

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ



ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Διπλωματική Εργασία

Παναγιώτου Σάββας

«Η Κυπριακή Ναυτιλία μετά την Ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση»

Επιβλέπων: κ. **Χ. Ψαράτης** Καθηγητής Ε.Μ.Π

Τριμελής Επιτροπή: κ. **Χ. Ψαράτης** Καθηγητής Ε.Μ.Π.
κ. **Δ. Λυρίδης** Επίκουρος Καθηγητής Ε.Μ.Π.
κ. **Ν.Π. Βεντικός** Λέκτορας Ε.Μ.Π.

ΑΘΗΝΑ 2008

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση της πορείας της κυπριακής ναυτιλίας μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το 2004. Για την ανάλυση των προκλήσεων, των ωφελημάτων καθώς και των προβλημάτων που προέκυψαν από την προσχώρηση της Μεγαλόνησου στην Ευρωπαϊκή Οικογένεια κρίθηκε σκόπιμο να γίνει μια κριτική επισκόπηση ανά τομέα.

Με αφετηρία το γεγονός ότι η οικονομία της Κύπρου ανέκαθεν στηριζόταν σε μεγάλο βαθμό στη ναυτιλία έγινε μια ιστορική αναδρομή με ιδιαίτερη επικέντρωση στο Τουρκικό Εμπάργκο. Ίσως αυτή να ήταν και η πρώτη απογοήτευση της Κυπριακής Κυβέρνησης που παρά την πολυπλοκότητα ένταξη δεν είδε το εν λόγω πρόβλημα να βρίσκει τη λύση του.

Στη συνέχεια, αναλύθηκε η πορεία και το πρόγραμμα δράσης της Κύπρου ώστε να επιτύχει τη νομοθετική αλλά και διοικητική εναρμόνιση με το Κοινοτικό Κεκτημένο. Σημειώνεται ότι οι προσπάθειες στέφθηκαν με επιτυχία. Ωστόσο, η υιοθέτηση ενός συνόλου νέων κανόνων και οδηγιών, σε συνδυασμό και με άλλους παράγοντες, είχε σημαντικό κόστος για την κυπριακή ναυτιλία που υπέστη σοβαρή μείωση του νηολογίου της. Παρά το γεγονός ότι η κυπριακή σημαία αναβαθμίστηκε και κέρδισε το σεβασμό σε διεθνές επίπεδο, η κυπριακή κυβέρνηση και οι εμπλεκόμενοι φορείς αντιμετώπισαν την κατακόρυφη συρρίκνωση του κυπριακού στόλου.

Ωστόσο, ιδιαίτερα θετική εξέλιξη σημειώθηκε στον τομέα της ασφάλειας και στη μείωση των θαλάσσιων ατυχημάτων. Είναι αναμφισβήτητο το γεγονός ότι η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. συνέβαλε σημαντικά προς την ποιοτική αναβάθμιση και τη συμμόρφωση της κυπριακής ναυτιλίας και οι συνεχείς και εντατικές προσπάθειες της κυπριακής κυβέρνησης είχαν ως αποτέλεσμα να πάψει η κυπριακή σημαία να θεωρείται «σημαία ευκαιρίας» και να περάσει από τη μαύρη στη λευκή λίστα των Paris MOU, Tokyo MOU και USCG.

Σημαντικός τομέας ο οποίος αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας είναι αυτός της φορολογίας. Η Κύπρος κατόρθωσε να ξεπεράσει τη φορολογική ακαταστασία που επικρατούσε στη χώρα με το ανάλογο βέβαια κόστος αφού παρά τα σημαντικά κίνητρα που συνέχισε να προσφέρει διαλύθηκε πλέον η εικόνα του φορολογικού παραδείσου. Παρόλ' αυτά, πρέπει να σημειωθεί ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο κατόρθωσε να διεκδικήσει και να κερδίσει ευνοϊκή φορολόγηση και για τις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες.

Στη συνέχεια της εργασίας έγινε ιδιαίτερη αναφορά στους φορείς που εμπλέκονται στην κυπριακή ναυτιλία και στο ρόλο τους για την ανάπτυξή της, με ιδιαίτερη εστίαση στην Αρχή Λιμένων Κύπρου. Αυτό γίνεται γιατί η ΑΛΚ αποτελεί σημαντικό παράγοντα αξιοποίησης των ευρωπαϊκών κονδυλίων και χρηματοδοτήσεων που στο πλαίσιο της ένταξης της Κύπρου στην Ε.Ε. θα έχουν ως αποτέλεσμα την αναδιάρθρωση και την ανάπτυξη των κυπριακών λιμένων. Γι' αυτό το λόγο ένα σημαντικό μέρος της εργασίας αφιερώθηκε στην ανάλυση και παρουσίαση των κυπριακών λιμένων, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι η Κύπρος καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποτελεί το ανατολικότερο λιμάνι της Ευρώπης.

Τέλος, παρατίθενται υπό τη μορφή παραρτήματος ορισμένοι πίνακες και σχήματα που περιλαμβάνουν ενδιαφέρουσες πληροφορίες και νούμερα και που στηρίζουν την ανάλυση των θεμάτων που προηγήθηκαν, ενώ στον επίλογο της εργασίας γίνεται αναφορά σε βασικά συμπεράσματα που συνοδεύονται από προτάσεις – εισηγήσεις.

Ευχαριστίες

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες και την ευγνωμοσύνη μου στους ανθρώπους που συνέβαλαν στην επιτυχή ολοκλήρωση αυτής της εργασίας. Κατά πρώτο λόγο θα ήθελα να ευχαριστήσω εξαιρετικά τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Χαρίλαο Ψαραύτη, Καθηγητή, για την καθοδήγηση, τις υποδείξεις και το ενδιαφέρον του. Εγκάρδιες ευχαριστίες ανήκουν επίσης στην κ. Χρύσω Δημητρίου και Καπετάνιο Αντρέα Κωνσταντίνου του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και στον κ. Παναγιώτη Αγαθοκλέους της Αρχής Λιμένων Κύπρου για τις γνώσεις που μου μετέδωσαν και την πολύτιμη βοήθειά τους στη συλλογή υλικού και πληροφοριών. Ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω στους γονείς μου αλλά και στον Τάσο και τη Μαρίνα που μου συμπαραστάθηκαν όλα αυτά τα χρόνια και στήριξαν το όνειρό μου να αποκτήσω αυτό το πτυχίο. Τέλος, θα ήθελα να αφιερώσω αυτό το έργο στη σύζυγό μου που όχι μόνο ανέλαβε τη γλωσσική επιμέλεια της παρούσας εργασίας αλλά που με στηρίζει και με συντροφεύει σε κάθε βήμα της ζωής μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
1.1 Η πορεία και οι στόχοι της κυπριακής ναυτιλίας.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	10
2.1. Η κυπριακή ναυτιλία από των αρχαιότατων χρόνων μέχρι σήμερα	10
2.2. Η ναυτιλία μετά την ανεξαρτησία της Κύπρου	12
2.3. Η κυπριακή ναυτιλία και η Ευρωπαϊκή Ένωση.....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΟΥΡΚΙΚΟ ΕΜΠΑΡΓΚΟ	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ ΠΟΥ ΥΙΟΘΕΤΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟ	20
4.1. Εκσυγχρονισμός της κυπριακής ναυτιλιακής νομοθεσίας.....	20
4.2. Σύνοψη της πορείας μεταφοράς του Κοινοτικού Κεκτημένου σε εθνικό επίπεδο	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ.....	24
5.1. Σύστημα MARCOS	27
5.2. Επιτυχής ολοκλήρωση της διοικητικής εναρμόνισης	28
5.3. Εσωτερικά προβλήματα TEN	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΧΩΡΩΝ	29
6.1. Συμβάσεις Κοινωνικής Ασφάλειας.....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΑΣΦΑΛΕΙΑ.....	32
7.1. Οι δέσμες μέτρων ERIKA-I και ERIKA-II	35
7.1.1. ERIKA-I.....	35
7.1.2. ERIKA-II.....	36
7.2. Ευρωπαϊκές Οδηγίες.....	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΈΛΕΓΧΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ (PORT STATE CONTROL).....	38
8.1. Λόγοι που καθιστούν απαραίτητη την επιθεώρηση από το PSC.....	38
8.2. Ο ρόλος του κράτους σημαίας	39
8.3. Ευθύνη κράτους σημαίας απέναντι στον κρατικό έλεγχο λιμένων.....	39
8.4. Η Θέση της κυπριακής σημαίας.....	40
8.4.1. Ιστορικά στοιχεία.....	40
8.4.2. Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τον αποδοτικότερο Έλεγχο Κράτους Σημαίας.....	41
8.4.3. Η Μαύρη Λίστα και οι προκλήσεις της.....	42
8.4.4. Πως μεταπήδησε η σημαία της Κύπρου από τη μαύρη στη λευκή σημαία.....	45
8.4.5. Ποσοτικές Αναλύσεις.....	48
8.5. Η Κυπριακή συμβολή στην Ναυτιλιακή βιομηχανία της ΕΕ από την άποψη της ικανότητας του στόλου της	51
8.6. Συμπέρασμα.....	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	56
9.1. Ανάλυση Κυπριακών Ατυχημάτων	57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ	58
10.1.Εταιρική και Ναυτιλιακή Φορολογία στην Κύπρο.....	59
10.2.Η Εξέλιξη του Φορολογικού Ναυτιλιακού Συστήματος στην Κύπρο.....	61
10.3.Πως Επηρέασε το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο την Φορολογία	63
10.3.1. Ναυτιλιακές δραστηριότητες πριν από την έναρξη της Κύπρου στην Ε.Ε.....	63
10.3.2. Υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων.....	64
10.3.3. Άλλα κίνητρα.....	66

10.4. Νομική μορφή για την ίδρυση πλοιοκτήτριας εταιρείας	67
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ.....	70
11.1. Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας (ΤΕΝ).....	70
11.1.1. Καινούρια έργα.....	71
11.2. Η Αρχή Λιμένων Κύπρου (ΑΛΚ).....	73
11.3. Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο.....	74
11.4. Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο	75
11.5. Η Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών (ΚΕΠ).....	77
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12: ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ	79
12.1. Μηχανογράφηση.....	79
12.2. Λιμενική ασφάλεια (με την έννοια security)	80
12.3. Ασφάλεια και Υγεία.....	81
12.4. Περιβάλλον & Περιβαλλοντική Διαχείριση	83
12.5. Επιμόρφωση Προσωπικού.....	85
12.6. Γενική λειτουργία των Λιμένων	85
12.6.1. Επικίνδυνα φορτία.....	85
12.6.2. Διαμετακομιστικό φορτίο.....	86
12.6.3. Διαδικασία Παραλαβής Φορτίων	88
12.6.4. Διαδικασία Παράδοσης Εμπορευμάτων.....	89
12.6.5. Διαδικασία Φορτοεκφόρτωσης πλοίων.....	90
12.6.6. Πλοήγηση.....	91
12.6.7. Πετρέλευση Πλοίων με Αδειούχα Σκάφη ή Βυτιοφόρα.....	92
12.6.8. Επισκευές / Συντηρήσεις και Τροφοδοσία πλοίων.....	92
12.6.9. Περισυλλογή πετρελαιοειδών καταλοίπων από τα πλοία.....	93
12.6.10. Περισυλλογή σκυβάλων από τα πλοία.....	94
12.7. Κυπριακοί Λιμένες & Ευρωπαϊκή Ένωση.....	94
12.8. Ευρωπαϊκή Ένωση - Χρηματοδοτήσεις.....	96
12.8.1. Ταυτότητα του Έργου «Παροχή υπηρεσιών για ενδυνάμωση της διοικητικής ικανότητας της Αρχής Λιμένων Κύπρου».....	99
12.8.2. Υλοποίηση του Έργου.....	100
12.8.3. Αξιολόγηση.....	100
12.8.4. Αποτελέσματα Έργου και Επίτευξη Στόχων.....	102
12.9. Το Θεσμικό Πλαίσιο της ΑΛΚ.....	103
12.10. Η Εναρμόνιση της Αρχής Λιμένων Κύπρου με το Κοινοτικό Κεκτημένο.....	105
12.11. Ανταγωνισμός	106
12.11.1. Στενώσεις (bottlenecks) στις εγκαταστάσεις διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων	109
12.11.2. Λοιπά προβλήματα Λιμανιού.....	110
12.12. Τιμολογιακή Πολιτική.....	111
12.13. Επιχειρησιακό Σχέδιο / Master Plan.....	116
12.14. Στατιστική Ανάλυση των Κύριων Κατηγοριών της ΑΛΚ	122
12.14.1. Ναυτιλιακή Κίνηση.....	122
12.14.2. Εμπορευματική Κίνηση.....	124
12.14.3. Επιβατική Κίνηση.....	122
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13: ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	132
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΕΠΙΛΟΓΟΣ	143
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	145

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Χωρίς καμία αμφιβολία, όταν η Κύπρος εντασσόταν στα ανοικτά νηολόγια, στις αρχές της δεκαετίας του 1960, κανένας από τους ιθύνοντες δε μπορούσε να φανταστεί ότι η προσπάθεια απόκτησης κάποιας, έστω και πραγματικά αναγκαίας και απαραίτητης, πηγής εσόδων, μέσω της επιβολής του φόρου χωρητικότητας που κατέβαλαν τα εγγεγραμμένα στο κυπριακό νηολόγιο πλοία καθώς και μέσω της εργοδότησης Κύπριων ναυτικών και της επιβολής τελών για κάθε μη Κύπριο ναυτικό, θα είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας δυναμικής ναυτιλιακής βιομηχανίας, η οποία προσέλκυσε ισχυρούς και με μεγάλη επιρροή συνεργάτες ξεπερνώντας τους ορίζοντες του νησιού. Ο Πειραιάς, το Λονδίνο, το Παρίσι, η Νέα Υόρκη, το Τόκιο, το Χονγκ Κονγκ, το Όσλο, το Αμβούργο και άλλοι βασικοί παίκτες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, εμπλεκόμενοι στους τομείς της πλοιοκτησίας και της διαχείρισης, της χρηματοδότησης, της ασφάλισης ή της ναύλωσης πλοίων αποφάσισαν τελικά να συνδέσουν τις επιχειρήσεις τους με την Κύπρο. Παρά τις αντιξοότητες, όπως η εισβολή της Τουρκίας το 1974 και τα μονομερή περιοριστικά μέτρα σε βάρος της κυπριακής ναυτιλίας που τέθηκαν σε ισχύ στις αρχές του 1987, η μια επιτυχία έφερε την άλλη στον τομέα των οικονομικών δραστηριοτήτων.

Ωστόσο, η σημαντικότερη επιτυχία δεν είναι οι μεγάλοι αριθμοί και οι όγκοι των φορτίων που προσέλκυσε το νηολόγιο. Είναι το γεγονός ότι η Κύπρος ανταποκρίθηκε με επιτυχία σε πολλές προκλήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας όπως η τεχνολογική πρόοδος, η ζήτηση της αγοράς και ο ποιοτικός προσανατολισμός. Η συνεχής αναβάθμιση της ναυτιλιακής υποδομής, που επιταχύνθηκε με την ένταξη της χώρας στην Ε.Ε., οδήγησε στη συγκέντρωση πείρας, χάρη στην οποία η Κύπρος μπόρεσε να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στις διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις του αιώνα μας. Επιπλέον, αυτή η πείρα δίνει στους υπεύθυνους για τη λήψη αποφάσεων την αυτοπεποίθηση ότι μπορούν να παίξουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των πολιτικών της Ε.Ε. που αφορούν τις ναυτιλιακές υποθέσεις.

1.1 Η πορεία και οι στόχοι της κυπριακής ναυτιλίας

Η κυπριακή ναυτιλία¹ τα τελευταία χρόνια έχει επιδείξει μία αξιόλογη πορεία με ουσιαστική πρόοδο και σημαντική αναβάθμιση τόσο από πλευράς στόλου όσο και υπηρεσιών.

Ο Κυπριακός Εμπορικός Στόλος κατέχει την 10η θέση παγκοσμίως με χωρητικότητα πέραν των 19 εκατομμυρίων κόνων.

Η Κύπρος αποτελεί σημαντικό κέντρο πλοιοδιαχείρισης με 45 περίπου πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες που προσφέρουν κυρίως υπηρεσίες διαχείρισης πληρώματος, υπηρεσίες τεχνικής διαχείρισης και σε μικρότερο βαθμό υπηρεσίες εμπορικής διαχείρισης.

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 την ορθή και δυνατή ναυτιλιακή υποδομή που κατέχει το νησί.

Πρωταρχικός στόχος της Κυβέρνησης σήμερα είναι η ποιοτική αναβάθμιση του Κυπριακού στόλου, παράλληλα με τη διατήρηση της εξέχουσας θέσης που κατέχει η Κύπρος σε μέγεθος στόλου. Η πολιτική αυτή είναι άμεσα συνδεδεμένη με την προσπάθεια βελτίωσης της εικόνας της κυπριακής σημαίας και για το σκοπό αυτό έχουν υιοθετηθεί τα τελευταία χρόνια δραστικά μέτρα.

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

¹ Η παρακάτω ανάλυση βασίζεται σε στοιχεία του «second arab maritime technical co-operation congress» by: Capt. Andreas A. Constantinou.

Αυτές οι διαπιστώσεις αποτελούν ενθαρρυντικά στοιχεία για την εικόνα της κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας και δημιουργούν τις βάσεις και την υποδομή για μια ναυτιλία με μέλλον και οράματα που θα προσφέρει ακόμα περισσότερα στην οικονομία της Κύπρου και κατ' επέκταση στον Κύπριο πολίτη.

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.

Η νομοθεσία που διέπει την Κυπριακή εμπορική ναυτιλία έχει τροποποιηθεί προκειμένου να αφαιρεθεί οποιαδήποτε διάκριση μεταξύ των κυπριακών πολιτών και των πολιτών των άλλων κρατών μελών της Ε.Ε., έτσι ώστε οι πολίτες των κρατών μελών και οι εταιρείες που ιδρύονται και δραστηριοποιούνται στα κράτη μέλη της Ε.Ε., να δικαιούνται να εγγράφουν τα πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο. Στο πλαίσιο αυτής της τροποποίησης, αυτή η δυνατότητα επεκτείνεται επίσης στους πολίτες ή τις εταιρείες των κρατών μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ).

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

Ιδιαίτερα σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η κυπριακή νομοθεσία έχει εναρμονιστεί πλήρως με την ισχύουσα νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας² συνεχώς ενισχύεται με πρόσθετο επιστημονικό και τεχνικό προσωπικό και έχει εγκαθιδρύσει δίκτυο επιθεωρητών κυπριακών πλοίων, το οποίο επεκτείνεται συνεχώς, αριθμώντας σήμερα 39 επιθεωρητές που καλύπτουν 28 λιμάνια σε 17 χώρες.

Τα μέτρα αυτά είχαν ως αποτέλεσμα την αισθητή αύξηση των επιθεωρήσεων και του ελέγχου των κυπριακών πλοίων, ενώ στόχος είναι ο ετήσιος έλεγχος όλων των κυπριακών πλοίων από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας.

Όσον αφορά τα πιστοποιητικά των ναυτικών, η Κύπρος έχει αξιολογηθεί και περιληφθεί στη Λευκή Λίστα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ενδεικτικό του γεγονότος ότι η χώρα εφαρμόζει πλήρως και ουσιαστικά τις πρόνοιες της Διεθνούς Σύμβασης για τα Επίπεδα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών.

² Πηγή: Η παρακάτω ανάλυση βασίζεται σε στοιχεία του emlo seminar on european maritime law - current issues following enlargement by: mr. Serghios S. Serghiou , director of the department of merchant shipping, Cyprus limassol 21 march 2005

Μέσα στα πλαίσια αναβάθμισης των προσφερόμενων υπηρεσιών, το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας βρίσκεται στο στάδιο εγκαθίδρυσης του Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας, με βάση το πρότυπο ISO 9001:2000. Το πρώτο στάδιο ολοκληρώθηκε στις 10 Φεβρουαρίου 2004 με την πιστοποίηση του Τομέα Ναυτικής Εκπαίδευσης και Πιστοποίησης Ναυτικής Υπηρεσίας Ναυτικών.

Παράλληλα, η μηχανογράφηση του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας και η πλήρης αυτοματοποίηση των εργασιών του αναμένεται να ολοκληρωθεί και θα δώσει τη δυνατότητα για ταχύτερη, ακριβέστερη και πληρέστερη εξυπηρέτηση των συναλλασσόμενων με το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας.

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

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι στόχος του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας είναι η συνεχής αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρει και ο εκσυγχρονισμός, στοιχεία απαραίτητα για την διατήρηση της Κύπρου ως ένα από τα σημαντικότερα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα στο κόσμο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

2.1. Η κυπριακή ναυτιλία από των αρχαιότατων χρόνων μέχρι σήμερα³

Πολλές είναι οι πηγές που αναφέρονται στη δύναμη της κυπριακής ναυτιλίας που φαίνεται να ανθούσε από των αρχαιοτάτων χρόνων.

Ο ιστορικός της αρχαιότητας Στράβων περιγράφει: «Κύπρος πλούσια σε κρασί, λάδι, σιτάρι, ψάρι και χαλκό καθώς και σε ξυλεία για ναυπήγηση». Η ναυτιλία εκείνη την εποχή αποτελούσε το μόνο μέσο μετακινήσεων και εμπορίου, κατακτήσεων μα και πολιτιστικών ανταλλαγών.

Το 2000 π.χ. άρχισαν να χρησιμοποιούνται για το εμπόριο του χαλκού πανιά και ιστία. Οι πληροφορίες που έχουμε προέρχονται από χάλκινα ή κεραμικά αφιερώματα καθώς και από ζωγραφιές σε αγγεία.

³ Πηγή: Κυπριακή Ναυτιλία – Πηγή Πλούτου, Ν.Δ. Χριστοδουλίδη Γ.Γ. της ΚΕΠ

Είναι γνωστό πως οι Κύπριοι ήταν και σπουδαίοι ναυπηγοί. Ο Πλίνιος ο Πρεσβύτερος αναφέρει ότι οι Κύπριοι είχαν εφεύρει ένα νέο είδος πλοίου με κουπιά, τον κέρκουρο. Τα ναυπηγεία της Κύπρου δέχονταν πολλές παραγγελίες. Γύρω στο 1800 π.χ, η βασίλισσα των Ασσυρίων, Σεμίραμις χρησιμοποίησε Κύπριους ναυπηγούς για την κατασκευή του στόλου της. Ο βασιλιάς των Περσών Φαρνάβαζος παρήγγειλε στην Κύπρο εκατό τριήρεις.

Οι Κύπριοι όχι μόνο αγαπούσαν τη θάλασσα αλλά όπως αναφέρει ο συγγραφέας Ευσέβιος στο «Χρονικών», μετά τον Τρωικό Πόλεμο και για 33 χρόνια (880 ως 847 π.Χ.), οι Κύπριοι έγιναν «θαλασσοκράτορες», κυριάρχησαν δηλαδή στη Μεσόγειο.

Ο Ευστάθιος επιβεβαιώνει: «Ολβιώτατοι δε νησιωτών οι Κύπριοι. Λέγονται δε ποτέ θαλασσοκρατήσαι και αυτοί...». Οι πιο ευτυχισμένοι νησιώτες είναι οι Κύπριοι. Κάποτε κυριάρχησαν στην θάλασσα και αυτοί.

Άλλες πηγές αναφέρουν ότι δύο Κύπριοι, ο Γόργος και ο Τιμόναξ ήταν στρατηγοί στον στόλο του Ξέρξη και συμμετείχαν με 150 Κυπριακά πλοία.

Ο Ευαγόρας, βασιλιάς της Σαλαμίνας πολέμησε τους Πέρσες με 90 τριήρεις (20 από την Τύρο και 70 από την Κύπρο), ενώ οι Κύπριοι σταματούσαν την τροφοδοσία των Περσών με πειρατικά πλοία.

Οι Κύπριοι έδωσαν στον Μέγα Αλέξανδρο 120 πλοία που συμμετείχαν στην ναυμαχία της Τύρου. Τα πλοία ήταν πενήτηρες, είχαν 5 σειρές κουπιά. Επίσης τα πλοία του Μεγάλου Αλεξάνδρου που διάβηκαν τον Ύδασπη ποταμό στην Ινδία ήταν επανδρωμένα με Κύπριους.

Στα χρόνια του Πτολεμαίου του Β΄ του Φιλάδελφου, τιμήθηκε ο Κύπριος ναυπηγός Πυργοτέλης Ζώητος που κατασκεύασε εικοσήρη και τριακοντήρη πλοία.

Στην διάρκεια της Αιγυπτιακής κυριαρχίας στην Κύπρο αναπτύχθηκαν μικρά λιμάνια για το εμπόριο του χαλκού (Εγκωμη, Λάρνακα, Μαρώνη). Κανονικά λιμάνια άρχισαν να δημιουργούνται με την άφιξη των Φοινίκων που ήταν σπουδαίοι ναυτικοί.

Στο Κίτιο, μια από τις σημαντικότερες πόλεις-βασιλεία της αρχαίας Κύπρου, έχουν ανασκαφεί 7 ράμπες ναυπηγείων. Άλλα αρχαία ναυπηγεία συναντώνται στην Αμαθούντα και στην Πάφο που λόγω του λιμανιού της έγινε, τον 4^ο αιώνα π.Χ., η πρωτεύουσα των Πτολεμαίων της Κύπρου. Άλλα αρχαία λιμάνια βρίσκονταν στην Σαλαμίνα, Παλαίπαφο, Αρσινόη, Κούριο, Σόλους, Μάριον, Λάπηθο, Κερύνεια, Καρπασία κ.ά.

Κατά τον 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.

Τον 18^ο αιώνα το λιμάνι της Λάρνακας ήταν σημαντικό για το εμπόριο και γνώρισε μεγάλη ακμή.

Το 1885 μετατράπηκε το λιμάνι της Αμμοχώστου σε σύγχρονο εμπορικό λιμάνι, ένα από τα πιο σημαντικά της Μεσογείου. Το 1909 έγινε και η μετατροπή του λιμανιού της Λάρνακας.

2.2. Η ναυτιλία μετά την ανεξαρτησία της Κύπρου

Μετά την ανακήρυξη της Κύπρου σε ανεξάρτητο κράτος έγιναν σημαντικές προσπάθειες για την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας. Προς αυτή την κατεύθυνση σημαντικό σταθμό αποτελεί το έτος 1963, κατά το οποίο ιδρύθηκε το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας και ψηφίστηκαν τρεις βασικοί νόμοι για την ανάπτυξη της ναυτιλίας: ο περί νηολόγησης, πωλήσεων και υποθηκεύσεων νόμος, ο περί φορολογικών διατάξεων νόμος και ο περί πλοιάρχων και ναυτικών νόμος. Ο Κύπριος μεγαλοεφοπλιστής Λουκάς Χατζηιωάννου, ως ιδιώτης σύμβουλος του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας ενέγραψε ανάμεσα στα πρώτα πλοία του Κυπριακού νηολογίου και τα επιβατηγά του πλοία, πρώτα το «Κύπρος» και μετά το «Βένους».

Κατά τη διάρκεια των πρώτων χρόνων μετά το 1963, ο αριθμός των πλοίων που ήταν εγγεγραμμένα στο Κυπριακό Νηολόγιο ήταν αμελητέος, πράγμα που θεωρείται φυσικό αφού η ναυτιλιακή κοινότητα χρειάστηκε κάποιο χρόνο μέχρι να αντιληφθεί τα πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες που πρόσφερε η σχετική κυπριακή νομοθεσία. Όμως, από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, ο κυπριακός εμπορικός στόλος άρχισε να αυξάνεται με γοργούς ρυθμούς σε σύγκριση με τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας του νηολογίου, κατά τη διάρκεια των οποίων μεγάλη σημασία δόθηκε στη θέσπιση της κατάλληλης νομοθεσίας και στην συγκρότηση της αναγκαίας διοικητικής υποδομής.

Το 1971, η Κύπρος κατείχε την 17η θέση στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο με πλοία ολικής χωρητικότητας 1,74 εκατομμυρίων κόρων, γεγονός που της επέτρεψε να συμμετέχει στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο με ποσοστό 0,7%.

Δυστυχώς, όμως, η τουρκική εισβολή του 1974 ανέκοψε την ανοδική πορεία και αναπόφευκτα οδήγησε στη συνεχή και σταθερή συρρίκνωση του κυπριακού εμπορικού στόλου και φυσικά των εσόδων του κράτους από τη ναυτιλία. Η δυσμενής αυτή κατάσταση στην οποία βρέθηκε ξαφνικά η κυπριακή εμπορική ναυτιλία κράτησε μέχρι και το 1978. Το 1978 ο συνολικός αριθμός των υπό κυπριακή σημαία πλοίων ανερχόταν σε 1.200, με συνολική δυναμικότητα 2,7 εκατομμυρίων τόνων. Το 1978 αποτέλεσε σημαντικό σταθμό στην ανάκαμψη και περαιτέρω ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας της Κύπρου, όταν η κυπριακή κυβέρνηση υιοθέτησε μια σειρά μέτρων για να αντιμετωπίσει

την κατάσταση που υπήρχε. Τα μέτρα αυτά, όπως και άλλοι παράγοντες, συνέβαλαν σημαντικά στην αναζωογόνηση και περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας και είχαν ως αποτέλεσμα τη θεαματική άνοδο της ναυτιλίας της Κύπρου τα επόμενα 6-7 χρόνια. Η ανάπτυξη της κυπριακής ναυτιλίας, κατά την πιο πάνω περίοδο, υπήρξε τόσο ραγδαία και σημαντική, ώστε ο εμπορικός στόλος της Κύπρου όχι μόνο ξεπέρασε τη συρρίκνωση που παρατηρήθηκε στα προηγούμενα χρόνια, αλλά και αυξήθηκε πολύ πιο πέρα από τα επίπεδα του 1974. Έτσι, το 1986 η Κύπρος κατείχε την 7η θέση στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία με εμπορικό στόλο συνολικής χωρητικότητας 13,38 εκατομμυρίων κόρων και με ποσοστό συμμετοχής στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο 3,5%.

Η δεκαετία του 1990 άρχισε με ευνοϊκούς οίονους τόσο για τη διεθνή, όσο και για την κυπριακή εμπορική ναυτιλία. Παρατηρήθηκε σημαντική βελτίωση της ναυπηγικής αγοράς ανά το παγκόσμιο σε βαθμό ώστε να αρχίσουν πάλι οι παραγγελίες πλοίων στα ναυπηγεία. Ταυτόχρονα όμως, λόγω των πολλών και σοβαρών ατυχημάτων σε πλοία που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του 1970 καθώς και λόγω της εκτεταμένης ρύπανσης της θάλασσας που προκλήθηκε σε πολλές περιπτώσεις, η αντίδραση των κυβερνήσεων και των ασφαλιστικών και χρηματοδοτικών οργανισμών στα ατυχήματα αυτά ήταν πολύ πιο έντονη και αυστηρή παρά πριν από πέντε ή δέκα χρόνια.

Παρόλο που και η Κύπρος αντιμετώπισε παρόμοια προβλήματα, γεγονός που φαίνεται τόσο από τα ποσοστά ολικών απωλειών, όσο και από τα ποσοστά κρατήσεων κυπριακών πλοίων σε ξένα λιμάνια λόγω ελλείψεων, η κυπριακή εμπορική ναυτιλία στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1990 συνέχισε την ανοδική της πορεία. Έτσι, το 1994 ο ολικός αριθμός των υπό κυπριακή σημαία πλοίων έφτασε τα 2.650 και η χωρητικότητά τους ξεπέρασε τα 25,6 εκατομμύρια κόρους ολικής χωρητικότητας, γεγονός που κατέταξε την Κύπρο ως την τέταρτη μεγαλύτερη ναυτιλιακή χώρα διεθνώς. Σ' αυτό το σημείο, θα πρέπει να αναφερθεί ότι ο αριθμός των πλοίων που αναφέρεται στις στατιστικές της Lloyd's διαφέρει από τον αριθμό των πλοίων που αναφέρονται στις εθνικές στατιστικές των διαφόρων χωρών και αυτό γιατί στις στατιστικές της Lloyd's δεν περιλαμβάνονται τα εμπορικά πλοία με χωρητικότητα μικρότερη των 100 GT, όπως κότερα κτλ.

ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΕΙΚΟΣΙ ΧΩΡΕΣ ΜΕ ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΣΤΟΛΟ ΤΟ 1994 ⁴				
	Χώρα	Χωρητικότητα σε κόρους (GT)	Αριθμός* Πλοίων	Μέση Ηλικία
1.	Παναμάς	64 170 219	5 799	18
2.	Λιβερία	57 647 708	1 621	12
3.	Ελλάδα	30 161 758	1 923	23
4.	Κύπρος	23 292 957	1 619	16
5.	Μπαχάμες	22 915 349	1 159	14
6.	Ιαπωνία	22 101 606	9 706	10
7.	Νορβηγία	19 976 489	749	13
8.	Ρωσία	16 503 871	5 285	16
9.	Κίνα	15 826 688	2 701	17
10.	Μάλτα	15 455 370	1 086	20
11.	ΗΠΑ	13 655 438	5 270	22
12.	Σιγκαπούρη	11 894 846	1 239	12
13.	Φιλιππίνες	9 413 228	1 518	20
14.	Χονγκ Κονγκ	7 703 410	358	12
15.	Ν. Κορέα	7 004 199	2 121	19
16.	Ιταλία	6 818 178	1 434	21
17.	Ινδία	6 485 374	881	14
18.	Κίνα (Ταϊβάν)	5 996 103	642	17
19.	Γερμανία	5 696 088	1 200	18
20.	Τουρκία	5 452 798	1 000	22
	Σύνολο Παγκοσμίως	475 359 036	80 676	18
*Δεν περιλαμβάνονται τα μικρά πλοία με χωρητικότητα κάτω των 100 κόρων (GT).				

Πίνακας 1: Στατιστικά στοιχεία του παγκόσμιου στόλου.

⁴Πηγή : Lloyd's Statistical Tables, 1994.

Η σημαντική αυτή ανάπτυξη της κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας, όπως φαίνεται και από τον πίνακα εξέλιξης του κυπριακού στόλου που παρατίθεται πιο κάτω, είχε ως αποτέλεσμα και την κατακόρυφη αύξηση των εσόδων από την εμπορική ναυτιλία. Τα έσοδα αυτά από 2,4 χιλιάδες λίρες το 1964 και 427,5 χιλιάδες λίρες το 1980 αυξήθηκαν σε 4,54 εκατομμύρια λίρες το 1994.

Σύμφωνα με στοιχεία της Κεντρικής Τράπεζας, το 1994 το συνολικό εισόδημα του κυπριακού κράτους από τη ναυτιλία ανήλθε σε £42 εκατομμύρια. Σ' αυτό το ποσό περιλαμβάνονται τα διάφορα τέλη που επιβάλλονται σε πλοία και οι φόροι και τα έξοδα λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών καθώς επίσης και άλλα έσοδα και οικονομικά οφέλη από τις ναυτιλιακές εταιρείες και γενικότερα από τη ναυτιλία. Σήμερα, στην Κύπρο υπάρχει ένας πολύ μεγάλος αριθμός υπεράκτιων εταιρειών με πλήρως εξοπλισμένα γραφεία και μόνιμο προσωπικό αποτελούμενο από ξένους και Κύπριους. Πολλές από αυτές τις εταιρείες είναι ναυτιλιακές. Μόνο στη Λεμεσό οι ναυτιλιακές εταιρείες εργοδοτούσαν το 1994 1.100 άτομα. Τον ίδιο χρόνο από την εγγραφή πλοίων εισπράχθηκε ποσό της τάξης των £9 εκατομμυρίων. Σημαντικές είναι και οι επενδύσεις των υπεράκτιων ναυτιλιακών εταιρειών σε κτιριακές εγκαταστάσεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ⁵			
Έτος	Αριθμός Πλοίων	Χωρητικότητα σε χιλιάδες κόρους (GT)	Έσοδα σε χιλιάδες λίρες
1964	9	32.2	2.9
1970	314	1572.7	218.2
1975	930	3329.4	657.5
1980	1233	2098.4	427.5
1985	1487	9596.9	1433.0
1987	1981	17890.1	2350.0
1994	2640	25300.0	4544.0

Πίνακας 2: Ετήσια στατιστικά στοιχεία του κυπριακού στόλου.

2.3. Η κυπριακή ναυτιλία και η Ευρωπαϊκή Ένωση

Η πολιτική της Κυπριακής Κυβέρνησης κατά τα τελευταία χρόνια είχε σαν κύριο άξονα την ποιοτική αναβάθμιση του κυπριακού στόλου έτσι ώστε να μπορεί να αντιμετωπίζει με επιτυχία τα σημερινά

⁵ Πηγή: Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας

δύσκολα διεθνή δεδομένα, τις μεγάλες προκλήσεις της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας και την εναρμόνιση με το Κοινοτικό Κεκτημένο.

Προς την κατεύθυνση αυτή, η Κυπριακή Κυβέρνηση υιοθέτησε μια σειρά μέτρων τα οποία στην πορεία αποδείχθηκαν επιτυχημένα, αλλάζοντας προς το καλύτερο την εικόνα της κυπριακής σημαίας και ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα της. Η Κύπρος έχει συμπεριληφθεί στην Λευκή Λίστα του Μνημονίου των Παρισίων και του Μνημονίου του Τόκιο για τον έλεγχο πλοίων από τα κράτη του Λιμένα.

Παράλληλα, με την ένταξη της στην Ε.Ε., η Κύπρος με το μεγάλο εμπορικό της στόλο φιλοδοξεί να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής.

Η Κύπρος αποτελεί αυτή τη στιγμή το ανατολικότερο άκρο της Ευρώπης και λόγω των στενών δεσμών της με τα διάφορα κράτη της Ανατολικής Μεσογείου μπορεί να αποτελέσει τη γέφυρα επικοινωνίας καθώς και την προέκταση της πολιτικής και των συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις διάφορες γειτονικές χώρες. Όσο αφορά την πολιτική ναυτιλιακής ασφάλειας της Ε.Ε., η Κύπρος με την ένταξη της ως μέλος του Μνημονίου των Παρισίων μπορεί να γίνει ο «ρυθμιστής» της πολιτικής της Ε.Ε. στην Ανατολική Μεσόγειο σε θέματα ναυτιλιακής ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αφού όλα τα πλοία που θα προσεγγίζουν τα κυπριακά λιμάνια θα επιθεωρούνται με γνώμονα τα αυστηρά κριτήρια που θέτει το Μνημόνιο των Παρισίων. Επίσης, με την εγκατάσταση στο μέλλον του αναγκαίου εξοπλισμού και την ένταξή της στο ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου της ναυσιπλοΐας (VTMIS), η Κύπρος θα μπορεί, λόγω γεωγραφικής θέσης, να διαδραματίσει σοβαρό ρόλο στο θέμα της ασφάλειας.

Τέλος, η Κύπρος, ως ένα από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα με ολοκληρωμένη υποδομή σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας, είναι έτοιμη να αντιμετωπίσει πλήρως και αποτελεσματικά τις προκλήσεις και τα δεδομένα που επικρατούν τόσο στην ευρωπαϊκή αλλά και ευρύτερα στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΟΥΡΚΙΚΟ ΕΜΠΑΡΓΚΟ

Ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα για την κυπριακή ναυτιλία είναι το Τουρκικό Εμπάργκο. Η Τουρκία επέβαλε από το 1987 απαγόρευση κατάπλου των υπό κυπριακή σημαία πλοίων στα λιμάνια της. Στις 25 Μαΐου 1997, η Τουρκία επέβαλε τη δεύτερη σειρά περιοριστικών μέτρων ενάντια στην κυπριακή ναυτιλία. Όπως και στην περίπτωση του Εμπάργκο του 1987, τα νέα μέτρα εφαρμόζονται επιλεκτικά και μεροληπτικά και επηρεάζουν τη ναυτιλία σε επίπεδο διεθνούς, εμπορίου. Τα μέτρα αυτά παραβιάζουν όλες τις αρχές που διέπουν το εμπόριο, όπως διατυπώνονται στους Κανονισμούς του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Κοινότητας EEC 4055/86⁶ και EEC 4058/86⁷, όπως η ελευθερία πλεύσης, η ελευθερία διαμετακόμισης, η ελευθερία πρόσβασης λιμένων καθώς και η ίση μεταχείριση.

Σε αντίθεση με τα περιοριστικά μέτρα του 1987, οι νέοι περιορισμοί δεν επηρεάζουν μόνο τα πλοία υπό κυπριακή σημαία.

Τα νέα μέτρα θέτουν περιορισμούς και στη χρησιμοποίηση των κυπριακών λιμένων στη διαμετακόμιση των ακτοπλοϊκών γραμμών της Μεσογείου και έχουν αρνητικές συνέπειες για την ανάπτυξη των κυπριακών λιμένων καθώς επίσης και για τις εμπορικές συναλλαγές.

Το Τουρκικό εμπάργκο επιβάλλεται ενάντια κάθε πλοίου, ανεξαρτήτου σημαίας, που έχει οποιαδήποτε σχέση με την Κύπρο. Επομένως, επηρεάζει και τα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά συμφέροντα, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση της σουηδικής εταιρείας SOL (Swedish Ocean Lines) που υποχρεώθηκε να διαμορφώσει τα δρομολόγιά της για να αποφύγει να πηγαίνει απευθείας από το λιμάνι της Λεμεσού σε τουρκικά λιμάνια, με επιπλέον κόστος που εκτιμάται στα \$1.5 εκατομμύρια, λόγω της απώλειας χρόνου, της ανάγκης περισσότερων καυσίμων, της αλλαγής των φορτίων, της πιο περίπλοκης αποθήκευσης, κτλ.

⁶ Κανονισμός του Συμβουλίου EEC 4055/86, 22 Δεκεμβρίου 1986 που θέτει την αρχή της ελευθερίας στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών.

⁷ Κανονισμός του Συμβουλίου EEC 4058/86, 22 Δεκεμβρίου 1986 που αφορά το συντονισμό δράσης για τη διαφύλαξη της ελεύθερης πρόσβασης σε ωκεανούς και στο εμπόριο.

Η αντίληψη ότι μόνο η Κύπρος πλήττεται από αυτά τα μονομερή μέτρα είναι λανθασμένη. Οι συναφείς απώλειες είναι πολλαπλές και για την τουρκική οικονομία. Σύμφωνα με αξιόπιστες αναφορές, κατά την επιβολή των μέτρων το 1987, τα ναύλα για την Τουρκία παρουσίασαν άμεση αύξηση κατά 50% λόγω του σημαντικού αριθμού μικρού μεγέθους πλοίων γενικού φορτίου (μεταξύ 500 – 5000κοχ) υπό κυπριακή σημαία που εξυπηρετούσαν την Τουρκία.

Κατά τα τελευταία χρόνια, που τα ναύλα άγγιξαν διεθνώς πρωτοφανή επίπεδα, τα ναύλα που προσφέρονταν στην Τουρκία, τα οποία κυριαρχούνται από τους κανόνες της αγοράς για την προσφορά και τη ζήτηση, ήταν πολύ υψηλότερα απ' ό τι θα ήταν εάν δεν υπήρχε το εμπάργκο ενάντια στην Κύπρο, το οποίο αποκλείει ολόκληρο τον κυπριακό στόλο από την τουρκική αγορά.

Δεδομένου του γεγονότος ότι το μέγεθος της τουρκικής οικονομίας είναι πολλαπλάσιο της Κύπρου, οδηγούμαστε στο σαφές συμπέρασμα ότι, από άποψη αριθμών, οι απώλειες της τουρκικής οικονομίας είναι πολλαπλάσιες συγκριτικά με τις απώλειες της κυπριακής οικονομίας.

Το ζήτημα του τουρκικού εμπάργκο έχει τεθεί προς συζήτηση πολλές φορές από τους Θεσμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ τον Απρίλιο του 2002, οι Υπουργοί Εξωτερικών της Ε.Ε. υιοθέτησαν κοινή θέση που απαιτούσε την άρση των τουρκικών περιορισμών που επιβάλλονται σε πλοία που εξυπηρετούν το κυπριακό εμπόριο.

Υπάρχει η πεποίθηση ότι η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε., σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η Τουρκία επιθυμεί να προσχωρήσει στην Ε.Ε., θα οδηγήσει μελλοντικά στην πλήρη κατάργηση αυτών των μονομερών μέτρων, αφού το εμπάργκο αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για την ένταξη της Τουρκίας στην Ευρώπη.

Η παραπάνω άποψη βασίζεται στη ρητή διατύπωση των Κανονισμών του Συμβουλίου T4055/86 και 4058/86, σύμφωνα με τους οποίους η Ε.Ε. μπορεί να λάβει αντίμετρα ενάντια σε τρίτη χώρα που στερεί από κράτος μέλος της Ε.Ε. την ελευθερία να παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στο έδαφός της.

Ένα βήμα προς την πιθανή άρση του τουρκικού εμπάργκο έγινε τον Ιούλιο του 2004, όταν η Επίτροπος Μεταφορών της Ε.Ε., Loyola de Palacio, είπε στα μέσα ότι η τουρκική κυβέρνηση υποσχέθηκε να προβεί σε ενέργειες σχετικά με το θέμα.

Θα μπορούσε κανείς να πει ότι η άρση του τουρκικού εμπάργκο θα επηρεάσει σε περιορισμένο βαθμό την περαιτέρω ανάπτυξη του κυπριακού νηολογίου, λόγω του ότι μόνο ένα μικρό ποσοστό του παγκόσμιου στόλου έχει εμπορικές σχέσεις με την Τουρκία. Αυτή η υπόθεση είναι λανθασμένη. Το τουρκικό εμπάργκο επηρέασε σημαντικά την ανάπτυξη του κυπριακού νηολογίου αφού πολλές εταιρείες αρνούσαν να ναυλώσουν πλοία υπό σημαία, για την οποία ισχύουν περιοριστικά μέτρα. Ιδιοκτήτες νεόχτιστων πλοίων αντιμετώπισαν συχνά τέτοια προβλήματα, ειδικά όταν αναζητούσαν μεγάλης διάρκειας ναυλώσεις και γι' αυτό το λόγο επέλεξαν να εγγράψουν τα πλοία τους σε άλλα ανοιχτά νηολόγια, παρόλο που παραδοσιακά προτιμούσαν την κυπριακή σημαία.

Επιπλέον, η λειτουργία του αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν, είχε αρνητικές συνέπειες για τα κυπριακά πετρελαιοφόρα αφού αποκλείονται από το λιμάνι του Τσεϊχάν.

Δεν χωρά αμφιβολία ότι η άρση του τουρκικού εμπάργκο θα ωφελήσει σημαντικά το κυπριακό νηολόγιο για δύο λόγους. Αφενός, αναμένεται ότι θα επιτρέψει την εγγραφή σημαντικού αριθμού πλοίων και αφετέρου, οι περισσότερες προσθήκες στο νηολόγιο θα είναι είτε νεόχιστα πλοία ή πλοία μικρής ηλικίας. Το δεύτερο σημείο είναι το σημαντικότερο αφού θα επιταχύνει τη διαδικασία ανανέωσης του κυπριακού στόλου.

Τέλος, σύμφωνα με τις δεσμευτικές διατάξεις του Πρωτοκόλλου της Τελωνειακής Ένωσης, η Τουρκία μάλλον δε θα έχει την πολυτέλεια να συνεχίσει το εμπάργκο. Εάν η Τουρκία εξακολουθήσει να αρνείται την τροποποίηση της πολιτικής της σε αυτό το θέμα, θα αντιμετωπίσει μακροπρόθεσμες συνέπειες στην ενταξιακή της πορεία στην Ε.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ ΠΟΥ ΥΙΟΘΕΤΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

4.1. Εκσυγχρονισμός της κυπριακής ναυτιλιακής νομοθεσίας

Η νομοθετική εναρμόνιση με το Κοινοτικό κεκτημένο είναι συνώνυμη με τον εκσυγχρονισμό της εθνικής νομοθεσίας για την ναυτιλία⁸.

Η Κύπρος ήταν η πρώτη υποψήφια χώρα που κατόρθωσε το Μάιο του 2001 το προσωρινό κλείσιμο του Κεφαλαίου 9 (Πολιτική Μεταφορών). Αυτό το επίτευγμα οφείλεται στις εντατικές προσπάθειες εναρμόνισης και σε συγκεκριμένες δεσμεύσεις που ανέλαβε η Κύπρος, στο πλαίσιο ενός λεπτομερούς και ουσιαστικού τομεακού προγράμματος για την εναρμόνιση στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Το πρόγραμμα εγκρίθηκε τον Ιούνιο του 2000 και περιλαμβάνει 3 άξονες: α) τη νομοθετική μεταφορά του σχετικού κεκτημένου, β) την ενίσχυση της ικανότητας της ναυτιλιακής διοίκησης της Κύπρου και γ) τη βελτίωση των μέτρων ασφάλειας του στόλου της Κύπρου.

