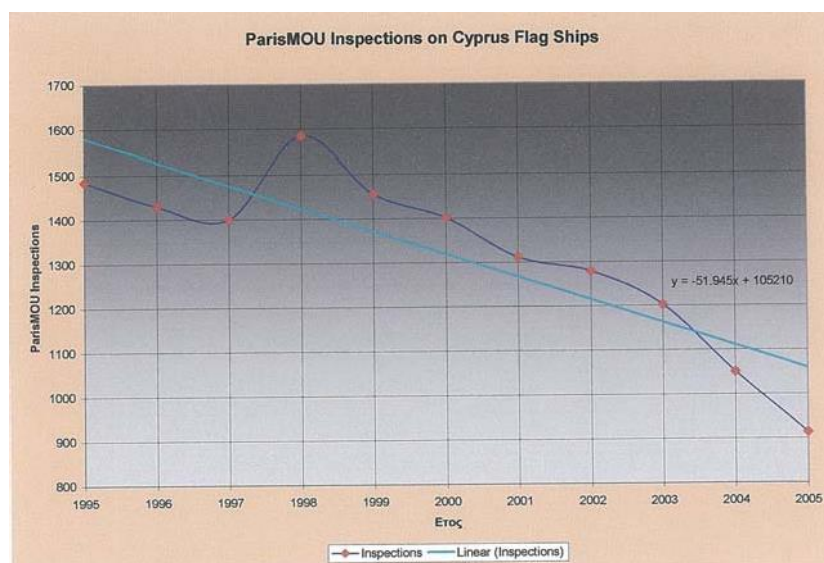
MOU	ADOPTED	OPERATION	MEMBERS
Paris MOU	Jan-82	Jul-82	20
Black Sea MOU	Sep-99	Dec-02	6
Tokyo MOU	Dec-93	Apr-94	18
CIALA MOU	Nov-92	1992	13
Mediterranean MOU	Jul-97	1997	11
Indian Ocean MOU	Aug-97	Apr-99	19
Caribbean MOU	Feb-96	1996	23
Abuja MOU	Oct-99	1999	16
USCG		1970's	USA

Πίνακας 2: Ετήσια μεταβολή του excess factor της Κυπριακής Σημαίας

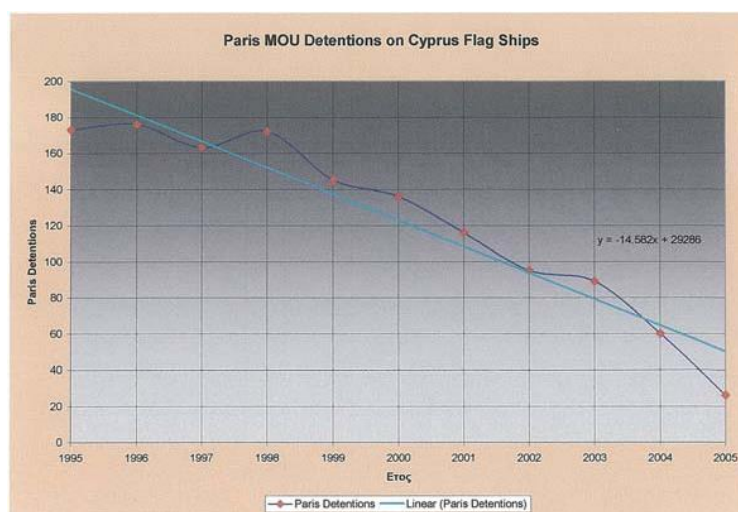
Έτος	List	Inspections	Detentions	Excess Factor
1995	Black/Very High Risk	1484	173	
1996	Black/Very High Risk	1429	176	
1997	Black/Very High Risk	1400	163	4.14

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

Παρατηρείται μια θεαματική μείωση του Excess Factor χρόνο με χρόνο.