Το πρόγραμμα δράσης ήταν τόσο επιτυχημένο που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε στη Μάλτα να υιοθετήσει ένα παρόμοιο πρόγραμμα.

Για να γίνει κατανοητό το μέγεθος της πρόκλησης της εναρμόνισης που έπρεπε να επιτευχθεί αρκεί να αναφερθεί ότι αυτή τη στιγμή η εθνική νομοθεσία που αφορά την εμπορική ναυτιλία αποτελείται από 250 νομοθετικές πράξεις, όπως νόμους, κανονισμούς και ρυθμιστικούς κανόνες, ενώ η νομοθεσία της Ε.Ε. που σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με την εμπορική ναυτιλία αποτελείται από περίπου 140 νομοθετικές πράξεις, συμπεριλαμβανομένων Κανονισμών, Οδηγιών, Αποφάσεων και Συστάσεων, οι οποίες απαιτούσαν είτε νομοθετική είτε διοικητική εναρμόνιση. Επίσης, είναι σημαντικό το γεγονός ότι ο όγκος του Κεκτημένου στον τομέα της ναυτιλιακής ασφάλειας είχε αυξηθεί σημαντικά από τις προηγούμενες διευρύνσεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Κατά τη διεύρυνση του 1979, οπότε πραγματοποιήθηκε η ένταξη της Ελλάδας, οι Κοινοτικές νομοθετικές πράξεις που αφορούσαν την ασφάλεια στη ναυτιλία ήταν μόνο δύο. Κατά τη διεύρυνση του 1985, έτος ένταξης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, οι νομοθετικές πράξεις ήταν μόνο τέσσερις. Το 1994, έτος που εντάχθηκε η Αυστρία, η Φινλανδία και η Σουηδία υπήρχαν δώδεκα νομοθετικές πράξεις, ενώ το 2004, έτος ένταξης

⁸ Στοιχεία από το « *second arab maritime technical co-operation congress* » by: Capt. Andreas A. Constantinou

των δέκα νέων μελών, συμπεριλαμβανομένης και της Κύπρου, οι Κοινοτικές νομοθετικές πράξεις ανέρχονταν σε σαράντα πέντε.

Επομένως, στην περίπτωση της Κύπρου, η νομοθετική εναρμόνιση συνεπαγόταν ουσιαστικά τη μεταφορά των Οδηγιών της Ε.Ε. στο εθνικό δίκαιο καθώς και την επικύρωση ορισμένων πράξεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), όπως τροποποιήσεις Συμβάσεων και υιοθέτηση των Κωδίκων του ΙΜΟ.

Στο πλαίσιο της νομοθετικής εναρμόνισης, η Κύπρος υιοθέτησε συνολικά πενήντα πέντε νομοθετικές πράξεις που αφορούσαν κυρίως το Κεκτημένο της ασφάλειας στη ναυτιλία. Με αυτόν τον τρόπο, η νομοθετική εναρμόνιση ολοκληρώθηκε με επιτυχία εγκαίρως πριν την 1^η Μαΐου του 2004.

Πέρα από τα θέματα ασφάλειας στη ναυτιλία, υπάρχει και το θέμα της ευθυγράμμισης των συνθηκών εγγραφής πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο με το Δικαίωμα Εγκατάστασης ώστε να υπάρχει πρόνοια για την Κοινοτική πλοιοκτησία και τη μείωση του υπό κυπριακή σημαία στόλου αλιευτικών ανοικτής θάλασσας με σκοπό τη συμμόρφωση με την κοινή πολιτική για την αλιεία.

Ο τομέας της αλιείας αντιπροσωπεύει περίπου το 4% της συνολικής προστιθέμενης αξίας η οποία παράγεται στον γεωργικό τομέα. Παρόλο που η παραγωγή αυξήθηκε από το 1991 έως το 1996 κατά 4,5% ετησίως, εξακολουθεί να μην είναι αρκετή για να καλύψει την εθνική κατανάλωση.

Για τη διαχείριση των πόρων, την επιθεώρηση και τους ελέγχους, μία τροποποίηση της νομοθεσίας για την αλιεία που εγκρίθηκε τον Ιούνιο του 2000 ρυθμίζει τη χορήγηση των αδειών για τα σκάφη που αλιεύουν εκτός χωρικών υδάτων. Η χορήγηση αδειών αλιείας ήταν ήδη σύμφωνη με το κοινοτικό κεκτημένο. Οι δυνατότητες επιθεώρησης ενισχύθηκαν. Ο τομέας της υδατοκαλλιέργειας ρυθμίζεται με νόμο του Ιουνίου του 2000. Όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις, η κυπριακή κυβέρνηση επιδοτεί τα σκάφη που αλιεύουν στα διεθνή ύδατα της Μεσογείου.

Η εφαρμογή του αλιευτικού κεκτημένου στην Κύπρο έχει προχωρήσει σε αξιοσημείωτο βαθμό. Όμως, πρέπει να καταβληθούν ακόμα ορισμένες προσπάθειες, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων εμπορίας αλλά και την αναγνώριση των οργανώσεων παραγωγών. Η πολιτική μείωσης του αριθμού των σκαφών αλιείας ανοικτής θαλάσσης θα πρέπει επίσης να συνεχίσει να εφαρμόζεται.

Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, στις αρχές του 2000, η κυβέρνηση θέσπισε πολιτική αυστηρότερων κριτηρίων σχετικά με την νηολόγηση των κυπριακών σκαφών, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα των σκαφών υπό κυπριακή σημαία, καθώς και γενικότερα το επίπεδο ασφάλειας. Τον Φεβρουάριο του 2000, τέθηκε σε ισχύ το εναρμονισμένο σύστημα επιθεωρήσεων και χορήγησης πιστοποιητικών (HSSC), ώστε να ρυθμιστεί καλύτερα ο ρόλος των νηογνομόνων.

Το 2001, η Κύπρος ευθυγράμμισε τη νομοθεσία της, ιδίως σχετικά με τους ελέγχους της ασφάλειας. Κατά τη νηολόγηση, όμως, πεπαλαιωμένων σκαφών επιβάλλονται αυστηρότερα πρότυπα και εφαρμόζεται αυστηρότερη πολιτική για τα σκάφη που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα. Τα ποσοστά ακινητοποίησης που διαπιστώθηκαν για τα κυπριακά σκάφη, μετά από ελέγχους που διενεργήθηκαν από το κράτος λιμένα, παραμένουν σαφώς υψηλότερα από τον μέσο όρο των σκαφών υπό σημαία κράτους μέλους της ΕΕ.

Το 2002 η Κύπρος μετέφερε στο εθνικό της δίκαιο τη νομοθεσία σχετικά με τον ναυτιλιακό εξοπλισμό. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας άρχισε να χορηγεί θεωρήσεις πιστοποιητικών επαγγελματικών προσόντων σε όλους τους αξιωματικούς που υπηρετούν σε κυπριακά πλοία. Όσον αφορά το διοικητικό δυναμικό, ενισχύθηκε το παγκόσμιο δίκτυο επιθεωρητών που είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο της κατάστασης των πλοίων.

Το 2003, η κυπριακή σημαία συνεχίζει να περιλαμβάνεται στη μαύρη λίστα του Μνημονίου των Παρισίων ως προς τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα. Οι κατάλληλες διοικητικές δομές στον τομέα αυτό υπήρχαν αλλά έπρεπε να ενισχυθούν περαιτέρω. Τελικά, η Κύπρος βγήκε από τη Μαύρη Λίστα το 2006.

Από την άλλη πλευρά, επείγει η μηχανοργάνωση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ιδίως, όσον αφορά τη διαχείριση των φακέλων των σκαφών. Η Κύπρος οφείλει επίσης να ολοκληρώσει τη θέσπιση των διατάξεων εφαρμογής σε όλους τους τομείς που αφορούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής και το σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων με οχηματαγωγά και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη.

Τέλος, η εναρμόνιση με το κεκτημένο της Ε.Ε. επισπεύδει και τον εκσυγχρονισμό της ναυτιλιακής νομοθεσίας σε τομείς που αφορούν το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο. Μέχρι σήμερα, σημαντικοί θεσμοί του

ναυτικού δικαίου, όπως ο περιορισμός ευθύνης των πλοιοκτητών και οι συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, εξακολουθούν να διέπονται αποκλειστικά από το αγγλικό ναυτικό δίκαιο, το οποίο ίσχυε στην Κύπρο πριν την καθιέρωσή της ως ανεξάρτητο κράτος το 1960.

4.2. Σύνοψη της πορείας μεταφοράς του Κοινοτικού Κεκτημένου σε εθνικό επίπεδο⁹

Στη γνώμη της του Ιουλίου 1993, η Επιτροπή επισήμαινε ορισμένα σημεία, ιδίως στους τομείς των οδικών και θαλάσσιων μεταφορών.

Σύμφωνα με την έκθεση του Νοεμβρίου 1998; είχαν σημειωθεί βήματα προόδου σε θέματα αεροπορικών και οδικών μεταφορών, αλλά θεωρήθηκε επίσης αναγκαία η καταβολή σημαντικών προσπαθειών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Στην έκθεση του Οκτωβρίου 1999, η Επιτροπή σημείωνε ότι στην Κύπρο είχε σημειωθεί πρόοδος στο θέμα της εναρμόνισης της νομοθεσίας της με το κεκτημένο σε όλους τους τομείς των μεταφορών, αλλά απομένει προς μεταφορά σημαντικό τμήμα της νομοθεσίας (στους τομείς της θαλάσσιας ασφάλειας και της λειτουργίας του νηολογίου, ιδίως όσον αφορά τον έλεγχο του κράτους της σημαίας).

Η έκθεση του 2000 αναφέρει ότι σημειώθηκε σημαντική πρόοδος στους τομείς των οδικών, των αεροπορικών και, ιδίως, των θαλάσσιων μεταφορών.

Η έκθεση του Νοεμβρίου 2001 διαπιστώνει την πρόοδο που επιτεύχθηκε στην εναρμόνιση του νομοθετικού και διοικητικού πλαισίου. Η Κύπρος πραγματοποίησε σημαντικές βελτιώσεις σε σχεδόν όλους τους τομείς της πολιτικής των μεταφορών.

Η έκθεση του 2002 διαπιστώνει την ευθυγράμμιση προς το κοινοτικό κεκτημένο. Η Κύπρος συνέχισε να προοδεύει, συγκεκριμένα στον τομέα των θαλάσσιων και οδικών μεταφορών και ενίσχυσε το διοικητικό της δυναμικό στον τομέα αυτό.

Στην έκθεση του 2003 υπογραμμίζεται ότι η Κύπρος ανταποκρίνεται στις περισσότερες υποχρεώσεις και απαιτήσεις στον τομέα των οδικών και αεροπορικών μεταφορών. Ωστόσο, η Κύπρος πρέπει να δώσει μεγαλύτερη προτεραιότητα στη θέσπιση των διατάξεων εφαρμογής και να ενισχύσει ακόμη

⁹ Πηγή: www.europa.eu.int

περισσότερο τη διοικητική της ικανότητα, κυρίως με μηχανοργάνωση, προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή το κεκτημένο στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Η συνθήκη προσχώρησης υπογράφηκε στις 16 Απριλίου 2003 και η προσχώρηση πραγματοποιήθηκε την 1η Μαΐου 2004.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ

Η διοικητική ικανότητα της Κύπρου κρίθηκε κατά την αξιολόγηση (Peer Review) που έλαβε χώρα στην Κύπρο από τις 24 μέχρι τις 28 Ιουνίου 2003. Επρόκειτο για την εξέταση-έλεγχο του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας από μια ομάδα τριών ευρωπαϊών εμπειρογνομόνων από τη Διοίκηση της Γαλλίας, της Ολλανδίας και του Λουξεμβούργου. Ο κύριος στόχος αυτής της αξιολόγησης ήταν να διαπιστωθεί κατά πόσο η Κύπρος διαθέτει την αναγκαία υποδομή και τη δυνατότητα να εφαρμόσει αποτελεσματικά το κεκτημένο της ασφάλειας στη ναυτιλία. Τα συμπεράσματα των εμπειρογνομόνων ήταν ότι το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας λειτουργούσε με επαγγελματισμό και τεχνική αρτιότητα, ωστόσο δεν είχε το απαραίτητο προσωπικό για την εκτέλεση όλων των εργασιών που υπάγονται σε αυτό. Γι' αυτό το λόγο συστήθηκε η αύξηση του επαγγελματικού προσωπικού σε τέτοιο βαθμό ώστε να μπορεί να εκτελεί όλες τις τρέχουσες δραστηριότητές του, όπως απαιτείται για κάθε κράτος σημαίας με ποιότητα, το οποίο διέπεται από διεθνείς συμβάσεις, και κυρίως ώστε να είναι σε θέση να εκτελεί τις επιπλέον εργασίες που θα έρχονταν να προστεθούν στις ήδη υπάρχουσες με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. στο εγγύς μέλλον.

Η κυπριακή κυβέρνηση έδωσε τη δέουσα σημασία στα παραπάνω και ενέκρινε την πρόσληψη του επιπλέον προσωπικού, όπως προβλεπόταν από το Πρόγραμμα Δράσης.

Κατά την εφαρμογή του Τομεακού Προγράμματος Εναρμόνισης στην Εμπορική Ναυτιλία (Πρόγραμμα Δράσης) δημιουργήθηκαν 25 νέες θέσεις στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, έντεκα εκ των οποίων ήταν για επιθεωρητές πλοίων, τέσσερις για ανώτερους διοικητικούς υπαλλήλους και δέκα για βοηθούς. Από τις εικοσιπέντε αυτές νέες θέσεις, καλύφθηκαν τέσσερις θέσεις ανώτερων διοικητικών υπαλλήλων τον Αύγουστο του 2003 ενώ τρεις επιθεωρητές προσελήφθηκαν τον Οκτώβριο του 2003 και εννέα θέσεις επιθεωρητών καλύφθηκαν λίγο αργότερα.

- Επαγγελματικό και διοικητικό προσωπικό του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας

Πίνακας 3: κατάταξη του προσωπικού του TEN¹⁰.

Προσωπικό	Εγκριμένες- υπάρχουσες θέσεις	Πρόσθετες θέσεις που απαιτούνται για την εφαρμογή του κοινοτικού κεκτημένου ¹¹	Συνολικός αριθμός (στόχος) κατά την ένταξη
Επιθεωρητές πλοίων	49	11	60
Ανώτεροι υπάλληλοι	14	3	17
Βοηθοί	10 (και επιπλέον 39 συμβασιούχοι υπάλληλοι)	14	24



Σχήμα 1: Ναυτιλιακά γραφεία του TEN ανά το παγκόσμιο¹².

¹⁰ Πηγή :περιοδικό του 2006 του TEN.

¹² Παρουσίαση του TEN το 2008.

Επίσης, ξεκίνησε η σταδιακή ανάπτυξη ενός παγκόσμιου δικτύου επιθεωρητών κυπριακών πλοίων, το οποίο σήμερα αποτελείται από 43 επιθεωρητές σε 29 λιμάνια 17 διαφορετικών χωρών. Κενές θέσεις επιθεωρητών προς άμεση πρόσληψη υπάρχουν σε ακόμα 15 λιμάνια.

Τρέχων αριθμός επιθεωρητών	Υπολειπόμενοι διορισμοί επιθεωρητών	Συνολικός αριθμός (στόχος) κατά την ένταξη
43	19	62

Πίνακας 4: Παγκόσμιο δίκτυο επιθεωρητών πλοίων.

ΔΙΚΤΥΟ ΕΠΟΠΤΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ



Σχήμα 2: Δίκτυο εποπτών κυπριακών πλοίων¹³.

Η εκπαίδευση του προσωπικού αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα των δραστηριοτήτων του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας. Εξειδικευμένα σεμινάρια και εκπαιδευτικά προγράμματα παρακολουθούνται

¹³ Παρουσίαση του TEN το 2008

από όλο το προσωπικό του τμήματος με στόχο να αποκτήσουν όλα τα μέλη του προσωπικού μια ευρύτερη αντίληψη των δραστηριοτήτων του τμήματος και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει. Το γεγονός αυτό αναμφίβολα συμβάλλει στη συνεχή βελτίωση και στον καλύτερο συντονισμό του TEN.

Προσωπικό	Εγκεκριμένες θέσεις	Έκτακτο προσωπικό	Θέσεις στο τελικό στάδιο ολοκλήρωσης	Θέσεις στο αρχικό στάδιο ολοκλήρωσης
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ	1	1	--	--
ΑΝΩΤΕΡΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΠΛΟΙΩΝ	5	5	--	--
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΠΛΟΙΩΝ Α΄	13	13	--	--
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΠΛΟΙΩΝ	32	16	14	--
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	50	34	14	--
ΑΝΩΤΕΡΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	1	1	--	--
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ Α΄	4	4	--	--
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	11	7	3	1
ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	16	12	3	1
ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ/ ΒΟΗΘΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	10	--	10	--
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	77	47	27	1

Πίνακας 5: Πως εξελίχθηκαν το 2006 οι θέσεις του προσωπικού του TEN¹⁴.

5.1. Σύστημα MARCOS¹⁵

Τον Οκτώβριο του 2000 ξεκίνησε η πλήρης μηχανογράφηση του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας με το σύστημα ‘MARCOS’. Πρόκειται για ένα έργο αξίας πέντε εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, το οποίο βρίσκεται στα τελικά στάδια εφαρμογής του.

Το ολοκληρωμένο σύστημα ναυτιλιακής λογιστικής, εγγραφής, ελέγχου και επιθεώρησης MARCOS (Maritime Accounting Registration Control and Survey) εφαρμόζει την τελευταία τεχνολογία πληροφορικής σε όλες τις δραστηριότητες του τμήματος και ελαχιστοποιεί τη γραφική εργασία. Οι δυνατότητές του επεκτείνονται στους τομείς της ασφάλειας στη ναυτιλία, στις επιθεωρήσεις, στη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων, στην εκπαίδευση και την πιστοποίηση, την εγγραφή πλοίων και

¹⁴ Παρουσίαση του TEN το 2008

¹⁵ Πηγή :περιοδικό του 2006 του TEN, καθώς επίσης και από την επίσημη ιστοσελίδα του TEN(<http://www.shipping.gov.cy/>).

τη λογιστική. Το τμήμα εφαρμόζει το σύστημα πλήρως στην εκπαίδευση και την πιστοποίηση, στα μικρού μεγέθους και ταχύπλοα σκάφη, στον κρατικό έλεγχο λιμένων και σημαίας. Στον τομέα της λογιστικής εφαρμόζεται μερικώς, ενώ άλλες δραστηριότητες όπως η εγγραφή πλοίων, ο κώδικας ασφαλούς διαχείρισης πλοίων, η ασφάλεια στην ναυτιλία καθώς και γενικότερα η ολοκληρωμένη ένταξη του συστήματος βρίσκονται στα τελικά στάδια εφαρμογής.

Πέρα από την πλήρη μηχανογράφηση, το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας πρόκειται να εξασφαλίσει σύντομα πιστοποίηση ποιότητας κατά το πρότυπο ISO 9001: 2000. Το Τμήμα Εκπαίδευσης και Πιστοποίησης που έχει την ευθύνη για την εφαρμογή της Σύμβασης ΠΕΠΦ, εξασφάλισε ήδη την πιστοποίηση ISO τον Φεβρουάριο του 2004.

5.2. Επιτυχής ολοκλήρωση της διοικητικής εναρμόνισης¹⁶

Ο στόχος επάνδρωσης για την ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, που διατυπώθηκε στο Πρόγραμμα Δράσης ήταν απαραίτητο να επιτευχθεί και η οριστική πολιτική απόφαση λήφθηκε πριν το τέλος του 2003, ώστε να συμπεριληφθούν αυτές οι νέες θέσεις στον προϋπολογισμό του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας για το 2004¹⁷.

Μια άλλη πρόκληση που αντιμετωπίστηκε κατά τη διοικητική εναρμόνιση ήταν η αξιοποίηση της προενταξιακής οικονομικής ενίσχυσης που δόθηκε από την Ε.Ε. στην Κύπρο στο πλαίσιο ενός έργου για την Ενίσχυση της Ικανότητας του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας με σκοπό τη Βελτίωση της Ασφάλειας στη Ναυτιλία (Strengthening of the Capacity of the Department of Merchant Shipping in order to Enhance Maritime Safety). Αυτό το έργο περιλάμβανε πέντε εξειδικευμένες δράσεις νομικής, θεσμικής και εκπαιδευτικής φύσης. Το σχετικό Χρηματοδοτικό Μνημόνιο μεταξύ της Ε.Ε. και της κυπριακής κυβέρνησης υπογράφηκε τον Αύγουστο του 2002 και η εφαρμογή του, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη ξεκίνησε το 2006.

Επίσης, το 2004, ένας αξιωματούχος του TEN μετατέθηκε στις Βρυξέλες με σκοπό να αναλάβει τη μόνιμη εκπροσώπηση της Κύπρου στη διαδικασία επιτροπολογίας ναυτιλιακών υποθέσεων της Ε.Ε.

¹⁶ Η παρακάτω ανάλυση βασίζεται σε στοιχεία του « *second arab maritime technical co-operation congress* » by: Capt. Andreas A. Constantinou

¹⁷ Η πρόταση για την κάλυψη των θέσεων εργασίας και για την επίτευξη του στόχου επάνδρωσης, σύμφωνα με το Πρόγραμμα Δράσης, κατατέθηκε στο Υπουργείο Οικονομικών κατά την κατάρτιση του προϋπολογισμού για το 2004. Αυτή η πρόταση προέβλεπε το άνοιγμα 23 θέσεων για επιθεωρητές πλοίων, 5 θέσεων για ανώτερους διοικητικούς υπαλλήλους και 14 θέσεων για υπάλληλους γραφείου/ βοηθούς.

Τέλος, το TEN εφαρμόζει μια μέθοδο αριθμητικής εκτίμησης (Numerical Evaluation Tool) μέσω της οποίας κάθε πλοίο κυπριακής σημαίας χαρακτηρίζεται από έναν παράγοντα κινδύνου ως προς την ασφάλεια (Safety Risk Factor). Με αυτόν τον τρόπο γίνεται πιο αποτελεσματική η υιοθέτηση διορθωτικών μέτρων για κάθε σκάφος ξεχωριστά.

5.3. Εσωτερικά προβλήματα TEN¹⁸

- Στελέχωση του TEN
- Ανεπαρκής εκπροσώπηση και συμμετοχή στις ομάδες εργασίας και επιτροπές της Ε.Ε (ανεπάρκεια κονδυλίου και προσωπικού)
- Στενότητα χώρου στα κεντρικά γραφεία και προβλήματα στέγασης του προσωπικού και των υπηρεσιών του TEN
- Καθυστέρηση στη Μηχανογράφηση του TEN
- Επιθεωρήσεις πέραν του κανονικού ωραρίου, Σαββατοκύριακα και Αργίες
- Καθυστέρηση στην έγκριση για παροχή χρηματικής αποζημίωσης για υπερωρίες
- Καθυστέρηση στη λήψη απόφασης για την αποζημίωση για χρόνο ταξιδιού

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΧΩΡΩΝ¹⁹

Η Κυπριακή Δημοκρατία έχει συνάψει διμερείς Ναυτιλιακές Συμφωνίες με έναν μεγάλο αριθμό τρίτων χωρών. Οι περισσότερες από αυτές τις συμφωνίες περιέχουν πρόνοιες για την εργοδότηση ναυτικών από τις χώρες αυτές σε πλοία με Κυπριακή σημαία (Ρουμανία, Πολωνία, Φιλιππίνες, Σρι Λάνκα, Ρωσία, Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, Συρία, Αλγερία, Λιθουανία, Κούβα, Λετονία, Μάλτα, Πακιστάν, Αίγυπτος).

Σύμφωνα με μια συνήθη πρόνοια των ανωτέρω συμφωνιών, οι συνθήκες εργοδότησης των ναυτικών σε κυπριακά πλοία είναι αυτές που συμφωνούνται μεταξύ του πλοιοκτήτη και των αρμόδιων Αρχών ή των Εργατικών Συνδικάτων της χώρας του ναυτικού. Επίσης, ορίζεται ότι αποκλειστική αρμοδιότητα για την επίλυση εργατικών διαφορών έχουν οι Αρμόδιες Αρχές ή τα Δικαστήρια της χώρας του ναυτικού.

¹⁸ Πηγή: Παρουσίαση του TEN το 2008

¹⁹ Πηγή :περιοδικό του 2003, 2004, 2005, 2006 του TEN

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το Σύνταγμα της Κυπριακής Δημοκρατίας, οι πρόνοιες διμερών συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και άλλων χωρών, υπερισχύουν οποιωνδήποτε αντίθετων προνοιών της εσωτερικής νομοθεσίας της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Στις περισσότερες από τις ανωτέρω συμφωνίες υπάρχει πρόνοια για ίση μεταχείριση μεταξύ των εθνικών πλοίων μιας χώρας και των πλοίων της χώρας που καταπλέουν στα λιμάνια της πρώτης. Αυτό πρακτικά, σημαίνει ότι τα λιμενικά και άλλα τέλη που επιβάλλουν οι χώρες αυτές, δεν μπορεί να είναι διαφορετικά από τα αντίστοιχα τέλη που επιβάλλονται στα δικά τους πλοία εθνικής σημαίας. Συνεπώς, σημειώνεται ότι για όλες τις χώρες του πρώην ανατολικού μπλοκ, η οικονομική εκμετάλλευση των κυπριακών πλοίων είναι συμφέρουσα λόγω των συμφωνιών που είχαν συναφθεί μεταξύ της Κύπρου και των χωρών αυτών, πριν την κατάρρευση του υπαρκτού σοσιαλισμού.

Σαφείς διατάξεις υπάρχουν και για την απαλλαγή του φόρου επί του ναύλου ή την αποφυγή διπλής φορολογίας.

Επίσης, σε περίπτωση παραβίασης αυτών των προνοιών, υπάρχει η δυνατότητα να προστατευθούν τα συμφέροντα των μελών της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών (ΚΕΠ) με την επίκληση των διμερών συμφωνιών και σε περίπτωση μη επίλυσης του θέματος κατατίθεται στη Γραμματεία της ΚΕΠ αίτημα για να ακολουθήσουν διαβουλεύσεις με το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το 1998 η Κύπρος καθιέρωσε τακτικές διμερείς επαφές σε τεχνοκρατικό επίπεδο με τις διοικητικές υπηρεσίες σημαντικών κρατών μελών της Ε.Ε. στο τομέα των θαλασσιών μεταφορών, όπως η Γαλλία, η Γερμανία, η Ισπανία, η Ελλάδα και το Βέλγιο, μέσω της ίδρυσης κοινών ναυτιλιακών επιτροπών και ad hoc συνεδριάσεων. Αυτές οι επαφές ήταν καρποφόρες και παραγωγικές και έδωσαν την ευκαιρία στις αντίστοιχες διοικητικές υπηρεσίες να καθιερώσουν μια στενή συνεργασία σε διάφορα ζητήματα που αφορούν τη ναυτιλία, ενώ προώθησαν την αμοιβαία κατανόηση. Αυτές οι επαφές συνέβαλαν σημαντικά και στο προσωρινό κλείσιμο του Κεφαλαίου 9.

6.1. Συμβάσεις Κοινωνικής Ασφάλειας

Η σύναψη διμερών ή πολυμερών συμβάσεων²⁰ μεταξύ των χωρών στον τομέα της κοινωνικής ασφάλειας προέρχεται από την ανάγκη της κοινωνικής προστασίας σε ό,τι αφορά τα ασφαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων που διακινούνται από την μια χώρα σε άλλη.

²⁰ Η παρακάτω ανάλυση βασίζεται σε στοιχεία του περιοδικού του TEN, 2002-2006

Σκοπός γενικά των Συμβάσεων Κοινωνικής Ασφάλειας που συνομολογούνται μεταξύ των διαφόρων χωρών είναι ο συντονισμός των συστημάτων Κοινωνικής Ασφάλειας μεταξύ των συμβαλλομένων χωρών, ούτως ώστε να κατοχυρώνονται οι πιο κάτω θεμελιώδεις αρχές:

- Ίση Μεταχείριση: Οι πολίτες του ενός συμβαλλόμενου κράτους που ζουν και εργάζονται στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου κράτους πρέπει να έχουν τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις με τους πολίτες του κράτους αυτού.
- Εφαρμοστέα Νομοθεσία: Οι εργαζόμενοι θα υπάγονται στο σύστημα Κοινωνικών Ασφαλίσεων της χώρας στην οποία εργάζονται αφενός για να μην υποχρεούνται να καταβάλλουν εισφορές στα συστήματα κοινωνικών ασφαλίσεων και των δύο συμβαλλομένων χωρών και αφετέρου για να αποφεύγεται ο κίνδυνος να μην υπάγονται σε κανένα ασφαλιστικό σύστημα.
- Συνυπολογισμός Περιόδων Ασφάλισης: Όπου η νομοθεσία του ενός συμβαλλόμενου κράτους προϋποθέτει τη συμπλήρωση χρονικών περιόδων ασφάλισης ή διαμονής για τη θεμελίωση του δικαιώματος παροχών σε χρήμα και σε είδος, τότε συνυπολογίζονται και οι περίοδοι ασφάλισης ή διαμονής που πραγματοποιήθηκαν στο άλλο συμβαλλόμενο κράτος.
- Εξαγωγή Παροχών: Συντάξεις που οφείλονται από το Σχέδιο Κοινωνικής Ασφάλειας του ενός συμβαλλόμενου κράτους καταβάλλονται στο δικαιούχο και στην περίπτωση που αυτός διαμένει στο άλλο συμβαλλόμενο κράτος, ή και σε οποιαδήποτε άλλη χώρα, εφόσον αυτό προβλέπεται από την εσωτερική νομοθεσία του κράτους αυτού.

Η Κύπρος έχει συνάψει Διμερείς Συμβάσεις Κοινωνικής Ασφάλειας με το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ελλάδα, την Αίγυπτο, τον Καναδά, την Αυστραλία, την Αυστρία, τη Σλοβακία, την Ελβετία, την Τσεχία και την Ολλανδία²¹.

Ο στόχος αυτών των συμφωνιών είναι να προωθηθούν οι φιλικές σχέσεις μεταξύ της Κύπρου και άλλων χωρών, να εξεταστούν τα πεδία συνεργασίας στον τομέα της ναυτιλίας που θα μπορούσαν να ωφελήσουν την οικονομική ανάπτυξη και των δύο χωρών και να διευκολυνθεί το θαλάσσιο εμπόριο και η απασχόληση των ναυτικών.

²¹ Βλέπε παράρτημα 1

Αυτές οι συμφωνίες περιέχουν διατάξεις που αφορούν την απασχόληση κατάλληλα καταρτισμένων ναυτικών από τις χώρες αυτές στα σκάφη της Κύπρου. Οι όροι απασχόλησης αυτών των ναυτικών εγκρίνονται από τις αρμόδιες αρχές και τις ενώσεις ναυτικών της χώρας τους και οποιεσδήποτε διαφωνίες επιλύονται αποκλειστικά από τα αρμόδια δικαστήρια ή τις αρχές είτε της Κύπρου ή της χώρας τους.

Η Κύπρος έχει υπογράψει πληθώρα διμερών συμφωνιών για την Εμπορική Ναυτιλία, οι οποίες περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Η μετακίνηση μεγάλων ποσοτήτων επικίνδυνων φορτίων και μεγάλου αριθμού επιβατών δια της θαλάσσιας οδού αποτελεί μια επικίνδυνη δραστηριότητα, ακόμα και όταν χρησιμοποιείται σύγχρονη τεχνολογία. Στο πρόσφατο παρελθόν εκατοντάδες πολίτες της Ε.Ε. έχασαν τη ζωή τους σε ναυτικές τραγωδίες, όπως αυτές του Estonia, Herald of Free Enterprise και Εξπρές Σάμινα. Επίσης, σημαντικός είναι και ο αριθμός των ναυτικών που χάθηκαν ή τραυματίστηκαν σε πλήθος άλλων ατυχημάτων.

Επιπλέον, εδώ και πολλές δεκαετίες, οι πολίτες υποφέρουν από τις επιπτώσεις της ρύπανσης των ακτών και των θαλάσσιων υδάτων ως αποτέλεσμα των πετρελαιοειδών αποβλήτων από πλοία. Εκατοντάδες ναυτικά ατυχήματα μικρότερης σημασίας και χιλιάδες περιστατικά συμβαίνουν κάθε χρόνο, ενώ το περιβαλλοντικό και οικονομικό κόστος όλων αυτών των προβλημάτων είναι τεράστιο.

Στην πρώτη κοινή θέση της τον Νοέμβριο του 1999²², η Ε.Ε. τόνισε ότι ολόκληρος ο στόλος της Κύπρου θα έπρεπε να εξασφαλίσει επίπεδα ασφάλειας που αντιστοιχούν στον τρέχοντα μέσο όρο της Ε.Ε. και ότι η Κύπρος θα έπρεπε να εφαρμόσει κρατικό έλεγχο των λιμένων σε ποιοτικό επίπεδο που να ανταποκρίνεται στην ευρωπαϊκή πρακτική²³.

Αυτό δεν αποτέλεσε έκπληξη για το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας δεδομένου ότι ήταν γνωστό από την αρχή πως η ασφάλεια και ο έλεγχος αποτελούσαν κύρια ανησυχία της Ε.Ε.

Δυστυχώς, όμως η κατάσταση άλλαξε μέσα σε μια νύχτα και η πρόκληση έγινε ακόμα μεγαλύτερη μετά από τη βύθιση του υπό μαλτέζικη σημαία πετρελαιοφόρου ERIKA.

Στις 12 Δεκεμβρίου του 1999, το ναυάγιο του πλοίου Έρικα, το οποίο έσπασε στα δύο σαράντα μίλια από την ακτή της Βρετάνης στη Γαλλία, προκάλεσε ζημιές με ανυπολόγιστες συνέπειες στο

²² Πηγή: second arab maritime technical co-operation congress by: Capt. Andreas A. Constantinou

²³ CONF-CY 48/99, 12 Νοεμβρίου 1999.

περιβάλλον και τους θαλάσσιους βιότοπους. Η πετρελαιοκηλίδα έπληξε περισσότερο τον τουριστικό τομέα βραχυπρόθεσμα και τον αλιευτικό τομέα τόσο μεσοπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα.

Το ναυάγιο αποτέλεσε την αφορμή για μεγάλες πολιτικές πιέσεις στην Ευρώπη με τις κυβερνήσεις να αντιδρούν στις απαιτήσεις της κοινής γνώμης για μια νέα και πιο αποδοτική πολιτική στον τομέα της ασφάλειας στη ναυτιλία καθώς και στην υιοθέτηση συγκεκριμένων αυστηρών μέτρων (Δέσμη ERIKA I και II).

Παρακάτω αναφέρονται οι παράγοντες και τα μέτρα που συνέβαλαν αποφασιστικά στην επίλυση του προβλήματος των απαιτήσεων της Ε.Ε., όπως διατυπώθηκαν στην πρώτη κοινή θέση της τον Νοέμβριο του 1999. Σημειώνεται ότι τελικά η Κύπρος κατόρθωσε πρώτη από τις υπόλοιπες υποψήφιες χώρες να κλείσει το Κεφάλαιο 9, προσωρινά το Μάιο του 2001 και οριστικά το Δεκέμβριο του 2002.

Ένα από τα σημαντικότερα μέτρα ήταν η υιοθέτηση τον Ιούνιο του 2000 ενός σημαντικού λεπτομερούς προγράμματος δράσης για την εναρμόνιση του τομέα εμπορικής ναυτιλίας και η προοδευτική εφαρμογή του.

Στη συνέχεια υιοθετήθηκαν διάφορα μέτρα όπως:

- Η εισαγωγή μιας νέας κυβερνητικής πολιτικής, σύμφωνα με την οποία η εγγραφή των σκαφών πάνω από δεκαπέντε ετών επιτρέπεται μόνο υπό συγκεκριμένους τεχνικούς και άλλους όρους, όπως η ηλικία, διαχείριση και επιθεώρηση, σύμφωνα με την εγκύκλιο 23/99 του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας²⁴. Με αυτό τον τρόπο η Κύπρος συμμορφώνεται με την Οδηγία 95/21/EΚ, η οποία τροποποιήθηκε από τον Οδηγία 2001/106/EΚ για τον κρατικό έλεγχο των λιμένων. Σύμφωνα με την Οδηγία, τα κράτη μέλη απαγορεύουν την είσοδο στους λιμένες τους πλοίων που έχει απαγορευθεί ο απόπλους τους πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των δύο προηγούμενων ετών από λιμένα κράτους μέλους, βάσει της μαύρης λίστας που δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων. Επιπλέον, οι επιθεωρήσεις όλων των πλοίων θα πρέπει να ενισχυθούν ανάλογα με την ηλικία τους ενώ κάθε πλοίο που καταπλέει σε λιμένα της Κοινότητας θα πρέπει να κοινοποιεί ορισμένες πληροφορίες για να διευκολύνεται η προετοιμασία της επιθεώρησης και να ενισχύεται η αποτελεσματικότητά της.

²⁴ Η εγκύκλιος αυτή μπορεί να βρεθεί στην ιστοσελίδα του ΤΕΝ www.shipping.gov.cy/circulars.

- Η εφαρμογή του εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου και πιστοποίησης (HSSC) τον Φεβρουάριο του 2000, με σκοπό την καλύτερη ρύθμιση του ρόλου των νηογνομόνων.
- Η αύξηση του αριθμού επιθεωρήσεων από το κράτος της σημαίας. Η Κύπρος συμπεριλήφθηκε το Δεκέμβριο του 2000 στη λευκή λίστα του IMO, που περιλαμβάνει τις χώρες, οι οποίες έχουν εφαρμόσει πλήρως τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης STCW-ΠΕΠΦ, που αφορά τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών.
- Η εφαρμογή τον Ιανουάριο 2001 ενός προγράμματος επιθεώρησης περισσότερων από 100 υπερήλικων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην.
- Η ανάκληση της υπηκοότητας κυπριακών πλοίων και η διαγραφή τους από το νηολόγιο μετά από επαναλαμβανόμενες κρατήσεις από ξένες αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα των κρατών μελών λόγω σημαντικών ανεπαρκειών στην ασφάλεια τους.
- Η εστίαση στους νηογνώμονες και η δέσμευση της Κύπρου ότι θα εφαρμόζε τη σχετική οδηγία του Συμβουλίου της Ε.Ε. 94/57/ΕΚ για τους νηογνώμονες κατά τη διάρκεια της προενταξιακής περιόδου, καθώς επίσης και η δέσμευση να ανακαλέσει την αναγνώριση όλων των νηογνομόνων που δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο εγκεκριμένων νηογνομόνων της Ε.Ε., το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2002.
- Η καθιέρωση από το 1998 τακτικών διμερών επαφών σε τεχνοκρατικό επίπεδο ανάμεσα στην Κύπρο και τις ναυτιλιακές αρχές διάφορων κρατών μελών που παίζουν σημαντικό ρόλο στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως η Γαλλία, η Γερμανία, η Ισπανία, η Ελλάδα και το Βέλγιο, μέσω της ίδρυσης κοινών ναυτιλιακών επιτροπών και ad hoc συνεδριάσεων.

Για την περαιτέρω βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας του κυπριακού στόλου, η Κύπρος υιοθέτησε μια νέα πολιτική για την ασφάλεια στη ναυτιλία. Η νέα πολιτική διατυπώθηκε από την αρχή των ενταξιακών διαπραγματεύσεων και επικεντρώνεται στην ενίσχυση των διοικητικών αρμοδιοτήτων του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και στη βελτίωση των προτύπων ασφάλειας μέσω πιο αυστηρών ελέγχων. Σημειώνεται ότι οι δράσεις συνεχίστηκαν και εντατικοποιήθηκαν μέχρι την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε.

Νέα επιπρόσθετα μέτρα για τη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των κυπριακών πλοίων ανακοινώθηκαν και εφαρμόστηκαν το 2003. Κύριος στόχος αυτών των μέτρων ήταν η άρση της κυπριακής σημαίας από τη μαύρη λίστα του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων (ΜΣ-MOU).

Αυτά τα μέτρα συμπεριλήφθηκαν και στο προενταξιακό πρόγραμμα δράσης που κατέθεσε η Κύπρος στη Επιτροπή, στο πλαίσιο της ένταξής της στην Ε.Ε.. Μεταξύ των πέντε δράσεων που συμπεριλήφθηκαν στο πρόγραμμα, η πιο καινοτόμος ήταν η μέθοδος αριθμητικής εκτίμησης του παράγοντα κινδύνου για την ασφάλεια. Η μέθοδος αυτή αφορά την εκτίμηση του κινδύνου ατυχήματος ή κράτησης του πλοίου και εφαρμόστηκε σε όλα τα πλοία υπό κυπριακή σημαία καθώς και σ' αυτά που αιτούνται την ένταξή τους στο κυπριακό νηολόγιο. Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας κατέταξε κάθε πλοίο υπό κυπριακή σημαία βάσει αυτής της μεθόδου, καθιστώντας με αυτόν τον τρόπο αποτελεσματικότερη τη λήψη διορθωτικών μέτρων για κάθε πλοίο ξεχωριστά και κατ' επέκταση την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής της Κύπρου για την ασφάλεια στη ναυτιλία.

7.1. Οι δέσμες μέτρων ERIKA-I και ERIKA-II

7.1.1. ERIKA-I

Η δέσμη μέτρων ERIKA I ασχολείται με τις σοβαρότερες ελλείψεις της κοινοτικής νομοθεσίας σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας, που αποκαλύφθηκαν μετά το ναυάγιο του ERIKA τον Δεκέμβριο του 1999:

- Κατά πρώτον, ενισχύεται η ισχύουσα Οδηγία για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα. Ο αριθμός των εκτενών επιθεωρήσεων πλοίων στους λιμένες της Ε.Ε. σημειώνει άνοδο. Περισσότερα από 4.000 πλοία που θεωρούνται ιδιαίτερα ανασφαλή θα υποβληθούν σε υποχρεωτικές ετήσιες επιθεωρήσεις. Τα πλοία, τα οποία έχουν χαρακτηριστεί επανειλημμένα μετά από επιθεωρήσεις ως πλοία που βρίσκονται σε κακή κατάσταση, θα εγγράφονται σε μαύρη λίστα και θα τους απαγορεύεται ο ελλιμενισμός στα κράτη μέλη της Ε.Ε..

Επίσης, ενισχύεται η ισχύουσα οδηγία που διέπει τις δραστηριότητες των νηογνώμωνων, οι οποίοι ελέγχουν την ασφάλεια της δομής των πλοίων για λογαριασμό του κράτους της σημαίας, ενώ ενισχύθηκαν και τα κριτήρια ποιότητας που εφαρμόζονται για τους νηογνώμονες. Προκειμένου να εγκριθεί η άσκηση των δραστηριοτήτων τους στην Ε.Ε., οι νηογνώμονες οφείλουν να τηρούν μονίμως τα κριτήρια αυτά, ενώ η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν θα αποτελεί αντικείμενο αυστηρής παρακολούθησης. Σε περίπτωση που δεν πληρούν τα κριτήρια, θα εκτίθενται σε προσωρινή ή μόνιμη απόσυρση της κοινοτικής έγκρισης που τους επιτρέπει την προσφορά των υπηρεσιών τους στα κράτη μέλη της Ε.Ε.

- Τέλος, θεσπίζεται χρονοδιάγραμμα για τη σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού πυθμένα από την παγκόσμια αγορά, αφού τα πετρελαιοφόρα διπλού πυθμένα εξασφαλίζουν καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος σε περίπτωση ατυχήματος. Με βάση τη διαπίστωση αυτή, ο ΙΜΟ αποφάσισε ότι, από το 1996, όλα τα πετρελαιοφόρα που ναυπηγούνται πρέπει να είναι διπλού πυθμένα. Η σταδιακή αντικατάσταση των πετρελαιοφόρων μονού πυθμένα από πετρελαιοφόρα διπλού πυθμένα, εκτείνεται, ωστόσο, σε μία μακρόχρονη περίοδο, η οποία θα τερματιστεί το 2026. Σημειώνεται ότι η Ε.Ε. επέμεινε στην επιτάχυνση της διαδικασίας, την οποία τελικά οι ναυτιλιακοί φορείς αποδέχτηκαν μετά από επίπονες διαπραγματεύσεις. Σήμερα, τα πετρελαιοφόρα διπλού πυθμένα αντιπροσωπεύουν το ήμισυ περίπου της συνολικής παγκόσμιας χωρητικότητας. Σύμφωνα με τα νέα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα, η απαγόρευση εισόδου στα χωρικά ύδατα της Ε.Ε. για τα τελευταία πετρελαιοφόρα μονού πυθμένα που απομένουν θα τεθεί σε ισχύ από το 2015.

7.1.2. ERIKA-II

Προτείνει τη δημιουργία Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)²⁵. Σε γενικές γραμμές, ο Οργανισμός²⁶ θα έχει ως αποστολή την αρωγή της Επιτροπής με επιστημονικές και τεχνικές γνώμες επί θεμάτων θαλάσσιας ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, προκειμένου να συμβάλλει στη διαρκή διαδικασία της επικαιροποίησης και ανάπτυξης της νομοθεσίας. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία του κοινοτικού συστήματος θαλάσσιας ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, εκπρόσωποι του Οργανισμού θα πραγματοποιούν ελέγχους στα κράτη μέλη.

Μεταξύ των ειδικών αυτών καθηκόντων του Οργανισμού, συγκαταλέγεται και η ενίσχυση του καθεστώτος του ελέγχου από το κράτος του λιμένα, ο έλεγχος των αναγνωρισμένων νηογνομόνων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η δημιουργία βάσεως δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα, η διαμόρφωση κοινής μεθόδου διερεύνησης των θαλάσσιων ατυχημάτων και η δημιουργία ευρωπαϊκού συστήματος πληροφοριών για τη θάλασσα κυκλοφορία.

²⁵ **Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)**. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα σημαντικό όργανο, έναν τεχνικό φορέα που ιδρύθηκε σύμφωνα με τον Κανονισμό 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002. Ο οργανισμός αυτός έχει την ευθύνη της επίβλεψης της οργάνωσης και της αποτελεσματικότητας του ελέγχου που ασκείται σε εθνικό επίπεδο. Συστάθηκε με στόχο τη διασφάλιση υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία στην Κοινότητα. Η Κύπρος συμμετείχε για πρώτη φορά στη συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα τον Οκτώβριο του 2003.

²⁶ Πηγή: ετήσια περιοδικά του οργανισμού EMSA, 2004-2007

Ο οργανισμός θα συνεργάζεται στενά με τα κράτη μέλη της Ε.Ε.. Θα τα επικουρεί στην εφαρμογή των κοινοτικών μέτρων και θα οργανώνει δραστηριότητες ad hoc κατάρτισης σχετικά με το καθεστώς ελέγχου από το κράτος του λιμένα και από το κράτος της σημαίας. Με τον τρόπο αυτό, θα προωθεί τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών καθώς και τη γενίκευση των βέλτιστων πρακτικών στην Κοινότητα.

- Προτείνει Οδηγία που θα δημιουργήσει σύστημα κοινοποίησης με στόχο τη βελτίωση της επιτήρησης της κυκλοφορίας στα ευρωπαϊκά ύδατα. Τα κράτη μέλη θα αποκτήσουν αυξημένες αρμοδιότητες παρέμβασης σε περίπτωση απειλής ατυχήματος ή ρύπανσης. Τα πλοία που κατευθύνονται σε λιμένες της Ένωσης πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συστήματα αυτόματης αναγνώρισης για την αυτόματη επικοινωνία με τις επάκτιες αρχές, καθώς και με συσκευές καταγραφής των δεδομένων ταξιδιού (μαύρα κουτιά), ούτως ώστε να διευκολύνονται οι έρευνες σε περίπτωση ατυχήματος. Η Οδηγία θα βελτιώσει τις διαδικασίες ανταλλαγής δεδομένων για τα επικίνδυνα φορτία, μέσω διευρωπαϊκού δικτύου τηλεματικής και θα επιτρέψει στις αρχές να εμποδίζουν τον απόπλου των πλοίων όταν οι μετεωρολογικές συνθήκες είναι ιδιαίτερα δυσμενείς. Επίσης, επιβάλλει σε κάθε θαλάσσιο κράτος μέλος υποχρέωση διευθέτησης καταφυγίων για πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο.