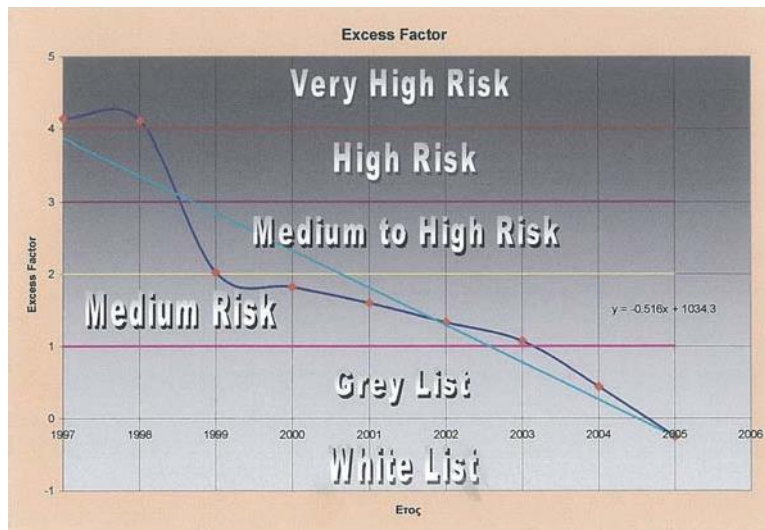


Γράφημα 2: Ετήσιες επιθεωρήσεις Κυπριακών πλοίων από το ParisMOU

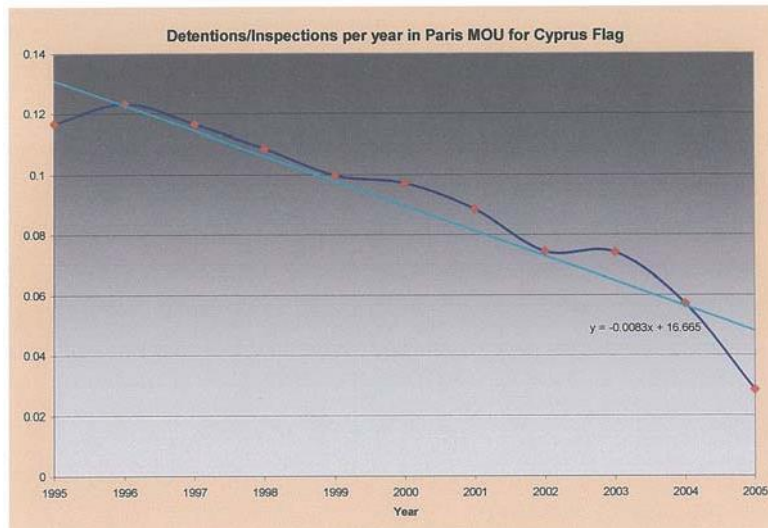


Γράφημα 3: Ετήσια μεταβολή κρατήσεων σε Κυπριακά πλοία στο Paris MOU

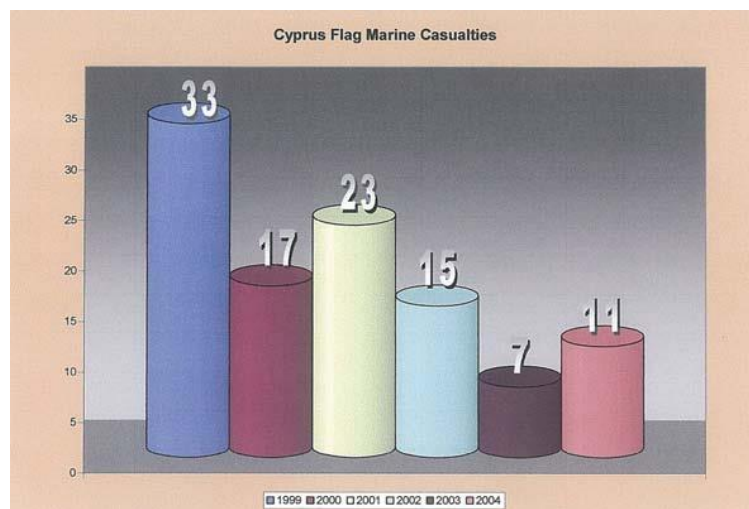




Γράφημα 4: Ετήσια πορεία του excess factor της σημαίας για το ParisMOU



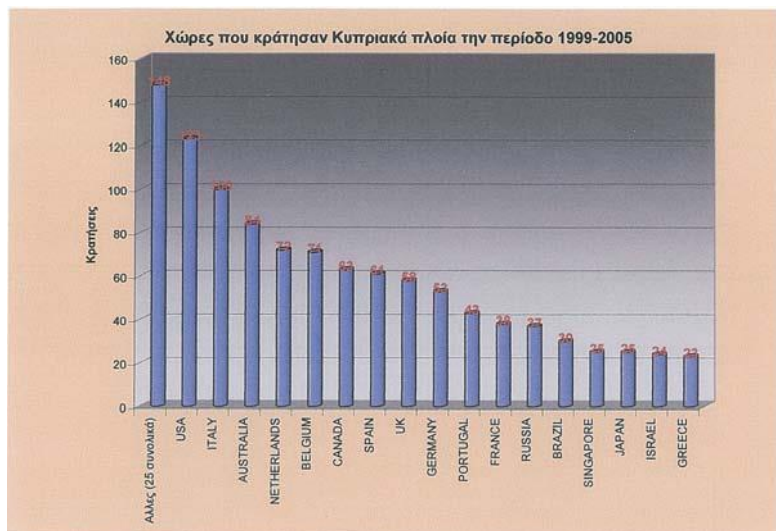
Γράφημα 5: Ετήσια μεταβολή του λόγου Κρατήσεις/Επιθεωρήσεις στο Paris MOU