- Αναλαμβάνει την αποζημίωση των θυμάτων της μαύρης παλίρροιας και προτείνει τη βελτίωση του ισχύοντος διεθνούς καθεστώτος για τις αποζημιώσεις. Η Επιτροπή πρότεινε την ανύψωση των οροφών αποζημίωσης σε περίπτωση μαύρης παλίρροιας μεγάλης έκτασης στα ευρωπαϊκά ύδατα (μέχρι 1 δισεκατομμύριο ευρώ, ενώ η τρέχουσα οροφή είναι 200 εκατομμύρια ευρώ) και τη θέσπιση κατάλληλων κυρώσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης που ευθύνονται για εξ αμελείας ρύπανση.

7.2. Ευρωπαϊκές Οδηγίες

Στο πλαίσιο της επίτευξης του επιπέδου ασφάλειας που απαιτείτε για την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε., η Κύπρος υιοθέτησε πλήθος άλλων Οδηγιών, οι οποίες σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την ασφάλεια στη ναυτιλία. Οι νομοθεσίες αυτές αναφέρονται στην επίσημη ιστοσελίδα του TEN²⁷.

²⁷ Βλέπε: <http://www.shipping.gov.cy>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Έλεγχος Κράτους Σημαίας (Port State Control)

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο²⁸, το κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει έλεγχο στα σκάφη των ξένων κρατών μέσα στους λιμένες τους. Αυτό δεν είναι ένα απόλυτο δικαίωμα, αλλά είναι κατάλληλο από την ταυτόχρονη αρμοδιότητα του κράτους σημαίας. Κάθε κράτος έχει διαφορετικά δικαιώματα, ευθύνες και υποχρεώσεις. Τα κράτη σημαίας έχουν την πλήρη και αποκλειστική αρμοδιότητα του σκάφους στις ανοιχτές θάλασσες, και απαιτούνται για να ασκήσουν αποτελεσματικά την αρμοδιότητα και τον έλεγχο τους σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα των σκαφών που φέρουν τη σημαία τους. Αυτό σημαίνει ότι τα κράτη σημαίας πρέπει να καθιερώσουν έναν κατάλογο που θα περιέχει τα ονόματα και τις λεπτομέρειες των σκαφών που φέρουν τη σημαία τους. Τα κράτη σημαίας πρέπει επίσης να λάβουν τα μέτρα όπως είναι απαραίτητος για :

(α) Κατασκευή, εξοπλισμός και πλοϊμότητα των σκαφών.

(β) Η επάνδρωση των σκαφών, όροι εργασίας και κατάρτιση των πληρωμάτων.

(γ) Η χρήση των σημάτων, η συντήρηση των επικοινωνιών και της πρόληψης των συγκρούσεων.

Υπό αυτήν τη μορφή, πρέπει τα σκάφη του κράτους σημαίας να είναι συμμορφώσιμα με τα υποχρεωτικά μέτρα σχετικά με τη διεθνή ασφάλεια. Αυτοί οι κανόνες και τα διαφορετικά συνοδευτικά μέτρα ασφάλειας που καθορίζονται από τις διάφορες συμβάσεις, όπως UNCLOS (Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας), solas (σύμβαση στην ασφάλεια της ζωής εν πλω)...

8.1. Λόγοι που καθιστούν απαραίτητη την επιθεώρηση από το PSC

Σε έναν τέλειο κόσμο, αυτό θα ήταν το τέλος του θέματος. Εντούτοις, ο κόσμος της ναυτιλίας είναι κάθε άλλο παρά ιδανικός και μερικά κράτη σημαίας είναι είτε ανίκανα είτε απρόθυμα να πραγματοποιήσουν τις διεθνείς ευθύνες τους. Εάν όλα τα κράτη σημαίας εκτελούσαν τα καθήκοντα τους ικανοποιητικά δεν θα υπήρχε καμία ανάγκη για το PSC. Δυστυχώς, αυτό δεν ισχύει, όπως αποδεικνύεται από τα πολλά θαλάσσια ατυχήματα σε όλο τον κόσμο. Υπάρχουν χιλιάδες γεγονότα τα τελευταία 40 χρόνια που περιλαμβάνουν την απώλεια ζωής, την απώλεια ιδιοκτησίας και ζημιάς στο περιβάλλον, μερικά από τα οποία είναι ευρέως γνωστά, ενώ πολλά άλλα περνούν απαρατήρητα από

²⁸ Η παρακάτω ανάλυση βασίζεται σε στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα του IMO «<http://www.imo.org/>»

τον Τύπο και το κοινό. Οι επιθεωρήσεις PSC των σκαφών ξένης σημαίας εξασφαλίζουν ότι το κράτος σημαίας τηρεί τις υποχρεώσεις του όσον αφορά διάφορες συμβάσεις του IMO και ILO.

Στην πράξη, πολλά σκάφη δεν καλούν τακτικά τους επιθεωρητές στους λιμένες κράτους σημαίας και αυτό μπορεί να περιορίσει τη δυνατότητα του κράτους σημαίας να αστυνομεύσει αποτελεσματικά και να επιβάλει τα πρότυπα των συμβάσεων στα σκάφη του. Αυτό ενθαρρύνει μερικά σκάφη να πλέουν σε μια κατάσταση κάτω του μετρίου, διακινδυνεύοντας έτσι την ασφάλεια άλλων σκαφών, τις ζωές των ναυτικών καθώς και την ασφάλεια του περιβάλλοντος.

8.2. Ο ρόλος του κράτους σημαίας

Τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το σκάφος ανταποκρίνεται στα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων και στους κανόνες των νηογνομόνων παρέχονται σε γενικές γραμμές από την παρουσία στο σκάφος των έγκυρων πιστοποιητικών. Για να εξασφαλίσει το κάθε κράτος ότι τα σκάφη του ανταποκρίνονται και στη συνέχεια διατηρούν τα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων, πρέπει να έχει τις κατάλληλες διαδικασίες, που θα του εξασφαλίζουν ότι τα σκάφη επιθεωρούνται περιοδικά και λαμβάνουν νέα πιστοποιητικά. Αυτή η ευθύνη ισχύει ανεξάρτητα από το εάν ένα κράτος σημαίας πραγματοποιεί τις έρευνες του χρησιμοποιώντας τους επιθεωρητές του ή επιτρέπει σε μια αναγνωρισμένη οργάνωση (RO) να πραγματοποιήσει τις έρευνες και να εκδώσει τα διεθνή πιστοποιητικά εξ ονόματος του. Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων (IACS) ανταποκρίνονται στα κατώτατα επίπεδα που απαιτούνται από μια RO. Επομένως, σε πολλές περιπτώσεις, επιθεωρητές των νηογνομόνων αναλαμβάνουν όλη την εργασία πιστοποίησης στο σκάφος.

8.3. Ευθύνη κράτους σημαίας απέναντι στον κρατικό έλεγχο λιμένων

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) απαιτεί κάθε κράτος να ασκεί αποτελεσματικά την αρμοδιότητα και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα των σκαφών που φέρουν τη σημαία του. Αυτό περιλαμβάνει την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την αξιοπλοΐα των σκαφών, την επάνδρωση, τους όρους εργασίας και την κατάρτιση των πληρωμάτων, τη χρήση των σημάτων, τη συντήρηση των επικοινωνιών και την πρόληψη των συγκρούσεων. Τα κράτη σημαίας πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα σκάφη που φέρουν τη σημαία τους

συμμορφώνονται με τους εφαρμοστέους διεθνείς κανόνες και πρότυπα, καθώς επίσης και με τους εσωτερικούς νόμους και κανονισμούς τους για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον από τα σκάφη. Τα κράτη σημαίας θα εξασφαλίζουν την αποτελεσματική επιβολή των κανόνων ανεξάρτητα από το που εμφανίζεται μια παραβίαση.

Όσον αφορά τη ρύπανση από τα σκάφη, η UNCLOS επιβάλλει υποχρεώσεις τόσο στα κράτη σημαίας όσο και στα παράκτια κράτη. Τα παράκτια κράτη μπορούν, στο πλαίσιο άσκησης των κυρίαρχων δικαιωμάτων τους μέσα στα χωρικά ύδατα τους, να εκδώσουν νόμους και κανονισμούς για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα ξένα σκάφη.

8.4. Η Θέση της κυπριακής σημαίας

Στην παράγραφο αυτή γίνεται μια αναφορά στην ιστορική πορεία της κυπριακής σημαίας και τη διεθνή της εικόνα και αντιμετώπιση. Σκιαγραφούνται οι παράγοντες που οδήγησαν πριν κάποια χρόνια στην απαξίωση της και παρουσιάζεται η θεαματική ανοδική πορεία της από τη στιγμή που αποφασίστηκε η αλλαγή πολιτικής²⁹.

8.4.1. Ιστορικά στοιχεία

Η Κυπριακή σημαία εκμεταλλεζόμενη τις ευνοϊκές νομικές και φορολογικές διατάξεις, αποτελούσε ανέκαθεν πόλο έλξης για τις ξένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που σε συνδυασμό με τη μακρά ναυτική παράδοση του νησιού, έφεραν τη χώρα επί σειρά ετών σταθερά στις πρώτες θέσεις των στόλων κάθε σημαίας. Αυτό το γεγονός μαζί με την ανάπτυξη του τουρισμού, συνέβαλε στην ανάκαμψη και την άνθηση της οικονομίας, μετά την τουρκική εισβολή το 1974 και τη διχοτόμηση που ακολούθησε. Μετά την εισβολή όμως δημιουργήθηκε ένα χάος στο κυπριακό νηολόγιο, καθώς τα πλοία εγγράφονταν και έφεραν τη σημαία, με κύριο κριτήριο όχι την ποιότητα τους, αλλά την βραχυχρόνια φορολογική τους εκμετάλλευση, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα τεράστια προβλήματα που δημιούργησε η διαίρεση της νήσου.

Έτσι, η κυπριακή σημαία έφτασε να θεωρείται «σημαία ευκαιρίας» και η αντιμετώπιση που είχαν τα πλοία της στα ξένα λιμάνια ήταν ανάλογη. Η κατάσταση αυτή παρόλη τη δυσαρέσκεια και την δυσλειτουργία που δημιουργούσε έπρεπε να γίνει ανεκτή μέχρι να ορθοποδήσει η οικονομία της χώρας.

Τελικά, στα μέσα της δεκαετίας του 1990, η οικονομία κρίθηκε σταθερή και ξεκίνησε η προσπάθεια βελτίωσης της διεθνούς εικόνας της χώρας και η οριστική απαλλαγή από το στίγμα της «σημαίας ευκαιρίας». Δέκα χρόνια αργότερα, η κυπριακή σημαία είχε σημειώσει ένα τεράστιο ποιοτικό άλμα

²⁹ Βλέπε υποενότητα 8.4.2. Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τον αποδοτικότερο Έλεγχο Κράτους Σημαίας

και από το 2005 βρίσκεται στη Λευκή Λίστα του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων.

8.4.2. Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τον αποδοτικότερο Έλεγχο Κράτους Σημαίας

Από την αρχή των ενταξιακών διαπραγματεύσεων, η Κύπρος διατύπωσε μια νέα πολιτική ασφάλειας στη ναυτιλία που κωδικοποιήθηκε στο πρόγραμμα δράσης της και στράφηκε προς την ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας του TEN και τη βελτίωση των προτύπων ασφάλειας μέσω πιο αυστηρών ελέγχων.

Τα νέα μέτρα για τη βελτίωση των προτύπων ασφάλειας των σκαφών της Κύπρου, τα οποία είχαν ως τελευταίο στόχο την άρση της κυπριακής σημαίας από τη μαύρη λίστα του PARIS MOU, αναγγέλθηκαν και εφαρμόστηκαν κατά τη διάρκεια των ετών 1999 έως 2005. Αυτά τα μέτρα αποτελούσαν μέρος του προγράμματος δράσης που κατέθεσε η Κύπρος στο πλαίσιο της ενταξιακής της πορείας στην Ε.Ε³⁰.

- 11.11.99 23/99

New Government Policy for the Registration of Cyprus Ships. Η απόφαση αναθεωρεί την προηγούμενη πολιτική για την εγγραφή πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο και τέθηκε σε εφαρμογή την 1^η Ιανουαρίου 2000. Θέτει υψηλότερες απαιτήσεις για την εγγραφή και σηματοδοτεί την προσπάθεια αναβάθμισης του στόλου.

- Δεκέμβριος 2001. Απόφαση να αυξηθούν οι επιθεωρήσεις της σημαίας και άμεσος διορισμός μεγάλου αριθμού νέων επιθεωρητών, μόνιμων και ανεξάρτητων.

- 15.07.2002 19/2002

Instructions to Recognised Organisations to enhance Flag State Control over Safety Standards of Cyprus Ships.

Instructions of the Department of Merchant Shipping of Cyprus to its Recognised Organizations.

Η ανακοίνωση αυτή ενημερώνει για την απόφαση του τμήματος να υιοθετήσει αυστηρότερη πολιτική επιθεωρήσεων στα κυπριακά πλοία, τόσο από τους επιθεωρητές του TEN, όσο και από τους συνεργαζόμενους με το TEN νηογνώμονες. Τίθεται σε εφαρμογή τον Σεπτέμβριο του 2002 και έχει προληπτικό χαρακτήρα, με σκοπό την ενίσχυση των προδιαγραφών ασφαλείας και άρα την βελτίωση της ποιότητας της σημαίας.

- 7.1.2004 1/2004

³⁰Πηγή: Επίσημη ιστοσελίδα του TEN(<http://www.shipping.gov.cy/>).

Instructions to Recognised Organisations to enhance Flag State Control over Safety Standards of Cyprus Ships.

Η απόφαση αυτή, η οποία είχε άμεση εφαρμογή, αναθεωρεί την Απόφαση 19/2002 και κατά τη γνώμη των λειτουργών του TEN αποτελεί το σημαντικότερο και αποτελεσματικότερο μέτρο που λήφθηκε στην προσπάθεια βελτίωσης της ποιότητας του στόλου. Διατηρεί τον προληπτικό χαρακτήρα της προηγούμενης εγκυκλίου, ενώ υιοθετεί κάποια επιπλέον μέτρα κατασταλτικού χαρακτήρα, όπως διαγραφή από το νηολόγιο, χρηματικά πρόστιμα και έλεγχο της ίδιας της εταιρείας που διαχειρίζεται πλοίο το οποίο χαρακτηρίστηκε επανειλημμένα ως κάτω του μετρίου.

- 30.6.2005 15/2005

New Government Policy on the Registration of Vessels in the Cyprus Register of Ships

Αυτή η νέα πολιτική αναθεωρεί την Εγκύκλιο 23/99, περιλαμβάνοντας νέες κατηγορίες πλοίων και θέτοντας νέα όρια ηλικίας. Τέθηκε σε εφαρμογή τον Ιούλιο του 2005.

8.4.3. Η Μαύρη Λίστα και οι προκλήσεις της

Στην Κοινή Θέση της στις 8 Μαΐου του 2001, η Ε.Ε. κάλεσε την Κύπρο να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να μειώσει σταδιακά τα ποσοστά κράτησης (detention) των υπό κυπριακή σημαία πλοίων σε επίπεδο ισοδύναμο με το μέσο όρο της Ε.Ε. Σε αυτό το πλαίσιο, η Ε.Ε. σημείωσε τη δέσμευση της Κύπρου να βελτιώσει τα πρότυπα ασφάλειας των πλοίων που φέρουν τη σημαία της, καθώς επίσης και το στόχο της να βγει από τη μαύρη λίστα του μνημονίου των Παρισίων.

Επιπλέον, στην κανονική έκθεσή του 2002, η οποία συνέβαλε στην απόφαση της Συνόδου Κορυφής της Κοπεγχάγης για ένταξη της Κύπρου, η Επιτροπή της Ε.Ε. σημείωσε ότι η Κύπρος πρέπει να εντείνει τις προσπάθειές της για να εξασφαλίσει ότι θα επιτύχει το στόχο της και θα διαγραφεί η κυπριακή σημαία από την μαύρη λίστα του ΜΣ του Παρισιού.

Επομένως, είναι εμφανές ότι η Ε.Ε. απαιτούσε τη διαγραφή της Κύπρου από τη μαύρη λίστα του ΜΣ του Παρισιού. Η ουσιαστική πρόοδος που σημείωσε η Κύπρος από αυτή την άποψη είναι εμφανής. Το 1997 αμέσως πριν από την έναρξη των ενταξιακών διαπραγματεύσεων, ο κυπριακός στόλος είχε 163 κρατήσεις στο πλαίσιο του ΜΣ του Παρισιού και συντελεστή υπέρβασης 4.14 ενώ το 2007³¹ έφτασε στις 95 κρατήσεις με συντελεστή υπέρβασης -0.95.

³¹ Βλέπε στο Παράρτημα 2 τον πίνακα του ΜΣ του Παρισιού για το έτος 2007 όπου φαίνεται η κατ' εξακολούθηση ποιοτική πορεία της κυπριακής σημαίας καθώς και η εξέλιξη του παγκόσμιου νηολογίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι πολύ μεγάλα νηολόγια που στο παρελθόν βρίσκονταν στις πρώτες

Η ουσιαστική βελτίωση του καταχωρημένου στο νηολόγιο κυπριακού στόλου, ειδικά κατά την τριετία 2003-2005, είχε ως αποτέλεσμα να επιτύχει η Κύπρος τον πολυπόθητο στόχο της να διαγραφεί από τη μαύρη λίστα του ΜΣ του Παρισιού. Η σχετική επίσημη απόφαση λήφθηκε κατά την 38^η συνεδρίαση της Επιτροπής του ΜΣ του Παρισιού, που διοργανώθηκε στο Ελσίνκι το 2005.

Έτος	Λίστα	Επιθεωρήσεις	Κρατήσεις	Συντελεστής Υπέρβασης (excess factor)
1995	Μαύρη/ Πολύ Υψηλού Κινδύνου	1484	173	
1996	Μαύρη/ Πολύ Υψηλού Κινδύνου	1429	176	
1997	Μαύρη/ Πολύ Υψηλού Κινδύνου	1400	163	4.14
1998	Μαύρη/ Πολύ Υψηλού Κινδύνου	1584	172	4.11
1999	Μαύρη/ Μεσαίου έως Υψηλού Κινδύνου	1455	145	2.02
2000	Μαύρη/ Μεσαίου Κινδύνου	1401	136	1.82
2001	Μαύρη/ Μεσαίου Κινδύνου	1311	116	1.6
2002	Μαύρη/ Μεσαίου Κινδύνου	1279	95	1.33
2003	Μαύρη/ Μεσαίου Κινδύνου	1202	89	1.07
2004	Γκρίζα	1050	60	0.44
2005	Λευκή	914	26	-0.25

Πίνακας 6: Η χρονολογική εξέλιξη του κυπριακής σημαίας από την μαύρη στην λευκή λίστα.³²

Αυτή η δραματική βελτίωση του καταχωρημένου στο νηολόγιο κυπριακού στόλου, συνέβαλε περαιτέρω στη διαγραφή του κυπριακού στόλου από την γκρίζα λίστα του ΜΣ του Παρισιού και την ένταξή του στη λευκή λίστα, με απόφαση που λήφθηκε κατά την 39^η Συνεδρίαση της Επιτροπής του ΜΣ του Παρισιού, η οποία πραγματοποιήθηκε στη Νάντη το Μάιο του 2006. Επίσης, στην τελευταία συνεδρίαση η Κύπρος πληρούσε όλα τα απαραίτητα κριτήρια και έγινε αποδεκτή ως πλήρες μέλος του ΜΣ.

³² Θέσεις του ΜΣ, όπως η Σιέρα Λεόνε και η Αραβική Δημοκρατία της Συρίας, έχουν πέσει τόσο που βρίσκονται στα όρια ή μέσα στις επικίνδυνες ζώνες του ΜΣ.

³² Πηγή: διπλωματική εργασία του Ρούσου Ευάγγελου, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σεπτέμβριος 2006.

Η Κύπρος εντάχθηκε επίσης και στη λευκή λίστα του Μνημονίου Συνεννόησης του Τόκιο στις αρχές του 2006³³.

Έτος	Επιθεωρήσεις	Κρατήσεις	Λόγος Κρατήσεων	Αν. Λόγος Κρατήσεων % για το ΜΣ του Τόκιο	± % των κυπριακών πλοίων
2001	693	45	6.49%	7.76%	-1.27%
2002	772	49	6.35%	6.67%	-0.32%
2003	738	52	7.05%	8.49%	-1.44%
2004	722	38	5.26%	6.51%	-1.25%
2005	575	21	3.65%	5.21%	-1.56%

Έτος	Επιθεωρήσεις	Κρατήσεις	Λόγος Κρατήσεων	Αν. Λόγος Κρατήσεων % για το ΜΣ του Παρισιού	± % των κυπριακών πλοίων
2001	1311	116	8.85%	9.09%	-0.24%
2002	1279	95	7.43%	7.98%	-0.55%
2003	1202	89	7.40%	7.05%	0.35%
2004	1050	60	5.71%	5.84%	-0.13%
2005	914	26	2.84%	4.67%	-1.83%

Έτος	Επιθεωρήσεις	Κρατήσεις	Λόγος Κρατήσεων	Αν. Λόγος Κρατήσεων % για το USGC	± % των κυπριακών πλοίων
2001	516	13	2.52%	2.21%	0.31%
2002	429	17	3.96%	2.52%	1.44%
2003	431	10	2.32%	1.99%	0.33%
2004	409	13	3.18%	2.43%	0.75%
2005	340	8	2.35%	1.61%	0.74%

³³ Η Κύπρος στις 17 Μαΐου 2001, ήταν η πρώτη από τα 10 νέα υπό ένταξη μέλη που έκλεισε το Κεφάλαιο για την Ναυτιλία κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Λόγω των πολύ χαμηλών κρατήσεων κυπριακών πλοίων μετά από ελέγχους στην Ευρώπη, του χαμηλότερου ορίου ηλικίας πλοίων της και των υψηλών επιπέδων ασφάλειας, το 2006 η Κύπρος κατατάχθηκε στις λευκές λίστες των Μνημονίων Συνεννόησης των Παρισίων και του Τόκιο καθώς επίσης και του USGC.

Πίνακας 7,8,9: Η ετήσια μεταβολή του Λόγου Κρατήσεων της Κυπριακής Σημαίας από τα ΜΣ του Παρισιού, και του Τόκιου καθώς και τους λιμένες των ΗΠΑ (USGC, United States Coast Guard National Maritime Center)³⁴

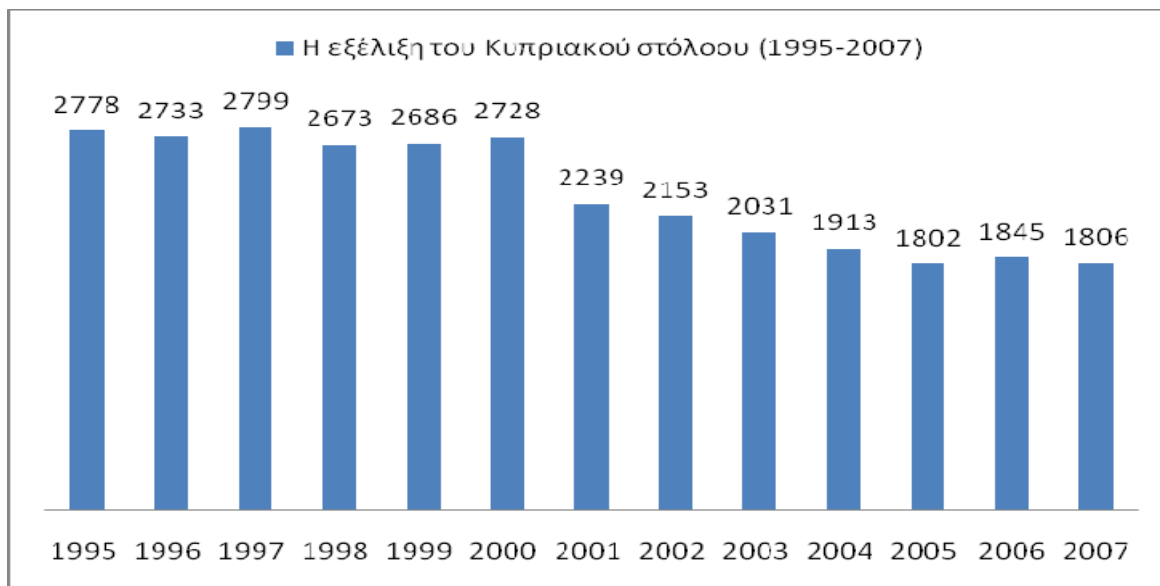
Η βελτίωση της ποιότητας του κυπριακού νηολογίου καθίσταται σαφής από τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία, για τις σχετικές κρατήσεις πλοίων υπό κυπριακή σημαία, στους λιμένες κρατών που έχουν προσχωρήσει στο ΜΣ του Παρισιού, στο ΜΣ του Τόκιου καθώς και στους λιμένες των ΗΠΑ (USGC, United States Coast Guard National Maritime Center).

8.4.4. Πως μεταπήδησε η σημαία της Κύπρου από τη μαύρη στη λευκή σημαία

Η Κύπρος έχει επιτύχει χάρη στους προσεκτικούς χειρισμούς του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων και με τη συνεργασία όλων των πλοιοκτητών που κατέχουν πλοία υπό κυπριακή σημαία, να κερδίσει το σεβασμό της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας και να καθιερώσει το στόλο της ως έναν από τους πιο ποιοτικούς στόλους παγκοσμίως. Αυτή η προβολή διαφημίζει όχι μόνο την Κυπριακή Ναυτιλία, αλλά και την Κύπρο ως χώρα.

Η ελεύθερη πτώση που πραγματοποιούσε από το 2000 ο κυπριακός στόλος φαίνεται μέσα από τα στατιστικά στοιχεία του TEN ότι αναχαιτίζεται. Ο ρυθμός διαγραφής πλοίων από το κυπριακό νηολόγιο επιβραδύνεται, ενώ ο αριθμός των νέων εγγραφών παρουσιάζει αυξητική τάση, αφού το 2006 ο κυπριακός στόλος έκλεισε με 32 πλοία περισσότερα. Για πρώτη φορά μετά από πέντε συνεχή έτη καθοδικής πορείας, το κυπριακό νηολόγιο παρουσίασε αύξηση, γεγονός που δημιούργησε αίσθημα αν όχι συγκρατημένης αισιοδοξίας, τουλάχιστον ανακούφισης. Ωστόσο, τα στατιστικά στοιχεία του TEN που δημοσιεύτηκαν για το έτος του 2007 ήταν απογοητευτικά.

³⁴ Πηγή: στατιστικά στοιχεία από την επίσημη σελίδα του Paris MOU, του Tokyo MOU καθώς και του USGC.



Γράφημα 1: Η ετήσια εξέλιξη του κυπριακού στόλου³⁵.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας μέχρι τις 30 Δεκεμβρίου 2007, στο κυπριακό νηολόγιο ήταν εγγεγραμμένα 1806 πλοία σε σύγκριση με 1845 και 1802 που έφεραν την κυπριακή σημαία μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2006 και 2005 αντίστοιχα. 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 2799.

Η καθοδική πορεία του κυπριακού στόλου άρχισε από το 2001. Παρά το γεγονός ότι η τάση συρρίκνωσης του κυπριακού στόλου παρουσιάζει ενδείξεις αναχαίτισης, αισθήματα ανησυχίας εξακολουθεί να δημιουργεί το γεγονός ότι τα μόνιμα εγγεγραμμένα πλοία ήταν 1621 το Δεκέμβριο του 2006, δηλαδή κατά δέκα λιγότερα από τον αριθμό των μόνιμων πλοίων το 2005.

Σε αντίθεση με το 2005, έτος κατά το οποίο είχαν καταγραφεί απώλειες σε όλες τις κατηγορίες πλοίων που αποτελούν το βασικό κορμό του στόλου, το 2006 υπήρξαν αυξομειώσεις. 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. Επομένως, η μείωση από το 2005 μέχρι το 2006 περιορίστηκε στα 9 πλοία, ενώ ο αριθμός μείωσης ανερχόταν σε 59 πλοία το 2005 έναντι του 2004.

³⁵ Πηγή : Lloyd's Statistical Tables, 2007.

Κατά 1 μόνο πλοίο μειώθηκαν τα πετρελαιοφόρα, αφού από 114 που ήταν το 2005 μειώθηκαν στα 113. Συνολικά, 26 πλοία φορτίου χύδην υπέστειλαν την κυπριακή σημαία κατά το 2006 έναντι 20 το 2005. Ο συνολικός αριθμός των πλοίων φορτίου χύδην διαμορφώθηκε στα 345 στις 30 Δεκεμβρίου 2006 σε σύγκριση με 371 το Δεκέμβριο του 2005 και 391 το 2004. 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, σχεδόν καλύπτοντας τη διαφορά από το 2004, έτος κατά το οποίο την κυπριακή σημαία έφεραν 26 πλοία φορτίου τύπου Ro Ro³⁶.

Τα τελευταία στατιστικά στοιχεία του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας φαίνεται να ενισχύουν την άποψη ότι η ελεύθερη πτώση της τελευταίας πενταετίας αν μη τι άλλο μετριάζει ταχύτητα, δημιουργώντας προσδοκίες ότι τα μέτρα που άρχισαν να λαμβάνουν οι ναυτιλιακές αρχές θα δημιουργήσουν προϋποθέσεις ανόδου.

Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί πως τα τελευταία χρόνια η εικόνα της κυπριακής σημαίας έχει αλλάξει άρδην τόσο σε ποιότητα όσο και σε μέση ηλικία των πλοίων υπό κυπριακή σημαία. Στο Γράφημα παρουσιάζεται η πτώση του μέσου όρου ηλικίας των κυπριακών πλοίων, η οποία μειώνεται γραμμικά από το 1999. Παρατηρείται μια μείωση του μέσου όρου ηλικίας 7 ετών από 21 το 1999 σε 14 το 2005. Αυτό αποτελεί ακόμα μια απόδειξη της βελτίωσης της ποιότητας αφού παλιά πλοία αποσύρονται από το νηολόγιο ενώ εγγράφονται καινούργια.

³⁶ Παράρτημα 3, Στατιστικά Στοιχεία του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας για την κατανομή του κυπριακού εμπορικού στόλου κατά μέγεθος και ηλικία από το 2003 έως το 2006.



Γράφημα 2: Ο ετήσιος μέσος όρος ηλικίας των Κυπριακών Πλοίων³⁷.

8.4.5. Ποσοτικές Αναλύσεις



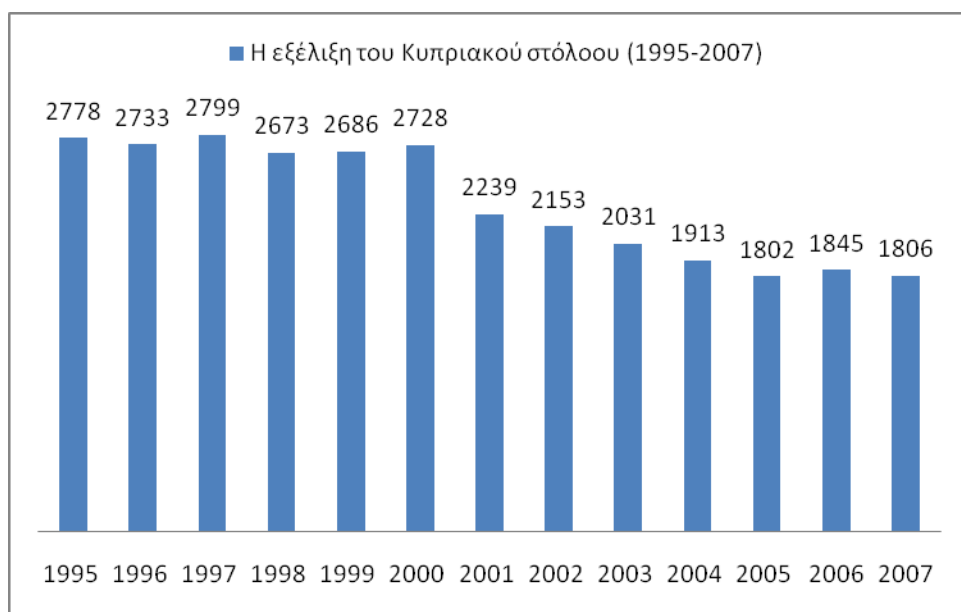
Στα

παρακάτω διαγράμματα διαφαίνεται η πορεία του Κυπριακού Νηολογίου, από το 1963 έως το 2007. Γράφημα 3: Η ετήσια εξέλιξη του κυπριακού στόλου³⁸.

³⁷ Πηγή : Lloyd's Statistical Tables, 2007

³⁸ Πηγή : Lloyd's Statistical Tables, 2007

Από την ανεξαρτησία της Κύπρου μέχρι και το 2000 περίπου ο αριθμός πλοίων που νηολογήθηκαν είχε αυξητικές τάσεις. Ανάλογη ήταν και η πορεία του συνολικού μεγέθους ΚΟΧ. Κατά τις δεκαετίες 1980 και 1990 οι καμπύλες ΚΟΧ και αριθμού πλοίων συμβαδίζουν υποδηλώνοντας ίδιο (κοντινό) ρυθμό ανάπτυξης των μέσων μεγεθών τους. Κατόπιν ο αριθμός πλοίων μειώνεται αλλά αυξάνει το μέγεθος ΚΟΧ υποδηλώνοντας 'λιγότερα αλλά μεγαλύτερα πλοία'. Από τις παρατιθέμενες παραστάσεις³⁹ φαίνεται ότι, η καλύτερη χρονιά νηολόγησης κυπριακών πλοίων είναι το 1997 με συνολικό αριθμό πλοίων 2799 και με Κ.Ο.Χ 26.419.943 τόνους. Ενώ η καλύτερη χρονιά όσον αφορά τον Κ.Ο.Χ είναι το έτος 2000 με 28.373.441 τόνους με 2728 πλοία. Ορόσημο όμως για την κυπριακή ναυτιλία θεωρείται η 17^η Μαΐου, 2001, με την εναρμόνιση της με το κοινοτικό κεκτημένο. Το γεγονός αυτό είχε ιδιαίτερες προεκτάσεις σε τομείς ασφάλειας (επίπεδο επιθεωρήσεων), που καθάρισε το μελανό στίγμα περί σημαίας ευκαιρίας. Στο πιο κάτω γράφημα διαφαίνεται η σημαντική μείωση του νηολόγιου με ως χρόνο αφετηρίας το έτος 2001.



Γράφημα 4: Η ετήσια εξέλιξη του κυπριακού στόλου⁴⁰

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι πίνακες που παρατίθενται στο παράρτημα 3 (Ανάλυση Νηολογίου ανά κατηγορία ηλικίας και Κ.Ο.Χ), όπου κανείς παρατηρεί ότι μεγάλο πλήθος πλοίων (65%) αποτελούν πλοία με ΚΟΧ άνω των 500 τόνων, δηλαδή πλοία που τεχνικά διέπονται από τους κανόνες των διεθνών συμβάσεων SOLAS, MARPOL, ISPS, ILO κ.ο.κ. Επίσης εύκολα παρατηρεί

³⁹ Βλέπε επίσης το παράρτημα 3

⁴⁰ Πηγή : Lloyd's Statistical Tables, 2007

κανείς, ότι το νηολόγιο δεν είναι 'συγκεντρωμένο' σε συγκεκριμένα ηλικιακά ευρύ αλλά παρατηρείται σχετική κίνηση σε όλες τις κατηγορίες. Επίσης ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα πλοία που είναι 30 ετών και άνω, διότι μεγάλος αριθμός πλοίων με ποσοστό 63% είναι πλοία κάτω των 500 τόννων. Για κάθε κατηγορία ηλικίας αντιστοιχεί ένα ανάλογο ποσοστό περί τα 15%. Η διαπίστωση αυτή είναι σημαντική για ένα νηολόγιο, που θέλει να χαρακτηριστεί ποιοτικό. Η συγκέντρωση σε πλοία μικρής ηλικίας είναι -τυπικά- επιθυμητό χαρακτηριστικό αλλά αποτελεί και συνάρτηση άλλων παραγόντων, που δεν εξαρτώνται από το νηολόγιο.

8.5. Η Κυπριακή συμβολή στην Ναυτιλιακή βιομηχανία της ΕΕ από την άποψη της ικανότητας του στόλου της

Σήμερα, η Κύπρος έχει τον 10^ο μεγαλύτερο στόλο εμπορικής ναυτιλίας στον κόσμο με 985 ποντοπόρα σκάφη, που αντιπροσωπεύουν Κ.Ο.Χ 18.954.288 τόνων και μια ικανότητα μεταφοράς 29.60 εκατομμύριων τόνων συνολικής χωρητικότητας. Η μέση ηλικία τους είναι περίπου 14 έτη όπως διαφαίνεται και στο Γράφημα. Όσον αφορά τον τύπο πλοίου, τα περισσότερα από αυτά είναι πλοία μεταφοράς φορτίου (855 πλοία μεταφοράς φορτίου και 130 πλοία διάφορων δραστηριοτήτων). Ένα βασικό χαρακτηριστικό του κυπριακού στόλου είναι ότι η μεγάλη πλειοψηφία των Κυπριακών πλοίων ανήκει και διαχειρίζεται από Ευρωπαϊκά συμφέροντα, όπου μερική από αυτούς έχουν εγκαταστήσει πλήρως τα γραφεία τους στο νησί.

Νηολόγιο	Ολικό			Πλοία μεταφοράς φορτίων				Πλοία διαφόρων δραστηριοτήτων		
	ΑΡ.	ΚΟΧ	ΗΛΙΚ.	ΑΡ.	ΚΟΧ	Εκτόπισμα	ΗΛΙΚ.	ΑΡ.	ΚΟΧ	ΗΛΙΚ.
PANAMA	7,605	168,165,548	19	6,450	165,352,513	248,989,400	17	1,155	2,813,035	28
LIBERIA	2,171	76,572,645	12	2,074	75,271,105	115,522,118	11	97	1,301,540	23
BAHAMAS	1,430	43,739,148	15	1,254	41,287,089	55,572,422	14	176	2,452,059	20
SINGAPORE	2,257	36,251,735	10	1,317	34,965,786	54,378,645	11	940	1,285,949	8
MARSHALL ISLANDS	1,099	35,964,159	10	971	35,130,606	58,219,829	10	128	833,553	15
HONG KONG	1,242	35,816,230	12	1,186	35,788,039	59,369,967	12	56	28,191	10
GREECE	1,478	35,704,485	22	1,241	35,584,112	61,011,285	20	237	120,373	34
MALTA	1,421	27,754,385	16	1,371	27,532,043	44,216,635	16	50	222,342	23
CHINA	3,799	24,918,518	23	2,595	23,643,244	36,037,349	23	1,204	1,275,274	22
CYPRUS	985	18,954,288	14	855	18,797,158	29,595,779	13	130	157,130	15
NORWAY (NIS)	598	14,708,133	16	518	14,391,508	20,264,106	16	80	316,625	14
UNITED KINGDOM	1,637	13,443,836	20	661	12,689,522	13,200,624	15	976	754,314	23
KOREA, SOUTH	2,946	13,101,996	25	1,301	12,470,444	20,451,766	20	1,645	631,552	29
ITALY	1,564	12,971,666	22	896	12,671,553	13,284,691	19	668	300,113	27
GERMANY	885	12,934,171	21	535	12,721,799	14,935,531	18	350	212,372	26
JAPAN	6,519	12,787,968	15	3,830	11,738,553	14,344,716	14	2,689	1,049,415	17
U.S.A.	6,486	11,411,335	26	524	8,963,761	10,833,070	25	5,962	2,447,574	27
BERMUDA	152	9,169,928	12	142	8,779,977	9,079,843	11	10	389,951	29
INDIA	1,417	9,168,046	18	652	8,407,884	14,348,787	15	765	760,162	20
DENMARK (DIS)	435	8,967,155	17	311	8,637,793	10,337,786	15	124	329,362	22

Πίνακας 10: Κατάλογος Lloyds, Στατιστικές του παγκόσμιου στόλου το έτος 2007⁴¹.

⁴¹ Πηγή : Lloyd's Statistical Tables, 2007

Η προσχώρηση της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση ασκεί αναμφισβήτητη ιδιαίτερη επίδραση, και από την άποψη της ποιότητας και της ποσότητας στη δομή του κοινοτικού στόλου. Η Κύπρος συμβάλλει στην αύξηση του στόλου της ΕΕ κατά 14% από την άποψη της Κ.Ο.Χ, που ενισχύει αρκετά το μερίδιο αγοράς του ευρωπαϊκού στόλου στον τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

Αυτό που είναι σπουδαιότητας σημασίας είναι το γεγονός ότι ο εμπορικός στόλος της Κύπρου διαμορφώνει το 2% του παγκόσμιου στόλου από την άποψη της Κ.Ο.Χ⁴². Πριν από τη διεύρυνση της ΕΕ, ο ευρωπαϊκός στόλος αποτελούσε το 14.4% του παγκόσμιου στόλου. Με την προσχώρηση της Κύπρου και της Μάλτας η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ελέγχει το 22.4% του παγκόσμιου στόλου. Αυτό έχει μεγάλη σημασία ειδικά εάν λαμβάνουμε υπόψη ότι διάφορες διεθνείς συμβάσεις στο ναυτιλιακό τομέα τίθενται σε ισχύ όταν υπογράφεται από τις χώρες που αντιπροσωπεύουν συνολικά 25% της παγκόσμιας χωρητικότητας.



Γράφημα 5: Παγκόσμιος στόλος εμπορικών πλοίων⁴³.

⁴² Βλέπε το γράφημα 6 το οποίο έγινε βάσει των δεδομένων του κατάλογου του Lloyds.

⁴³ Πηγή : Lloyd's Statistical Tables, 2007

Η συμβολή της Κύπρου και της Μάλτας στο στόλο της ΕΕ είναι ακόμα μεγαλύτερη εάν εξετάζουμε την περίπτωση των δύο κύριων τύπων σκαφών, δηλαδή πετρελαιοφόρα και μεταφοράς χύδην φορτίου.

Η Κ.Ο.Χ των πετρελαιοφόρων πλοίων της ΕΕ αποτελείτο πριν από τη διεύρυνση μόλις στο 15.25% του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων. Η προσχώρηση της Κύπρου και της Μάλτας στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αυξήσει το στόλο πετρελαιοφόρων της ΕΕ κατά 62,6% φέρνοντας έτσι το μερίδιο της ΕΕ ανά το παγκόσμιο στο σεβαστό ποσό του 24.8%.

Η Κ.Ο.Χ του πλοίων μεταφορών ξηρού φορτίου χύδην της ΕΕ που αποτελείται πριν από τη διεύρυνση στο 8.1% του παγκόσμιου στόλου. Η προσχώρηση της Κύπρου και της Μάλτας στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αυξήσει το στόλο μεταφορών ξηρού φορτίου χύδην της ΕΕ κατά 162,5% φέρνοντας έτσι το μερίδιο της ΕΕ στο 21.2% του παγκόσμιου στόλου.

Επιπλέον, υπολογίζεται ότι περίπου 35.000 ναυτικοί εξυπηρετούν στα σκάφη σημαίων της Κύπρου, των οποίων 5.000 κύριοι και ανώτεροι υπάλληλοι είναι υπήκοοι της ΕΕ (συνήθως Έλληνες, Γερμανοί και Ολλανδοί) περίπου 10.000 είναι πολωνοί, 5.000 είναι από την Ουκρανία και οι υπόλοιποι από τρίτες χώρες.

8.6. Συμπέρασμα

Τέσσερις βασικοί λόγοι μείωσης του κυπριακού νηολογίου:

✓ Τουρκικό εμπάργκο

Το εμπάργκο έχει προκαλέσει τη φυγή εκατοντάδων πλοίων και αποτρέπει την εγγραφή νέων στο κυπριακό νηολόγιο. Επηρεάζει τη βιωσιμότητα καθώς και τη μελλοντική ανάπτυξη του νηολογίου. Σημαντικό παράδειγμα αποφυγής της εγγραφής στο κυπριακό νηολόγιο λόγω του τουρκικού εμπάργκο αποτελεί η αγορά καινούριου πλοίου. Ο πλοιοκτήτης που αγοράζει ένα πλοίο θα πρέπει να υπογράψει συμβόλαιο με την τράπεζα που τον δανειοδοτεί ότι θα έχει ναυλωμένο το πλοίο του με ένα μακροχρόνιο συμβόλαιο (time charter), το οποίο θα του εξασφαλίσει σε ένα σεβαστό χρονικό διάστημα τα χρήματα τις επένδυσής του (αρχικό κεφάλαιο, δάνειο και τόκους του δανείου). Οπότε ο πλοιοκτήτης δε μπορεί να εντάξει το πλοίο του στο κυπριακό νηολόγιο διακινδυνεύοντας να του επιβληθούν ποινές σε περίπτωση ελλιμενισμού σε τουρκικά λιμάνια. Υπήρξαν πολλές περιπτώσεις που Έλληνες εφοπλιστές διέγραψαν τα πλοία τους από το κυπριακό νηολόγιο λόγω αυτού του προβλήματος.

Η Κυπριακή Δημοκρατία ίσως να πρέπει να εντείνει περισσότερο τις νομικές πιέσεις. Σχετικός κανονισμός της Ε.Ε. προβλέπει στην περίπτωση επιβολής απαγορευτικών εμπορικών περιορισμών σε κράτος μέλος ότι αυτή έχει το δικαίωμα να ζητήσει τη λήψη αντίμετρων.

✓ **Φορολογία των ναυτιλιακών εταιρειών**

Παρόλο που η Κύπρος πέτυχε πλήρη εναρμόνιση σε ποσοστό 80% στον τομέα της φορολογίας και έπεισε την Ε.Ε. ότι η εθνική νομοθεσία ήταν σε μεγάλο ποσοστό συμβατή με τις κατευθυντήριες γραμμές για κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, θα πρέπει σύντομα να εναρμονιστεί και με το υπόλοιπο ποσοστό που αφορά τη διαχείριση πληρωμάτων, και συγκεκριμένα τον τρόπο με τον οποίο εγκρίνεται η φορολόγηση των πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών σύμφωνα με τον φόρο χωρητικότητας.

Επίσης, από τις 7 Ιανουαρίου 2004 που εγκρίθηκε η φορολογική πολιτική της Ε.Ε., η οποία δίνει τη δυνατότητα φορολόγησης βάσει χωρητικότητας και όχι εταιρικού φόρου, κάποια άλλα κράτη μέλη, βλέποντας πόσο προσοδοφόρα είναι η πλοιοδιαχείριση, τροποποίησαν τις νομοθεσίες τους ώστε να προσφέρουν πιο ελκυστικούς όρους από την Κύπρο. Ήδη μέσα σε διάστημα 6–7 μηνών, ένα σημαντικό ποσοστό των δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών εταιρειών μεταφέρθηκαν πίσω στη Γερμανία, την Ολλανδία, το Βέλγιο.

✓ **Κοινωνικές ασφάλισεις των Ευρωπαίων ναυτικών που εργοδοτούνται σε πλοία υπό κυπριακή σημαία**

Ο κανονισμός 1408/1971 της Ε.Ε. σχετικά με Κοινωνικές Ασφαλίσεις ανέφερε ότι ο Ευρωπαίος εργαζόμενος θα πρέπει να καταβάλλει κοινωνικές ασφάλισεις 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, θάνατο και σύνταξη. Η Ε.Ε. καλείται να λύσει ένα σημαντικό πρόβλημα, διότι ουσιαστικά οι ναυτικοί και οι πλοιοκτήτες καλούνται να καταβάλλουν δύο φορές εισφορές για κοινωνικές ασφάλισεις. Οι ίδιοι οι Ευρωπαίοι ναυτικοί ζητούν από τους εργοδότες τους να μην τους τοποθετούν σε πλοία υπό ευρωπαϊκή σημαία. Οπότε το δίλημμα για τους πλοιοκτήτες είναι ότι, είτε δεν θα εργοδοτούν Ευρωπαίους ή θα αλλάξουν σημαία.

✓ Αντιμετώπιση του ζητήματος των κοινωνικών ασφαλίσεων

Ωστόσο, επειδή η Ε.Ε. αντιλήφθηκε ότι, κατά τα τελευταία 30 χρόνια, έχασε έδαφος σ' αυτήν την προσοδοφόρα βιομηχανία, χρησιμοποίησε τις κατευθυντήριες γραμμές που εκδόθηκαν τον Ιανουάριο του 2004 για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές για να προσφέρει κίνητρα, να δώσει εγκεκριμένες κρατικές ενισχύσεις ώστε να ενισχυθεί και να βελτιωθεί η ναυτιλιακή υποδομή, να επιστρέψουν περισσότερα πλοία και εταιρείες σε ευρωπαϊκές χώρες και να εργοδοτούνται περισσότεροι Ευρωπαίοι ναυτικοί. Οι κατευθυντήριες γραμμές δίνουν το δικαίωμα καταβολής μηδενικής εισφοράς φόρου εισοδήματος και κοινωνικών ασφαλίσεων και οι οποιεσδήποτε παροχές καλύπτονται από το κράτος ως εγκεκριμένη κρατική ενίσχυση.

Σε εθνικό επίπεδο, το ΤΕΝ, προσπαθώντας να μην επιβαρύνει το κράτος, κατέθεσε στην κυβέρνηση πρόταση που προβλέπει ειδικό σύστημα κοινωνικών ασφαλίσεων για τους Ευρωπαίους ναυτικούς. Το σύστημα αυτό θα βασίζεται αποκλειστικά σε εισφορές των πλοιοκτητών. Το κράτος θα καταβάλλει τις εισφορές, τόσο των πλοιοκτητών όσο και των ναυτικών, υπό τον όρο ότι η εταιρεία θα χρησιμοποιεί ντόπιους ναυτικούς.

❖ Ένας άλλος λόγος, όχι και τόσο σημαντικός, ο οποίος όμως αξίζει να αναφερθεί, είναι η διαφυγή πλοίων Ελλήνων εφοπλιστών⁴⁴ από το κυπριακό νηολόγιο που στρέφονται στο ελληνικό νηολόγιο λόγω:

- Της αλλαγής της ελληνικής σύμβασης⁴⁵.
- Της εγκριτικής πράξης⁴⁶ (διαφοροποίηση του αριθμού των Ελλήνων που βρίσκονται στο καράβι).

Η ουσιαστική βελτίωση του καταχωρημένου στο νηολόγιο κυπριακού στόλου, ειδικά κατά την τριετία 2003-2005, είχε ως αποτέλεσμα να επιτύχει η Κύπρος τον πολυπόθητο στόχο της να διαγραφεί από τη μαύρη λίστα του ΜΣ του Παρισιού. Η σχετική επίσημη απόφαση λήφθηκε κατά την 38^η συνεδρίαση της Επιτροπής του ΜΣ του Παρισιού, που διοργανώθηκε στο Ελσίνκι το 2005.

⁴⁴ Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Lloyds το 2006 οι Έλληνες εφοπλιστές κατέχουν το 34,2% του κυπριακού στόλου.

⁴⁵ Βλέπε στο Παράρτημα 5 την εφαρμογή 8 νέων όρων εγκριτικής πράξης.

⁴⁶ ΜΙΣΘΟΙ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ. (ΕΠ 1129/90 ΕΝΔ 18,471) Όρος της εγκριτικής πράξεως νηολογήσεως του πλοίου, που προβλέπει μικρότερες αποδοχές σύμφωνα με αυτές που ισχύουν στις χώρες προέλευσης των αλλοδαπών ναυτικών είναι νόμιμος και δεν έχει αναδρομική ισχύ.

➤ Χάραξη κυβερνητικής πολιτικής

Δεδομένου ότι η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που αποφέρει εκατομμύρια έσοδα στην Κύπρο, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί τη μόνη παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία, θα έπρεπε να αποτελεί μία από τις βασικές προτεραιότητες της κυπριακής κυβέρνησης.

Τίθεται το ερώτημα κατά πόσο είναι δυνατόν να μπορεί ένα πολυδιάστατο και πολυσύνθετο Υπουργείο Συγκοινωνιών με οχτώ τμήματα να ανταποκρίνεται στις ανάγκες μιας παγκοσμιοποιημένης βιομηχανίας όπως είναι η ναυτιλία, η οποία εργάζεται 365 μέρες το χρόνο.

Επομένως, η κυβερνητική πολιτική θα πρέπει να επικεντρωθεί περισσότερο και να δώσει προτεραιότητα στη ναυτιλία, ενώ μια εισήγηση προς αυτή την κατεύθυνση είναι *η δημιουργία μιας γενικής διεύθυνσης αποκλειστικά για τη ναυτιλία.*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τα ατυχήματα στη θάλασσα κοστίζουν ανθρώπινες ζωές και συνεπάγονται οικονομικές και περιβαλλοντικές καταστροφές. Είτε αυτά τα ατυχήματα προκαλούνται από ανθρώπινο λάθος, είτε από μηχανική βλάβη είτε από τα καιρικά φαινόμενα, το γεγονός παραμένει ότι οι απώλειες μπορούν και πρέπει να ελαχιστοποιηθούν. Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν το δεύτερο υψηλότερο βαθμό κινδύνου μετά τις αεροπορικές μεταφορές. Αυτό ανάγκασε τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) να πραγματοποιήσει μια εκτενή μελέτη για τα ατυχήματα εν πλω, τις αιτίες τους και το κόστος τους σε ανθρώπινες ζωές, ιδιοκτησία και περιβάλλον. Ταυτόχρονα, ξεκίνησε συζητήσεις με όλες τις χώρες μέλη του για τα θαλάσσια ατυχήματα που στόχευαν στην διαμόρφωση μιας παγκόσμιας ενιαίας άποψης για την αντιμετώπιση τους. Από τη μελέτη προέκυψε ότι τα ανθρώπινα λάθη αποτέλεσαν αιτία για το 80% των ατυχημάτων ενώ το ποσοστό όλων των άλλων αιτιών ήταν μόνο 20%. Το συμπέρασμα αυτό έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τα αποδεκτά ναυτικά πρότυπα που αποδέχονται ως μηχανική ή άλλης φύσεως υπαιτιότητα το 80% και ως ανθρώπινη υπαιτιότητα το 20%. Ως συνέπεια της παραπάνω μελέτης, ο IMO διατύπωσε τις τροποποιήσεις του 1994 στη Διεθνή Συνθήκη για την Ασφάλεια της Ζωής Εν Πλω (SOLAS) που ενσωματώθηκε την 1η Ιουλίου του 1998 στα πρότυπα της Πιστοποίησης Κατάρτισης και Επιτήρησης (STCW) του 1995 ως Διεθνής Κώδικας Διοικητικής Ασφάλειας (ISM).

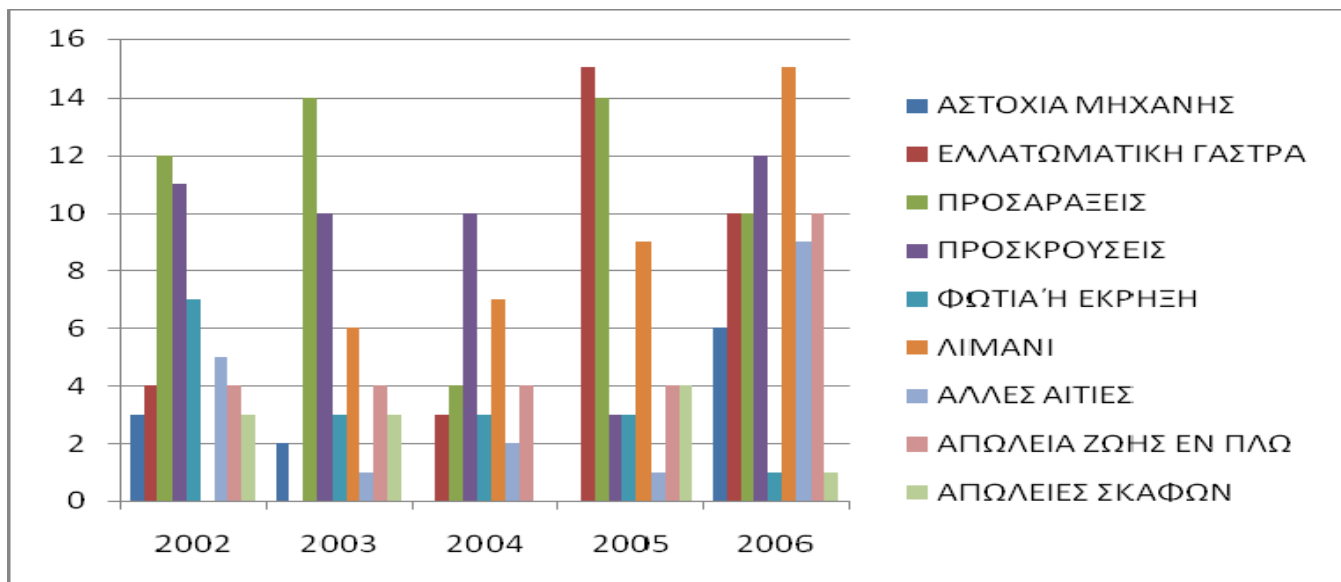
9.1. Ανάλυση Κυπριακών Ατυχημάτων

Από το 2001, τα ναυτικά ατυχήματα παρουσιάζουν συστηματική πτωτική τάση, σύμφωνα με στοιχεία της Κυπριακής Δημοκρατίας. Ωστόσο, αξίζει να παρατηρήσει κανείς τις στατιστικές των τελευταίων ετών, όπου τα ατυχήματα παρουσιάζουν στατιστική αύξηση. Ο λόγος της αύξησης είναι κυρίως οι αναφορές των ατυχημάτων στις αρχές.

ΕΙΔΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ					ΑΠΩΛΕΙΑ ΖΩΗΣ ΕΝ ΠΛΩ					ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ				
	2002	2003	2004	2005	2006	2002	2003	2004	2005	2006	2002	2003	2004	2005	2006
ΑΣΤΟΧΙΑ ΜΗΧΑΝΗΣ	3	2	--	--	6	--	--	--	--	--	--	--	--	1	--
ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΙΚΗ ΓΑΣΤΡΑ	4	--	3	15	10	--	--	--	1	--	2	--	--	2	1
ΠΡΟΣΑΡΑΞΕΙΣ	12	14	4	14	10	--	--	--	--	--	1	2	--	1	--
ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΕΙΣ	11	10	10	3	12	3	--	--	--	--	--	--	--	--	--
ΦΩΤΙΑ Ή ΕΚΡΗΞΗ	7	3	3	3	1	1	--	--	--	10	--	--	--	--	--
ΛΙΜΑΝΙ	--	6	7	9	15	--	4	4	3	--	--	--	--	--	--
ΆΛΛΕΣ ΑΙΤΙΕΣ	5	1	2	1	9	--	--	--	--	--	--	1	--	--	--
ΣΥΝΟΛΙΚΑ	42	36	29	45	63	4	4	4	4	10	3	3	--	4	1

Πίνακας 11: ετήσια ατυχήματα⁴⁷.

⁴⁷ Πηγή: report 2003, 2004, 2005, 2006 του TEN.



Γράφημα 6:Ετήσια ατυχήματα ανά κατηγορία⁴⁸.

Η αύξηση των αναφορών ατυχημάτων φανερώνει και την ποιοτική αναβάθμιση του νηολογίου, αφού στο παρελθόν ατυχήματα που χαρακτηρίζονται ως μικρού κινδύνου (less serious) δεν αναφέρονταν. Επίσης, παρατηρείται ότι τα ατυχήματα έχουν αναφερθεί σε πλοία πιστοποιημένα από νηογνώμονες IACS, δηλαδή από τους φορείς με τις πιο αυστηρές προδιαγραφές και σύστημα εξέτασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

Η φορολογία της ναυτιλίας αποτελεί ένα ειδικό και συγχρόνως κρίσιμο πεδίο ανάλυσης. Η σπουδαιότητα της φορολογίας στη ναυτιλία φαίνεται καθαρά στις στατιστικές νηολόγησης από την απόφαση του κάθε πλοιοκτήτη να υπαχθεί σε ένα συγκεκριμένο φορολογικό καθεστώς υψώνοντας τη Σημαία του Κράτους στο πλοίο του, καθώς επίσης και από τη συνεισφορά της ναυτιλιακής βιομηχανίας στο ΑΕΠ, δηλαδή στη δημιουργία εθνικού πλούτου.

Γενικά, θεωρείται ότι οι θαλάσσιες μεταφορές επηρεάζουν άμεσα και έμμεσα την οικονομία και, η πλοιοκτησία, αλλά και η διαχείριση πλοίων αποτελούν πραγματική προστιθέμενη αξία στην οικονομία της Κύπρου. Ωστόσο, η συνεισφορά στην οικονομία, δεν είναι άμεσα εμφανής στο ισοζύγιο πληρωμών, δεδομένης της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, της κινητικότητας των πλοίων,

⁴⁸ Πηγή: report 2003, 2004, 2005, 2006 του TEN

ως πάγιων στοιχείων (assets), και του αυξανόμενου ανταγωνισμού μεταξύ των νηολογίων, προς εξυπηρέτηση των αναγκών των πλοιοκτητών.

10.1. Εταιρική και Ναυτιλιακή Φορολογία στην Κύπρο⁴⁹

Η Κύπρος πέρα από τη γεωπολιτική της σημασία έχει αναπτύξει και φορολογικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που προσελκύουν ξένες επιχειρήσεις να έχουν ως έδρα τους το νησί για τις διεθνείς τους δραστηριότητες. Πολλές ξένες επιχειρήσεις της Ευρώπης, της Αμερικής και της Ασίας έχουν ως έδρα τους την Κύπρο για τις διεθνείς δραστηριότητες τους.

Οι άριστες σχέσεις με χώρες κλειδιά της Ανατολικής Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής και ο εναρμονισμός της Κύπρου με την Ευρωπαϊκή Ένωση όσον αφορά ζητήματα μικρομεσαίων επιχειρήσεων, κατέστησε την Κύπρο ένα νησί με ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και ένα ευέλικτο επιχειρηματικό κέντρο της περιοχής. Το θεσμικό πλαίσιο για τις ξένες επιχειρήσεις, συμπεριλαμβάνει τα παρακάτω:

- φορολογικά κίνητρα
- την απελευθέρωση της διακίνησης κεφαλαίων
- τη βελτίωση των αεροσυγκοινωνιών, λιμανιών, τηλεπικοινωνιών κ.ά.

Το 2002, η Κύπρος δεσμεύτηκε στον ΟΟΣΑ⁵⁰ ότι μέχρι το 2005 θα περιορίσει τις ζημιογόνες και ακατάστατες φορολογικές πρακτικές και θα αποδεχτεί τα διεθνή πρότυπα που αφορούν τη διαφάνεια, την ανταλλαγή πληροφοριών και τους κανόνες της αγοράς σε θέματα εταιρικής φορολογίας και άμιλλας των φόρων. Αυτό έγινε με σκοπό να υποβοηθηθεί η κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας ώστε να στηρίξει υπεύθυνα τις οικονομίες-κλειδιά και να αναπτύξει την ικανότητα κλαδικών παρατηρήσεων, με θεματικές προσεγγίσεις αναγνωρίζοντας δηλαδή τον τρόπο με τον οποίο

⁴⁹ Πηγή: Στοιχεία από το ερευνητικό έργο, «Ενδυνάμωση στελεχιακού δυναμικού, θωράκιση της κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας και των κοινωνικοοικονομικών και ανταγωνιστικών παραμέτρων» Frederick University Cyprus, Μάρτιος 2008

⁵⁰ Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης, ΟΟΣΑ, (Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD) έχει 30 κράτη μέλη δεσμευμένα στη βάση της δημοκρατικής διακυβέρνησης και της οικονομίας της αγοράς και αναπτύσσει ενεργό διεθνοποιημένη σχέση με άλλες περίπου 70 χώρες και οικονομίες, αλλά και με μη-κυβερνητικούς οργανισμούς και συνδέσμους. Διατηρεί σημαντικά δεδομένα δημοσιεύσεων και στατιστικών και το έργο του καλύπτει οικονομικά και κοινωνικά θέματα από μακροοικονομικές μελέτες, μέχρι εμπόριο, εκπαίδευση, ανάπτυξη και επιστήμη, και καινοτομία. Διατηρεί μια δυναμική που δίνει τροφή για ορθολογική διακυβέρνηση της δημόσιας υπηρεσίας και εταιρικών δραστηριοτήτων και προβαίνει σε διεθνείς συμφωνίες και εισηγήσεις που προωθούν τους κανόνες του παιχνιδιού, εκεί που η πολλαπλή συμφωνία των ανεξάρτητων κρατών για διεθνοποιημένη οικονομία είναι απαραίτητη.

λειτουργούν οι διάφορες πολιτικές, γεγονός που παρέχει σημαντική βοήθεια στη λήψη αποφάσεων και στη χάραξη πολιτικών για υιοθέτηση στρατηγικών, προσανατολισμού και βιομηχανίας .

Η Κυπριακή Δημοκρατία εναρμόνισε τη νομοθεσία και τις πρακτικές της με το κοινοτικό κεκτημένο στο πλαίσιο της τότε δρομολογημένης πορείας προσχώρησης της στην Ευρωπαϊκή Ένωση⁵¹ και το 2002 θέσπισε κανόνες δικαίου προς συμμόρφωση της επιχειρησιακής/ εταιρικής φορολογικής νομοθεσίας με τον Κώδικα Συμπεριφοράς και τους Κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τερματίστηκε έτσι η αντανάκλαση ενός «φορολογικού παραδείσου», που αποτελούσε εστία ενδιαφέροντος σημαντικού αριθμού υπεράκτιων εταιριών. Στο πλαίσιο της νέας θεσμοποιημένης κατάστασης ξεπεράστηκε η φορολογική ακαταστασία, παράλληλα όμως σημειώθηκε μια συρρίκνωση του κυπριακού νηολογίου μεταξύ 2001 - 2007, αρχίζοντας από μια κατακόρυφη πτώση -18 εκατοστιαίες μονάδες του στόλου το 2001 που συνέχισε με περαιτέρω μειώσεις -4, -9, -6, -6, +2, και -2 εκατοστιαίες μονάδες για τα επόμενα χρόνια από το 2002 μέχρι το 2007⁵² αντίστοιχα (βλέπε πίνακα 1). Η θετική όμως πλευρά, με όλες τις προεκτάσεις της, ήταν η ποιοτική αναβάθμιση του κύρους της κυπριακής σημαίας που αντανακλά το σεβασμό της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας απέναντι στους κυπριακούς ναυτιλιακούς ομίλους.



Πίνακας 12: Η ετήσια εξέλιξη του κυπριακού νηολογίου⁵³.

Η νομοθεσία του 2002 για την εταιρική φορολογία που τέθηκε σε εφαρμογή από την 1^η Ιανουαρίου 2003, υιοθέτησε μια καινοτόμο προσέγγιση, ενώ συνέχιζε να ενθαρρύνει τη ξένη συμμετοχή στην

⁵¹ Στον τομέα της άμεσης φορολογίας, το κοινοτικό κεκτημένο αφορά κυρίως ορισμένες πτυχές του φόρου επί των εταιρειών και του φόρου επί του κεφαλαίου. Όσον αφορά την έμμεση φορολογία, το κεκτημένο περιλαμβάνει ουσιαστικά την εναρμόνιση της νομοθεσίας στον τομέα του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (ΦΠΑ) και των ειδικών φόρων κατανάλωσης.

19 Βλ. από ειδικό δημοσίευμα στην «η Σημερινή» της 16/04/2006, σε ρεπορτάζ της Γεωργίας Χριστόφορου και του Μιχάλη Παπαδοπούλου με τίτλο: «Η κυπριακή ναυτιλία στη θολή γραμμή των οριζόντων... Τέσσερις ύφαλοι στην πορεία της Κύπρου», τον πίνακα του συνολικού αριθμού πλοίων κυπριακού στόλου.

⁵³ Πηγή : Lloyd's Statistical Tables, 2007.

οικονομία της Κύπρου και να διατηρεί ένα ελκυστικό περιβάλλον για κάθε ποικιλία διαχειριστικής δραστηριότητας. Κύριο γνώρισμα της ήταν ένα ολοκληρωμένο φορολογικό καθεστώς που περιλάμβανε την εταιρική φορολογία, τους κατακρατούμενους μετοχικούς φόρους και το φόρο εισοδήματος επί των διανεμημένων κερδών.

Το καθεστώς της κυπριακής μετοχικής εταιρείας έχει καταστεί μια από τις πιο ελκυστικές όψεις φορολογικού συστήματος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ως η χαμηλότερη φορολογία για όλες τις φιλοξενούμενες εταιρίες. Προσφέρει ίση μεταχείριση με εταιρικό φόρο 10% τόσο για τις ντόπιες όσο και για τις διεθνείς διαχειριστικές εταιρίες. Η χαμηλή αυτή φορολογία του καθαρού κέρδους, γίνεται μετά την αφαίρεση όλων των εξόδων που πραγματοποιήθηκαν κατά

τη διεκπεραίωση των εργασιών της εταιρείας καθώς και των αποσβέσεων⁵⁴ .

Τέλος, δεδομένου ότι στην Κύπρο το ημερολογιακό έτος ταυτίζεται με το οικονομικό, επιτράπηκε στην κάθε δικαιούχο Διεθνή Διαχειριστική Εταιρεία να κρατεί το 4,25% της φορολογικής αναλογίας μέχρι την 31 Δεκεμβρίου 2005 κάτω από τις παραδοσιακές πρόνοιες.

Τα πιο πάνω ισχύουν για κάθε εταιρεία που εδρεύει στην Κύπρο και επιτρέπουν στις ναυτιλιακές πλοιοκτήτριες εταιρείες και επιχειρήσεις να επιλέγουν εάν αυτές επιθυμούν να φορολογηθούν με αυτήν τη μέθοδο.

10.2. Η Εξέλιξη του Φορολογικού Ναυτιλιακού Συστήματος στην Κύπρο⁵⁵

Το φορολογικό καθεστώς που ισχύει για τις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες ως εναλλακτική μέθοδος, είναι βασισμένο στη χωρητικότητα των πλοίων που διαχειρίζεται η κάθε εταιρεία. Το φορολογικό καθεστώς αυτό εφαρμόζεται τόσο σε κυπριακές όσο και σε ευρωπαϊκές εταιρείες πλοιοδιαχείρισης που έχουν την έδρα τους στην Κύπρο. Για ένα συγκεκριμένο οικονομικό έτος, μια επιχείρηση που ασχολείται με την πλοιοδιαχείριση έχει την ευκαιρία να επιλέξει για να φορολογηθεί:

⁵⁴ Εταιρείες που έχουν τον Έλεγχο και Διαχείριση τους στην Κύπρο πληρώνουν φόρο προς 10% στο καθαρό κέρδος μετά την αφαίρεση όλων των εξόδων που έγιναν για την λειτουργία της επιχείρησης και κεφαλαιουχικών δαπανών στα στοιχεία πάγιου ενεργητικού.

⁵⁵ Πηγή: Στοιχεία από το ερευνητικό έργο, «Ενδυνάμωση στελεχιακού δυναμικού, θωράκιση της κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας και των κοινωνικοοικονομικών και ανταγωνιστικών παραμέτρων» Frederick University Cyprus, μάρτιος 2008, καθώς επίσης και από στοιχεία της ομιλίας του «second arab maritime technical co-operation congress» by: Capt. Andreas A. Constantinou

- Είτε σύμφωνα με την ειδική φορολογική μέθοδο με βάση τη χωρητικότητα των πλοίων της. Αυτός ο φόρος ανέρχεται στο 25% των αντίστοιχων ποσοστών του φόρου χωρητικότητας που ισχύουν για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες.
- Είτε με ποσοστό 4,25% σύμφωνα με την φορολογία βάσει του εισοδήματος⁵⁶.

Επομένως, η Κύπρος δεν αποτελεί πλέον τον φορολογικό παράδεισο που την άφηγε στο παρελθόν εκτεθειμένη ως σημαία ευκαιρίας, αλλά μια χώρα φορολογικών κινήτρων και υψηλών προδιαγραφών νηολογίου.

Το θέμα της φορολογίας των πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών, περιλαμβάνεται στις κατευθυντήριες γραμμές για κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές (EU Shipping Guidelines on Maritime Transports), σύμφωνα με τις οποίες επιτρέπεται στις ναυτιλιακές εταιρείες να φορολογούνται βάσει του φόρου χωρητικότητας (ships tax-tonnage tax).

Η ανάγκη εφαρμογής μιας νέας πρακτικής είχε γίνει αντιληπτή εδώ και χρόνια, γιατί πολλά ευρωπαϊκά οικονομικά συμφέροντα είχαν φύγει από την Ε.Ε. προς άλλους προορισμούς, περισσότερο ανταγωνιστικούς από άποψη φορολογίας, λειτουργικότητας και ανθρώπινου δυναμικού. Έτσι, η Ευρώπη είδε ότι αυτή τη τεράστια βιομηχανία, η οποία αποφέρει πάρα πολλά στην οικονομία της και στις οικονομίες των κρατών-μελών της σε θέματα εργοδότησης, τεχνογνωσίας, επενδύσεων και που γενικά συνέβαλλε τα μέγιστα είχε αρχίσει να αποδυναμώνεται.

Έτσι, το 2004, μετά την προσχώρηση της Κύπρου, η Ε.Ε. αποφάσισε να προχωρήσει με μια καινοτομία, η οποία θεωρείται και μια από τις μεγαλύτερες διαπραγματευτικές επιτυχίες της Κύπρου. Πρόκειται για την προσθήκη ξεκάθαρης πρόνοιας μέσα στις «Κατευθυντήριες Γραμμές», σύμφωνα με την οποία και οι πλοιοδιαχειριστριες εταιρείες θεωρούνται, σε θέματα φορολογικών σκοπών της Ε.Ε., ως εταιρείες που έχουν ναυτιλιακή δραστηριότητα και άρα θα πρέπει να φορολογούνται, βάσει του φόρου χωρητικότητας, αντί του εταιρικού φόρου, με όλα τα θετικά που αυτό συνεπάγεται. Σύμφωνα με τις «Κατευθυντήριες Γραμμές», αυτό ενισχύει τον ανταγωνισμό και αποτελεί εγκεκριμένη κρατική ενίσχυση.

⁵⁶Πηγή: Κυβερνητική Πύλη Διαδικτύου της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Τέλος, οι φορείς της κυπριακής ναυτιλίας και η κυπριακή κυβέρνηση, κατόρθωσαν με εντατικές προσπάθειες να περάσουν τις θέσεις τους και να προστεθεί, με ξεκάθαρο τρόπο, η σχετική πρόνοια για την Πλοιοδιαχείριση.

Όμως, παρά τη μεγάλη αυτή επιτυχία, η διασφάλιση της συμβατότητας του φορολογικού καθεστώτος των ναυτιλιακών εταιρειών στην Κύπρο δεν έχει επιτευχθεί πλήρως και υπάρχει ακόμη εκκρεμότητα, που έχει πολύ ανησυχητικό αντίκτυπο στη ναυτιλιακή της βιομηχανία.

Η συμπερίληψη των εταιρειών, οι οποίες κάνουν πλήρη πλοιοδιαχείριση είναι ατελής, διότι δεν περιέλαβε πολλές εταιρείες του χώρου, που παρέχουν μόνο ένα μέρος των υπηρεσιών πλοιοδιαχείρισης. Αυτό είναι ένα πρόβλημα, το οποίο η Κύπρος προσπαθεί να επιλύσει πείθοντας την Επιτροπή της Ε.Ε. να συμπεριλάβει και τη διαχείριση πληρώματος, ως ναυτιλιακή δραστηριότητα, ώστε να απολαμβάνει κρατικές ενισχύσεις⁵⁷.

10.3. Πως Επηρέασε το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο την Φορολογία⁵⁸

Η ευνοϊκή φορολογία και άλλα κίνητρα διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της Κύπρου σαν ένα διεθνές επιχειρηματικό, ναυτιλιακό και πλοιοδιαχειριστικό κέντρο.

10.3.1. Ναυτιλιακές δραστηριότητες πριν από την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε.

Όλα τα κέρδη και τα μερίσματα που προέρχονται από ναυτιλιακές δραστηριότητες απαλλάσσονται από το φόρο. Η φοροαπαλλαγή αυτή, εισάχθηκε αρχικά το 1963, για περίοδο 10 χρόνων και παρατάθηκε αρκετές φορές. Αυτή η φοροαπαλλαγή ισχύει μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2002 και συγκεκριμένα:

⁵⁷ Συναφής είναι και «μελέτη», που αυτή τη στιγμή βρίσκεται εν εξέλιξη για τη συγκομιδή επιχειρημάτων, με τα οποία θα τεκμηριωθεί η αναγκαιότητα, για παροχή κρατικής ενίσχυσης στις εταιρείες που κάνουν τη διαχείριση πληρώματος (crew management). Το 2006, το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας προχώρησε στην σύναψη σύμβασης για τη διεξαγωγή αυτής της μελέτης με κοινοπραξία αποτελούμενη από το Αυστριακό Ινστιτούτο Διεθνούς Φορολογικού Δικαίου (Πανεπιστήμιο της Βιέννης) και το Κέντρο Ευρωπαϊκής Οικονομικής Έρευνας ZEW (Mannheim Γερμανίας), Πηγή: Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου.

⁵⁸ Πηγή: Στοιχεία από το ερευνητικό έργο, «Ενδυνάμωση στελεχιακού δυναμικού, θωράκιση της κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας και των κοινωνικοοικονομικών και ανταγωνιστικών παραμέτρων» Frederick University Cyprus, μάρτιος 2008

- δεν επιβάλλεται φόρος εισοδήματος σε κέρδη που προέρχονται από ναυτιλιακές δραστηριότητες κυπριακών ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες έχουν στην ιδιοκτησία τους ή ναυλώνουν πλοία τα οποία φέρουν την κυπριακή σημαία,
- δεν επιβάλλεται φόρος κεφαλαιουχικών κερδών σε πώληση ή μεταβίβαση πλοίου ή μετοχών σε ναυτιλιακή εταιρεία,
- δεν επιβάλλεται φόρος εισοδήματος στους μισθούς των μελών πληρώματος των κυπριακών πλοίων τα οποία ταξιδεύουν σε διεθνή ύδατα,
- δεν επιβάλλεται φόρος χαρτοσήμανσης σε πωλητήρια έγγραφα και υποθήκες πλοίων ή άλλα σχετικά έγγραφα.

Επίσης, τα εισοδήματα Κυπριακών Εταιρειών Διεθνών Επιχειρήσεων τα οποία προέρχονται από ναυτιλιακές δραστηριότητες πλοίων κάτω από μη-Κυπριακή σημαία φορολογούνται με τον ευνοϊκό συντελεστή του 4,25 %.

10.3.2. Υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων

Μέχρι πρόσφατα, οι διεθνείς εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων, φορολογούνταν με συντελεστή 4.25% επί των καθαρών τους εσόδων βάσει των γενικών κανονισμών που διέπουν τις Κυπριακές Εταιρείες Διεθνών Επιχειρήσεων (άρθρο 28Α του περί Φορολογίας του Εισοδήματος Νόμου), δηλαδή επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγγεγραμμένες στην Κύπρο, ανήκουν εξολοκλήρου σε μη Κύπριους και αντλούν τα εισοδήματα τους αποκλειστικά από το εξωτερικό).

Στις 18 Ιουνίου 1999, δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας ο Νόμος 73(1) του 1999, τροποποιώντας τον περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) Νόμο 1992-1999. Βάσει του νόμου αυτού, Κυπριακές εταιρείες οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων, φορολογούνται με ένα νέο φορολογικό καθεστώς, το οποίο ισχύει τόσο για επιτόπιες Κυπριακές εταιρείες (local companies), όσο και για Κυπριακές Εταιρείες Διεθνών Επιχειρήσεων (International Business Companies). Τα κύρια χαρακτηριστικά του νέου φορολογικού καθεστώτος είναι:

- Το νέο φορολογικό καθεστώς καλύπτει τα τρία είδη υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων, που αναγνωρίζονται διεθνώς, δηλαδή τη διαχείριση πληρωμάτων, την τεχνική διαχείριση και την εμπορική διαχείριση των πλοίων, οι οποίες παρέχονται βάσει συμβολαίου με τον πλοιοκτήτη ή το ναυλωτή γυμνού πλοίου, από πρόσωπα τα οποία διατηρούν γραφείο στην Κύπρο επανδρωμένο με επαρκή προσωπικό τόσο σε αριθμό όσο και σε προσόντα.
- Οι πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες φορολογούνται σύμφωνα με τις πρόνοιες του περί Εμπορικής Ναυτιλίας Νόμου (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις), εκτός αν επιλέξουν να φορολογηθούν για οποιοδήποτε συγκεκριμένο έτος σύμφωνα με τις πρόνοιες του περί Φορολογίας του Εισοδήματος Νόμου. Τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα μπορούν να ασκήσουν την επιλογή τους αυτή, απευθύνοντας γραπτή ειδοποίηση στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας με αντίγραφο στον Έφορο Φόρου Εισοδήματος. Για να τεθεί σε εφαρμογή η επιλογή αυτή για συγκεκριμένο φορολογικό έτος, η ειδοποίηση θα πρέπει να σταλεί τουλάχιστον 30 μέρες πριν την 1^η Ιανουαρίου του συγκεκριμένου έτους. Η επιλογή παραμένει σε ισχύ μέχρι την απόσυρση της, ακολουθώντας την ίδια διαδικασία.
- Με βάση τον περί Φορολογίας του Εισοδήματος Νόμο, το εισόδημα οποιουδήποτε προσώπου το οποίο προκύπτει από την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων, υπόκειται σε ειδική φορολογία με συντελεστή 4,25%.
- Με βάση τον περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) Νόμο, για τα φορολογικά έτη μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2020, το εισόδημα οποιουδήποτε προσώπου το οποίο προκύπτει από την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων απαλλάσσεται από το φόρο εισοδήματος. Αντί αυτού επιβάλλεται μια "ειδική φορολογία" (tonnage tax) η οποία εφαρμόζεται για όλα τα πλοία υπό διαχείριση (δηλ. υπό Κυπριακή σημαία και μη.)

Η φορολογία αυτή είναι ίση με το 25% του ετήσιου φόρου χωρητικότητας που θα κατέβαλλαν τα πλοία αυτά εάν ήταν εγγεγραμμένα στο Κυπριακό Μηολόγιο σύμφωνα με τον περί Εμπορικής Ναυτιλίας Νόμο. Αυτή η φορολογία υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων εφαρμόζεται στην περίπτωση Κυπριακών πλοίων που πληρούν τις πρόνοιες του άρθρου 8(3)(β) του Νόμου, δηλαδή όταν

δικαιούνται 30% μείωση στο φόρο χωρητικότητας, λόγω του ότι η τεχνική διαχείριση και η διαχείριση πληρωμάτων, διεξάγεται εξολοκλήρου από κυπριακή πλοιοδιαχειρίστρια εταιρεία.

Αυτή η διάταξη πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να ισχύει η προαναφερθείσα φορολογική μείωση και στις περιπτώσεις που η τεχνική διαχείριση και η διαχείριση πληρώματος αναλαμβάνονται πλήρως από ευρωπαϊκές εταιρείες διαχείρισης πλοίων με επαρκώς επανδρωμένα γραφεία στην Κυπριακή Δημοκρατία. Η εν λόγω ευθυγράμμιση είναι αναγκαία για την άρση της διακριτικής μεταχείρισης που παρατηρείται απέναντι στους ευρωπαίους υπηκόους (Άρθρο 6 της Συνθήκης ΕΚ).

- Με βάση τον ίδιο Νόμο, για τα φορολογικά έτη μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2020, μερίσματα που διανέμονται από εισοδήματα διαχείρισης πλοίων δεν θα υπόκεινται σε παρακράτηση φόρου εισοδήματος και όσον αφορά αυτά τα μερίσματα κανένας φόρος δεν θα επιβάλλεται στο μέτοχο που τα εισπράττει.

Αυτό το νέο φορολογικό σύστημα αποτελούσε μια «κίνηση τακτικής». Υιοθετήθηκε πριν από την επικείμενη αλλαγή του καθεστώτος των υπεράκτιων εταιρειών, η οποία ήταν απαραίτητη για την εναρμόνιση με το Κεφάλαιο 10 για τη Φορολογία. Η κατάρτιση της τροποποίησης του νόμου από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας πραγματοποιήθηκε σε μόλις 5 ημέρες.

10.3.3. Άλλα κίνητρα

Οι αλλοδαποί υπάλληλοι Κυπριακών Εταιρειών Διεθνών Επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένων εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων και ναυτιλιακών εταιρειών, που έχουν τη βάση τους στην Κύπρο, απολαμβάνουν σημαντικές φορολογικές ελαφρύνσεις. Οι υπάλληλοι αυτοί, δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος εάν εργάζονται εκτός Κύπρου και λαμβάνουν τους μισθούς τους μέσω τράπεζας η οποία είναι εγκαταστημένη στην Κύπρο. Εάν λαμβάνουν τους μισθούς τους μέσω τράπεζας, η οποία δεν είναι εγκαταστημένη στην Κύπρο, υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος με ποσοστά που κυμαίνονται από 0% έως 4%. Εάν εργάζονται στην Κύπρο υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος με ποσοστά που κυμαίνονται από 0% έως 20%. Εάν εργάζονται εν μέρει στην Κύπρο και εν μέρει στο εξωτερικό φορολογούνται ανάλογα, με συνδυασμό των πιο πάνω ποσοστών.

Οι Κυπριακές Εταιρείες Διεθνών Επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένων των ναυτιλιακών και εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων καθώς και οι αλλοδαποί υπάλληλοι τους, δεν

υπόκεινται σε περιορισμούς συναλλάγματος και έχουν απαλλαγές από φόρους εισαγωγών και άλλους έμμεσους φόρους. Επιπρόσθετα δεν έχουν υποχρέωση να καταβάλλουν συνεισφορές στο Ταμείο Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

10.4. Νομική μορφή για την ίδρυση πλοιοκτήτριας εταιρείας

Οι μη κάτοικοι Κύπρου μπορούν με σχετική ευκολία να πάρουν άδεια από την Κεντρική Τράπεζα για να ιδρύσουν και να συμμετέχουν σε πλοιοκτήτρια εταιρεία κυπριακών πλοίων.

Η εταιρεία εγγράφεται ως ιδιωτική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης δυνάμει των προνοιών των περί Εταιρειών Νόμων Κεφ. 113, όπως έχει τροποποιηθεί. Για την ίδρυση της εταιρείας, η υποβολή των υπομνημάτων και του καταστατικού της εταιρείας στον Έφορο Εταιρειών απαιτείται να είναι στην ελληνική γλώσσα. Η ίδρυση της εταιρείας πιστοποιείται με την έκδοση του πιστοποιητικού εγκαθίδρυσης της εταιρείας. Ο χρόνος που απαιτείται για την ίδρυση της, είναι περίπου 3 - 5 ημέρες από την ημέρα υποβολής των πιστοποιητικών εγκαθίδρυσης. Η παρούσα νομοθεσία περιέχει διατάξεις που διευκολύνουν την επίσπευση των διάφορων διαδικασιών σε επείγουσες περιπτώσεις.

Λόγω του ότι κάθε εταιρεία περιορισμένης ευθύνης αποτελεί ξεχωριστό νομικό πρόσωπο, είναι συνήθης η πρακτική, στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, να εγκαθιδρύεται ξεχωριστή πλοιοκτήτρια εταιρεία για κάθε πλοίο που εγγράφεται.

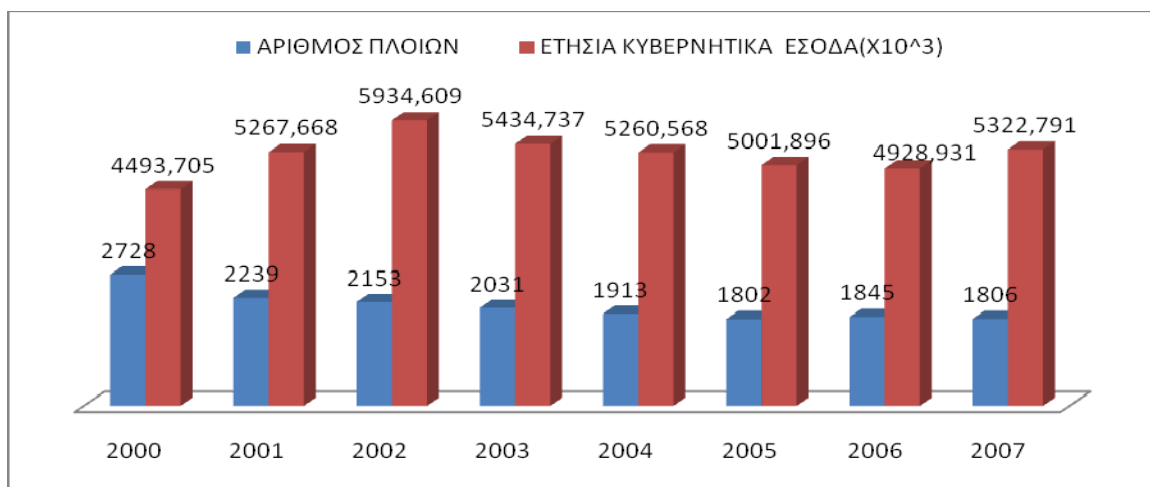
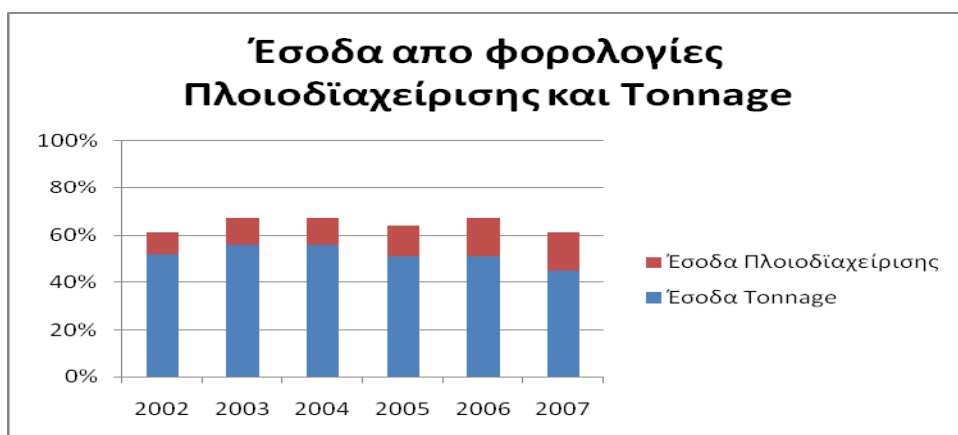
Από στοιχεία του Τμήματος Ναυτιλίας του Υπουργείου Δημοσίων Έργων και Συγκοινωνιών προκύπτει μια ενδιαφέρουσα ανάλυση εσόδων για τα τελευταία δυο χρόνια.

Πίνακας 13: Η ετήσια εξέλιξη της κυπριακής φορολογίας στην ναυτιλία⁵⁹.

ΧΡΟΝΙΑ	2002	%	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%	2007	%
Φόρος επί της χωρητικότητας πλοίων	3.107.920	52%	3.047.959	56%	2.946.990	56%	2.567.599	51%	2.525.101	51%	2.399.159	45%
Τέλη επιθεώρησης πλοίων	52.758	1%	66.682	1%	----	----	----	----	----	----	----	----
Τέλη και δικαιώματα για επιθεώρηση πλοίων και παροχή υπηρεσιών	14.336	0%	10.255	0%	62.975	1%	63.351	1%	79.838	2%	80.100	2%
Εγγραφή πλοίων	607.616	10%	548.066	10%	704.839	13%	654.746	13%	608.293	12%	749.070	14%
Άδειες ασυρμάτων πλοίων	32.905	1%	34.065	1%	43.740	1%	34.925	1%	41.420	1%	55.435	1%
Επιβαρύνσεις επί καθυστερούμενων φόρων και τελών	57.475	1%	57.660	1%	42.346	1%	27.799	1%	34.424	1%	36.016	1%
Επιβαρύνσεις επί καθυστερούμενων φόρων για υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων	----	----	144	----	895	----	----	----	----	----	----	----
Πρόστιμα από εξώδικους διακανονισμούς	44.282	1%	78.339	1%	163.556	3%	61.726	1%	57.946	1%	68.230	1%
Άλλα τέλη, χρεώσεις, αποζημιώσεις	755	0%	7.254	0%	2.487	0%	302	0%	9.786	0%	3.422	0%
Άδειες ταχύπλοων σκαφών μικρού μεγέθους	11.860	0%	13.625	0%	17.095	0%	19.715	0%	23.480	0%	37.735	1%
Άδειες πλοήγησης ταχύπλοων σκαφών μικρού μεγέθους	10.671	0%	10.856	0%	12.274	0%	13.577	0%	15.738	0%	27.227	1%
Επιβαρύνσεις επί καθυστερημένων φόρων και τελών	11.285	0%	12.800	0%	13.960	0%	17.650	0%	19.660	0%	29.035	1%
Φόρος υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων	525.826	9%	584.714	11%	572.687	11%	667.702	13%	764.792	16%	853.550	16%
Πώληση ναυτιλιακών εγγράφων	1.426.845	24%	771.538	14%	644.417	12%	655.134	13%	699.591	14%	733.965	14%
Έσοδα από ιδιωτικά τηλεφωνήματα και φωτομηνύματα	15.084	0%	17.871	0%	14.292	0%	12.898	0%	13.327	0%	15.145	0%
Δικαιώματα εξετάσεων	13.270	0%	15.425	0%	18.890	0%	23.845	0%	35.185	1%	44.016	1%
Δικαιώματα συμμετοχής σε σεμινάρια	----	----	157.484	3%	20	0%	180.927	4%	----	----	190.686	4%
ΣΥΝΟΛΟ	5.932.888	100%	5.434.737	100%	5.261.463	100%	5.001.896	100%	4.928.581	100%	5.322.791	100%

⁵⁹ Πηγή: στατιστικά στοιχεία των περιοδικών 2003, 2004, 2005, 2006, του ΤΕΝ που υπάρχουν στα παραρτήματα.

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι η άμεση φορολόγηση των δραστηριοτήτων πλοιοδιαχείρισης και χωρητικότητας αποφέρει περίπου το 61-67% των εσόδων του TEN. Συγκριτικά, η νηολόγηση αποφέρει περίπου 10-14% των συνολικών εσόδων. Συνεπώς, εδώ αξίζει να αναφερθούμε στην γραμμική αύξηση των εσόδων του TEN (που δεν είχε ουσιαστική συμβολή στην οικονομία της Κύπρου) στον τομέα της πλοιοδιαχείρισης, η οποία οφείλεται στην καινοτόμο φορολογία που εφάρμοσε το TEN (Γράφημα7). Επίσης, είναι πολύ σημαντική η αναφορά στο ότι καθώς η μείωση του κυπριακού στόλου είναι αισθητή, η πτώση των ετήσιων εσόδων του TEN, που αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στην μείωση του κυπριακού στόλου δεν έχει μεγάλες αποκλίσεις(Γράφημα8).



Γράφημα 7,8: Ετήσια κυβερνητικά έσοδα από φορολογίες πλοιοδιαχείρισης καθώς και Tonnage⁶⁰.

⁶⁰ Πηγή: Πηγή: στατιστικά στοιχεία των περιόδων 2003, 2004, 2005, 2006, του TEN που υπάρχουν στα παραρτήματα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: Φορείς της Ναυτιλίας στην Κύπρο

11.1. Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας (TEN)

Η ευθύνη για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων εναπόκειται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων και οι αρμοδιότητες του ασκούνται μέσω του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας. Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας συστάθηκε το 1978 και είναι αρμόδιο για τις ακόλουθες υπηρεσίες⁶¹:

- Νηολογήσεις πλοίων και μικρών σκαφών και συναφείς πράξεις.
- Ναυτική ασφάλεια και εφαρμογή όλων των προνοιών που απορρέουν από τη σχετική νομοθεσία και τις Διεθνείς Συμβάσεις που κυρώθηκαν από την Κυπριακή Δημοκρατία. Συμπεριλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τις καταμετρήσεις πλοίων, περιστατικά που προκαλούνται από πρόθεση (π.χ. τρομοκρατική ενέργεια, κλοπή, άλλη παράνομη πράξη), τηλεπικοινωνίες, καθορισμό αριθμού επιβατών σε επιβατηγά πλοία και έγκριση εξοπλισμού πλοίων και ισοδύναμων ρυθμίσεων.
- Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση από πλοία.
- Διερεύνηση ατυχημάτων κυπριακών πλοίων και/ ή ναυτικών που εργοδοτούνται σ' αυτά ή ξένων πλοίων που βρίσκονται στα χωρικά ύδατα της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- Επιθεώρηση κυπριακών και αλλοδαπών πλοίων (έλεγχος κράτους λιμένα).
- Ακτοπλοία που περιλαμβάνει τον έλεγχο ακτοπλοϊκών επιβατηγών και ταχύπλοων σκαφών και έκδοση σχετικών πιστοποιητικών ασφαλείας καθώς επίσης και την έκδοση αδειών χειριστή ταχύπλοων σκαφών.
- Έλεγχος αναγνωρισμένων από τη Δημοκρατία Νηογνομόνων.
- Ναυτική εργασία, συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών και επίλυση εργατικών διαφορών σε Κυπριακά πλοία.
- Απογραφεί ναυτικών — ναυτικά μητρώα.
- Εκπαίδευση ναυτικών και έκδοση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας.
- Νομικά θέματα που συμπεριλαμβάνουν εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας και εναρμόνιση με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο.