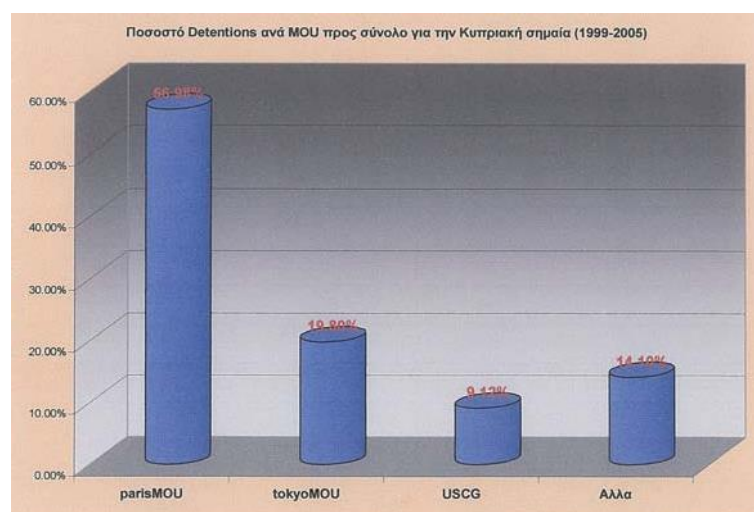
Γράφημα 6: Ετήσια ατυχήματα Κυπριακών πλοίων



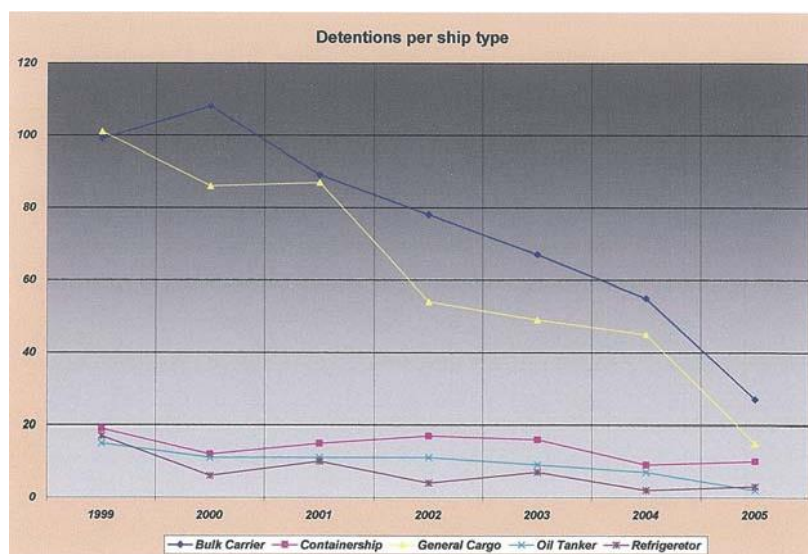
Γράφημα 7: Ετήσιος αριθμός Κυπριακού στόλου



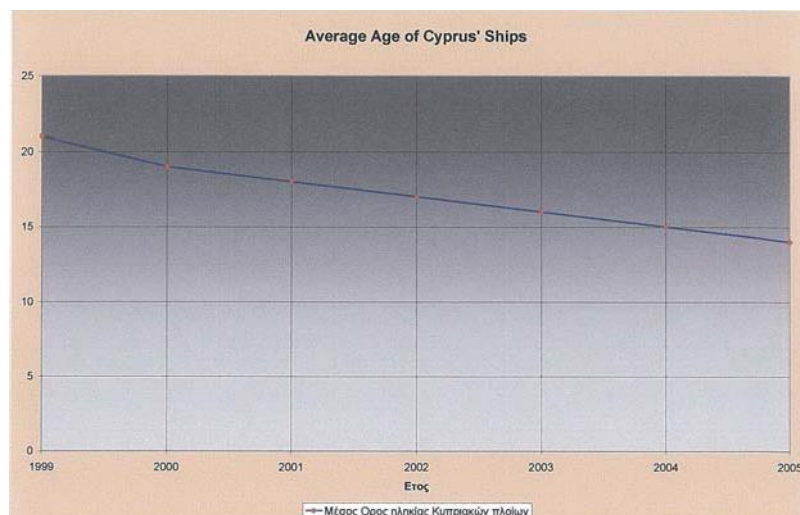
Γράφημα 8: Γεωγραφική κατανομή κρατήσεων Κυπριακών πλοίων



Γράφημα 9: Ποσοστό κρατήσεων Κυπριακών πλοίων ανά MOU



Γράφημα 10: Κρατήσεις ανά τύπο πλοίου



Γράφημα 11: Ο ετήσιος μέσος όρος ηλικίας των Κυπριακών πλοίων<sup>113</sup>

<sup>113</sup><http://www.martrans.org/documents/extra/diplomatheses/Roussos%20Vagelis/rousso s.pdf>