⁶¹ Δεδομένα από την επίσημη ιστοσελίδα και τα περιοδικά (2003-2006) του TEN καθώς επίσης και από το Ερευνητικό Έργο "Ενδυνάμωση Στελεχιακού Δυναμικού, Θωράκιση της Κυπριακής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας και των Κοινωνικοοικονομικών και Ανταγωνιστικών Παραμέτρων."

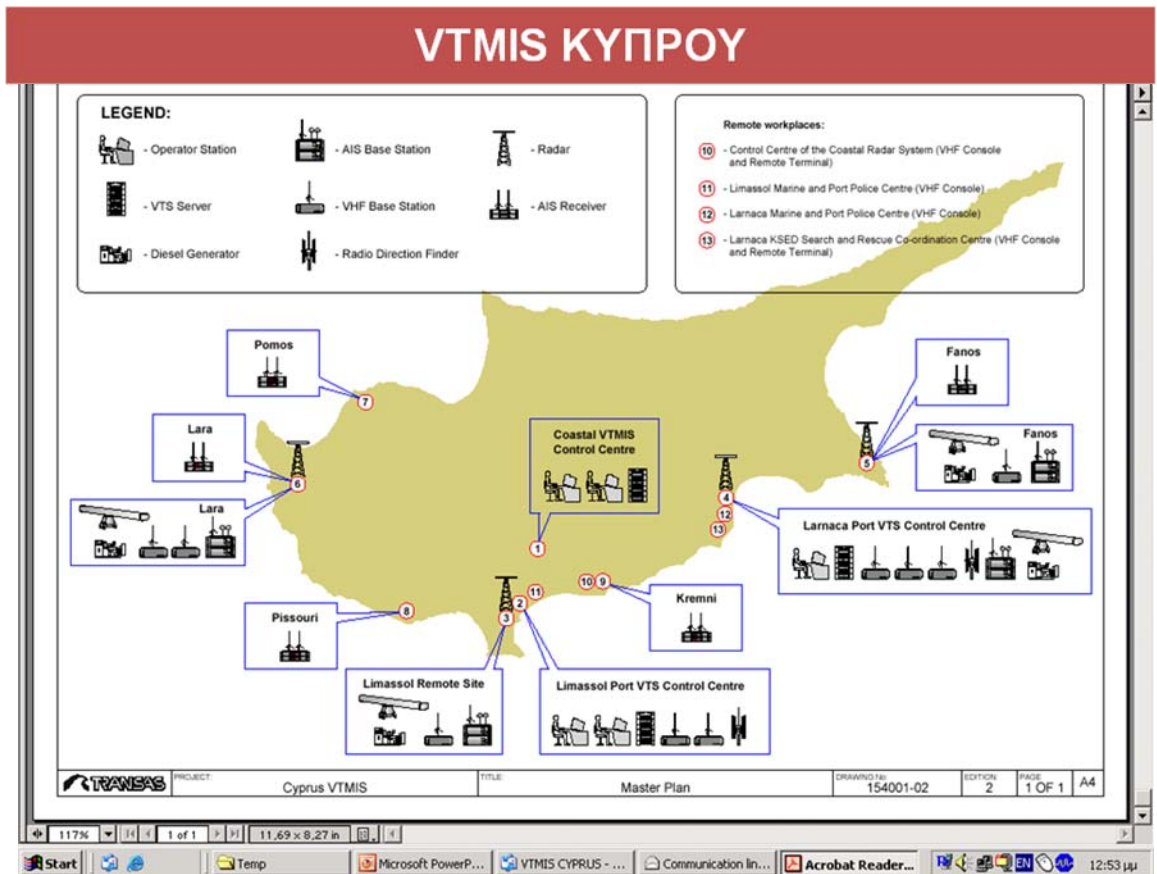
- Φορολογία πλοίων και υπηρεσιών πλοιοδιαχείρισης.
- Στατιστικές και οικονομικές μελέτες για τη ναυτιλία.
- Ανάπτυξη και προβολή της Κυπριακής Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Διεθνείς σχέσεις, συμμετοχή σε εργασίες διεθνών οργανισμών, σύναψη διμερών συμφωνιών και συνεργασία με ναυτιλιακές αρχές ξένων χωρών.

11.1.1. Καινούρια έργα

11.1.1.1. VTMIS Κύπρου⁶²

- Το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων για εκπλήρωση των υποχρεώσεων της Δημοκρατίας που πηγάζουν από την Ευρωπαϊκή Οδηγία ΕΕ/2002/59, αποφάσισε την ανάπτυξη υποδομής “VTMIS”, έργο που χρηματοδοτείται κατά το 50% από την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Η όλη ευθύνη ανατέθηκε στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας (TEN), το οποίο θα είναι και το αρμόδιο Τμήμα για τον επιχειρησιακό χειρισμό του και τη διαβίβαση σχετικών πληροφοριών στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Πληροφοριών .
- Το κέντρο παρακολούθησης του παράκτιου θαλάσσιου τμήματος θα στεγάζεται στο υφιστάμενο κτίριο του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Το σύστημα θα εξυπηρετεί επίσης ανάγκες του Ναυτικού , της Λιμενικής Αστυνομίας, της Αρχής Λιμένων, του Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης και επίσης θα μπορεί να παρέχει συγκεκριμένες υπηρεσίες στον ιδιωτικό τομέα.
- Γίνονται σχεδιασμοί για ανάληψη της συμβατικής υποχρέωσης για παρακολούθηση των συχνοτήτων κινδύνου των πλοίων από το VTMIS ΚΥΠΡΟΥ (μέχρι σήμερα την ευθύνη την έχει το Κύπρος Ράδιο) όταν θα είναι σε πλήρη επιχειρησιακή ετοιμότητα.

⁶² Πηγή: τμήμα εμπορικής ναυτιλίας 2007



Σχήμα 3: σχεδιασμός δικτύωσης του VTMIS στις ελεύθερες περιοχές της Κύπρου.

11.1.1.2. Καταπολέμηση της ρύπανσης⁶³

- Με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, η ευθύνη για την καταπολέμηση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή, μεταφέρεται από το Τμήμα Αλιείας και Θαλασσιών Ερευνών στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας
- Το TEN έχει ετοιμάσει τους όρους για ανοικτό διαγωνισμό για ανάθεση σε ιδιώτες της καταπολέμησης της ρύπανσης
- Για να μπορέσει το TEN να διεκπεραιώνει απρόσκοπτα τα καθήκοντα που απορρέουν από αυτή την ανάθεση θα πρέπει να εκπαιδευτεί το προσωπικό του κατάλληλα και να στελεχωθεί με ικανοποιητικό αριθμό επιθεωρητών. Σχετική τεχνική βοήθεια για την οργάνωση της υπηρεσίας αυτής, έχει ζητηθεί από το REMPEC (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre) και την EMSA (European Maritime Safety Agency)
- Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας ετοιμάζει πρόταση για έγκριση δημιουργίας νέου τομέα για την εποπτεία της θαλάσσιας κυκλοφορίας και προστασία του περιβάλλοντος στα χωρικά ύδατα και

⁶³ Πηγή: Τμήμα εμπορικής ναυτιλίας 2007

στην ευρύτερη οικονομική ζώνη της Δημοκρατίας, μέσω και της αναμενόμενης εγκατάστασης / λειτουργίας του συστήματος διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας πλοίων.

11.2. Η Αρχή Λιμένων Κύπρου (ΑΛΚ)

Η ΑΛΚ είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και διοικείται από εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο διορίζεται από το Υπουργικό Συμβούλιο με τριετή θητεία. Το Διοικητικό Συμβούλιο εφαρμόζει, σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΑΛΚ, την πολιτική της εκάστοτε κυβέρνησης. Η πολιτική αυτή διαβιβάζεται και εποπτεύεται από τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων. Η ΑΛΚ είναι αρμόδια για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των λιμανιών, για τα βοηθήματα της διεθνούς ναυσιπλοΐας και για την παροχή αδειών πλοήγησης, ενώ έχει διπλό ρόλο:

- να ασκεί δημόσιες εξουσίες, και
- να παρέχει εμπορικές και οικονομικές υπηρεσίες.

Στα πλαίσια της άσκησης δημόσιας εξουσίας η Αρχή Λιμένων Κύπρου είναι ιδιοκτήτης των λιμένων και των φάρων καθώς επίσης και ρυθμιστής των παροχών λιμενικών υπηρεσιών. Μέσα στα πλαίσια αυτού του ρόλου η Αρχή:

- προγραμματίζει και αναπτύσσει τη λιμενική υποδομή,
- παραχωρεί άδειες χρήσης χώρων και παροχής υπηρεσιών στα λιμάνια που βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία της,
- παραχωρεί άδειες παροχής λιμενικών υπηρεσιών και κατασκευής έργων σε λιμενικές περιοχές, και
- παρέχει δημόσιες, μη οικονομικές, δραστηριότητες.

Ο ρόλος του ΑΛΚ βάσει των πιο πάνω είναι να παρέχει εμπορικές, οικονομικές και λιμενικές υπηρεσίες. Οι κυριότερες από αυτές είναι:

- η πλοήγηση πλοίων,
- η ρυμούλκηση και πρόσδεση πλοίων

- Η παροχή και χρήση γερανογεφυρών και μεγάλων κινητών γερανών, και
- η παραλαβή, αποθήκευση και παράδοση φορτίων.

Στη δικαιοδοσία της ΑΛΚ υπάγονται οι εξής λιμένες: Λεμεσού, Λάρνακας, το παλιό λιμάνι Λεμεσού, το λιμάνι της Πάφου, το λιμανάκι του Λατσιού και οι ειδικοί σταθμοί στο Βασιλικό και τη Μονή. Επίσης, στην ΑΛΚ υπάγονται και οι φάροι στο Κάβο Γκρέκο, Κάβο Κίτι, Κάβο Γάτα, στην Πάφο και τον Ακάμα. Τα λιμάνια της Αμμοχώστου και της Κερύνειας, ο ειδικός σταθμός στο Καραβοστάσι, καθώς επίσης και οι φάροι στον Κορμακίτη και τον Απόστολο Ανδρέα βρίσκονται υπό τουρκική κατοχή.

11.3. Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο

Από πλευράς ιδιωτικού τομέα, διαμορφώθηκε στις αρχές του 1989 το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο (Cyprus Shipping Council), ως εμπορικός σύνδεσμος της ναυτιλιακής βιομηχανίας της Κύπρου. Σκοπός του είναι η προαγωγή του ενδιαφέροντος της κυπριακής ναυτιλίας και ακόμη της φήμης της κυπριακής σημαίας, κατά την προώθηση και προστασία των ενδιαφερόντων των μελών του τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Το Ναυτιλιακό Συμβούλιο θεωρείται ο επαγγελματικός οργανισμός της ναυτιλιακής βιομηχανίας με 145 εταιρίες μέλη και συμπεριλαμβάνει όλες τις μεγάλες πλοιοκτήτριες εταιρίες και άλλες ναυτιλιακά συναφείς εταιρίες της Κύπρου⁶⁴. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο σε διάφορους διεθνείς οργανισμούς στους οποίους συμμετέχει, όπως το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping), τη Διεθνή Ομοσπονδία Ναυτιλίας (International Shipping Federation) και τον οργανισμό BIMCO (Baltic International Maritime Conference). Το Ναυτιλιακό Συμβούλιο αντιπροσωπεύοντας την κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία παρευρίσκεται, κατόπιν προσκλήσεως, σε συσκέψεις κοινοβουλευτικών επιτροπών για θέματα που επηρεάζουν τον κλάδο της ναυτιλίας και με έγκυρες απόψεις συμβάλλει στη λήψη αποφάσεων. Ακόμη, καταγράφεται από χαιρετισμό του Προέδρου της Βουλής στη 17^η ετήσια γενική συνέλευση του Ναυτιλιακού Συμβουλίου η σημασία της συμβολής και βοήθειας του Συμβουλίου στα ναυτιλιακά δρώμενα της Κύπρου: «...η

⁶⁴ Τα στοιχεία αυτά έχουν καταχωρηθεί στην ιστοσελίδα του Ναυτιλιακού Συμβουλίου www.csc-cy.org στις 16-07-2002.

κυπριακή πολιτεία κατόρθωσε να προσαρμόσει τη νομοθεσία, τις πολιτικές και τις διαδικασίες και σήμερα η Κύπρος να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των καιρών, στις επιταγές του ευρωπαϊκού κεκτημένου και να πληροί τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Η έξοδος της κυπριακής σημαίας από τη μαύρη λίστα του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων είναι αποτέλεσμα της πολιτικής που ακολούθησε το κυπριακό κράτος, αλλά και της θετικής ανταπόκρισης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αυτό το ευτυχές γεγονός έχει ενισχύσει την εμπιστοσύνη της διεθνούς κοινότητας προς την Κύπρο και την κυπριακή σημαία με αποτέλεσμα το κυπριακό νηολόγιο επίσημα πλέον να αναδεικνύεται ως διεθνές ποιοτικό νηολόγιο...»⁶⁵.

11.4. Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο

Τη δημιουργία του Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου αποφάσισε το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο στην 19η Ετήσια Γενική του Συνέλευση, που πραγματοποιήθηκε στη Λεμεσό στις 11 Απριλίου με την αντίστοιχη μετονομασία του⁶⁶. Με αυτό τον τρόπο αναμένεται ότι θα επιτευχθεί καλύτερη προβολή, τόσο στην Κύπρο όσο και στο εξωτερικό, της δομής, των πολύπλευρων δραστηριοτήτων και του σημαντικού οικονομικού εύρους της ναυτιλιακής βιομηχανίας, την οποία για είκοσι σχεδόν χρόνια εκπροσωπούσε το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο. Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο απαριθμεί σήμερα 130 πλοιοκτήτριες, πλοιοδιαχειρίστριες και ναυτιλιακά συναφείς εταιρείες, που συλλογικά ελέγχουν ένα στόλο 2.170 ποντοπόρων πλοίων, με 43 εκατομμύρια τόνους ολικής χωρητικότητας, ενώ λειτουργεί ως το επαγγελματικό εκφραστικό σώμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Κύπρο. Ανώτερος στόχος αυτής της πρωτοβουλίας είναι η προσέλκυση περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών στην Κύπρο και η εγγραφή νέων πλοίων στο Κυπριακό Νηολόγιο. Σε χαιρετισμό του στη Γενική Συνέλευση ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, Δημήτρης Χριστόφιας, χαρακτήρισε την ημέρα ίδρυσης του «σταθμό για την κυπριακή ναυτιλία».

Στόχος είναι να αποτελεί το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο μια ξεχωριστή νομική οντότητα, που θα «υπάγεται» στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων και η οποία θα στηρίζει και θα συνεργάζεται με όλους τους άλλους οργανισμούς, συμβούλια και επιτροπές που δραστηριοποιούνται και

⁶⁵ Χαιρετισμός του προέδρου της Βουλής των Αντιπροσώπων, κ. Δημήτρη Χριστόφια, στη 17^η Ετήσια Γενική Συνέλευση του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου, 31-3-2006. Πηγή: Γραφείο Τύπου & Πληροφοριών της Κυπριακής Δημοκρατίας, www.moi.gov.cy/moi/pio/pio

⁶⁶ Στοιχεία από την ιστοσελίδα του Ναυτιλιακού Συμβουλίου www.csc-cv.org.

ασχολούνται με τη κυπριακή ναυτιλία και με αναμενόμενο ρόλο και αρμοδιότητες συμβούλου της Κυβέρνησης πάνω σε ναυτιλιακά θέματα. Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο:

- ✚ Θα μεριμνά για την οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της κυπριακής ναυτιλίας, τη σύνδεση αυτής με την οικονομία του κράτους, τη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού, την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την έρευνα και διάσωση, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς και την άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας.
- ✚ Θα οργανώνει και θα εποπτεύει τη ναυτική εκπαίδευση, θα ρυθμίζει και θα επιλύει θέματα ναυτικής εργασίας.
- ✚ Θα εποπτεύει τη διοίκηση, οργάνωση, λειτουργία και εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας, την οργάνωση και διοίκηση της πλοηγικής υπηρεσίας και θα ασκεί τη λιμενική πολιτική της χώρας.

Οι επιχειρησιακές κατευθύνσεις που θα οριοθετούν τη δράση του Επιμελητηρίου, θα πρέπει να είναι προσδιορισμένες μέσα στο θεσμικό πλαίσιο που θα διέπει τη λειτουργία του. Οι κατευθύνσεις αυτές θα πρέπει να έχουν ως κύριο προσανατολισμό την:

- ✓ Γνωμάτευση και παροχή συμβουλών στο Υπουργείο και άλλα κυβερνητικά τμήματα πάνω σε νομικά θέματα που θα αφορούν τη κυπριακή ναυτιλία.
- ✓ Εκπροσώπηση της χώρας σε Διεθνείς Οργανισμούς και σε Όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- ✓ Υποβολή προτάσεων για προστασία των ναυτικών, του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τη λειτουργίας και εκμετάλλευση των λιμανιών, την ασφάλιση των ναυτικών, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών.
- ✓ Εκπροσώπηση της χώρας σε διεθνή συνέδρια.
- ✓ Εκπόνηση μελετών και ερευνών που σχετίζονται με τη ναυτιλία.
- ✓ Επίλυση διαφόρων προβλημάτων που θα αντιμετωπίζει η χώρα και τα μέλη του Επιμελητηρίου.
- ✓ Προώθηση και προβολή της κυπριακής ναυτιλίας στο εσωτερικό και στο εξωτερικό.
- ✓ Στενή παρακολούθηση των ναυτιλιακών πραγμάτων και ενημέρωση της κυβέρνησης.
- ✓ Υποβολή προτάσεων για αστυνόμευση πλοίων, λιμανιών, θαλάσσιου χώρου και συνόρων.

- ✓ Υποβολή προτάσεων για τη ναυτική εκπαίδευση και εργασία.
- ✓ Διατήρηση στενών σχέσεων με άλλες κυβερνήσεις, όπως επίσης και άλλα Ναυτιλιακά Επιμελητήρια.

11.5. Η Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών⁶⁷ (ΚΕΠ)

Η Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών (Cyprus Union of Shipowners) ιδρύθηκε το 2004 και από τότε άρχισε να εμπλέκεται ενεργά στα ναυτιλιακά αναπτυξιακά δρώμενα με κυριότερο σκοπό να προωθεί και να διαφυλάττει τα συμφέροντα των μελών της και τα ευρύτερα συμφέροντα της ναυτιλιακής ανάπτυξης της Κύπρου. Ο πυρήνας των μελών της ΚΕΠ είναι Κύπριοι πλοιοκτήτες που έχουν την έδρα των επιχειρήσεων τους σε Κύπρο, Ελλάδα και Ηνωμένο Βασίλειο. Στους κόλπους της ΚΕΠ έχει συνασπιστεί και αριθμός Ελλήνων πλοιοκτητών οι οποίοι παραδοσιακά υψώνουν την κυπριακή σημαία στα πλοία τους. Η Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών επικεντρώνεται σε δυο κύριους στόχους που την θέλουν να παρουσιάζεται ως:

- ❖ Η «πρέσβειρα» οργάνωση της Κύπρου στα ναυτιλιακά πράγματα τόσο στο νησί όσο και στο εξωτερικό, και
- ❖ Το βασικό «στήριγμα» για προώθηση της ανάπτυξης μιας ισχυρής ανταγωνιστικής ναυτιλίας.

Η Ένωση δραστηριοποιείται μέσα από διάφορες Επιτροπές ως εξής:

- Εξωτερικών Υποθέσεων και Δημοσίων Σχέσεων (Foreign Affairs & Public Relations Committee) - εξετάζει και εισηγείται θέματα κοινωνικών λειτουργικών δραστηριοτήτων της ΚΕΠ.
- Θεμάτων Απασχόλησης (Labour Issues Committee) — εξετάζει θέματα απασχόλησης σχετικά με διεθνείς κανονισμούς ή συμφωνίες που σχετίζονται με τις εθνικές πληρωμές των ναυτικών.
- Ασφάλειας και Περιβάλλοντος (Safety & Environment Committee) εξετάζει θέματα ασφάλειας και ποιότητας όπως και θέματα συναφή με την προστασία του περιβάλλοντος και ασχολείται με την περισυλλογή στατιστικών για τα ατυχήματα στα πλοία.
- Νομικών Θεμάτων (Legal Committee) – εξετάζει τα νομικά θέματα που σχετίζονται με την ναυτιλία.

⁶⁷ Πηγή: Ετήσιο περιοδικό της κυπριακής ένωσης πλοιοκτητών (2007-2008)

- Σχέσεων με την ECSA (European Community Shipowners Association) - συμμετέχει στο Διοικητικό Συμβούλιο της ECSA μαζί με το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο ως ενοποιημένος ναυτιλιακός σύνδεσμος: the Joint Cyprus Shipowners Association (J.C.S.A.) και έχει το δικαίωμα αποφαιτικής ψήφου για την οποιαδήποτε εν δυνάμει απόφαση.

Επομένως, πρωταρχικός στόχος της Κυβέρνησης σήμερα είναι να συνεχιστεί η ποιοτική αναβάθμιση του κυπριακού στόλου, παράλληλα με τη διατήρηση της εξέχουσας θέσης που κατέχει η Κύπρος σε μέγεθος στόλου. Η πολιτική αυτή είναι άμεσα συνδεδεμένη με την προσπάθεια βελτίωσης της εικόνας της Κυπριακής Σημαίας καθώς και με την ποιοτική αναβάθμιση των φορέων και στελεχών της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12: Αρχή Λιμένων Κύπρου

Παρόλο που πιο πάνω έγινε μια σύντομη αναφορά στην ΑΛΚ ως κυβερνητικό φορέα στην ναυτιλία της Κύπρου, κρίνεται σημαντικό να αφιερωθεί ένα ειδικό κεφάλαιο. Σ' αυτό το κεφάλαιο αναλύονται οι κύριες δραστηριότητες της και η συμβολή της στην κυπριακή ναυτιλία. Η έντονη δράση της Αρχής Λιμένων Κύπρου έχει συμβάλει πολύπλευρα στην ανάπτυξη των λιμανιών της Κύπρου, ενώ έχουν καταβληθεί σημαντικές προσπάθειες στο πλαίσιο της εναρμόνισης με αποτέλεσμα να ανταποκρίνεται η Κύπρος περισσότερο από ικανοποιητικά στα ευρωπαϊκά πρότυπα και απαιτήσεις. Γι' αυτό το λόγο, θεωρείται απαραίτητη η παρακάτω τομεακή ανάλυση της προσφοράς της ΑΛΚ στην κυπριακή ναυτιλία σε συνάφεια με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι δραστηριότητες της ΑΛΚ είναι διττές. Σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο που την διέπει, λειτουργεί ως ο διαχειριστικός οργανισμός των κυπριακών λιμανιών, ο οποίος έχει αφενός μεν δημόσια αποστολή στα πλαίσια της οποίας εντάσσεται η διοίκηση, κατασκευή και διαχείριση των λιμενικών υποδομών και αφετέρου ασκεί δραστηριότητες σε σχέση με το συντονισμό και έλεγχο των παροχών λιμενεργατικών υπηρεσιών, οι οποίες είναι δραστηριότητες εμπορικής αξίας. Η ΑΛΚ είναι ο κύριος επενδυτής στα κυπριακά λιμάνια, παρόλο που μεγάλο μέρος των λιμενικών δραστηριοτήτων, που μάλιστα αμείβονται πολύ καλά, αναλαμβάνονται από τον ιδιωτικό τομέα, όπως για παράδειγμα η διαχείριση των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και οι στοιβαδορικές εργασίες. Παρά ταύτα οι επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα στα λιμάνια είναι της τάξης του 5%.

Στρατηγικοί στόχοι της Αρχής Λιμένων Κύπρου είναι αφενός μεν η προσέλκυση της μεγαλύτερης δυνατής κίνησης διαμετακομιστικού εμπορίου και επιβατών κρουαζιέρας και αφετέρου η εξυπηρέτηση του κυπριακού εμπορίου με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Στα πλαίσια της στρατηγικής της, η ΑΛΚ στοχεύει στη μετεξέλιξη της από χειριστή σε ιδιοκτήτη και ρυθμιστή των λιμενικών υπηρεσιών σύμφωνα με τη γενική πολιτική που ακολουθείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η μετεξέλιξη αυτή γίνεται ομαλά και σταδιακά ώστε η λιμενική βιομηχανία να συνεχίσει απρόσκοπτα και αποτελεσματικά να εξυπηρετεί την κοινωνία και την ευρύτερη οικονομία της χώρας με σεβασμό προς το άμεσο της περιβάλλον.

12.1. Μηχανογράφηση

Από το 1998 στην ΑΛΚ⁶⁸ έχει εγκατασταθεί και βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία το σύστημα λιμενικών εργασιών CYPOS, το οποίο έχει σχεδιαστεί και αναπτυχθεί από τον Κλάδο Πληροφορικής της ΑΛΚ σε συνεργασία με ιδιωτική εταιρεία πληροφορικής. Πρόκειται για σύγχρονο μηχανογραφικό σύστημα, το οποίο καλύπτει ολόκληρο το φάσμα των λιμενικών εργασιών στα λιμάνια και παρέχει δυνατότητα σύνδεσης των Ναυτικών Πρακτόρων με το σύστημα της ΑΛΚ για την καταχώρηση και ανταλλαγή πληροφοριών. Επίσης, έχουν σχεδιαστεί και υλοποιηθεί τμήματα προγραμμάτων (modules) για την Λιμενική Αστυνομία, το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος και για το Τμήμα Τελωνείων, με το οποίο συνδέονται και αντλούν πληροφορίες. Πρόσθετα, έχει γίνει σύνδεση του συστήματος CYPOS με το σύστημα THESEAS του Τμήματος Τελωνείων.

Μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. και μέσα στα πλαίσια αναβάθμισης του συστήματος CYPOS, έχουν ολοκληρωθεί οι αλλαγές πρώτης προτεραιότητας που στόχευαν στην αποτελεσματικότερη λειτουργία του συστήματος καθώς και στην καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών του συστήματος. Επίσης, έχουν καλυφθεί καινούργιες απαιτήσεις των χρηστών που έχουν προκύψει από όλα τα χρόνια λειτουργίας του συστήματος.

Επίσης, προς το τέλος του 2006 ξεκίνησε η αντικατάσταση όλων των προσωπικών υπολογιστών και εκτυπωτών σε όλα τα εργοτάξια της ΑΛΚ. Πέραν αυτών, έχει ξεκινήσει και η υλοποίηση του έργου που αφορά την αναβάθμιση και τον εμπλουτισμό της ιστοσελίδας της Αρχής Λιμένων Κύπρου.

12.2. Λιμενική ασφάλεια (με την έννοια security)

Μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα θέματα ασφάλειας και απρόσκοπτης διακίνησης των επιβατών σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν αποκτήσει ακόμα μεγαλύτερη σημασία για τα κυπριακά λιμάνια που αποτελούν την «πύλη» της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιοανατολικό άκρο της, σε μια ιδιαίτερα ευαίσθητη περιοχή. Μέσα στα πλαίσια αυτά η Αρχή έχει προχωρήσει σε ενδυνάμωση του ανθρώπινου δυναμικού της, καθώς επίσης του εξοπλισμού των υπηρεσιών φύλαξης των λιμανιών. Η παρακολούθηση της θαλάσσιας περιοχής, γίνεται με προηγμένο τεχνολογικό εξοπλισμό που εγκαταστάθηκε στο λιμάνι της Λεμεσού και σύντομα θα εγκατασταθεί και στο λιμάνι της Λάρνακας. Τα λιμάνια της Κύπρου είναι μέσα στα πρώτα 33 σε όλο τον κόσμο που έχουν πετύχει πιστοποίηση με βάση το Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων

⁶⁸ Πηγή: Ετήσιο περιοδικό της ΑΛΚ καθώς και από την επίσημη ιστοσελίδα της ΑΛΚ.

και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) που τέθηκε σε εφαρμογή από την 1.7.2004 και που αφορά την ασφάλεια των λιμενικών χώρων και υπηρεσιών. Επίσης η Αρχή έχει συμμορφωθεί πλήρως με τις πρόνοιες του Κανονισμού 725/2004 που αφορά τη ναυτιλιακή ασφάλεια και την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Η ασφάλεια των λιμένων αποτελούσε πάντα ένα σημαντικό ζήτημα για την Αρχή Λιμένων Κύπρου. Πριν από την εισαγωγή του Διεθνούς κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) και του Κανονισμού 725/2004 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αφορά την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων, η ΑΛΚ ανέπτυξε ένα προηγμένο σύστημα μέτρων ασφάλειας στα Κυπριακά λιμάνια. Η εισαγωγή του ISPS από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) το Δεκέμβριο του 2002 αλλά και του Κανονισμού 725/2004 από την Ε.Ε., ήταν μια πρόσθετη υποκίνηση της ΑΛΚ προς την ενίσχυση του συστήματος ασφάλειας στα λιμάνια.

Τα μέτρα ασφαλείας που έχουν εισαχθεί στα λιμάνια περιλαμβάνουν την έκδοση δελτίων εισόδου σε όλους τους εισερχόμενους στους λιμενικούς χώρους, την εγκατάσταση Κλειστού Κυκλώματος Παρακολούθησης (CCTV) για συνεχή παρακολούθηση των λιμενικών χώρων, την ενίσχυση των περιφράξεων, την ενδυνάμωση του προσωπικού ασφαλείας των λιμανιών και την αγορά εξοπλισμών έρευνας ατόμων και οχημάτων.

Η Αρχή τα τελευταία 5 χρόνια έχει προβεί σε σημαντικές επενδύσεις στον τομέα της ασφάλειας οι οποίες υπολογίζονται στο £1.000.000. Παράλληλα η αύξηση στα έξοδα επάνδρωσης των υπηρεσιών αυτών υπολογίζεται σε £0.5 εκ. το χρόνο. Μέσα στα πλαίσια αυτά η ΑΛΚ, όπως και άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια, προωθεί κανονισμούς για την εισαγωγή δικαιωμάτων ασφαλείας για την κάλυψη των εξόδων αυτών.

12.3. Ασφάλεια και Υγεία

Με στόχο «κάθε νέα χρονιά, λιγότερα ατυχήματα στους λιμενικούς χώρους» η Αρχή ένας αρκετά ευαίσθητος οργανισμός όσον αφορά θέματα ασφάλειας και υγείας, φροντίζει πάντα για την πιστή εφαρμογή της σχετικής Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας ώστε στο μέτρο του δυνατού, να ελαχιστοποιηθούν τα εργατικά ατυχήματα που συμβαίνουν στα λιμάνια.

Με αυτό το σκεπτικό, έχει δημιουργήσει, εδώ και αρκετά χρόνια, θέση Λειτουργού Ασφάλειας και Υγείας, ο κάτοχος της οποίας εδρεύει σε λιμάνι και ασχολείται αποκλειστικά με θέματα της αρμοδιότητάς του.

Βάσει επίσης της σχετικής Νομοθεσίας, ανατέθηκε σε ιδιωτική εταιρεία μελέτη για την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας όσο αφορά τα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας και τα Κεντρικά Γραφεία της ΑΛΚ στη Λευκωσία, η οποία βρίσκεται στο τελικό στάδιο. Αυτή τη στιγμή έχει αρχίσει μια ακόμα μελέτη που αφορά την εφαρμογή προγράμματος περιβαλλοντικής διαχείρισης (Ecoports Foundation).

Στα μέτρα που λαμβάνονται για την ελαχιστοποίηση των ατυχημάτων περιλαμβάνονται, σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, τα σχέδια δράσης και ετοιμότητας που έχουν ετοιμασθεί σε περίπτωση πολεμικής σύρραξης/ σεισμού/ διαρροής χημικών ουσιών και πυρκαγιάς και η κατά καιρούς εκτέλεση ασκήσεων επί χάρτου για αντιμετώπιση τέτοιων ανεπιθύμητων, υψηλής επικινδυνότητας, καταστάσεων.

Όσον αφορά θέματα πυρασφάλειας, η ΑΛΚ έχει προβεί σε εκτίμηση επικινδυνότητας πυρός και λήψης των αναγκαίων μέτρων στις αποθήκες που βρίσκονται στα λιμάνια καθώς επίσης και στις αίθουσες επιβατών στη Λεμεσό και στη Λάρνακα.

Στο λιμάνι Λεμεσού εδρεύει Νοσοκομειακή Μονάδα την οποία επανδρώνουν δύο Νοσοκόμοι, υπάλληλοι της Αρχής. Η Μονάδα διαθέτει και ασθενοφόρο όχημα.

Παράλληλα, η Αρχή Λιμένων Κύπρου διερευνά σχολαστικά όλα τα εργατικά ατυχήματα που συμβαίνουν μέσα στους λιμενικούς χώρους με σκοπό τον εντοπισμό των αιτιών που τα προκαλούν και τη λήψη διορθωτικών μέτρων για αποφυγή στο μέλλον παρόμοιων δυσάρεστων περιστατικών.

Δυστυχώς όμως, παρόλο ότι η Αρχή επαγρυπνεί και λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα για πρόληψη και αποφυγή ατυχημάτων αυτά δεν έγινε κατορθωτό να αποφευχθούν. Ο αριθμός των ατυχημάτων που συμβαίνουν κάθε χρόνο στα λιμάνια –με τη Λεμεσό ως το λιμάνι με την περισσότερη διακίνηση ανθρώπων, πλοίων και εμπορευματοκιβωτίων να κατέχει την πρωτιά– είναι γύρω στα 30. Τα περιστατικά αυτά αφορούν ατυχήματα που προκαλούν είτε μόνο υλικές ζημιές είτε τραυματισμούς ή πρόκειται για ατυχήματα, τα οποία δεν προκαλούν ούτε υλικές ζημιές ούτε τραυματισμούς.

Εδώ αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι σε αυτά περιλαμβάνονται και ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται όλοι οι χρήστες του λιμανιού που συμμετέχουν στην διεκπεραίωση εργασιών, όπως λιμενεργάτες, αχθοφόροι, κ.ά.

Τα περισσότερα όμως από τα ατυχήματα οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα, ένας όρος ο οποίος καλύπτει ένα ευρύ φάσμα αιτιών, όπως άγνοια, αφηρημάδα, κακές συνήθειες, κακή εκτίμηση του κινδύνου ή ακόμα και εξοικείωση με τον κίνδυνο, μη συμμόρφωση με τις οδηγίες και τους κανόνες ασφάλειας στο χώρο εργασίας κλπ. Ανασταλτικός παράγοντας για την πρόληψη και αποφυγή ατυχημάτων είναι επίσης η μη συμμόρφωση, παρά τις συνεχείς προσπάθειες της Αρχής, τόσο των πεζών όσο και των τροχοφόρων με τους κανονισμούς του κυκλοφοριακού συστήματος για ασφαλή διακίνηση στους λιμενικούς χώρους.

Σε θέματα ασφάλειας, που πιθανόν να κοστίσουν και ανθρώπινες ζωές, η Αρχή δεν επαναπαύεται αλλά επαγρυπνεί και βρίσκεται σε συνεχή εγρήγορση. Έτσι, συχνά διοργανώνει επιμορφωτικά σεμινάρια για το προσωπικό της με θέμα την Ασφάλεια και Υγεία, ώστε να ελαχιστοποιηθούν τα αίτια που προκαλούν τα δυστυχήματα.

Προς αυτή την κατεύθυνση αποσκοπεί και η συνεργασία της με τα άλλα Κυβερνητικά Τμήματα όπως το Τμήμα Επιθεώρησης του Υπουργείου Εργασίας, η Πυροσβεστική Υπηρεσία, η οποία είναι περισσότερο από αρμονική κ.ά.

12.4. Περιβάλλον & Περιβαλλοντική Διαχείριση

Η Αρχή Λιμένων Κύπρου είναι ένας οργανισμός αρκετά ευαίσθητος στα θέματα Ασφάλειας, Υγείας και Περιβάλλοντος, γι' αυτό μέσα στα πλαίσια της εναρμόνισης με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο προχώρησε στην εισαγωγή νομοθεσιών που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος. Συνεχές μέλημα της Αρχής είναι η λήψη μέτρων για την προστασία του φυσικού, αλλά και εργασιακού περιβάλλοντος.

Κατά τη διάρκεια του 2006 η ΑΛΚ, κατόπιν ειδικής μελέτης, προχώρησε στην εκτίμηση της επικινδυνότητας στους λιμενικούς χώρους, ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη άλλη μελέτη για την περιβαλλοντική διαχείριση. Επίσης, προχώρησε στην υπογραφή συμβολαίων με ιδιωτικές εταιρείες για την περισυλλογή και επεξεργασία πετρελαιοειδών καταλοίπων πλοίων, ενώ διοργάνωσε και σεμινάριο με θέμα τη «Διαχείριση αποβλήτων στα λιμάνια».

Γενικά, η ΑΛΚ προσπαθεί να δημιουργήσει ένα περιβαλλοντικό σχεδιασμό με στόχο να καλύψει τις δικές της ανάγκες αλλά και να γίνει μέλος του ECOPORTS FOUNDATION, ενώ έχει ήδη ξεκινήσει τη μελέτη για εφαρμογή προγράμματος περιβαλλοντικής διαχείρισης. Πρόκειται για ένα ερευνητικό

αλλά ταυτόχρονα και αναπτυξιακό πρόγραμμα το οποίο χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και σκοπό έχει το κάθε λιμάνι να μπορεί να αντιμετωπίζει τα περιβαλλοντικά θέματα που το απασχολούν με οικονομικά βιώσιμες επιλογές.

Για το σκοπό αυτό έχει αρχίσει να εφαρμόζει σταδιακά τον Κώδικα Περιβαλλοντικής Πολιτικής, ο οποίος καθορίζει τις βασικές αρχές διαχείρισης περιβάλλοντος που μπορούν να εφαρμοσθούν στα λιμάνια με στόχο να δημιουργήσει η ίδια η ΑΛΚ τον δικό της περιβαλλοντικό σχεδιασμό που θα καλύπτει τις ανάγκες της.

Συγκεκριμένα, η Αρχή Λιμένων Κύπρου όσον αφορά τα περιβαλλοντικά θέματα εφαρμόζει τα παρακάτω:

1. Συλλογή σκυβάλων από πλοία στο αγκυροβόλιο και από πλοία εντός του λιμανιού και μεταφορά σε συγκεκριμένο χώρο απόρριψης.
2. Υπηρεσία συλλογής πετρελαιοειδών αποβλήτων από πλοία εντός λιμανιού και αγκυροβολίου και προώθηση για επεξεργασία από εγκεκριμένη μονάδα.
3. Περισυλλογή λυμάτων (sewage) πλοίων με βυτιοφόρο από ιδιωτικές εταιρείες.
4. Επιβολή χρήσης ηλεκτροκίνητων μηχανημάτων σε αποθηκευτικούς χώρους.
5. Χρησιμοποίηση ηλιακής ενέργειας για ηλεκτρική τροφοδότηση φάρων και σημαντήρων.
6. Έλεγχος μέσω μετρήσεων για ποσοστό σκόνης, θορύβων, αμιάντου και καυσαερίων στη λιμενική περιοχή.
7. Επιβολή κανονισμών εργασίας και περιοδικές επιθεωρήσεις, για την εκτέλεση μετάγγισης πετρελαίων από πλοίο σε πλοίο.
8. Επιβολή κανονισμών για τη διαχείριση επικίνδυνων φορτίων, σύμφωνα με διεθνή πρότυπα. Δημιουργία ειδικών χώρων.
9. Δημιουργία και διατήρηση χώρων πρασίνου.
10. Καθαριότητα χερσαίου χώρου λιμανιού.
11. Δημιουργία χώρων αποθήκευσης αλουμινίου.
12. Παράδοση εγγράφων προς καταστροφή σε μονάδες ανακύκλωσης.
13. Έλεγχος οχημάτων εντός λιμενικού χώρου για αποφυγή εκπομπής καυσαερίων πέραν των επιτρεπτών ορίων.
14. Σε συνεργασία με το Τμήμα Αλιείας, δημιουργία σταθμού υλικών και μηχανημάτων για άμεση καταπολέμηση ρύπανσης στη θάλασσα.

15. Εκπαίδευση προσωπικού από λειτουργούς του Τμήματος Αλιείας για τη χρήση των υλικών και μηχανημάτων καταπολέμησης ρύπανσης.
16. Λειτουργία σταθμού VTS, ο οποίος εκτός των άλλων παρέχει 24ωρη επιτήρηση πλοίων και λιμενικής περιοχής για αποφυγή ρύπανσης.
17. Επιβολή όρων στους χρήστες λιμανιού για αποφυγή ρύπανσης οποιασδήποτε μορφής.
18. Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε πλοία μακράς παραμονής.
19. Χρήση φιλικών προς το περιβάλλον υφαλοχρωμάτων στα πλωτά μέσα της ΑΛΚ.
20. Αγορά φωτοτυπικών μηχανών με δυνατότητα εκτύπωσης και από τις δυο πλευρές.
21. Χρήση κοινού χαρτιού χωρίς τοξικά υλικά για τις συσκευές τηλεμοιότυπου.
22. Χρήση επαναφορτιζόμενων μπαταριών για αποφυγή απόρριψης άδειων μπαταριών.
23. Χρήση οικονομικών λαμπτήρων για το φωτισμό γραφείων.

12.5. Επιμόρφωση Προσωπικού

Στον τομέα της εκπαίδευσης και ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού, συνεχίζεται και μετά την ένταξη στην Ε.Ε. η συμμετοχή μελών του προσωπικού σε διάφορα εκπαιδευτικά προγράμματα στην Κύπρο και το εξωτερικό. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην εκπαίδευση για εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες σε ότι αφορά τα μέτρα προστασίας για την ασφάλεια στα λιμάνια, στην εκπαίδευση υπαλλήλων για την εισαγωγή του Ευρώ στην Κύπρο, σε θέματα ασφάλειας και υγείας και στην εκπαίδευση σε περιβαλλοντικά θέματα.

Επίσης, συνεχίστηκε και ολοκληρώθηκε η διαδικασία που στόχευε στην υλοποίηση του «Σχεδίου Τεχνικής Βοήθειας της Μεταβατικής Διευκόλυνσης» (Transition Facility). Το Σχέδιο αυτό, το οποίο επιχορηγείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση με 850.000 ευρώ, έχει ως στόχο την παροχή βοήθειας για την ενίσχυση του τρόπου λειτουργίας και την ενδυνάμωση της διοικητικής ικανότητας της ΑΛΚ.

Επιπλέον, κατά το 2006, η Αρχή Λιμένων Κύπρου συμμετείχε ενεργά σε δραστηριότητες διεθνών οργανισμών, των οποίων είναι μέλος (π.χ. ESPO, MEDCRUISE, IAPH).

12.6. Γενική λειτουργία των Λιμένων

12.6.1. Επικίνδυνα φορτία

Ένα άλλο κεφάλαιο το οποίο απασχολεί έντονα την ΑΛΚ και υπάγεται στον τομέα της ασφάλειας στους λιμενικούς χώρους αφορά τα επικίνδυνα φορτία, τα οποία είτε υπό μορφή εμπορευμάτων, είτε υπό μορφή πρώτων υλών διακινούνται μέσω των κυπριακών λιμανιών. Πληροφοριακά αναφέρεται ότι πέραν των 120.000 διαφορετικών φορτίων που φθάνουν στα λιμάνια της Κύπρου κατατάσσονται ως επικίνδυνα βάσει του Διεθνούς Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code).

Τα επικίνδυνα φορτία ανήκουν στις πιο κάτω 9 κατηγορίες (κλάσεις)

- Κατηγορία (Κλάση) 1.: Εκρηκτικά.
- Κατηγορία (Κλάση) 2.: Αέρια συμπιεσμένα, υγροποιημένα ή διαλυμένα με πίεση.
- Κατηγορία (Κλάση) 3.: Εύφλεκτα υγρά.
- Κατηγορία (Κλάση) 4.: Εύφλεκτα στερεά.
- Κατηγορία (Κλάση) 5.: Οξειδωτικές ουσίες.
- Κατηγορία (Κλάση) 6.: Δηλητηριώδεις / Τοξικές ουσίες.
- Κατηγορία (Κλάση) 7.: Ραδιενεργές ουσίες.
- Κατηγορία (Κλάση) 8.: Διαβρωτικές ουσίες.
- Κατηγορία (Κλάση) 9.: Διάφορες επικίνδυνες ουσίες

Στους κυπριακούς λιμένες απαγορεύεται η αποθήκευση/ παραμονή φορτίων που ανήκουν στην κατηγορία 1., δηλαδή εκρηκτικά μέσα στους λιμενικούς χώρους, γι' αυτό ζητεί από τους παραλήπτες με την παράδοση των φορτίων να διευθετείται ταυτόχρονα και η απομάκρυνσή τους από το λιμενικό χώρο. Στα φορτία αυτά υπάρχουν πάντοτε οι απαραίτητες διακριτικές σημάνσεις, έτσι ώστε οι εργαζόμενοι να μπορούν να ξεχωρίζουν την επικινδυνότητα των φορτίων και να ενεργούν ανάλογα.

12.6.2. Διαμετακομιστικό φορτίο⁶⁹

Διαμετακομιστικό είναι το φορτίο που έχει τελικό προορισμό άλλη χώρα του εξωτερικού και ξεφορτώνεται στα λιμάνια της Κύπρου μόνο για προσωρινή παραμονή.

Η αναπτυξιακή πολιτική των λιμανιών εστιάζεται κατά κύριο λόγο στην προσέλκυση διαμετακομιστικού φορτίου. Αυτό είναι φυσικό αφού η Κύπρος είναι μεν ένα μικρό νησί που

⁶⁹ Πηγή: από την επίσημη ιστοσελίδα της ΑΛΚ

βασίζεται σχεδόν αποκλειστικά στα λιμάνια της για την εξυπηρέτηση του εισαγωγικού/ εξαγωγικού της εμπορίου, αλλά έχει πολύ μικρή ενδοχώρα και πληθυσμό που εξυπηρετούνται πλήρως από την υφιστάμενη λιμενική υποδομή. Συνεπώς, οποιαδήποτε νέα λιμενική ανάπτυξη δεν μπορεί παρά να στοχεύει στην προσέλκυση διαμετακομιστικού φορτίου.

Το διαμετακομιστικό εμπόριο στα λιμάνια της Κύπρου ξεκίνησε συγκρατημένα στις αρχές της δεκαετίας του 1970 και σημείωσε θεαματική αύξηση από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 φθάνοντας στο αποκορύφωμά του το 1996. Κατά το έτος αυτό, η συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας έφθασε στις 564.000 TEU (εμπορευματοκιβώτια των 20') από τα οποία 421.000 ήταν σε διαμετακόμιση (75%). Έτσι, τα λιμάνια της Κύπρου καθιερώθηκαν έκτοτε ως σημαντικοί σταθμοί διαμετακόμισης εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή⁷⁰.

Για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου η ΑΛΚ κατασκεύασε τον πρώτο εξειδικευμένο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στο ανατολικό κρηπίδωμα του λιμανιού Λεμεσού, ο οποίος εξοπλίστηκε και τέθηκε σε λειτουργία τον Αύγουστο του 1984. Ο δεύτερος εξειδικευμένος σταθμός στο ανατολικό κρηπίδωμα του λιμανιού συμπληρώθηκε και τέθηκε σε λειτουργία το 1996.

Η πρώτη μεγάλη ναυτιλιακή γραμμή διαμετακομιστικού εμπορίου που χρησιμοποίησε τα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας ως κέντρα διαμετακόμισης (Hubs) εμπορευματοκιβωτίων ήταν η “Evergreen” το 1982. Στη συνέχεια, τα κυπριακά λιμάνια χρησιμοποιήθηκαν για τον ίδιο σκοπό και από τις εταιρίες “D.S.R.”, “SCANDUTCH”, “COSCO” και “CMA”.

Μετά το 1996, σημειώθηκε σημαντική πτώση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση, για διάφορους λόγους, μεταξύ των οποίων ήταν τα υψηλά κόστη, η ανεπαρκής υποδομή και ανωδομή στα λιμάνια μας, οι συνεχείς εχθροπραξίες της Μέσης Ανατολής, η ανάπτυξη και βελτίωση άλλων ανταγωνιστικών λιμανιών στην περιοχή και σε κάποιο βαθμό το τουρκικό εμπάργκο, δηλαδή η απαγόρευση ελλιμενισμού στα τουρκικά λιμάνια, πλοίων που επισκέπτονται τα κυπριακά λιμάνια.

⁷⁰ Η διακίνηση κυπριακών και διαμετακομιστικών εμπορευματοκιβωτίων από το 1996 μέχρι το 2006 στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας χωριστά, αλλά και από κοινού, παρουσιάζεται πιο κάτω στο υποκεφάλαιο 12.14. με τις Στατιστικές Αναλύσεις.

Σημαντική αύξηση στη διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι Λεμεσού σημειώθηκε το 2004 και 2006 κατά 53% και 33% αντίστοιχα, που οφείλεται κατά κύριο λόγο στη χρήση του λιμανιού Λεμεσού από τη ναυτιλιακή εταιρεία “Mediterranean Shipping Company” για τη διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή.

Στα πλαίσια της πολιτικής της να διατηρήσει το υφιστάμενο και να προσελκύσει πρόσθετο διαμετακομιστικό φορτίο, η ΑΛΚ έχει ήδη τροχοδρομήσει (κάποια από αυτά έχουν ήδη τελειώσει) έργα ανάπτυξης του λιμανιού Λεμεσού που αφορούν σε πρώτο στάδιο εκβάθυνση του λιμανιού και αγορά νέου ρυμουλκού μεγάλης ιπποδύναμης και στη συνέχεια κατασκευή νέου κρηπιδώματος 500 μέτρων και προμήθεια του κατάλληλου εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης.

12.6.3. Διαδικασία Παραλαβής Φορτίων⁷¹

Η διαδικασία παραλαβής των εμπορευμάτων που ξεφορτώνονται από τα πλοία, αρχίζει με την κατάθεση στην ΑΛΚ και στο Τμήμα Τελωνείων από τον Ναυτιλιακό Πράκτορα του Δηλωτικού Εισαγωγής του κάθε πλοίου μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστή στα πλαίσια του προγράμματος “CYPOS” της ΑΛΚ.

Στο Δηλωτικό Εισαγωγής αναγράφονται τα στοιχεία του πλοίου και περιγράφονται αναλυτικά τα εμπορεύματα κατά φορτωτική.

Η παραλαβή γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων γίνεται από Λειτουργό της ΑΛΚ κατά τη στιγμή της εκφόρτωσης τους στο κρηπίδωμα. Εκεί, ελέγχεται ο αριθμός και η σφραγίδα του εμπορευματοκιβωτίου και γίνεται η καταχώρηση της παραλαβής στον ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Η παραλαβή γενικού φορτίου γίνεται στην αποθήκη ή στους ανοικτούς αποθηκευτικούς χώρους από Λειτουργό της ΑΛΚ, ο οποίος ελέγχει κατά φορτωτική τις μάρκες και την ποσότητα και καταχωρεί τις παρατηρήσεις στον ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Η παραλαβή εμπορευμάτων από το άδειασμα εμπορευματοκιβωτίων μεικτού φορτίου (Groupage) γίνεται στις αποθήκες της ΑΛΚ από Λιμενικό Λειτουργό με βάση λίστα που καταθέτει ο διαμεταφορέας μέσω του ηλεκτρονικού υπολογιστή. Ο Λιμενικός Λειτουργός παραλαμβάνει το

⁷¹ Πηγή: από την επίσημη ιστοσελίδα της ΑΛΚ

εμπόρευμα ελέγχοντας μάρκες και ποσότητα κατά φορτωτική και καταχωρεί τις τυχόν παρατηρήσεις του στον ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Μετά το τέλος της παραλαβής για όλες τις πιο πάνω περιπτώσεις γίνεται ο απολογισμός με τη συμπλήρωση του σχετικού εντύπου “Outturn Report” προς τον Πράκτορα και το Τμήμα Τελωνείων.

Η όλη διαδικασία μεταφοράς, διαλογής και στοιβασίας τόσο των εμπορευματοκιβωτίων όσο και του γενικού φορτίου διεξάγεται από το Σύνδεσμο Αδειούχων Αχθοφόρων του λιμανιού στις αποθήκες ή στους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων κάτω από την καθοδήγηση και έλεγχο της ΑΛΚ.

Για την εξυπηρέτηση του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου η ΑΛΚ διαθέτει κλειστούς και ανοικτούς αποθηκευτικούς χώρους στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, στους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων και ευκολίες υποδοχής εμπορευματοκιβωτίων – ψυγείων.

Σ’ όλους τους αποθηκευτικούς χώρους οι εργασίες διεκπεραιώνονται με ηλεκτρονικούς υπολογιστές μέσω του προγράμματος “Cyros”.

12.6.4. Διαδικασία Παράδοσης Εμπορευμάτων⁷²

Η διεκπεραίωση των εργασιών παράδοσης φορτίων είναι δυνατή αμέσως με την παραλαβή κάθε φορτωτικής στον ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Η παράδοση του φορτίου γίνεται από Λειτουργό της ΑΛΚ όταν ο παραλήπτης («εισαγωγέας») διεκπεραιώσει τις τελωνειακές διατυπώσεις και παρουσιαστεί στην ΑΛΚ με το Διατακτικό Παράδοσης (“Delivery Order”) , πιστοποιημένο από Τελωνειακό Λειτουργό με σφραγίδα αποδέσμευσης των συγκεκριμένων εμπορευμάτων.

Η ΑΛΚ παραδίδει τα εμπορεύματα στους δικαιούχους, αφού πληρωθούν τα «Γενικά Λιμενικά και Αποθηκευτικά Δικαιώματα» για το φορτίο σύμφωνα με δικαιώματα που καθορίζονται από τους κανονισμούς της ΑΛΚ.

Με την πληρωμή των Λιμενικών Δικαιωμάτων και την Έκδοση Τιμολογίου ο παραλήπτης ενημερώνεται, για την κατάσταση παραλαβής των εμπορευμάτων από την ΑΛΚ.

⁷² Πηγή: Επίσημη ιστοσελίδα της ΑΛΚ

Η παράδοση γίνεται από Λειτουργό της Αρχής στους τόπους αποθήκευσης. Με την παράδοση στους δικαιούχους των εμπορευμάτων γίνεται ενημέρωση στον ηλεκτρονικό υπολογιστή με τα στοιχεία του παραλήπτη και εκδίδεται Δελτίο Παραλαβής “Way Bill”, το οποίο ο παραλήπτης υπογράφει αποδεχόμενος την παραλαβή.

Με το πέρας της παράδοσης διαγράφεται από το “Stock” η συγκεκριμένη φορτωτική.

Στις περιπτώσεις εμπορευμάτων επανεξαγωγής (Διαμετακομιστικού Εμπορίου) η παράδοση γίνεται από Λειτουργούς της Αρχής κατά τη στιγμή της φόρτωσης και ακολούθως ενημερώνεται ο ηλεκτρονικός υπολογιστής.

Εισαγόμενα εμπορεύματα που δεν παραλαμβάνονται από τους εισαγωγείς εντός 45 ημερών μεταφέρονται στη Δημόσια Αποθήκη Αποταμίευσης για να γίνουν διαδικασίες από το Τμήμα Τελωνείων εκτός αν ο εισαγωγέας ζητήσει παράταση παραμονής στην αποθήκη της ΑΛΚ από το Τμήμα Τελωνείων και πάρει σχετική έγκριση.

12.6.5. Διαδικασία Φορτοεκφόρτωσης πλοίων

Στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας οι φορτοεκφορτώσεις των πλοίων αναλαμβάνονται από τους ναυτικούς πράκτορες που αντιπροσωπεύουν τα πλοία. Σύμφωνα με ρητή πρόνοια του Νόμου 38/73, η ΑΛΚ δε μπορεί να διεξάγει εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης πλοίων.

Η φορτοεκφόρτωση των πλοίων γίνεται με γερανούς και γερανογέφυρες της ΑΛΚ. Όταν οι γερανοί της ΑΛΚ δεν επαρκούν χρησιμοποιούνται και ιδιωτικοί γερανοί, στους οποίους έχει παραχωρηθεί σχετική άδεια για χρήση μέσα στα λιμάνια.

Για την εκφόρτωση του πλοίου που αντιπροσωπεύει, ο Ναυτικός Πράκτορας φροντίζει για την εξασφάλιση γερανού/ών από την ΑΛΚ, για τις υπηρεσίες λιμενεργατών από το επαρχιακό γραφείο εργασίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, για τις υπηρεσίες των αχθοφόρων όσον αφορά την οριζόντια μεταφορά των φορτίων και για την αποθήκευσή τους, στους αποθηκευτικούς χώρους της ΑΛΚ.

Το 2001, ο Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου ίδρυσε τη θυγατρική εταιρεία xxxxx η οποία αναλαμβάνει τη φορτοεκφόρτωση πλοίων στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας.

Υπολογίζεται ότι σήμερα η εταιρεία πραγματοποιεί φορτοεκφορτώσεις για το 40% των πλοίων που ελλιμενίζονται στα δυο λιμάνια.

Η φορτοεκφόρτωση των πλοίων στο βιομηχανικό λιμάνι του Βασιλικού γίνεται από την Τσιμεντοποιία Βασιλικού Ltd, που είναι η ιδιωτική εταιρεία που διαχειρίζεται το λιμάνι με άδεια της ΑΛΚ. Οι γερανοί και άλλα μηχανήματα φορτοεκφόρτωσης ανήκουν στην Τσιμεντοποιία. Επίσης οι γερανοδηγοί καθώς και το εργατικό δυναμικό που χρησιμοποιείται για τις φορτοεκφορτώσεις ανήκουν στο προσωπικό της εταιρείας.

Οι γερανοί της ΑΛΚ που χρησιμοποιούνται για τη φορτοεκφόρτωση των πλοίων είναι οι ακόλουθοι:

Λιμάνι Λεμεσού

1. Δύο γερανογέφυρες (Post panamax)
2. Τέσσερις γερανογέφυρες (panamax)
3. Ένας γερανός 35 τόνων σε σιδηροτροχιές (Luffing crane)
4. Ένας κινητός γερανός (DEMAG)
5. Ένας κινητός γερανός (Gottwald)

Λιμάνι Λάρνακας

1. Δύο γερανογέφυρες (Panamax)
2. Ένας γερανός 35 τόνων σε σιδηροτροχιές (Luffing crane)
3. Ένας κινητός γερανός 45 τόνων (Takraf)

12.6.6. Πλοήγηση

Η πλοήγηση και ρυμούλκηση όλων ανεξαιρέτως των πλοίων μέσα σε λιμενική περιοχή παρέχεται από την Αρχή Λιμένων Κύπρου. Η πλοήγηση είναι υποχρεωτική.

«Πλοηγός» με την έννοια του άρθρου 2 του βασικού Νόμου της Αρχής Λιμένων Κύπρου «σημαίνει παν πρόσωπον που υπάγεται στους υπαλλήλους της Αρχής και/ ή αδειούχο και/ ή εξουσιοδοτημένο και/ ή άλλως πως καθορισμένο από την Αρχή και το οποίο, χωρίς ν' ανήκει στο πλοίο, αναλαμβάνει να συμβουλευεί τον πλοίαρχο του πλοίου που εισπλέει ή αποπλέει από λιμάνι της δικαιοδοσίας της

Αρχής, χωρίς να τον αντικαθιστά στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του σε σχέση με την ασφάλεια του πλοίου». Οι Πλοηγοί είναι διπλωματούχοι, Πλοίαρχοι του Εμπορικού Ναυτικού.

Η Πλοηγική Υπηρεσία επανδρώνεται με Πλοηγούς, Κυβερνήτες και Μηχανικούς Ρυμουλκών, Λεμβοδηγούς, οι οποίοι επανδρώνουν τις πλοηγίδες και τα ρυμουλκά, καθώς και ομάδες πρόσδεσης των πλοίων. Ο Πλοηγός της ΑΛΚ επιβιβάζεται στα πλοία στον Πλοηγικό Σταθμό σε απόσταση ένα ναυτικό μίλι Ανατολικά της εισόδου του λιμανιού, ανταλλάσσει πληροφορίες με τον Πλοίαρχο και πλοηγεί το πλοίο εντός του λιμανιού και στην προβλήτα, συντονίζοντας συγχρόνως όλες τις υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση του πλοίου όπως ρυμουλκά, σκάφος πρόσδεσης, ομάδα πρόσδεσης κ.ά. Ανάλογες ενέργειες γίνονται και για τον απόπλου πλοίου.

Για εκτέλεση της εργασίας της η Υπηρεσία Πλοήγησης διαθέτει:

α) Τρία ρυμουλκά (2Χ3500 BHP) και (1Χ1300BHP), δύο πλοηγίδες και δύο σκάφη πρόσδεσης.

β) Σταθμό Παρακολούθησης Κυκλοφορίας Πλοίων (VTS): Πρόκειται για σταθμό παρακολούθησης κίνησης της ναυσιπλοΐας για σκοπούς ασφάλειας των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Λειτουργεί πάνω σε εικοσιτετράωρη βάση και ανταλλάσσει πληροφορίες (Κανάλι επικοινωνίας “VHF-09”) με τα πλοία που καταφθάνουν ή αναχωρούν από λιμάνι της Αρχής Λιμένων Κύπρου. Βοηθά στην άμεση κινητοποίηση για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών. Επανδρώνεται από προσοντούχο προσωπικό της Αρχής Λιμένων Κύπρου (Αξιωματικοί Ε.Ν.).

12.6.7. Πετρέλευση Πλοίων με Αδειούχα Σκάφη ή Βυτιοφόρα

Η πετρέλευση των πλοίων που επιθυμούν να εφοδιαστούν με καύσιμα στα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας γίνεται από εταιρείες, οι οποίες έχουν εξασφαλίσει σχετική άδεια από την Αρχή Λιμένων Κύπρου για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα και για συγκεκριμένα ειδικά σκάφη (μικρά δεξαμενόπλοια) ή βυτιοφόρα. Τα πλοία που προσδένουν στο κρηπίδωμα εξυπηρετούνται από βυτιοφόρα οχήματα στη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης, ενώ τα πλοία που βρίσκονται στο αγκυροβόλιο εξυπηρετούνται από τα ειδικά σκάφη.

12.6.8. Επισκευές / Συντηρήσεις και Τροφοδοσία πλοίων

Συνεργεία τα οποία έχουν εξασφαλίσει σχετική άδεια από την Αρχή, ασχολούνται με επιδιορθώσεις και συντηρήσεις πλοίων στα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας.

Επισκευές πλοίων και πλωτών μέσων

(1) Στο λιμάνι Λεμεσού έχει εγκατασταθεί και λειτουργεί, μετά από σχετική άδεια της Αρχής, μονάδα επισκευής και συντήρησης πλοίων και άλλων πλωτών μέσων, η οποία διαθέτει μικρή πλωτή δεξαμενή. Η μονάδα ανήκει στην εταιρεία Famagroup (www.famagroup.com.cy).

(2) Στη περιοχή του λιμανιού Βασιλικού λειτουργεί δεύτερη μονάδα επισκευής και συντήρησης πλοίων και άλλων πλωτών μέσων, επίσης μετά από σχετική άδεια της Αρχής, η οποία διαθέτει μικρή πλωτή δεξαμενή. Η μονάδα ανήκει στην εταιρεία Archirodon Constructions (Overseas) Co. S.A. (www.archirodon.net).

Τροφοδοσία

Με την τροφοδοσία πλοίων στα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας ασχολούνται αδειούχα άτομα /εταιρείες που έχουν εξασφαλίσει σχετική άδεια από την Αρχή.

12.6.9. Περισυλλογή πετρελαιοειδών καταλοίπων από τα πλοία

Από το 2002 λειτουργούν στα λιμάνια της Λεμεσού, της Λάρνακας και του Βασιλικού αδειούχες μονάδες περισυλλογής και επεξεργασίας πετρελαιοειδών καταλοίπων από τα πλοία, γνωστές ως ευκολίες υποδοχής. Από την 1^η Ιανουαρίου του 2005, οι δύο μονάδες λειτουργούν σύμφωνα με τις πρόνοιες της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2000/59/EK και της ημεδαπής νομοθεσίας.

(1) Η εταιρεία για την περισυλλογή των καταλοίπων διαθέτει:

- πλωτά μέσα τα οποία συλλέγουν τα κατάλοιπα από τα πλοία που βρίσκονται στο αγκυροβόλιο ή κατά μήκος του κρηπιδώματος, και
- βυτιοφόρα οχήματα τα οποία συλλέγουν τα κατάλοιπα από τα πλοία που βρίσκονται στο κρηπίδωμα, καθώς επίσης πλωτή δεξαμενή στο αγκυροβόλιο του λιμανιού Λεμεσού για προσωρινή αποθήκευση μέχρι τη μεταφορά τους με μικρά σκάφη στις εγκαταστάσεις του επεξεργαστή.

(2) η εταιρεία για την επεξεργασία των καταλοίπων. Η εταιρεία διαθέτει κατάλληλες εγκαταστάσεις με άδεια της κυβέρνησης στη περιοχή του λιμανιού του Βασιλικού. Τα πλοία είναι υποχρεωμένα να παραδίδουν πετρελαιοειδή κατάλοιπα και χρεώνονται ανεξάρτητα από το εάν θα χρησιμοποιήσουν ή όχι την υπηρεσία περισυλλογής. Οι σχετικές χρεώσεις είναι ανάλογες του μεγέθους κάθε πλοίου.

12.6.10. Περισυλλογή σκυβάλων από τα πλοία

Στα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας λειτουργούν από το 1982 υπηρεσίες συλλογής και διάθεσης σκυβάλων από τα πλοία. Οι υπηρεσίες λειτουργούν μέχρι σήμερα πολύ ικανοποιητικά και βάσει προτύπων που επιβάλλουν τόσο η Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78 όσο και η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2000/59/EK.

Η συλλογή γίνεται από όλα τα πλοία, είτε αυτά είναι ελλιμενισμένα, είτε βρίσκονται στο αγκυροβόλιο. Η υπηρεσία προσφέρεται από ιδιώτες που ενεργούν ως υπεργολάβοι, οι οποίοι έχουν πλειοδοτήσει μετά από σχετικό διαγωνισμό που προκήρυξε η ΑΛΚ.

Τα πλοία είναι υποχρεωμένα να παραδίδουν σκύβαλα και χρεώνονται ανεξάρτητα αν θα χρησιμοποιήσουν ή όχι την υπηρεσία περισυλλογής. Οι σχετικές χρεώσεις είναι ανάλογες με την κατηγορία κάθε πλοίου.

12.7. Κυπριακοί Λιμένες & Ευρωπαϊκή Ένωση

Παρακάτω αναφέρονται οι δράσεις στις οποίες συμμετέχει ή ανέλαβε πρωτοβουλία η Αρχή Λιμένων Κύπρου και οι οποίες χρηματοδοτούνται μέσω Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

(α) Η Αρχή έχει εξασφαλίσει από τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα χρηματοδότηση ύψους 1.8 εκ. ευρώ αναφορικά με την ανέγερση νέας αίθουσας επιβατών στο λιμάνι Λεμεσού. Το συνολικό κόστος για το έργο αυτό είναι της τάξης των £10 εκ.

(β) Έχει αποφασιστεί η χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση μελέτης για την εκπόνηση ρυθμιστικού σχεδίου (master plan) για την Ανατολική Μεσόγειο στα πλαίσια της Θαλάσσιας Αρτηρίας της Νότιο-Ανατολικής Ευρώπης που συνδέει την Αδριατική θάλασσα με το Ιόνιο πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο και συμπεριλαμβάνει την Κύπρο. Στη μελέτη η Κύπρος συμμετέχει μαζί

με την Ελλάδα, Ιταλία, Σλοβενία και Μάλτα. Η χρηματοδότηση της Ε.Ε. για την εν λόγω μελέτη είναι 2 εκ. ευρώ και η συνεισφορά της Κύπρου ανέρχεται σε 75.000 ευρώ. Η σημασία της μελέτης αυτής, η οποία αναμένεται να συμπληρωθεί τον Απρίλη του 2008, έγκειται στο γεγονός ότι, αφού μελετηθούν οι διάφορες τάσεις μεταφορών, οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις και άλλα συναφή θέματα, θα καθοριστούν τα αναπτυξιακά και βελτιωτικά έργα που θα πρέπει να γίνουν ούτως ώστε να δημιουργηθούν οι απαιτούμενες διευκολύνσεις για την απρόσκοπτη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών στην εν λόγω Θαλάσσια Αρτηρία.

(γ) Μέσα στα πλαίσια της Μεταβατικής Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης (Transition Facility), η οποία προσφέρεται στα νέα κράτη μέλη για να ενδυναμώσουν τις δομές τους και να εφαρμόσουν το κοινοτικό κεκτημένο, έχει εγκριθεί από την Ε. Ε. το σχέδιο «Ενδυνάμωση της Διοικητικής Ικανότητας της Αρχής» (Strengthening the Administrative Capacity of the Cyprus Ports Authority). Το ύψος της χρηματοδότησης είναι 850.000 ευρώ. Η ανάληψη του έργου αυτού έγινε από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά δικαιούχος είναι η Αρχή Λιμένων Κύπρου και αναμένεται να υλοποιηθεί μέχρι τον Απρίλη του 2008. Το έργο διαλαμβάνει την ετοιμασία μελετών που αφορούν την αναδόμηση της Αρχής Λιμένων Κύπρου και του λιμενικού συστήματος καθώς και την εκπαίδευση όλων των εμπλεκομένων στις λιμενικές υπηρεσίες σε θέματα εφαρμογής ευρωπαϊκού κεκτημένου αλλά και σε θέματα καλύτερων πρακτικών και διοίκησης λιμανιών.

(δ) Στα πλαίσια του προγράμματος της Ε.Ε. INTERREG III Α Ελλάδα – Κύπρος, Μέτρο 1.2 «Βελτίωση της ασφάλειας των συνόρων», η Κύπρος (Υπουργείο Δικαιοσύνης και Δημοσίας Τάξεως, Υπουργείο Οικονομικών, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων (Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας) και Αρχή Λιμένων Κύπρου) θα λάβει σχετική χρηματοδότηση. Το Μέτρο αυτό αφορά την ανάπτυξη παρεμβάσεων, οι οποίες αποσκοπούν στη μείωση των φαινομένων λαθρομετανάστευσης και λαθρεμπορίου, αλλά και στη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της διακίνησης των πολιτών και των προϊόντων στη διασυνοριακή περιοχή. Εξάλλου, το Μέτρο αυτό δεν αποσκοπεί μόνο στη βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας της περιοχής και στη μείωση των θαλάσσιων ατυχημάτων αλλά και στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στα πλαίσια του εν λόγω προγράμματος το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας προωθεί την εγκατάσταση σταθμών παρακολούθησης της διακίνησης των σκαφών (VTS) και σταθμού διαχείρισης των

πληροφοριών σχετικά με τη διακίνηση των σκαφών (VTMIS). Το σύστημα προγραμματίζεται να λειτουργήσει τον Ιανουάριο του 2007. Τους σταθμούς VTS θα τους διαχειρίζεται η Αρχή Λιμένων Κύπρου ενώ το σταθμό VTMIS θα τον διαχειρίζεται το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η Αρχή Λιμένων Κύπρου έχει υποβάλει προτάσεις για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής στα πλαίσια του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης για τα έτη 2007 – 2013. Οι προτάσεις της αφορούν την εκβάθυνση του λιμανιού Λεμεσού και την ενδυνάμωση των υφιστάμενων κρηπιδωμάτων καθώς επίσης την κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων μήκους 500 μέτρων στο λιμάνι Λεμεσού, σύμφωνα με αποτελέσματα σχετικής μελέτης βιωσιμότητας, που αναμένεται να υποβληθεί σύντομα. Στα πλαίσια ετοιμασίας του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) για την Πολιτική Συνοχής 2007 – 2013 και της ετοιμασίας των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων για την Πολιτική Συνοχής 2007 – 2013, η ΑΛΚ ετοίμασε και υπέβαλε στο Γραφείο Προγραμματισμού τις προτάσεις της. Το έργο «Εκβάθυνση της Δυτικής λεκάνης του λιμανιού Λεμεσού στα -16 μέτρα, σταθεροποίηση υφιστάμενων κρηπιδωμάτων και κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων στα 500 μέτρα» έχει συμπεριληφθεί στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ), έχει ενταχθεί στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για την Ανάπτυξη και Ανταγωνιστικότητα 2007 – 2013 και αναμένεται ότι θα συγχρηματοδοτηθεί από το Ταμείο Συνοχής της Ε.Ε.

Η Αρχή Λιμένων Κύπρου προώθησε και δημιούργησε κέντρο προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (CSPC) με έδρα το λιμάνι Λεμεσού. Η Ε.Ε. χρηματοδοτεί με σχετική απόφαση μέρος του κόστους για τη δημιουργία και στελέχωση των εν λόγω κέντρων. Στην περίπτωση της Κύπρου η χρηματοδότηση υπολογίζεται στις £15.000 περίπου.

Η ΑΛΚ υπέβαλε τις προτάσεις της μέσα στα πλαίσια της προετοιμασίας του νέου Διασυνοριακού Προγράμματος «Ελλάδα – Κύπρος» -Νέα Προγραμματική Περίοδος των Διαρθρωτικών Ταμείων της Ε.Ε. 2007 – 2013.

12.8. Ευρωπαϊκή Ένωση - Χρηματοδοτήσεις

Μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στα πλαίσια της προσπάθειας της να ενημερώσει τη λιμενική βιομηχανία της Κύπρου σε θέματα που την ενδιαφέρουν, η ΑΛΚ διοργάνωσε

σε συνεργασία με το ΤΑΙΕΧ σχετικά σεμινάρια – εργαστήρια. Πιο συγκεκριμένα, τα σεμινάρια – εργαστήρια που διοργανώθηκαν ασχολήθηκαν με τα ακόλουθα θέματα:

(α) Θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (short sea shipping).

(β) Λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (reception facilities)

(γ) Θαλάσσιες αρτηρίες (motorways of the seas).

(δ) Λιμενικές υπηρεσίες στα πλαίσια της πολιτικής μεταφορών της Ε.Ε.

Στα παραπάνω σεμινάρια – εργαστήρια συμμετείχαν λειτουργοί της ΑΛΚ, άλλων κυβερνητικών υπηρεσιών καθώς επίσης εκπρόσωποι του ιδιωτικού τομέα.

Σ' ότι αφορά την αξιοποίηση χρηματικών πόρων από τα διάφορα ταμεία της Ε.Ε. αναφέρονται τα ακόλουθα:

(α) Η ΑΛΚ έχει εξασφαλίσει από τα διευρωπαϊκά δίκτυα χρηματοδότηση ύψους 1.8 εκ. ευρώ για την ανέγερση νέας αίθουσας επιβατών στο λιμάνι Λεμεσού. Το συνολικό κόστος για το έργο αυτό είναι της τάξης των ΛΚ 10 εκ.

(β) Έχει αποφασιστεί η χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση μελέτης για την εκπόνηση ρυθμιστικού σχεδίου (master plan) για την Ανατολική Μεσόγειο στα πλαίσια της Θαλάσσιας λεωφόρου της Νότιο-Ανατολικής Ευρώπης που συνδέει την Αδριατική θάλασσα με το Ιόνιο πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο και συμπεριλαμβάνει την Κύπρο. Στη μελέτη η Κύπρος συμμετέχει μαζί με την Ελλάδα, Ιταλία, Σλοβενία και Μάλτα. Η χρηματοδότηση της Ε.Ε. για την εν λόγω μελέτη είναι 2 εκ. Ευρώ και η συνεισφορά της Κύπρου ανέρχεται στις 75.000 ευρώ. Η σημασία της μελέτης αυτής, η οποία αναμένεται να συμπληρωθεί τον Απρίλη του 2008, έγκειται στο γεγονός ότι, αφού μελετηθούν οι διάφορες τάσεις μεταφορών, οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις και άλλα συναφή θέματα θα καθορίσει τα αναπτυξιακά και βελτιωτικά έργα που θα πρέπει να γίνουν ούτως ώστε να δημιουργηθούν οι απαιτούμενες διευκολύνσεις για την απρόσκοπτη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών στην εν λόγω Θαλάσσια Αρτηρία.

(γ) Μέσα στα πλαίσια της Μεταβατικής Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης (Transition Facility), η οποία προσφέρεται στα νέα κράτη μέλη για να ενδυναμώσουν τις δομές τους και να εφαρμόσουν το

κοινοτικό κεκτημένο, έχει εγκριθεί από την Ε.Ε. το σχέδιο «Ενδυνάμωση της Διοικητικής Ικανότητας της Αρχής» (Strengthening the Administrative Capacity of the Cyprus Ports Authority). Το ύψος της χρηματοδότησης είναι 850.000 Ευρώ. Η ανάληψη του έργου αυτού που έγινε από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας αλλά δικαιούχος είναι η Αρχή, αναμένεται να υλοποιηθεί μέχρι τον Απρίλη του 2008. Το έργο διαλαμβάνει την ετοιμασία μελετών που αφορούν την αναδόμηση της Αρχής Λιμένων Κύπρου και του λιμενικού συστήματος καθώς και την εκπαίδευση όλων των εμπλεκομένων στις λιμενικές υπηρεσίες σε θέματα εφαρμογής ευρωπαϊκού κεκτημένου αλλά και σε θέματα καλύτερων πρακτικών και διοίκησης λιμανιών.

(δ) Στα πλαίσια του προγράμματος της Ε.Ε. INTERREG III Α Ελλάδα – Κύπρος, Μέτρο 1.2. «Βελτίωση της ασφάλειας των συνόρων» η Κύπρος (Υπουργείο Δικαιοσύνης και Δημοσίας Τάξεως, Υπουργείο Οικονομικών, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων (Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας) και Αρχή Λιμένων Κύπρου) θα τύχει σχετικής χρηματοδότησης. Το Μέτρο αυτό αφορά την ανάπτυξη παρεμβάσεων οι οποίες αποσκοπούν στη μείωση των φαινομένων λαθρομετανάστευσης και λαθρεμπορίου, αλλά και στη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της διακίνησης των πολιτών και των προϊόντων στη διασυνοριακή περιοχή. Εξάλλου το Μέτρο αυτό αποσκοπεί στην:

- βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας της περιοχής και στη μείωση των θαλάσσιων ατυχημάτων
- στην αντιμετώπιση φαινομένων λαθρομετανάστευσης, του λαθρεμπορίου και συναφών παράνομων δραστηριοτήτων
- στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στα πλαίσια του εν λόγω προγράμματος το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας προωθεί την εγκατάσταση σταθμών V.T.S. και V.T.M.I.S. Το σύστημα προγραμματίζεται να λειτουργήσει τον Ιανουάριο του 2007. Τους σταθμούς V.T.S. θα τους διαχειρίζεται η Αρχή Λιμένων Κύπρου ενώ το σταθμό V.T.M.I.S. θα τον διαχειρίζεται το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας.

(ε) Η Αρχή έχει υποβάλει προτάσεις για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής στα πλαίσια του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης για τα έτη 2007 – 2013. Οι προτάσεις της αφορούν την εκβάθυνση του λιμανιού Λεμεσού και την ενδυνάμωση των υφιστάμενων κρηπιδωμάτων καθώς επίσης την

κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων μήκους 500 μ., στο λιμάνι Λεμεσού, στη βάση αποτελεσμάτων σχετικής μελέτης βιωσιμότητας, που αναμένεται να υποβληθεί σύντομα.

(στ) Η Αρχή προώθησε και δημιούργησε κέντρο θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με έδρα το λιμάνι Λεμεσού. Η Ε.Ε. χρηματοδοτεί το 50% των κόστων για τη δημιουργία και στελέχωση των εν λόγω κέντρων. Στην περίπτωση της Κύπρου η χρηματοδότηση υπολογίζεται στις ΛΚ 15.000 περίπου.

(ζ) Η Αρχή υπέβαλε πρόσφατα προτάσεις μέσα στα πλαίσια της Προετοιμασίας του νέου Διασυνοριακού Προγράμματος «Ελλάδα – Κύπρος» - Νέα Προγραμματική Περίοδος των Διαρθρωτικών Ταμείων της Ε.Ε. 2007 –2013

12.8.1. Ταυτότητα του Έργου «Παροχή υπηρεσιών για ενδυνάμωση της διοικητικής ικανότητας της Αρχής Λιμένων Κύπρου»

Ανάθεση

Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας (TEN) του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας ανέθεσε, για λογαριασμό της Αρχής Λιμένων Κύπρου (ΑΛΚ) και μετά από ανοικτό διεθνή διαγωνισμό (Μάιος 2006), την εκπόνηση του έργου «Παροχή υπηρεσιών για ενδυνάμωση της διοικητικής ικανότητας της Αρχής Λιμένων Κύπρου» στην ένωση εταιρειών «PLANET - AMSTERDAM PORT CONSULTANTS – TREDIT».

Χρηματοδότηση

Το έργο χρηματοδοτήθηκε στο σύνολό του (100%) από ένα νέο χρηματοδοτικό μέσο, τη «Μεταβατική Διευκόλυνση (Transition Facility)» 5/2004-2006, που εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Συνθήκη για την Ένταξη, άρθρο 34) σε συνέχεια της Προενταξιακής Βοήθειας, για να προσφέρει οικονομική βοήθεια στα νέα Κράτη Μέλη, ώστε να δημιουργήσουν και να ενδυναμώσουν τις διοικητικές δομές τους, να μεγιστοποιήσουν την αποτελεσματικότητα και να βελτιώσουν τις παρεχόμενες από τη δημόσια διοίκηση, και ευρύτερο δημόσιο τομέα, υπηρεσίες. Ειδικότερα, το έργο χρηματοδοτήθηκε από τον προϋπολογισμό της Μεταβατικής Διευκόλυνσης για το έτος 2005.

Ομάδες Στόχοι

Οι ομάδες στόχοι περιλαμβάνουν την ΑΛΚ, καθώς και το σύνολο των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων που εμπλέκονται στο σχεδιασμό, στην υλοποίηση και στην αξιοποίηση των αποτελεσμάτων του έργου.

12.8.2. Υλοποίηση του Έργου

Ειδικές Δραστηριότητες

Το έργο, όπως προνοείτο στα έγγραφα προσφοράς, εκτελέστηκε μέσω Ενός Συμβολαίου Παροχής Τεχνικής Βοήθειας, καλύπτοντας οκτώ ειδικές δραστηριότητες οι οποίες ομαδοποιούνται σε δυο Υπο-έργα: Υπο-έργο 1: Αναδιάρθρωση της Αρχής & του λιμενικού συστήματος και Υπο-έργο 2: Κατάρτιση και δημιουργία αειφόρου προγράμματος εκπαίδευσης.

Διάρκεια του έργου

Η συνολική διάρκεια του έργου, σύμφωνα με τα έγγραφα προσφοράς ανέρχεται σε 19 μήνες, και εκτελέστηκε μεταξύ 11/10/2006-11/5/2008.

Παρακολούθηση

Η παρακολούθηση της προόδου του Έργου έγινε μέσω της ετοιμασίας τακτικών εκθέσεων (μηνιαίες, τριμηνιαίες και για το 2006 καθώς και μέρος του 2007 εξαμηνιαίες) που υποβλήθηκαν στο Γραφείο Προγραμματισμού (και μέσω αυτού στην ΕΕ), μέσω τακτικών συναντήσεων της Οργανωτικής Επιτροπής Έργου, συναντήσεων μεταξύ του Ανάδοχου και της ΑΛΚ, καθώς και μέσω του Σχεδίου Αξιολόγησης και Διαχείρισης Κινδύνων το οποίο και αναθεωρείτο περιοδικά για το σκοπό αυτό.

12.8.3. Αξιολόγηση

Το Έργο αξιολογήθηκε δυο φορές από εξωτερικούς αξιολογητές και οι συστάσεις τους που αφορούσαν θέματα καλύτερης συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στις εκπαιδευτικές δράσεις, τον τρόπο οργάνωσης/ παροχής εκπαίδευσης στο μέλλον καθώς και τη συνάφεια των αποτελεσμάτων/ εισηγήσεων του έργου με οδηγίες/ πολιτικές της Ε.Ε. καλύφθηκαν πλήρως στην εκτέλεση του έργου.

Γενικός Στόχος

Ο γενικός στόχος του έργου είναι να συμβάλει, μέσα από ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αναδόμησης της ΑΛΚ καθώς και εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού, στην ενίσχυση της αποτελεσματικής λειτουργίας της ΑΛΚ και στη βελτίωση της διοικητικής και λειτουργικής ικανότητας των εμπλεκόμενων φορέων, ώστε η Κύπρος, μέσα από ένα σύγχρονο θεσμικό και διοικητικό πλέγμα, να μπορέσει να εφαρμόσει το Κοινοτικό Κεκτημένο καθώς και γενικότερα να λειτουργήσει κατά αποτελεσματικότερο τρόπο ως πλήρες κράτος-μέλος.

Ειδικοί Στόχοι

Οι ειδικοί στόχοι του έργου είναι:

- Η ενδυνάμωση της αποτελεσματικής λειτουργίας της ΑΛΚ μέσω της ανάπτυξης μιας σύγχρονης οργανωτικής, λειτουργικής και διοικητικής ικανότητας, με στόχο τη βελτίωση της διαχείρισης και λειτουργίας του λιμενικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της ενδυνάμωσης της θαλάσσιας ασφάλειας, όπως αυτή εφαρμόζεται σε λιμενικές περιοχές, καθώς και την εφαρμογή καλύτερων πρακτικών, μέτρων αειφορίας και βελτιωμένων αναγκών αναφοράς.
- Η βελτίωση της ικανότητας των εργαζομένων στο λιμενικό τομέα (κυρίως ναυτικών πρακτόρων, αδειούχων αχθοφόρων και λιμενεργατών) στην εφαρμογή του σχετικού Κοινοτικού Κεκτημένου και πρακτικών.

Συνάφεια των στόχων με τις Κοινοτικές Πολιτικές στον τομέα των Μεταφορών
Οι ειδικοί στόχοι του έργου είναι συναφείς με τους στόχους των Κοινοτικών Πολιτικών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και της ναυτιλίας, όπως αυτοί διατυπώνονται στις πρόσφατες ανακοινώσεις της Ε.Ε. για κοινή ναυτιλιακή πολιτική και κοινή πολιτική για τους λιμένες.

Συγκεκριμένα, οι ειδικοί στόχοι του έργου εμφανίζουν σημαντική ή ιδιαίτερα σημαντική συνάφεια με τους ακόλουθους στόχους των κοινοτικών πολιτικών και συμβάλλουν στην επίτευξή τους:

- Αύξηση της αποδοτικότητας και παραγωγικότητας των λιμένων
- Ανάπτυξη της ηλεκτρονικής ναυτιλίας (e-maritime)
- Ενίσχυση της αυτοδυναμίας των Αρχών Λιμένων (Port Authorities)
- Διαφάνεια στα θέματα χρηματοδοτήσεων, παραχωρήσεων και χρεώσεων
- Βελτίωση της προστασίας της ασφάλειας και υγείας των εργαζομένων στους λιμένες

12.8.4. Αποτελέσματα Έργου και Επίτευξη Στόχων

Ο Ανάδοχος υλοποίησε τις ειδικές δραστηριότητες του Έργου και μέσω της ετοιμασίας πακέτων εργασίας (ΠΕ) επιτεύχθηκαν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

- Σχεδιασμός και ολοκληρωμένη πρόταση για ένα αξιόπιστο, καλά δομημένο σχέδιο δράσης, συμπεριλαμβανομένου προσχεδίου νέας νομοθεσίας καθώς και προσχεδίου συστήματος πληροφορικής, για ομαλή, σταδιακή βελτίωση του λιμενικού συστήματος. Βαθμός επίτευξης στόχου 100%.
- Σχεδιασμός και ολοκληρωμένη πρόταση αναδόμησης της ΑΛΚ σε ένα αξιόπιστο οργανισμό, λειτουργικά προσαρμοσμένο στις νέες απαιτήσεις ενός σύγχρονου λιμενικού συστήματος και πρακτικής παροχής λιμενικών υπηρεσιών, με ορθολογιστικές δομές και διαδικασίες, καθώς και στο σχεδιασμό και ολοκληρωμένη πρόταση για τη σύσταση μιας εταιρείας διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων που να ανταποκρίνεται στις νέες απαιτήσεις διασφαλίζοντας ταυτόχρονα θέματα ναυτιλιακής ασφάλειας. Βαθμός επίτευξης στόχου 100%.
- Σχεδιασμός και ολοκληρωμένη πρόταση ενός εύχρηστου, λεπτομερούς οδηγού «καλύτερων πρακτικών» για την ανάθεση λιμενικών υπηρεσιών σε ότι αφορά στις πρακτικές πτυχές των διαδικασιών, που θα πρέπει να ακολουθούνται στα πλαίσια του κοινοτικού κεκτημένου. Βαθμός επίτευξης στόχου 100%.
- Σχεδιασμός και υλοποίηση με επιτυχή τρόπο δράσεων εκπαίδευσης, η διάρκεια των οποίων θα ποικίλει και θα απευθύνονται σε διάφορα επίπεδα προσωπικού του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, παρέχοντας συνολικά τουλάχιστο 192 μέρες εκπαίδευσης σε τουλάχιστο 585 άτομα, σε θέματα διοίκησης και διεύθυνσης λιμανιών, παροχής και διεκπεραίωσης λιμενικών υπηρεσιών. Βαθμός επίτευξης στόχου 100% για ημέρες εκπαίδευσης, 103% για συμμετοχή.
- Σχεδιασμός και ολοκληρωμένη πρόταση για ένα καλά διαρθρωμένο, αξιόπιστο, πρόγραμμα για συνεχή κατάρτιση, που αφορά την ετοιμασία εκπαιδευτικού υλικού και μέτρων στήριξής του, σε ένα σχήμα που θα επιτρέπει την κατά καιρούς ενεργοποίησή του ώστε σταδιακά όλοι οι εργαζόμενοι στον λιμενικό τομέα να αποκτήσουν τα απαραίτητα προσόντα και να ενισχυθούν οι προσπάθειες για πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών στη βάση προσόντων καθώς και μελλοντικές συνεργασίες με ανάλογα σχήματα στην περιοχή σε θέματα εκπαίδευσης, πληροφόρησης και εφαρμοσμένης έρευνας στο λιμενικό τομέα. Βαθμός επίτευξης στόχου 100%.

12.9. Το Θεσμικό Πλαίσιο της ΑΛΚ

Η Αρχή Λιμένων Κύπρου είναι ο ιδιοκτήτης όλων των κυπριακών λιμένων και φάρων, ρυθμίζει την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών και είναι πάροχος εμπορικών, οικονομικών και λιμενικών υπηρεσιών.

Ο κύριος νόμος που καθορίζει τον παραπάνω διπλό ρόλο της ΑΛΚ αλλά και το πλαίσιο των δραστηριοτήτων της είναι ο Ιδρυτικός Νόμος 38/1973 (“Νόμος Πρόνοων περί καθιδρύσεως Οργανισμού υπό την επωνυμία Αρχή Λιμένων Κύπρου”) και οι μέχρι σήμερα τροποποιήσεις του (τελευταία με τον Νόμο 38 (I) του 2006) , όπως αυτές εκδόθηκαν με δημοσίευση στην επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το άρθρο 52 του Συντάγματος.

Επιπλέον, μια σειρά από συναφείς νόμους και κανονισμούς ρυθμίζουν διάφορα συμπληρωματικά θέματα που αφορούν τη λειτουργία της ΑΛΚ:

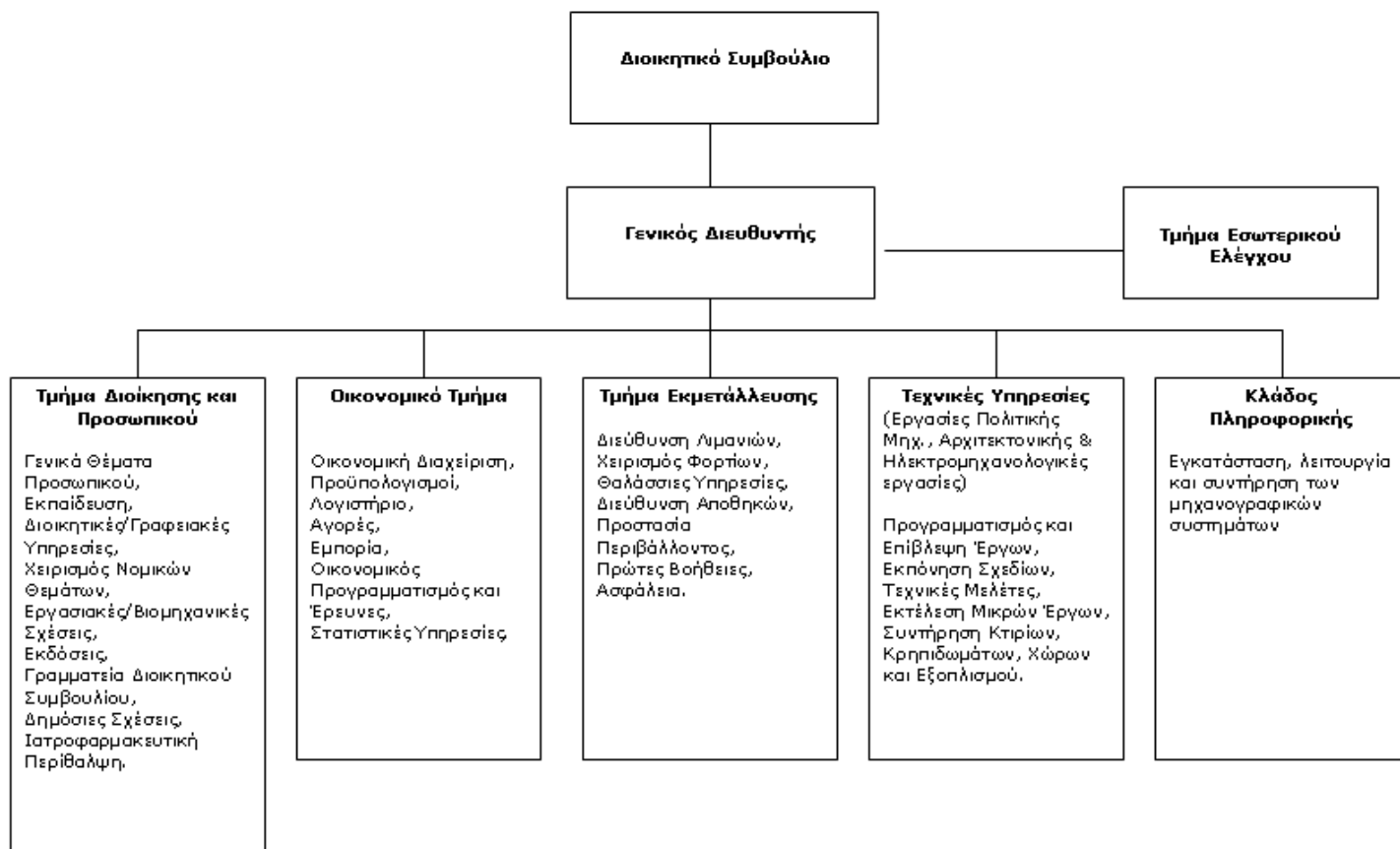
- Ο περί καταθέσεως κανονισμών στη Βουλή Νόμος 99/89
- Ο περί Λιμενεργατών Νόμος, Κεφ. 184 Νόμος 5 του 1960 αναθεωρημένος το 1990
- Ο περί Αποβάθρων Νόμος 39/1973, με τις τροποποιήσεις του το 1982 και 1994
- Ο περί Λιμενικών Φορτοεκφορτωτικών Δικαιωμάτων Νόμος, Κεφ. 291
- Ο περί Ρυθμίσεως Λιμένων Νόμος, Κεφ. 294 και Νόμοι 28/1961 και 25/1966
- Ο περί Τελωνείων (Τέλη Αποβάθρας) Νόμος, Κεφ. 317 και Νόμος 33/1961 και ο περί Τελωνειακού Κώδικα Νόμος 94/2004 (Ελεύθερες Λιμενικές Ζώνες)
- Οι κανονισμοί χρεώσεων με βάση το Άρθρο 25 του Ιδρυτικού Νόμου της ΑΛΚ
- Οι κανονισμοί για το προσωπικό της Αρχής Λιμένων Κύπρου του 1997 και αναθεωρημένοι το 2004 και 2006 με βάση το Άρθρο 19(2) του Ιδρυτικού Νόμου της ΑΛΚ.
- Οι κανονισμοί περί Οργανισμού Λιμένων Κύπρου δυνάμει του Άρθρου 30 του Ιδρυτικού Νόμου της ΑΛΚ.

Η Αρχή εκδίδει όλους τους κανονισμούς που αφορούν την λειτουργία των λιμένων και ελέγχει την ορθή εφαρμογή τους. Η έγκριση όμως των κανονισμών αυτών υπόκειται στην έγκριση του Υπουργικού συμβουλίου και της Βουλής των Αντιπροσώπων. Η Αρχή κατέχει ρόλο αποκλειστικού παρόχου λιμενικών υπηρεσιών, εκτός των φορτοεκφορτώσεων πλοίων σύμφωνα με τον ιδρυτικό της

νόμο και έχει αναπτύξει γι' αυτό το λόγο πλήρεις υποστηρικτικές και κύριες λειτουργίες. Επιπλέον, η ΑΛΚ είναι ο ιδιοκτήτης όλης της υποδομής, της ανωδομής, του εξοπλισμού των λιμένων και λειτουργός των διαδικασιών. Για την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών, κυρίως στην αλυσίδα διαχείρισης φορτίων, οι χρήστες (κυρίως Ναυτικοί Πράκτορες), εργοδοτούν διάφορες ομάδες εργαζομένων (λιμενεργάτες, αχθοφόρους, αποσκευοφορείς και σημειωτές), οι οποίες δραστηριοποιούνται εντός του χώρου των λιμένων, χρησιμοποιούν εξοπλισμό και υποδομές αλλά δεν διαθέτουν συγκεκριμένη νομική μορφή. Αυτό σημαίνει ότι οι ομάδες αυτές δεν αναλαμβάνουν κανενός είδους υποχρεώσεις, νομικές ή και οικονομικές, προς την ΑΛΚ.

Συνοψίζοντας, αυτή τη στιγμή το λιμάνι Λεμεσού λειτουργεί υπό καθεστώς Toolport. Φυσικά, γίνονται προσπάθειες να υπάρξουν θεσμικές και οργανωτικές αλλαγές ώστε το λιμάνι να λειτουργεί ως Landlord.

Στη συνέχεια ακολουθεί ένα διάγραμμα με την οργανωτική δομή της ΑΛΚ.



πίνακας 14: Η οργανωτική δομή της ΑΛΚ⁷³:

⁷³ Πηγή: επίσημη ιστοσελίδα της ΑΛΚ

12.10. Η Εναρμόνιση της Αρχής Λιμένων Κύπρου με το Κοινοτικό Κεκτημένο

Υπάρχουν ορισμένες νομοθεσίες, οι οποίες προέρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και με τις οποίες το λιμάνι Λεμεσού οφείλει να εναρμονιστεί.

(α) Κανονισμοί περί ευκολιών υποδοχής και απαγόρευσης απόρριψης στη θάλασσα αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (ΚΔΠ 771/2003). Οι Κανονισμοί αυτοί τέθηκαν σε ισχύ την 1.5.2004.

(β) Νόμος αναφορικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για πλοία κατά τον κατάπλου και/ ή απόπλου από λιμένες της Κυπριακής Δημοκρατίας (155(I)/2003). Ο Νόμος αυτός τέθηκε σε ισχύ την 1.5.2004.

(γ) Νόμος που προνοεί για τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών ασφαλούς φόρτωσης και εκφόρτωσης των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην (Ν. 28(I)/2004). Ο Νόμος αυτός τέθηκε σε ισχύ την 1.5.2004.

(δ) Η ΑΛΚ συμμορφούμενη με σχετική απόφαση του Εφόρου Δημοσίων Ενισχύσεων ετοίμασε και προώθησε σχετικούς τροποποιητικούς κανονισμούς δικαιωμάτων έτσι ώστε τα δικαιώματα για τις εισαγωγές και τις εξαγωγές ομοειδών αγαθών να είναι τα ίδια. Οι κανονισμοί αυτοί τέθηκαν σε ισχύ την 1.5.2004 (ΚΔΠ488/2004, 30.4.2004). Οι εν λόγω κανονισμοί τροποποιήθηκαν με την ΚΔΠ 322/2006 που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της 28.7.2006.

(ε) Σύμφωνα με σχετική πρόνοια των Κανονισμών περί ευκολιών υποδοχής και απαγόρευσης απόρριψης στη θάλασσα αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (ΚΔΠ 771/2003), η ΑΛΚ προώθησε σχετικούς τροποποιητικούς κανονισμούς αναφορικά με τα δικαιώματα ευκολιών υποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων. Οι εν λόγω κανονισμοί δημοσιεύτηκαν στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της 30.12.2004 οπότε και τέθηκαν σε ισχύ (ΚΔΠ 877/2004). Οι εν λόγω Κανονισμοί τροποποιήθηκαν με την ΚΔΠ 161/2006 που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της 7.4.2006.

(στ) Επιπρόσθετα αναφέρεται ότι από την 1.7.2004 τα κυπριακά λιμάνια, αφενός μεν έχουν συμμορφωθεί με τις πρόνοιες του ISPS Code του IMO καθώς επίσης με τον Κανονισμό της Ε.Ε. 2003/0089 (COD) που υιοθετεί τις πρόνοιες του ISPS Code, και αφετέρου έχουν πιστοποιηθεί σχετικά. Σχετικός είναι και ο Κανονισμός (ΕΚ) αρ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου της 31.3.2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο εν λόγω Κανονισμός έχει ενταχθεί στην εθνική μας νομοθεσία από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας με τον νόμο 52(III)/2004 – Ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (Κυρωτικός) και περί συναφών θεμάτων (τροποποιητικός) Νόμος του 2004.

(ζ) Ο περί εμπορικής ναυτιλίας (κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης και ενημέρωσης σχετικά με την κυκλοφορία των πλοίων) Νόμος του 2004 (Ν. 131(I)/2004). Μερικά άρθρα του νόμου αυτού αφορούν την ΑΛΚ, όπως η δημιουργία καταφυγίων, VTΜIS , VTS . Ο Νόμος αυτός έγινε από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας στα πλαίσια της εναρμόνισης με την οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

(η) Οδηγία 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26.10.2005 σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων. Προωθείται η ένταξη της εν λόγω οδηγίας στην εθνική μας νομοθεσία.

12.11. Ανταγωνισμός

Οι δείκτες που οδηγούν τις εξελίξεις στα λιμενικά συστήματα διεθνώς, αφορούν τόσο το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία των λιμένων όσο και τον επιχειρησιακό σχεδιασμό των λειτουργιών τους. Η ολοένα αυξανόμενη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών, ο μετασχηματισμός των θεσμικών πλαισίων ώστε να υποδεχτούν και να αξιοποιήσουν αυτή τη συμμετοχή, η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, των Θαλάσσιων Λεωφόρων (Motorways of the Seas)⁷⁴ της Ε.Ε και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (Short Sea Shipping), η δημιουργία

⁷⁴ Η έννοια των θαλάσσιων λεωφόρων (MOS). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εισήγαγε την έννοια των Θαλάσσιων Λεωφόρων (Motorways of the Sea – MoS) στη Λευκή Βίβλο του 2001 για την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών για το 2010 (αναθεωρήθηκε το 2006). Ο όρος «Θαλάσσιοι Λεωφόροι» (MoS) αναφέρεται στην ανάπτυξη κύριων θαλάσσιων διαδρομών μεταξύ Κρατών Μελών της Ε.Ε. (και πιθανώς γειτονικών τρίτων χωρών) οι οποίες θα προσφέρουν υψηλής ποιότητας τακτικά δρομολόγια σε συνδυασμό με άλλους τρόπους μεταφορών. Η έννοια των Θαλάσσιων Λεωφόρων (MoS) έχει ως στόχο την εισαγωγή νέων, ολοκληρωμένων εφοδιαστικών αλυσίδων που θα βασίζονται στις διατροπικές μεταφορές και τη ναυτιλία και θα παρέχουν υψηλής ποιότητας θαλάσσιες ζεύξεις που θα συνδέουν έναν περιορισμένο αριθμό Ευρωπαϊκών λιμένων στρατηγικά τοποθετημένων στις Ευρωπαϊκές ακτογραμμές. Οι αλυσίδες αυτές θα είναι περισσότερο βιώσιμες και θα πρέπει να είναι πιο αποτελεσματικές σε εμπορικούς όρους σε σχέση με τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές. Με αυτό τον τρόπο, παρέχουν τακτικές και υψηλής ποιότητας εναλλακτικές λύσεις έναντι των οδικών μεταφορών. Παράλληλα θα πρέπει να καθιστούν δυνατή τη μεταστροφή του τρόπου εκτέλεσης των εμπορευματικών μεταφορών με τη μετάθεση της εμπορευματικής κίνησης από τις οδικές διαδρομές, που παρουσιάζουν συμφόρηση, σε κύριες συνδυασμένες «χερσαίες-θαλάσσιες διαδρομές», υλοποιώντας έτσι την έννοια των Θαλάσσιων Λεωφόρων (MoS). Η υλοποίηση τέτοιων διαδρομών θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα μία θεμελιώδη δομική αλλαγή στο σύστημα μεταφορών της ΕΕ και στον τρόπο οργάνωσής του τα επόμενα χρόνια. Με τις Θαλάσσιες Λεωφόρους (MoS) θα βελτιωθεί η πρόσβαση στις αγορές ολόκληρης της Ευρώπης και κατ' επέκταση, θα ανακουφιστεί το συμφορημένο Ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο. Στα πλαίσια της έννοιας των Θαλάσσιων Λεωφόρων (MoS), θα πρέπει να γίνεται πληρέστερη χρήση όχι μόνο των θαλάσσιων μεταφορικών πόρων, αλλά επίσης των δυνατοτήτων των σιδηροδρόμων και των οδών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ως μέρος μίας ολοκληρωμένης μεταφορικής αλυσίδας. Αυτή είναι για την Κοινότητα η προστιθέμενη αξία των Θαλάσσιων Λεωφόρων (MoS).

κομβικών λιμένων (hub and spoke) που ειδικεύονται σχεδόν αποκλειστικά στην υποδοχή και εξυπηρέτηση διαμετακομιστικού εμπορίου, είναι οι κυριότεροι από τους παράγοντες μετεξέλιξης των λιμενικών συστημάτων.

Στη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, οι λιμένες της Μεσογείου αναπτύχθηκαν κυρίως ως λιμένες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Αναδείχθηκαν έτσι μεγάλοι διαμετακομιστικοί κόμβοι, όπως το Gioia Tauro, το Marsaxlokk (Μάλτα), το Port Said East και ο Πειραιάς. Η αύξηση της συνολικής κίνησης οδηγείται κυρίως από την έννοια της μεταφόρτωσης. Το ποσοστό των εμπορευματοκιβωτίων προς μεταφόρτωση στα λιμάνια του Gioia Tauro, Marsaxlokk και Port Said East, είναι περίπου 90%. Σε αντίθεση με την τάση αυτή, ο Λιμένας Λεμεσού από το 1995 και μέχρι σήμερα αντιμετωπίζει μείωση του μεριδίου της συνολικής εμπορευματικής κίνησης που αντιπροσωπεύουν τα εμπορευματοκιβώτια προς μεταφόρτωση.

Ο συνολικός όγκος εμπορευματοκιβωτίων (σε TEU) που διακινήθηκε από τον Λιμένα Λεμεσού αυξήθηκε σταθερά κατά τα δύο τελευταία χρόνια, κυρίως λόγω της αύξησης του όγκου των εισαγωγών και εξαγωγών (εξαρτημένων εσωτερικών) της Κύπρου. Το Τουρκικό εμπόριο του 1997 επηρέασε άμεσα την περισσότερο ευάλωτη εμπορική κίνηση της μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων. Κατά την περίοδο από το 1998 μέχρι σήμερα, ο όγκος των εμπορευματοκιβωτίων προς μεταφόρτωση παρέμεινε σχετικά χαμηλός και σταθερός, με μέσο όρο από 40.000 TEU έως 50.000 TEU, κάνοντας το λιμένα να βασίζεται περισσότερο στο εσωτερικό εμπόριο της Κύπρου (περίπου 280.000 TEU ανά έτος προς το παρόν). Η τάση αυτή προς σταθερούς όγκους μεταφόρτωσης σίγουρα δεν αντιστοιχεί σε αυτήν που καταγράφεται για τη συνολική εμπορική κίνηση μεταφορτώσεων στην Ανατολική Μεσόγειο.

Αναφορικά με τα εγχώρια εμπορευματοκιβώτια, η Λεμεσός βρίσκεται σε άριστη θέση ώστε να διατηρήσει τον παρόντα ρόλο της ως κύρια πύλη για την Κύπρο και να εξυπηρετεί τους αυξανόμενους όγκους εισαγωγών και εξαγωγών. Δεδομένου ότι ο Λιμένας Λάρνακας είναι πιθανόν να μετατραπεί στο άμεσο μέλλον αποκλειστικά σε επιβατικό λιμένα και λιμένα αναψυχής, ο Λιμένας Λεμεσού θα πρέπει ενδεχομένως να απορροφήσει μέρος των όγκων που σήμερα εξυπηρετούνται από την Λάρνακα, ενώ θα συνεχίσει να αποτελεί την κύρια θαλάσσια εμπορική πύλη της Κύπρου.

Για την ουσιαστική αύξηση της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων, πρέπει να αξιοποιηθεί το γεγονός της προβλεπόμενης μελλοντικής αύξησης των όγκων μεταφόρτωσης για τη Μεσόγειο. Προφανώς τα γειτονικά ανταγωνιστικά λιμάνια στοχεύουν σε αυτούς τους όγκους και προετοιμάζουν επίσης περαιτέρω επεκτάσεις.

Η ανταγωνιστική θέση του Λιμένα Λεμεσού στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου καθορίζεται από τα εξής σημαντικά κριτήρια:

- Γεωγραφική θέση
- Διαθεσιμότητα λιμενικών υποδομών για τα κύρια σκάφη μεταφόρτωσης
- Τοπικές αγορές και πολιτικοί παράγοντες
- Ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών και καλή σχέση ποιότητας-τιμής
- Βασικός φόρτος (όγκος εγχώριων εμπορευματοκιβωτίων) και υπάρχον σύστημα δικτύου τροφοδότησης (feeder network).

Η Λεμεσός είναι σε θέση να αποσπάσει ένα μέρος του δυναμικού μεταφόρτωσης, υπό τον όρο της εξασφάλισης της δυνατότητας παροχής ποιοτικών υπηρεσιών με λογικούς όρους.

Ο όγκος μεταφόρτωσης καθορίζεται από τις σχετικές ναυτιλιακές εταιρείες μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων (μία ή περισσότερες) που είναι υπεύθυνες για τον όγκο μεταφόρτωσης. Η επιλογή για τη χρήση ενός λιμένα για μεταφόρτωση εξαρτάται εκτός των άλλων και από το υπάρχον σύστημα δικτύου τροφοδότησης (feeder network) του λιμένα. Όσο πιο συχνά είναι τα δρομολόγια, τόσο πιο ελκυστικός είναι ο λιμένας για δραστηριότητες μεταφόρτωσης. Προφανώς η MSC θεωρεί τον Λιμένα Λεμεσού επαρκώς ελκυστικό ως λιμένα μεταφόρτωσης για τον όγκο μεταφόρτωσης των περίπου 50.000 TEU τον οποίο διακινεί κατ' έτος (25.000 TEU μέσω σκαφών τύπου feeder, 25.000 TEU μέσω σκαφών τύπου main liner). Σε περίπτωση που χρειαζόταν να αναπτυχθεί ένα αποκλειστικό σύστημα δικτύου τροφοδότησης (feeder network) για τη διακίνηση αυτού του όγκου, θα διαμορφωνόταν ένα εξαιρετικά «αραιό» δίκτυο (ένα δρομολόγιο ανά εβδομάδα, με όγκο εμπορευματοκιβωτίων 500 TEU ανά προορισμό). Προφανώς το παρόν δίκτυο, που αποτελείται από σύντομες θαλάσσιες διαδρομές, και ο σημαντικός όγκος εγχώριων εμπορευματοκιβωτίων που διακινεί

ο Λιμένας Λεμεσού εγγυώνται ευλόγως «πυκνή» συχνότητα ταξιδιών για το ακτινικό δίκτυο (spoke network).

12.11.1. Στενώσεις (bottlenecks) στις εγκαταστάσεις διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων

- Οι διαστάσεις της Ανατολικής Προβλήτας και ιδιαίτερα το βάθος πυθμένα (μόνο 11 μέτρα) δεν επιτρέπουν την εξυπηρέτηση των σύγχρονων φορτηγών πλοίων που εκτελούν τακτικά δρομολόγια στους λιμένες της Μεσογείου. Η προγραμματισμένη επέκταση των εγκαταστάσεων του επιβατικού σταθμού στο ανατολικό τμήμα του λιμένα κάνει το χώρο ακατάλληλο για τη διακίνηση και στοιβάσια εμπορευματοκιβωτίων, ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο (καλοκαίρι).
- Το μήκος της προβλήτας εμπορευματοκιβωτίων κατά μήκος της Δυτικής Προβλήτας είναι περιοριστικό ενόψει της παρουσίας της θέσης ελλιμενισμού για πλοία Ro-Ro, δεδομένου ότι παρέχει μία μόνο θέση ελλιμενισμού για την εξυπηρέτηση ενός μόνο πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Δεδομένης επίσης της απαίτησης για εκτεταμένη επισκευή μίας από της γερανογέφυρες που έχουν υποστεί ζημιές κατά μήκος της Δυτικής Προβλήτας, διαπιστώνεται ότι σήμερα βρίσκεται σε λειτουργία μόνον ένας γερανός, περιορίζοντας σημαντικά την ικανότητα εξυπηρέτησης σκαφών της Δυτικής Προβλήτας.
- Οι διαστάσεις του λιμένα και οι εγκαταστάσεις του δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν την τελευταία γενιά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Αφρικής και Ασίας (χωρητικότητας άνω των 10.000 TEU). Οι περιορισμοί δεν αναφέρονται μόνο στο διαθέσιμο βάθος της Δυτικής Λεκάνης ή/και στο περιορισμένο ενεργό άνοιγμα (outreach) των διαθέσιμων γερανών τύπου post-panamax, αλλά και στην υποδομή ναυσιπλοΐας όπως είναι η είσοδος και ιδίως ο κύκλος στροφής. Για να τηρείται η ασφάλεια στους ελιγμούς της ναυσιπλοΐας, η διάμετρος του κύκλου στροφής περιορίζει το μήκος των σκαφών που μπορούν να προσορμίζονται στον λιμένα στα 350μ. περίπου (σκάφη τύπου post-panamax). Το μέγιστο μέγεθος πλοίου που μπορεί να προσορμιστεί προς το παρόν είναι 300 μ. (φορτηγό πλοίο της MSC). Οποιοσδήποτε αναπτυξιακός σχεδιασμός σχετικός με την αύξηση του βάθους του πυθμένα, την προμήθεια γερανών και την κατασκευή κρηπιδότοιχων θα πρέπει να λάβει υπόψη τη συμβατότητα των εγκαταστάσεων και των υφιστάμενων συνθηκών (διαστάσεις διαύλου εισόδου και κύκλου στροφής, δυνατότητες ρυμουλκών).

- Η δυναμικότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων σε μέγεθος πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τύπου post-panamax είναι περιορισμένη, αφού μόνον δύο γερανογέφυρες μπορούν να εξυπηρετούν ένα μεγάλο πλοίο ταυτόχρονα στη Νότια Προβλήτα της Δυτικής Λεκάνης.
- Η Νότια Προβλήτα είναι η μόνη εγκατάσταση προβλήτας που μπορεί λογικά να επεκταθεί ώστε να δημιουργήσει μια συνεχή γραμμή προβλήτας επιτρέποντας την ευέλικτη προσθήκη γερανογεφυρών. Οι εγκαταστάσεις CFS και ιδιαίτερα τα υπόστεγα 3 και 4, δυσκολεύουν την ανάπτυξη ενός επαρκώς μεγάλου χώρου στοιβασίας στην περιοχή πίσω από την σχεδιαζόμενη επέκταση του κρηπιδότοιχου.

12.11.2. Λοιπά προβλήματα Λιμανιού

Οι αλλαγές στα θεσμικά πλαίσια που διέπουν τα ευρωπαϊκά λιμενικά συστήματα αφορούν κυρίως την ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία, των οδηγιών του Κοινοτικού κεκτημένου που αφορούν την ενίσχυση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και την προστασία του περιβάλλοντος. Επιπλέον την τάση απελευθέρωσης της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών με αυξημένη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα τόσο σε επιχειρησιακό όσο και σε επενδυτικό επίπεδο και μείωση της γραφειοκρατίας στις λιμενικές διαδικασίες. Την προώθηση του ανταγωνισμού με την ελευθερία πρόσβασης τρίτων στις λιμενικές λειτουργίες, την κατοχύρωση των δικαιωμάτων των εργαζομένων και την προσπάθεια επιβολής ενός κοινού τρόπου τιμολόγησης των λιμενικών υπηρεσιών.

Όσο αφορά τα Κυπριακά λιμάνια και συγκεκριμένα το λιμάνι Λεμεσού υπάρχουν τα εξής προβλήματα τα οποία καθιστούν το λιμάνι μη ανταγωνιστικό:

- Υπάρχει έλλειψη συγκεκριμένου σύγχρονου θεσμικού πλαισίου που να καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο οι ιδιώτες συμμετέχουν στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και στις επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές και εξοπλισμό, που οδηγεί σε έλλειψη διαφάνειας στον ανταγωνισμό, όπως διαγράφονται από το Κοινοτικό Κεκτημένο.

- Υψηλή πολυπλοκότητα των λιμενικών διαδικασιών στα λιμάνια της Κύπρου, λόγω της εμπλοκής πολλών φορέων σε αυτές και της έλλειψης αποτελεσματικού συντονισμού τους.
- Ύπαρξη πολλών “κατά περίπτωση” (ad-hoc), περιοριστικών και πολλές φορές αντικρουόμενων, νομοθετημάτων που περιορίζουν την Αρχή Λιμένων Κύπρου σε έναν περισσότερο παθητικό ρόλο στην άσκηση των αρμοδιοτήτων της.
- Έλλειψη πολιτικής πρωτοβουλίας με σκοπό τον μετασχηματισμό του λιμενικού συστήματος, ο οποίος έχει κριθεί αναγκαίος.
- Τουρκικό Εμπάργκο
- Ανυπαρξία άλλης ενδοχώρας σε συνδυασμό με την μικρή εγχώρια αγορά.

12.12. Τιμολογιακή Πολιτική

Η Αρχή Λιμένων Κύπρου δεν έχει δικαίωμα να χρησιμοποιεί διαφορετικά τιμολόγια ανάλογα με τον πελάτη. Οι τιμές που αφορούν το διαμετακομιστικό εμπόριο εγκρίνονται από την Βουλή και υπάρχουν στην ταρίφα (τιμολόγιο) της Αρχής. Αυτό που γίνεται στην αρχή κάθε χρόνου μπαίνει σε όλες της τιμές ο πληθωρισμός αμέσως μετά την δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα του Κράτους. Ακριβώς το ίδιο συμβαίνει για όλες τις υπηρεσίες που προσφέρει το λιμάνι Λεμεσού . Κάθε χρόνο προτείνονται κάποια τιμολόγια από την ΑΛΚ τα οποία πηγαίνουν στην βουλή και αφού εγκριθούν εφαρμόζονται .Όλα τα τιμολόγια καθώς και πώς διαμορφώνονται αναφέρονται στο άρθρο 25 του Νόμου. Στον πιο κάτω πίνακα βλέπουμε μια λίστα από υπηρεσίες και ποιους τις προσφέρει.

ΑΜΕΣΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΑΛΚ	ΝΑΥΤ. ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ	ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΕΣ	ΑΔΕΙΟΥΧΟΙ ΑΧΘΟΦΟΡΟΙ	ΑΛΛΟΙ
ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ					
Πλοήγηση	X				
Ρυμούλκηση	X				
Υπηρεσία πρόσδεσης	X				
Βοηθήματα ναυσιπλοίας	X				
Βοηθητικές Υπηρεσίες	X	X			X
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΟΡΤΙΩΝ					
Φορτοεκφόρτωση Πλοίων		X	X		
Παραλαβή - παράδοση στο κρηπίδωμα		X	X	X	
Οριζόντια μεταφορά				X	
Αποθήκευση - Φύλαξη εμπορευμάτων	X			X	
Παραλαβή παράδοση εμπορευμάτων	X			X	
Γέμισμα-άδειασμα εμπ/τιων	X			X	
Βοηθητικές υπηρεσίες		X			X
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒ/ΤΩΝ					
Διακίνηση επιβατών	X	X			
Μεταφορά αποσκευών				X	X
Βοηθητικές υπηρεσίες για τους επιβάτες		X			X
Υπηρεσίες για έλεγχο επιβατών					X

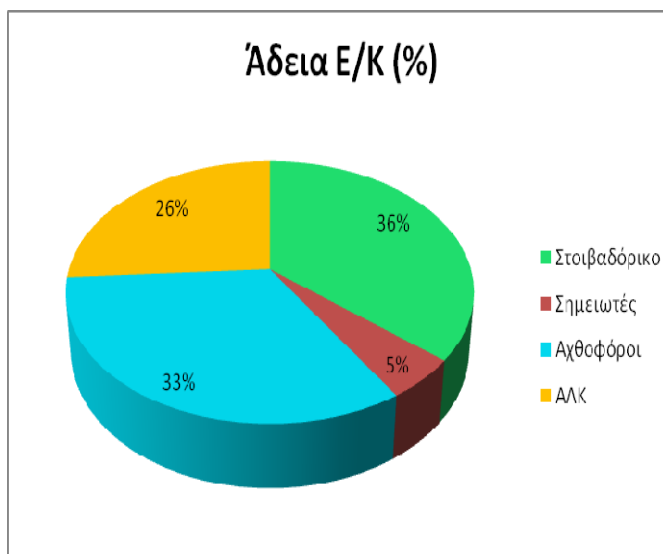
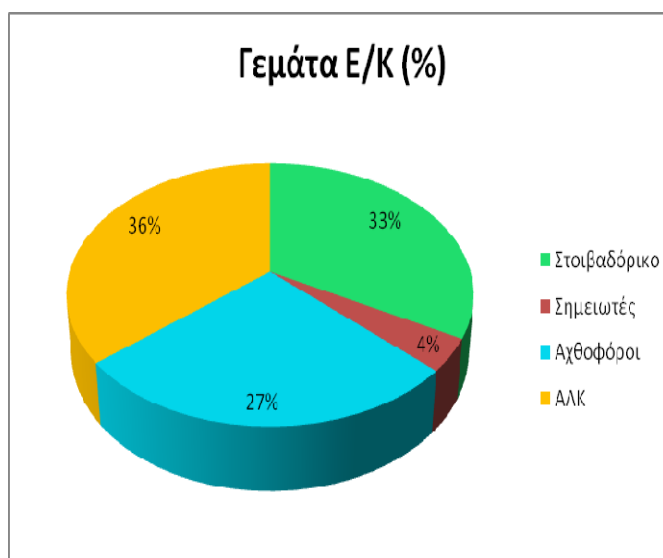
Πίνακας 15: οι υπηρεσίες της ΑΛΚ ανά τομέα⁷⁵

Δεν υπάρχει ένας διαχειριστής στο ΣΕΜΠΟ αλλά τρεις. Η ΑΛΚ έχει τις γερανογέφυρες και χρεώνει δικαιώματα γερανών (carnages). Οι Αδειούχοι Λιμενικοί Αχθοφόροι που είναι υπεύθυνοι για την οριζόντια μεταφορά των εμπορευμάτων, από τον γάντζο του πλοίου στην αποθήκη και την παράδοση των εμπορευμάτων, έχει δικό του τιμολόγιο το οποίο εγκρίνεται από την ΑΛΚ και δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας. Μετά είναι οι λιμενεργάτες που εργάζονται πάνω στο πλοίο και εργοδοτούνται από τους Ναυτικούς Πράκτορες που εκτελούν την στοιβασία (stevedoring). Το κόστος στοιβασίας βγαίνει από τις συλλογικές συμβάσεις μεταξύ Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου και των Συντεχνιών των Λιμενεργατών.

⁷⁵ Πηγή: από την επίσημη ιστοσελίδα της ΑΛΚ

	Γεμάτα Ε/Κ (%)	Άδεια Ε/Κ (%)
Στοιβαδórico	33	36
Σημειωτές	4	5
Αχθοφόροι	27	33
ΑΛΚ (γερανοί, αποθηκευτικά, αποβαθρικά, υπερωρίες)	36	26

Πίνακας 16: η αναλογία κόστους υπό διαμετακόμιση⁷⁶.



Γράφημα 9, 10: Αναλογία κόστους υπό διαμετακόμιση⁷⁷.

⁷⁶ Πηγή: Επίσημη ιστοσελίδα της ΑΛΚ και απο την στατιστική υπηρεσία της Κύπρου.

⁷⁷ Πηγή: Επίσημη ιστοσελίδα της ΑΛΚ και απο την στατιστική υπηρεσία της Κύπρου.

Στο πιο κάτω πίνακα βλέπουμε τον ισολογισμό του λιμένα Λεμεσού για τα έτη 2005, 2006 και την αντίστοιχη συνεισφορά του στην κερδοφορία της ΑΛΚ.

ΛΙΜΕΝΑΣ ΛΕΜΕΣΟΥ

Έσοδα	2006 (£)	2005 (£)
Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Πλοία	562.963	542.613
Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Εμπορεύματα	11.303.106	10.960.859
Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Επιβάτες	956.065	940.658
	12.822.134	12.444.130
Πλοηγικά Δικαιώματα	962.697	863.436
Δικαιώματα Ρυμουλκήσεων	418.129	419.142
Δικαιώματα Πλευρίσης	33.363	33.530
Δικαιώματα από Βάρκες	1.018.842	878.554
Δικαιώματα Αγκυροβόλησης	10.835	5.686
Δικαιώματα από Γερανούς	3.189.105	2.981.209
Δικαιώματα από Υπερωρίες	1.058.136	902.102
Έσοδα από συλλογή Σκυβάλων	171.115	161.107
Έσοδα από συλλογή Αποβλήτων / Λαδιών	40.537	16.908
Έσοδα από Εμπορευματοκιβώτια / Ψυγεία	514.320	396.082
	7.417.080	6.657.756
Αποθηκευτικά Δικαιώματα	1.327.303	1.240.600
Άδειες	1.592.929	864.597
Δικαιώματα	780.523	824.784
Έσοδα από Υπηρεσίες Μηχανογράφησης	171.384	141.282
Άλλα	85.600	115.862
	3.957.740	3.187.125
Σύνολο Εσόδων	24.196.953	22.289.010

Έξοδα	2006 (£)	2005 (£)
Μισθοί & ωφελήματα	4.600.000	4.394.698
Υπερωριακή Απασχόληση	1.250.000	1.063.726
Κόστος Λειτουργίας Γραφείου	0	104.430
Ιατροφαρμακευτική Περίθαλψη	220.000	232.901
Οδοιπορικά	26.000	28.571
Συντήρηση & Λειτουργία Μηχ.& Λιμ.Εξοπλισμού	1.050.000	1.023.490
Άλλα έξοδα Συντήρησης	600.000	751.637
Κόστος Απόσβεσης	2.600.000	2.594.820
Πρόβλεψη για Συνταξιοδοτικά Ωφελήματα	804.434	766.128
Πρόβλ. Συντ.Ωφελημάτων Προϊούμ. Χρόνων	2.947.050	2.947.050
Σύνολο Εξόδων	14.097.484	13.907.451
ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΛΚ	10.099.469	8.381.559

Πίνακας 17, 18: Ισολογισμός του λιμένα Λεμεσού ⁷⁸.

⁷⁸ Πηγή: Ετήσιο περιοδικό της ΑΛΚ 2007

	Σημείωση	2006 £Κ	2005 £Κ
ΕΣΟΔΑ			
Διαχειριστικά	7	25.446.044	23.876.077
Αποθηκευτικά	8	1.357.831	1.333.062
Άδειες και Δικαιώματα	9	3.097.786	2.376.432
Επενδύσεις	10	2.709.022	2.293.347
Άλλες Πηγές	11	289.454	272.781
		32.900.137	30.151.699
ΕΞΟΔΑ			
Εκμετάλλευσης	12	10.515.213	8.750.988
Διοικητικά	13	2.613.269	2.464.196
Τόκοι και Έξοδα Μακροπρόθεσμων Δανείων		2.160.214	2.214.673
Πρόβλεψη για Συνταξιοδοτικά Ωφελήματα	5	1.355.721	1.319.365
Αποσβέσεις	2	3.658.519	3.488.461
Αντιμισθία Μελών του Διοικητικού Συμβουλίου		13.432	17.817
Εκτακτη Εισφορά για την Άμυνα		268.634	241.013
		20.585.002	18.496.513
ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ/(ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΧΡΗΣΗΣ		12.315.135	11.655.186
Πρόβλεψη για (ζημιές)/κέρδη από συναλλαγματικές			
διαφορές για δάνεια σε ξένο συνάλλαγμα		-1.061.900	-525.400
Πρόβλεψη για συνταξιοδοτικά ωφελήματα			
προηγούμενων περιόδων	5	-4.995.000	-4.995.000
ΚΑΘΑΡΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ/(ΕΛΛΕΙΜΜΑ) περιόδου μετά από προβλέψεις και αναπροσαρμογές για συνταξιοδοτικά ωφελήματα προηγούμενων περιόδων που μεταφέρεται στα Γενικά Αποθεματικά		6.258.235	6.134.786

Πίνακας 19: Ετήσια Οικονομικά Αποτελέσματα του 2005-2006⁷⁹.

Το 2006 τα έσοδα της Αρχής ανήλθαν στα £32.9 εκ. σε σύγκριση με £30.2 εκ. το 2005. σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 8,9% ή £2.7 εκ.

⁷⁹ Πηγή: Ετήσιο περιοδικό της ΑΛΚ 2007

Το διαχειριστικό πλεόνασμα για το 2006 έφθασε τα £12.3 εκ. σε σύγκριση με £11.7 εκ. το 2005, σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 5,1% ή £0.6 εκ.

Αφού ληφθεί πρόνοια, τόσο για συναλλαγματικές διαφορές σε σχέση με δάνεια που διατηρεί η Αρχή σε ξένο νόμισμα, όσο και για σκοπούς του Ταμείου Συντάξεων αναφορικά με προηγούμενα χρόνια, προκύπτει καθαρό πλεόνασμα της τάξης των £6.3 εκ. έναντι £6.1 εκ. τον προηγούμενο χρόνο, καταγράφοντας έτσι αύξηση της τάξης του 3,3% ή £0.2 εκ.

12.13. Επιχειρησιακό Σχέδιο / Master Plan

Η Αρχή, έχοντας θέσει ψηλούς στόχους για το Λιμάνι Λεμεσού προγραμματίζει ή προχωρεί στην υλοποίηση των πιο κάτω έργων:

- **Νέα Αίθουσα Επιβατών:**

Με την ολοκλήρωση του Παγκύπριου Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού η εκπόνηση της μελέτης ανατέθηκε στο γραφείο που κέρδισε το Α΄ βραβείο. Η προτεινόμενη λύση αποτελείται από ένα πρωτότυπο μοντέρνο κτίριο με καλυμμένους χώρους 8500 τ.μ., χώρους στάθμευσης και διακίνησης πεζών και οχημάτων. Το έργο υπολογίζεται να συμπληρωθεί το 2010. Σε συνδυασμό με την αίθουσα επιβατών θα γίνουν και τα κτίρια της Λ&Ν Αστυνομίας που τώρα στεγάζεται στο παλιό λιμάνι.

- **Εκβάθυνση λιμανιού στα 16 μέτρα:**

Μέσα στα πλαίσια της αναβάθμισης του λιμανιού και με στόχο την προσέλκυση μεγάλων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, η Αρχή αποφάσισε να προχωρήσει στην εκβάθυνση της δυτικής λεκάνης, του κύκλου στροφής και του διαύλου εισόδου κατά δύο μέτρα. Ταυτόχρονα θα εκτελεστούν και εργασίες αντιστήριξης των υφιστάμενων κατασκευών. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί περί το τέλος του 2007.

- **Αγορά νέου ρυμουλκού:**

Η εκβάθυνση του λιμανιού για την προσέλκυση μεγαλύτερων πλοίων στο λιμάνι σημαίνει πλοία με μεγαλύτερο βύθισμα (15μ), μεγαλύτερο βάρος (150.000 τ.) και μεγαλύτερη επιφάνεια που εκτίθεται στον αέρα. Αυτό δημιουργεί την ανάγκη αγοράς τουλάχιστον ενός νέου ρυμουλκού

μεγαλύτερης ιπποδύναμης για να βοηθά στους χειρισμούς των μεγάλων πλοίων. Στον προϋπολογισμό του 2007 συμπεριλαμβάνεται ποσό προκαταβολής για την αγορά νέου ρυμουλκού ιπποδύναμης 6.000 BHP.

- Επέκταση νοτίου κρηπιδώματος κατά 500μ.:

Βρίσκεται σε εξέλιξη μελέτη βιωσιμότητας. Ένα από τα σενάρια που θα μελετηθούν είναι η επέκταση του νότιου κρηπιδώματος με σκοπό την εξυπηρέτηση μεγάλων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων που το μέγεθός τους ξεπερνά τα 325 μέτρα και έχουν χωρητικότητα πέραν των 8,000 TEUs. Τα αποτελέσματα της μελέτης αναμένεται να δοθούν στην Αρχή το τελευταίο τρίμηνο του 2007. Από τα ευρήματα της μελέτης θα αποφασιστεί κατά πόσο είναι σκόπιμη η επέκταση του δυτικού κρηπιδώματος κατά 500 μ. Επίσης, ανάλογα με τα ευρήματα της μελέτης θα αγοραστούν/ τοποθετηθούν και οι κατάλληλες γερανογέφυρες που να εξυπηρετούν το μέγεθος των πλοίων που αναμένεται να προσεγγίζουν. Για υλοποίηση του έργου υπολογίζεται ότι θα χρειαστούν 3.5 χρόνια από την ημέρα που θα παρθεί σχετική απόφαση. Η επέκταση της προβλήτας θα βοηθήσει και στον σταδιακό γεωγραφικό διαχωρισμό του λιμανιού μετατοπίζοντας όλες τις δραστηριότητες διακίνησης φορτίων στο δυτικό μέρος του λιμανιού.

- Νέοι χώροι στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων:

Συμπληρώθηκε η κατασκευή βαρέως τύπου οδοστρωμάτων έκτασης 22.500 τ.μ. για τη στοιβασία εμπορευματοκιβωτίων. Τα τελευταία πέντε χρόνια έχει συμπληρωθεί η κατασκευή 125,000 τ.μ. οδοστρώματος που έχει αναβαθμίσει σημαντικά την χωρητικότητα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Ο χώρος θα περιλαμβάνει και 140 πρίζες για ψυγεία/εμπορευματοκιβώτια. Τον Σεπτέμβριο του 2006 άρχισαν οι εργασίες κατασκευής 30.000 τ.μ. χώρου στοιβασίας βαρετού τύπου σε συνέχεια των άλλων χώρων στο δυτικό μέρος καθώς επίσης και η ανακατασκευή 10.000 τ.μ. για αποθήκευση γενικού φορτίου και αυτοκινήτων. Στη δυτική πλευρά της νέας περιοχής στοιβασίας έχει κατασκευαστεί χώρος σταθμού εμπο/κιβωτίων-ψυγείων, παρέχοντας σημεία σύνδεσης για 84 πλοία μεταφοράς εμπο/κιβωτίων-ψυγείων. Η χωροταξική διάταξη (layout) του σταθμού εμπο/κιβωτίων-ψυγείων έχει αναπτυχθεί έτσι ώστε να επιτρέπει τη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων με μηχανήματα τύπου straddle carrier. Η σημερινή περιοχή στοιβασίας είναι εξοπλισμένη εν μέρει με δύο γερανογέφυρες RTG τύπου 1-over-4 για την αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων προς μεταφόρτωση και εξαγωγή, ακριβώς πίσω από το λιμενικό χώρο.

- Μετακίνηση αποθηκών αρ. 3 & 4:
Στο σχεδιασμούς της Αρχής περιλαμβάνεται και η μετακίνηση των αποθηκών 3 και 4 και η κατασκευή βαρετού τύπου οδοστρώματος για να υπάρχει ενιαίος χώρος στοιβασίας και να λειτουργούν απρόσκοπτα τα μηχανήματα μεταφοράς και στοιβασίας των εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό προβλέπεται και στο Master Plan της Αρχής του 1992.
- Χερσαίος εξοπλισμός οριζόντιας μεταφοράς, στοιβασίας και παράδοσης εμπορευματοκιβωτίων που ανήκει στον Σύνδεσμο Αδειούχων Λιμενικών Αχθοφόρων (ΣΑΛΑ). Η αύξηση του αριθμού των εμπορευματοκιβωτίων απαιτεί συνεχώς μεγαλύτερους χώρους. Πρέπει να γίνεται καλύτερη εκμετάλλευση του χώρου αυξάνοντας το ύψος της στοιβασίας και μειώνοντας τους χώρους διακίνησης των μηχανημάτων. Αυτό απαιτεί εξειδικευμένα μηχανήματα (RTGs) τα οποία όμως αποφεύγουν να προμηθευτούν οι Αδειούχοι Αχθοφόροι με αποτέλεσμα να εγκαταλειφθούν μεγάλοι ειδικοί αποθηκευτικοί χώροι (gravel beds) λόγω έλλειψης μηχανημάτων και να χρησιμοποιούνται οι χώροι αυτοί για αποθήκευση αυτοκινήτων που δεν είναι ό,τι καλύτερο. Η κατασκευή χώρων στοιβασίας βαρετού τύπου οδοστρώματος είναι πολυδάπανη και εξυπακούει εκμετάλλευση/αξιοποίηση του χώρου στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Η αύξηση των γερανογεφυρών εξυπακούει αύξηση των μηχανημάτων υποστήριξης για την μεταφορά και στοιβασία των εμπορευματοκιβωτίων. Η περίπτωση εξαγοράς του ΣΑΛΑ από τον ΣΝΠΚ καθυστερεί την λήψη αποφάσεων για νέο εξοπλισμό παρά τη εκδηλωθείσα πρόθεση του ΣΑΛΑ για αγορά αριθμού μηχανημάτων οριζόντιας μεταφοράς και στοιβασίας.
- Νέα Δυτική Είσοδος/ Έξοδος:
Αναμένεται μέσα στο 2007 η έναρξη του πολεοδομικού έργου κατασκευής συνδεδημένου δρόμου τετραπλής κατευθύνσεως στο δυτικό μέρος του λιμανιού που θα συνδέει το λιμάνι με τον υπεραστικό δρόμο Πάφου/ Λευκωσίας. Σχεδιάζεται νέα είσοδος/ έξοδος εμπορευματοκιβωτίων σε νέο κυκλικό κόμβο δυτικά του λιμανιού και τα έργα θα αρχίσουν το 2007. Αυτό θα βοηθήσει στην αποσυμφόρηση των κύριων δρόμων της πόλης από βαρετού τύπου οχήματα ιδιαίτερα δε της λεωφ. Ομονοίας.

- Ακταία Οδός:

Πρόκειται για πολεοδομικό έργο που θα συνδέσει το Νέο Λιμάνι με την Μαρίνα και το Παλιό Λιμάνι. Θα αξιοποιηθούν οι χώροι του Λιμανιού δίπλα από τον κυκλικό κόμβο και θα βοηθήσει στην λειτουργία της νέας αίθουσας επιβατών. Θα γίνουν έργα κατά μήκος της οδού όπως Καρνάγιο, καφετέριες και αποχωρητήρια που πιθανόν να είναι σε χώρους επίχωσης στην λιμενική περιοχή και να απαιτείται η άδεια της Αρχής για την χρήση του χώρου. Ήδη άρχισε η σχεδίαση του έργου και συζητούνται τα προτεινόμενα από τον Δήμο Λεμεσού έργα.

- Ελλιμενισμός σκαφών Λιμενικής και Ναυτικής Αστυνομίας:

Έχει εγκριθεί η δαπάνη για την κατασκευή έργων ελλιμενισμού των σκαφών της Λ&Ν Αστυνομίας στο τέλος της Ανατολικής προβλήτας του λιμανιού και ήδη οι Τεχνικές Υπηρεσίες της Αρχής άρχισαν τον σχεδιασμό των εγκαταστάσεων. Το κόστος θα καταβληθεί από το Υπουργείο Οικονομικών.

Η μελλοντική ανάπτυξη του λιμανιού Λεμεσού έχει χωριστεί σε 3 φάσεις οι οποίες αναλύονται πιο κάτω :

Βραχυπρόθεσμα (Φάση Α) :

- Νέα Αίθουσα Επιβατών.
- Επέκταση νοτίου κρηπιδώματος κατά 500m.
- Νέοι χώροι στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων.
- Μεταφορά γερανογέφυρων από το λιμάνι Λάρνακας.
- Μεταφορά γερανογέφυρων από ανατολικό στο δυτικό κρηπίδωμα.
- Εγκατάσταση πλωτής δεξαμενής.
- Χερσαίες εγκαταστάσεις τσιμέντου και σόγιας.
- Κτίρια Λιμενικής και Ναυτικής Αστυνομίας και Πυροσβεστικής.

Μεσοπρόθεσμα (Φάση Β) :

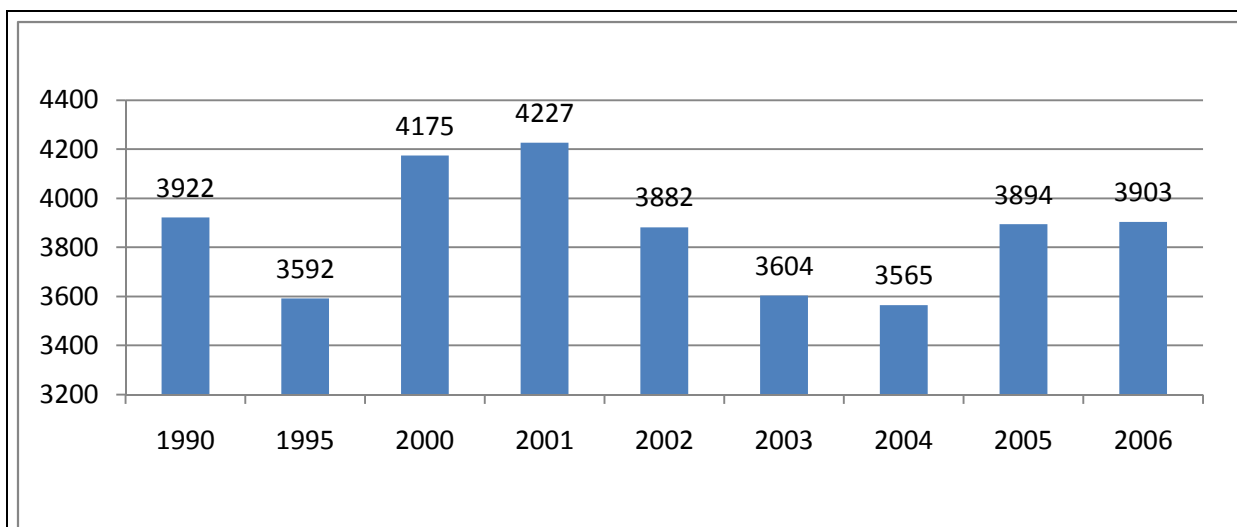
- Επέκταση κρηπιδωμάτων.
- Νέοι χώροι στοιβασίας ανάλογα με τις ανάγκες.

Μακροπρόθεσμα (Φάση Γ) :

- Επέκταση αίθουσας επιβατών.
- Νέο κρηπίδωμα για επιβατικά (ανατολικά του υφιστάμενου ανατολικού λιμενοβραχίονα).
- Εμπορική ανάπτυξη χερσαίου χώρου.

12.14. Στατιστική Ανάλυση των Κύριων Κατηγοριών της ΑΛΚ

12.14.1. Ναυτιλιακή Κίνηση



Γράφημα 11: Ετήσια στατιστικά στοιχεία των Εμπορικών πλοίων που ελλιμενίστηκαν στο λιμάνι της Λεμεσού⁸⁰.

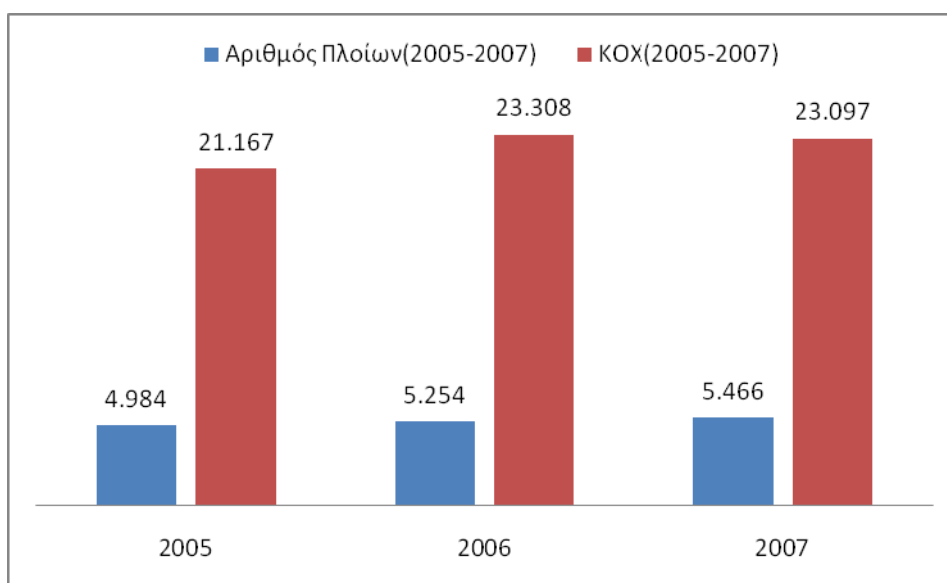
Στο συγκεντρωτικό πίνακα παρατηρούμε ότι από το 1990-95 υπάρχει μια αυξομείωση του στόλου προσελεύσεις στα λιμάνια της ΑΛΚ. Ένας σημαντικός παράγοντας που άφησε ανεπηρέαστη την διακίνηση πλοίων στα λιμάνια της ΑΛΚ ήταν οι διαταράξεις που υπήρχαν το καιρό εκείνο στον Περσικό κόλπο. Επίσης το 2001 ήταν μία χρονιά αναταραχών και έντονων διαμαχών μεταξύ του Ισραήλ και της Παλαιστίνης. Επίσης ο Οζάμα Μπιν Λάντεν σημάδεψε με την έκρηξη των δύο πύργων της 11 Σεπτεμβρίου στο " World Trade Center" και την έκρηξη στο Πεντάγωνο στη Νέα Υόρκη την χρονιά 2001. Το 2001 υπήρξε επίσης ιδιαίτερη ένταση των διεθνών σχέσεων μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Κίνας μετά από το αεροπορικό δυστύχημα στην Κίνα τον Απρίλιο του 2001. Επίσης ο βομβαρδισμός του Ιράκ ήταν ακόμα ένα δείγμα εντάσεως μεταξύ κρατών. Όλα αυτά ήταν ικανά ώστε να επιφέρουν την μείωση πλοίων στους λιμένες της Κύπρου και γενικά της γύρω περιοχής. Επίσης η ενταξιακή πορεία της Κύπρου στην Ε.Ε, το Τουρκικό εμπάργκο και η ραγδαία μείωση του Κυπριακού νηολογίου ήταν και αυτά φορείς που επηρέασαν τους λιμένες της Κύπρου, ώστε το έτος του 2002 να έχουμε μια μείωση της τάξης του 8% και τα έτη 2003/04 με μείωση 7% και 1,2% αντίστοιχα.

Στη διάρκεια του 2006, 65 ναυτιλιακές γραμμές περιέλαβαν την Κύπρο στα διεθνή ή περιφερειακά τους δρομολόγια σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 6,6% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. Κατά την υπό επισκόπηση περίοδο επισκέφθηκαν την χώρα 5.254 πλοία

⁸⁰ Πηγή: Τμήμα στατιστικών στοιχείων Κύπρου.

⁸¹ Πηγή: Τμήμα στατιστικών στοιχείων Κύπρου.

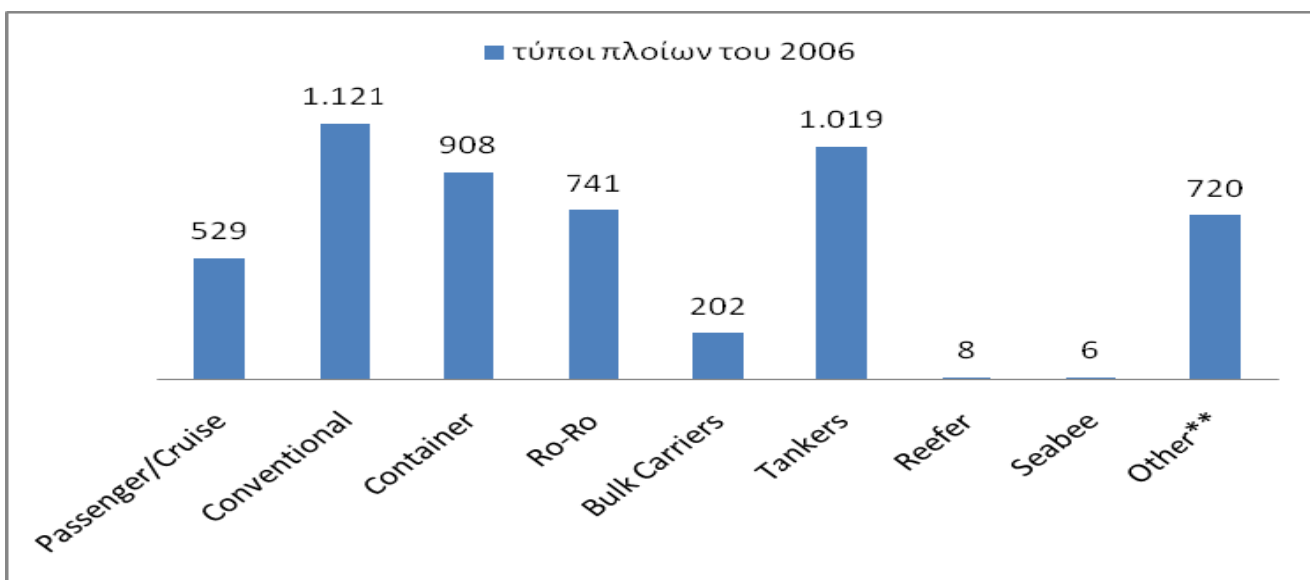
συνολικής καθαρής χωρητικότητας 23.307.000 κόρων, σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 5% και 10% αντίστοιχα. Το ίδιο ισχύει και για το έτος 2007 όσον αφορά την προσέλευση πλοίων στα Κυπριακά Λιμάνια είχαμε μια αύξηση 4% μόνο που η καθαρή χωρητικότητα των πλοίων του 2007 είχε μείωση της τάξης του 1%. Σε σύγκριση το 2006 με το 2005, το μέγεθος των πλοίων που επισκέφθηκαν τα κυπριακά λιμάνια σε κόρους καθαρής χωρητικότητας αυξήθηκε κατά 4.5%. δηλαδή από 4.247 κόρους καθαρής χωρητικότητας ανά σκάφος το 2005 σε 4.437 κόρους καθαρής χωρητικότητας ανά σκάφος το 2006.



Γράφημα 12: Ετήσια στατιστικά στοιχεία πλοίων που ελλιμενίστηκαν στους κυπριακούς λιμένες⁸¹.

Οι βασικές κατηγορίες πλοίων που επισκέφθηκαν τα κυπριακά λιμάνια ήταν το 2006, συμβατικά (21 %), πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (17%), δεξαμενόπλοια (19%), πλοία τύπου ρο-ρο (14%). και επιβατηγά (10%) (όπου διαφαίνεται στο πιο κάτω αναλυτικό γράφημα). Σημειώνεται ότι οι αφίξεις επιβατηγών επηρεάστηκαν από την Λιβανική κρίση το καλοκαίρι του 2006.

⁸¹ Πηγή: Τμήμα στατιστικών στοιχείων Κύπρου.



Γράφημα 13: Ανά τύπος πλοίων που ελλιμενίστηκαν στα κυπριακά λιμάνια⁸².

12.14.2. Εμπορευματική Κίνηση

Το Κυπριακό εμπόριο διεξάγεται κατ' εξοχήν από τα πολλαπλής χρήσης λιμάνια της Λεμεσού και Λάρνακας, από το λιμάνι του Βασιλικού που αποτελεί τον κυριότερο χειριστή φορτίου χύμα βιομηχανικής προέλευσης και ζωοτροφών και γενικότερα οχληρής φύσης που διακινείται δια θαλάσσης από και προς την Κύπρο και από τους ειδικούς λιμενικούς σταθμούς που διαθέτει η χώρα για το χειρισμό πετρελαιοειδών.

Οι ποσότητες φορτίου που μεταφέρθηκαν δια θαλάσσης από/στην Κύπρο ανήλθαν σε περίπου 8.5 εκ. μετρικούς τόνους το 2006 σημειώνοντας, σε σύγκριση με τον προηγούμενο χρόνο, αύξηση της τάξης του 6,8%. Με εξαίρεση τους ειδικούς λιμενικούς σταθμούς για πετρελαιοειδή στη Δεκέλεια και στην Μονή όλες οι άλλες λιμενικές εγκαταστάσεις σημείωσαν αύξηση ή παρέμειναν περίπου στα ίδια επίπεδα με το 2005.

⁸² Πηγή: Τμήμα στατιστικών στοιχείων Κύπρου.

	ΞΕΦΟΡΤΩΘΗΚΑΝ			ΦΟΡΤΩΘΗΚΑΝ			ΣΥΝΟΛΟ
	ΥΠ/ΚΑ	ΔΙΑΜ.	ΠΑΡΑΚΤ.	ΚΥΠ/ΚΑ	ΔΙΑΜ.	ΠΑΡΑΚΤ.	
2005							
ΛΕΜΕΣΟΣ	2,536	307	0	633	516	0	3,992
ΛΑΡΝΑΚΑ	644	29	0	158	24	0	855
ΛΑΡΝΑΚΑ*	1.223	0	0	0	0	0	1,223
ΒΑΣΙΛΙΚΟ	910	0	0	289	0	0	1,199
ΜΟΝΗ*	192	0	0	0	0	0	192
ΔΕΚΕΛΕΙΑ*	532	0	0	0	0	0	532
ΣΥΝΟΛΟ	6,037	336	0	1,08	540	0	7,993
2006							
ΛΕΜΕΣΟΣ	2.659	411	0	612	635	0	4,317
ΛΑΡΝΑΚΑ	667	7	0	183	7	0	864
ΛΑΡΝΑΚΑ*	1,215	15	0	0	0	0	1,23
ΒΑΣΙΛΙΚΟ	1.136	0	0	365	0	0	1,501
ΜΟΝΗ*	122	0	0	0	0	0	122
ΔΕΚΕΛΕΙΑ*	499	0	0	0	0	0	499
ΣΥΝΟΛΟ	6,298	433	0	1,16	642	0	8,533

*Λιμενικές εγκαταστάσεις για πετρελαιοειδή

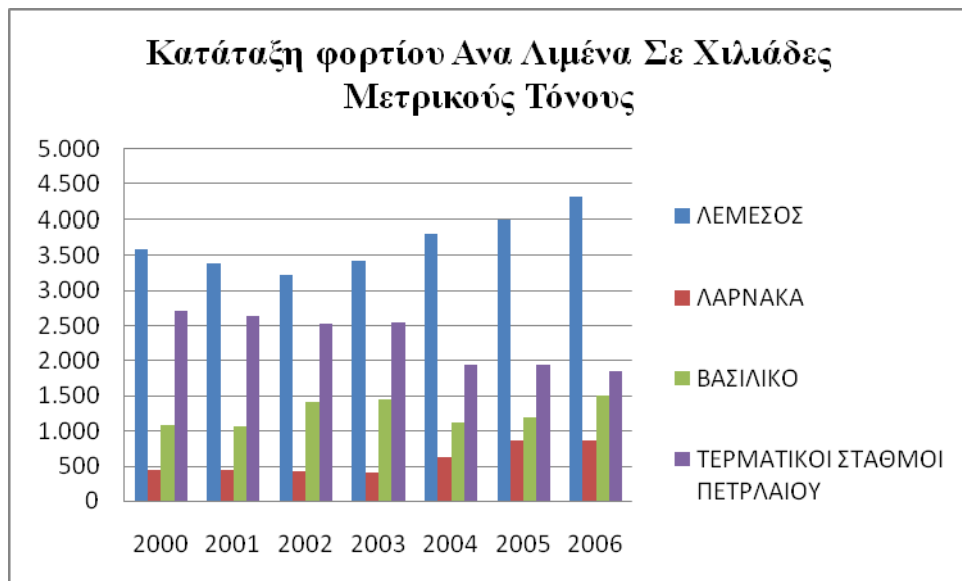
Σημ.: Δεν περιλαμβάνονται οι πετρελεύσεις

Πίνακας 20: στατιστικά στοιχεία διακίνησης φορτίου τα έτη 2005-2006⁸³.

➤ Λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας

Τα δυο λιμάνια πολλαπλής χρήσης, που διαθέτει η Κύπρος, της Λεμεσού και της Λάρνακας, κατά την υπό επισκόπηση περίοδο, εξυπηρέτησαν από κοινού το 61% της ολικής θαλάσσιας εμπορευματικής κίνησης της χώρας διατηρώντας το μερίδιο τους στην εμπορευματική κίνηση του νησιού στα ίδια με τα περσινά επίπεδα. Τα δύο αυτά λιμάνια εξακολούθησαν να χειρίζονται το σύνολο του γενικού φορτίου και το μεγαλύτερο μέρος των φορτίων χύμα αγροτικής προέλευσης, με το Βασιλικό να χειρίζεται 75.998 μετρικούς τόνους φορτίων χύμα αγροτικής προέλευσης και τη Λεμεσό και Λάρνακα να χειρίζονται 662.163 μετρικούς τόνους.

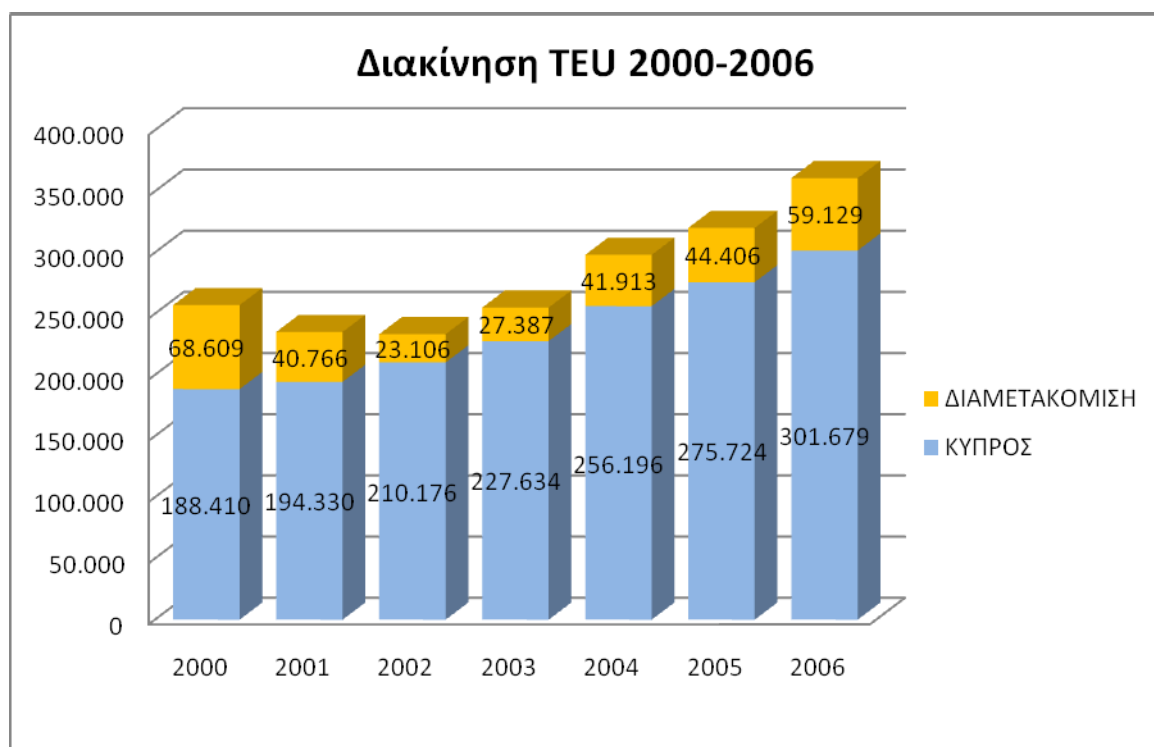
⁸³ Πηγή: Τμήμα στατιστικών στοιχείων Κύπρου.



Γράφημα 14: Ετήσια στατιστικά στοιχεία διακίνησης γενικού φορτίου στους κύριους λιμένες της Κύπρου⁸⁴.

Συνολικά τα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας χειρίστηκαν, μέσα στο 2006, γύρω στα 5.2 εκατομμύρια μετρικούς τόνους φορτίου. Σε σύγκριση με τον προηγούμενο χρόνο σημείωσαν αύξηση της τάξης του 7% που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αυξημένη διακίνηση φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια (τόσο κυπριακά φορτία όσο και φορτία σε διαμετακόμιση). Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και τα φορτία τους αυξήθηκαν κατά 10.6% το 2006.

⁸⁴ Πηγή: Τμήμα στατιστικών στοιχείων Κύπρου.



Γράφημα 15: Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ανά έτος⁸⁵.

Σημαντική αύξηση παρουσίασαν και τα στερεά φορτία χύμα που αυξήθηκαν κατά 7% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Οι φορτοεκφορτώσεις εμπορευματοκιβωτίων στα δυο λιμάνια, έφτασαν σε αριθμό τις 360.909 TEUs, σε σύγκριση με 324.862 TEUs το 2005 σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 11,1%. Η αύξηση αυτή οφείλεται στην αύξηση του κυπριακού εμπορίου σε εμπορευματοκιβώτια της τάξης του 7% καθώς και σε μια πολύ σημαντική αύξηση (21%) στα γεμάτα εμπορευματοκιβώτια υπό διαμετακόμιση που οφείλεται κυρίως στην αυξημένη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων από ναυτιλιακή εταιρεία που ήδη εξυπηρετείται από τα κυπριακά λιμάνια. Ο βαθμός χρήσης του εμπορευματοκιβωτίου στη μεταφορά των εισαγωγών και εξαγωγών κυπριακών προϊόντων παρέμεινε γύρω στο 72%, ενώ ο βαθμός χρήσης του εμπορευματοκιβωτίου για τα προϊόντα σε διαμετακόμιση αυξήθηκε στο 95% σε σχέση με 93,6% το 2005. Η διακίνηση συμβατικού φορτίου στα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας αυξήθηκε κατά 3% και ανήλθε στους 897.246 τόνους, σε σύγκριση με 870.600 μετρικούς τόνους το 2005.

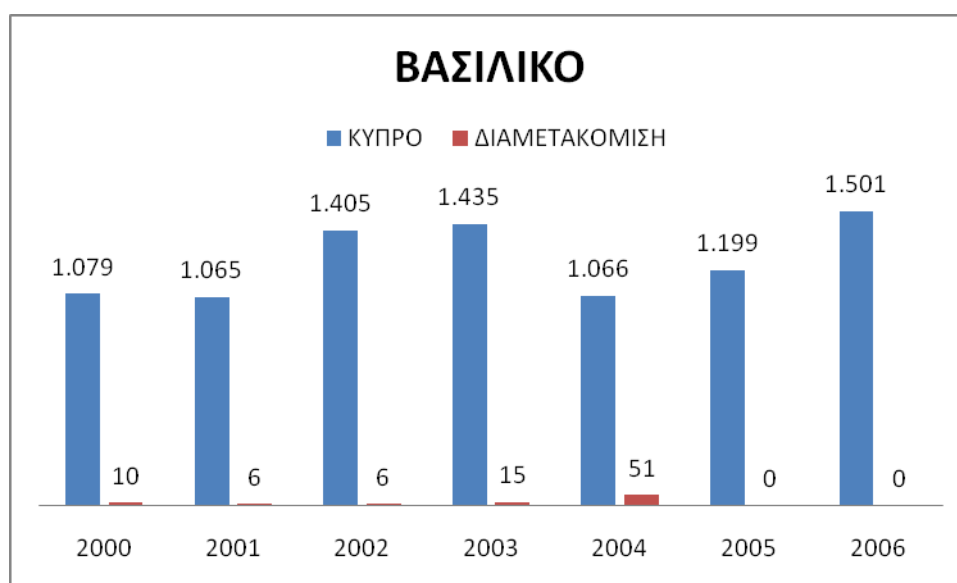
Κατά την υπό επισκόπηση περίοδο τα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας χειρίστηκαν 662.163 μετρικούς τόνους, ξηρού φορτίου χύμα αγροτικής προέλευσης (σιτηρά και σόγια) σε σύγκριση με 689.183 μετρικούς τόνους το 2005. Οι ποσότητες ξηρού φορτίου χύμα, μη αγροτικής προέλευσης, που χειρίστηκαν τα δυο λιμάνια μέσα στο 2006 ήταν 207.071 μετρικούς

⁸⁵ Πηγή: Τμήμα στατιστικών στοιχείων Κύπρου.

τόνους σε σύγκριση με 121.042, το 2005. Κατά κύριο λόγο οι εξαγωγές αφορούσαν εξαγωγές παλιοσίδηρου και σκύρων.

➤ Λιμάνι Βασιλικού

Σε 1.501.000 μετρικούς τόνους περίπου συμποσούνται μέσα στο 2006 η εμπορευματική κίνηση του λιμανιού του Βασιλικού, που αποτελεί το κυριότερο χειριστή φορτίου χύμα βιομηχανικής προέλευσης και γενικότερα οχληρής φύσης που διακινείται δια θαλάσσης από και προς την Κύπρο. Κατά το μεγαλύτερο μέρος της αποτελείται από εξαγωγές τσιμέντου/κλίνκερ, καθώς και εισαγωγές κάρβουνου, πετρελαίου και πρώτων υλών. Συγκριτικά με τον προηγούμενο χρόνο η εμπορευματική κίνηση του λιμανιού Βασιλικού παρουσίασε αύξηση κατά 25%, δηλαδή από 1.199.000 μετρικούς τόνους που διακινήθηκαν το 2005 σε 1.501.000 μετρικούς τόνους το 2006. Επίσης σημαντική είναι και ο μηδενισμός του διαμετακομιστικού φορτίου που μηδενίστηκε πράγμα που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι όλος ο φόρτος του λιμανιού αποθηκεύεται στο λιμένα Λεμεσού.



Γράφημα 16: Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ανά έτος στο λιμάνι του βασιλικού⁸⁶.

➤ Ειδικό Λιμενικό Σταθμό

Η διακίνηση φορτίου κατά το 2006 στους ειδικούς λιμενικούς σταθμούς που διαθέτει η χώρα για το χειρισμό πετρελαιοειδών ήταν 1.850.000 μετρικοί τόνοι σημειώνοντας μείωση της τάξης του 4,8%, σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Το ίδιο παρατηρείται και σ' αυτό τον λιμένα όσο

⁸⁶ Πηγή: Τμήμα στατιστικών στοιχείων Κύπρου.

αφορά το διαμετακομιστικό φορτίο, δηλαδή τα τελευταία χρόνια αποθηκεύεται στους καινούργιους χώρους του λιμένα της Λεμεσού.



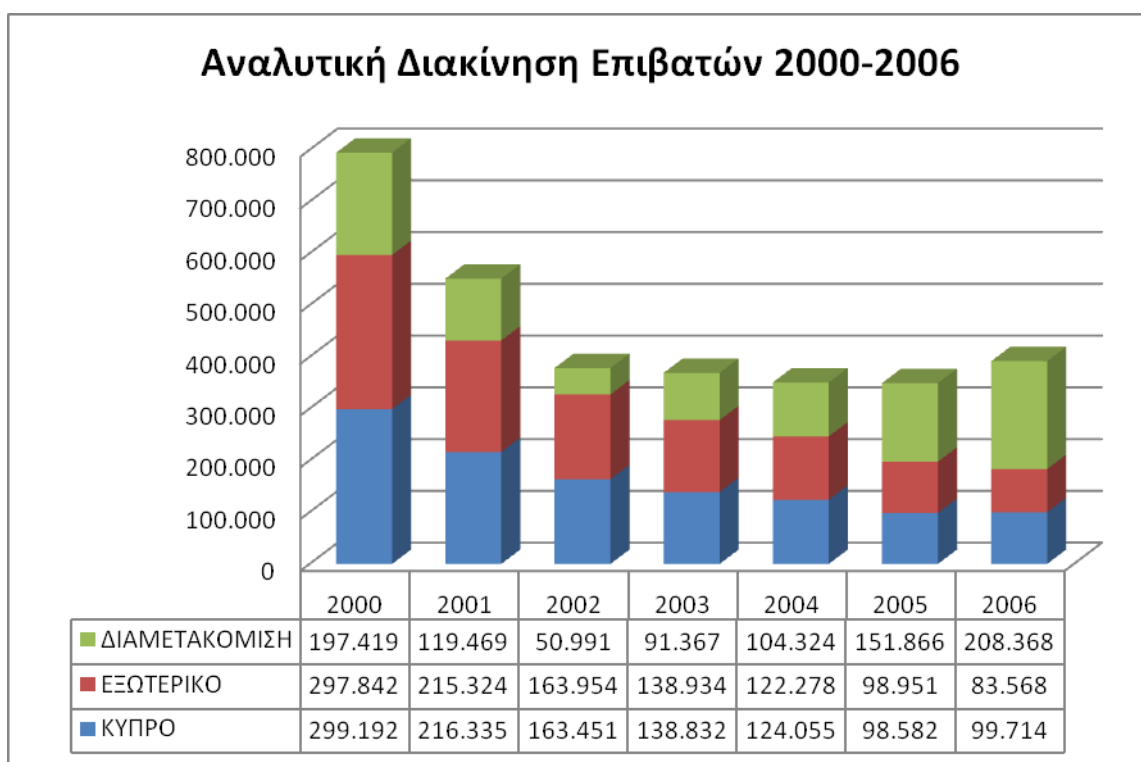
Γράφημα 17: Διακίνηση πετρελαιοειδών ανά έτος στους τερματικούς σταθμούς πετρελαίου⁸⁷.

Οι εισαγωγές μέσω του λιμενικού σταθμού της Λάρνακας, που εξυπηρετεί τις γενικές ανάγκες της Κυπριακής αγοράς σε πετρελαιοειδή, παρέμεινε στα ίδια περίπου επίπεδα δηλαδή σε 1.230.000 μετρικούς τόνους σε σύγκριση με 1.223.000 το 2005. Οι απευθείας εισαγωγές πετρελαιοειδών στους λιμενικούς σταθμούς της Μονής και της Δεκέλειας, που εξυπηρετούν τους ομώνυμους ηλεκτροπαραγωγούς σταθμούς της χώρας, σημείωσαν μείωση από 724.000 μετρικούς τόνους το 2005 σε 621.000 μετρικούς τόνους το 2006.

⁸⁷ Πηγή: Τμήμα Στατιστικών Στοιχείων Κύπρου.

12.14.3. Επιβατική Κίνηση

Η Κύπρος έχει εδραιωθεί ως ένα από τα σημαντικότερα κέντρα κρουαζιέρων στην Ανατολική Μεσόγειο και περιλαμβάνεται στα δρομολόγια των περισσότερων διεθνών κρουαζιερόπλοιων που περιπλέουν στην περιοχή.



Γράφημα 18: Διακίνηση επιβατών ανά έτος⁸⁸.

Κατά το 2006, γύρω στα 39 διεθνή κρουαζιερόπλοια περιέλαβαν την Κύπρο στα προγράμματα των περιηγήσεων τους στη Μεσόγειο, διενεργώντας 222 επισκέψεις και διακινώντας 454.273 επιβάτες που συμμετείχαν σε κρουαζιέρα, σημειώνοντας έτσι σημαντική αύξηση της τάξης του 23%.

Επίσης η Κύπρος αποτελεί μόνιμη βάση ενός μεγάλου στόλου κρουαζιερόπλοιων, που διενεργούν εκδρομές στην περιοχή σε τακτική βάση για εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού. Τόσο Κύπριοι όσο και ξένοι επισκέπτες επωφελήθηκαν αυτών των εκδρομών, λαμβάνοντας μέρος το 2006 σε 307 ολιγοήμερες κρουαζιέρες στη Συρία, στο Λίβανο την Αίγυπτο και τα Ελληνικά νησιά σε σύγκριση με 277 ολιγοήμερες κρουαζιέρες το 2005. Κατά την ίδια περίοδο,

⁸⁸ Πηγή: Τμήμα στατιστικών στοιχείων Κύπρου.

το 2006, διακινήθηκαν με αυτό τον τρόπο. 217.521 επιβάτες ενώ το 2005. διακινήθηκαν 200.942 επιβάτες σημειώνοντας μια σημαντική αύξηση της τάξης του 8.25%.

Κατά το 2006. οι αφίξεις και αναχωρήσεις επιβατών στο σύνολο τους από τα κυπριακά λιμάνια έφτασαν τις 671.800 σημειώνοντας μία αύξηση της τάξης του 18,1 % σε σύγκριση με το 2005.

Επίσης η σημαντική πτώση του 2001 που οφείλεται κατά κυρίων λόγο στις εχθροπραξίες της Μέσης Ανατολής μεγάλη ευθύνη φέρει και Τουρκικό εμπάργκο που συγκεκριμένα η Easy Cruise έχει αποσύρει από το δρομολόγια της τον Λιμένα της Κύπρου διότι θα συμπεριελάμβαναν οι κρουαζιέρες αυτές και Νησιά της Μικρός Ασίας. Έτσι η Easy Cruise που δημιουργήθηκε από τον Στέλιο Χατζηγιωάννου ώστε να προσφέρει μοναδικές επιλογές διακοπών θα αντιμετώπιζε τις διάφορες απαράδεκτες συνέπειες του Τουρκικού εμπάργκου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13: Παραρτήματα

13.1. Παράρτημα 1

➤ Διμερές Συμφωνίες στο τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας

Μεταξύ της κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κύπρου και των κυβερνήσεων άλλων κρατών:

- Αλγερία
- Βουλγαρία
- Κίνα
- Κούβα
- Ινδία
- Ιράν
- Λετονία
- Λιθουανία
- Μάλτα
- Φιλιππίνες
- Πολωνία
- Ρουμανία
- Ρωσία
- Σρι Λάνκα
- Συρία

Οι συμφωνίες με το Βέλγιο/το Λουξεμβούργο, την Ελλάδα, την Ιταλία, το Πακιστάν, την Αντίγουα & την Μπαρμπούντα και την Αίγυπτο έχουν υπογραφεί και θα τεθούν σε ισχύ σύντομα. Οι συμφωνίες με την Εσθονία, τη Γερμανία, την Ουγγαρία, τη Λιβύη, τη Σλοβενία, τη Νότια Κορέα, το Λίβανο και την Ταϊλάνδη έχουν μονογραφηθεί και η υπογραφή τους εκκρεμεί.

➤ Διμερείς Συμβάσεις Κοινωνικής Ασφάλειας με το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ελλάδα, την Αίγυπτο, τον Καναδά, την Αυστραλία, την Αυστρία, τη Σλοβακία, την Ελβετία, την Τσεχία και την Ολλανδία.

- Σύμβαση Κοινωνικής Ασφάλειας μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βορείου Ιρλανδίας
- Συμφωνία Κοινωνικής Ασφάλειας μεταξύ Κύπρου και Ελλάδας
- Συμφωνία Κοινωνικής Ασφάλειας μεταξύ Κύπρου και Αυστραλίας
- Συμφωνία Κοινωνικής Ασφάλειας μεταξύ Κύπρου και Αυστρίας
- Συμφωνία Κοινωνικής Ασφάλειας μεταξύ Κύπρου και Ελβετίας
- Συμφωνία Κοινωνικής Ασφάλειας μεταξύ Κύπρου και Κεμπέκ
- Συμφωνία Κοινωνικής Ασφάλειας μεταξύ Κύπρου και Τσεχίας
- Συμφωνία Κοινωνικής Ασφάλειας μεταξύ Κύπρου και Σλοβακίας
- Συμφωνία Κοινωνικής Ασφάλειας μεταξύ Κύπρου και Ολλανδίας
- Συμφωνία Κοινωνικής Ασφάλειας μεταξύ Κύπρου και Αιγύπτου
- Συμφωνία Κοινωνικής Ασφάλειας μεταξύ Κύπρου και Καναδά

13.2. Παράρτημα 2

Rank	Flag	Inspections	Detentions	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
80	Korea, Democratic People's Rep.	336	107	32	Very High Risk	7.89
79	Bolivia	36	14	6		7.18
78	Albania	300	78	29		5.97
77	Comoros	446	93	41		4.59
76	Slovakia	280	57	27		4.18
75	Georgia	822	140	70	High Risk	3.64
74	Sierra Leone	131	26	14		3.48
73	St Kitts and Nevis	136	26	15		3.29
72	Syrian Arab Republic	176	31	18		3.05
71	Honduras	84	16	10	Medium to High Risk	2.84
70	Cambodia	590	84	52		2.65
69	St Vincent and the Grenadines	2445	278	192		2.11
68	Belize	636	67	56	Medium Risk	1.54
67	Egypt	160	20	17		1.52
66	Jamaica	54	8	7		1.29
65	Panama	7368	594	552		1.18
64	Lebanon	149	17	16		1.18
63	Mongolia	47	7	7		1.17
62	Ukraine	568	53	50		1.15

Rank	Flag	Inspections	Detentions	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
61	Dominica	136	14	15	4	0.92
60	Algeria	123	12	14	3	0.83
59	Morocco	156	13	17	5	0.68
58	Thailand	226	18	23	9	0.66
57	Bulgaria	310	23	30	14	0.58
56	Azerbaijan	105	8	12	3	0.57
55	Turkey	1862	128	149	112	0.44
54	Austria	34	2	5	0	0.44
53	Dominican Republic	34	2	5	0	0.44
52	Taiwan, China	37	2	6	0	0.40
51	Croatia	205	13	21	8	0.40
50	Cook Islands	44	2	6	0	0.34
49	Korea, Republic of	189	11	20	7	0.32
48	Lithuania	270	16	26	12	0.30
47	Latvia	136	7	15	4	0.27
46	Saudi Arabia	53	2	7	0	0.26
45	Faroe Islands	106	5	12	3	0.25
44	Poland	174	9	18	6	0.24
43	Malaysia	96	4	11	2	0.21
42	Romania	44	1	6	0	0.18
41	Tunisia	46	1	7	0	0.17

40	Antilles, Netherlands	749	43	64	40	0.11
39	Japan	62	1	8	1	0.06
38	Switzerland	72	1	9	1	0.00
37	Iran, Islamic Republic of	243	10	24	10	0.00
36	Estonia	171	6	18	6	0.00
35	Israel	35	0	5	0	0.00
34	United States of America	181	6	19	7	-0.13
33	Russian Federation	2692	153	211	166	-0.17
32	Ireland	163	4	17	6	-0.43
31	Cayman Islands, UK	390	14	36	19	-0.46
30	Malta	4470	222	341	284	-0.49
29	India	155	3	17	5	-0.62
28	Vanuatu	128	2	14	4	-0.62
27	Barbados	381	11	35	18	-0.73
26	Gibraltar, UK	905	31	76	50	-0.79
25	Belgium	184	3	19	7	-0.88
24	Cyprus	2709	95	212	167	-0.95
23	Portugal	530	13	47	27	-1.02
22	Antigua and Barbuda	4562	155	348	290	-1.04
21	Spain	253	4	25	11	-1.10
20	Liberia	3430	101	265	215	-1.18
19	Hong Kong, China	1190	30	98	68	-1.20
18	Greece	1557	40	126	92	-1.22
17	Bahamas	3603	100	278	227	-1.25
16	Luxembourg	161	1	17	5	-1.30
15	Norway	2626	63	206	162	-1.35
14	Italy	1210	24	100	70	-1.41
13	Marshall Islands	1629	34	131	97	-1.42
12	Netherlands	2932	65	228	182	-1.43
11	Philippines	185	1	19	7	-1.45
10	Denmark	1271	23	104	74	-1.49
9	Man Isle of, UK	929	15	78	52	-1.51
8	Singapore	997	15	84	56	-1.57
7	Finland	587	7	52	30	-1.59
6	Germany	1243	19	102	72	-1.59
5	United Kingdom	1682	24	135	100	-1.67
4	Sweden	1001	11	84	56	-1.73
3	China	280	1	27	12	-1.75
2	Bermuda, UK	300	1	29	13	-1.79
1	France	313	1	30	14	-1.81

Πίνακας 21: Επίσημα στοιχεία του Paris MOU⁸⁹.

⁸⁹Πηγή: επίσημη ιστοσελίδα του Paris MOU, <http://www.parismou.org/>.

13.3. Παράρτημα 3

Πίνακας 22: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 2003 (Πηγή: TEN)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΗΛΙΚΙΑΣ															
	0-4 ΕΤΩΝ		5-9 ΕΤΩΝ		10-14 ΕΤΩΝ		15-19 ΕΤΩΝ		20-24 ΕΤΩΝ		25-29 ΕΤΩΝ		30 ΕΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ		ΟΛΙΚΟ	
	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.
Μέχρι 99	69	1.748	60	1.636	77	2.242	87	2.441	74	1.866	57	1.564	73	2.778	497	14.275
100 - 499	7	953	17	4.521	22	3.957	3	523	10	2.042	7	1.986	27	5.398	93	19.380
500 - 999	3	2.088	3	2.806	4	3.139	11	9.123	6	3.891	9	6.950	4	2.851	40	30.848
1000 - 1599	2	2.226	12	16.789	20	29.156	10	13.866	6	8.304	18	21.594	5	6.512	64	98.447
1600 - 1999	0	0	3	5.334	12	22.929	16	30.006	12	22.380	15	28.560	2	3.719	125	112.928
2000 - 3999	12	40.144	68	202.122	57	156.918	42	120.061	39	114.254	22	70.107	5	13.483	205	717.089
4000 - 5999	3	14.112	28	131.467	11	51.120	12	61.211	14	69.055	9	45.448	9	42.603	60	415.016
6000 - 6999	4	25.316	2	12.986	4	26.825	14	88.717	6	39.457	3	19.490	2	12.585	37	225.376
7000 - 7999	5	36.084	4	30.424	7	51.826	4	30.245	6	45.882	2	15.557	1	7.818	34	217.836
8000 - 9999	10	95.170	9	81.817	9	81.392	5	47.683	14	126.246	18	164.051	4	37.920	77	634.279
10000 - 14999	8	100.916	17	234.345	28	353.679	36	459.510	48	613.810	43	518.444	12	152.799	196	2.433.503
15000 - 19999	14	266.151	21	356.222	13	227.984	34	581.106	59	1.010.838	41	718.222	1	16.961	191	3.177.484
20000 - 29999	26	621.594	29	738.956	28	678.541	40	949.145	35	808.962	17	384.820	3	66.818	166	4.248.836
30000 - 39999	33	1.212.807	17	613.648	27	944.334	24	862.319	47	1.673.638	8	286.519	0	0	139	5.593.265
40000 - 49999	18	726.609	0	0	1	46.697	2	90.503	9	397.828	2	84.332	1	40.626	39	1.386.595
50000 - 59999	1	57.925	6	342.888	3	163.502	1	52.862	7	368.331	1	59.122	0	0	13	1.044.630
60000 - 69999	1	60.100	0	0	1	62.390	0	0	0	0	0	0	0	0	4	122.490
70000 - 79999	0	0	2	152.933	2	152.887	4	303.141	9	672.984	1	75.096	0	0	17	1.357.041
80000 - 89999	9	780.053	1	85.845	0	0	1	87.831	0	0	0	0	0	0	11	953.729
90000 - 99999	0	0	0	0	2	183.293	3	274.524	1	92.308	0	0	0	0	6	550.125
100000 - 109999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
110000 - 119999	0	0	0	0	0	0	0	0	1	113.272	0	0	0	0	1	113.272
120000 - 129999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
130000 - 139999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	130.251	0	0	1	130.251
140000 - 149999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
150000 και άνω	3	479.705	1	156.417	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	636.122
ΟΛΙΚΟ	228	4.523.701	300	3.171.156	328	3.242.811	349	4.064.817	403	6.185.348	274	2.632.113	149	412.871	2.020	24.232.817

Πίνακας 23: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 2004

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΗΛΙΚΙΑΣ															
	0-4 ΕΤΩΝ		5-9 ΕΤΩΝ		10-14 ΕΤΩΝ		15-19 ΕΤΩΝ		20-24 ΕΤΩΝ		25-29 ΕΤΩΝ		30 ΕΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ		ΟΛΙΚΟ	
	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.
Μέχρι 99	64	1.474	62	1.734	67	2.097	89	2.323	70	1.748	64	1.772	79	2.960	495	14.108
100 - 499	8	1.420	21	4.564	20	4.337	6	846	9	1.867	10	2.481	25	5.153	99	20.668
500 - 999	4	3.426	3	2.806	1	892	7	5.882	7	4.915	8	5.958	5	3.843	35	27.722
1000 - 1599	2	2.226	4	5.364	26	37.737	9	12.933	8	10.843	17	20.584	4	5.306	70	94.993
1600 - 1999	0	0	2	3.410	10	18.988	14	26.307	8	14.986	18	34.394	3	5.420	55	103.505
2000 - 3999	13	41.795	46	144.311	65	174.205	38	113.262	41	118.130	16	51.398	3	7.876	222	650.977
4000 - 5999	2	8.975	21	98.009	12	56.566	11	54.809	10	50.445	6	26.276	6	31.854	68	326.934
6000 - 6999	4	26.310	3	19.235	1	6.998	13	83.285	2	12.751	5	32.973	3	19.346	31	200.898
7000 - 7999	4	29.272	10	73.330	4	29.329	2	14.715	6	46.074	2	15.557	1	7.818	29	216.095
8000 - 9999	3	28.954	11	100.523	8	73.567	7	64.263	9	78.965	16	148.013	7	64.127	61	558.412
10000 - 14999	8	103.089	18	241.435	29	376.416	19	240.666	43	556.410	39	476.445	9	109.069	165	2.103.530
15000 - 19999	15	283.419	22	371.984	12	211.902	18	316.450	57	978.092	40	700.272	2	31.603	166	2.893.722
20000 - 29999	30	722.992	33	823.235	29	705.920	10	243.662	45	1.027.049	15	350.896	3	68.345	165	3.942.099
30000 - 39999	37	1.324.503	11	398.165	22	771.561	23	832.793	41	1.465.453	10	351.085	0	0	144	5.143.560
40000 - 49999	34	1.385.415	0	0	0	0	3	137.200	9	397.828	2	84.332	1	40.627	49	2.045.402
50000 - 59999	3	170.704	7	400.813	1	54.953	1	53.569	1	51.807	1	59.122	0	0	14	790.968
60000 - 69999	2	125.754	1	60.100	1	62.390	0	0	0	0	0	0	0	0	4	248.244
70000 - 79999	0	0	0	0	2	154.307	3	224.985	10	754.711	0	0	0	0	15	1.134.003
80000 - 89999	10	867.954	3	261.073	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	1.129.027
90000 - 99999	3	271.935	1	91.657	1	91.651	2	183.693	2	183.139	0	0	0	0	9	822.075
100000 - 109999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
110000 - 119999	0	0	0	0	0	0	0	0	1	113.272	0	0	0	0	1	113.272
120000 - 129999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
130000 - 139999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
140000 - 149999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
150000 και άνω	3	479.705	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	479.705
ΟΛΙΚΟ	249	5.879.322	279	3.101.748	311	2.833.816	275	2.611.643	379	5.868.485	269	2.361.558	151	403.347	1.913	23.059.919

Πίνακας 24: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 2005

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΗΛΙΚΙΑΣ															
	0-4 ΕΤΩΝ		5-9 ΕΤΩΝ		10-14 ΕΤΩΝ		15-19 ΕΤΩΝ		20-24 ΕΤΩΝ		25-29 ΕΤΩΝ		30 ΕΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ		ΟΛΙΚΟ	
	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.
Μέχρι 99	64	1.555	74	1.935	56	1.695	94	2.759	64	1.674	77	2.029	84	3.060	513	14.707
100 - 499	12	2.515	26	6.091	18	3.946	9	1.765	7	1.868	11	2.526	25	5.153	108	23.864
500 - 999	4	3.624	2	1.819	1	680	7	5.271	5	4.419	6	4.479	6	4.469	31	24.761
1000 - 1599	1	1.113	3	3.768	26	37.759	5	6.925	9	12.749	15	18.246	6	7.644	65	88.204
1600 - 1999	2	3.782	1	1.728	5	9.131	14	26.287	10	18.608	9	17.216	1	1.766	42	78.518
2000 - 3999	13	37.732	36	114.267	68	184.627	31	95.146	36	99.077	14	45.578	7	20.280	205	596.707
4000 - 5999	0	0	19	88.671	8	37.642	9	42.941	7	34.363	6	26.909	6	31.854	55	262.380
6000 - 6999	4	26.988	1	6.715	2	12.520	9	58.213	2	12.751	5	32.973	2	13.337	25	163.497
7000 - 7999	6	45.187	7	49.997	1	7.765	1	7.090	2	15.683	2	15.357	2	15.480	21	156.559
8000 - 9999	10	98.625	16	146.153	7	64.497	8	73.333	4	36.073	11	101.638	7	61.900	63	582.219
10000 - 14999	8	101.792	16	219.434	22	279.276	16	197.319	35	467.250	29	357.661	12	146.845	138	1.769.577
15000 - 19999	14	263.655	24	412.600	12	208.865	11	191.231	41	713.933	44	764.371	4	69.319	150	2.623.974
20000 - 29999	39	970.473	27	661.273	24	607.822	12	296.808	39	894.049	10	238.322	4	88.671	155	3.757.418
30000 - 39999	31	1.116.843	11	388.711	17	588.711	27	968.205	32	1.138.131	10	353.091	1	36.271	129	4.589.963
40000 - 49999	31	1.274.915	4	162.428	0	0	3	134.807	5	216.315	3	124.175	2	83.861	48	1.996.501
50000 - 59999	3	170.704	7	400.813	0	0	2	106.163	1	50.272	0	0	0	0	13	727.952
60000 - 69999	6	369.047	1	60.100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	429.147
70000 - 79999	0	0	0	0	1	77.211	1	77.273	9	671.565	1	78.437	0	0	12	904.486
80000 - 89999	7	611.639	2	175.228	1	85.845	0	0	0	0	0	0	0	0	10	872.712
90000 - 99999	3	271.326	1	91.657	1	91.651	0	0	2	183.139	0	0	0	0	7	637.773
100000 - 109999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
110000 - 119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000 - 129999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
130000 - 139999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
140000 - 149999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
150000 και άνω	4	636.358	1	157.093	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	793.451
ΟΛΙΚΟ	262	6.007.873	279	3.150.481	270	2.299.643	259	2.291.536	310	4.571.919	253	2.183.008	169	589.910	1.802	21.094.370

Πίνακας 25: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 2006

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΗΛΙΚΙΑΣ															
	0-4 ΕΤΩΝ		5-9 ΕΤΩΝ		10-14 ΕΤΩΝ		15-19 ΕΤΩΝ		20-24 ΕΤΩΝ		25-29 ΕΤΩΝ		30 ΕΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ		ΟΛΙΚΟ	
	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡ.	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.
Μέχρι 99	60	1.275	81	2.089	52	1.473	90	2.773	67	1.748	72	1.766	100	3.616	522	14.740
100 - 499	26	6.990	21	4.860	22	5.647	10	1.786	7	1.987	14	3.055	28	5.927	128	30.252
500 - 999	4	3.624	2	1.819	1	725	3	2.300	7	5.420	5	3.899	7	5.049	29	22.836
1000 - 1599	1	1.250	4	4.881	30	42.683	4	5.386	9	12.917	10	12.938	10	11.846	68	91.901
1600 - 1999	1	1.860	0	0	2	3.640	15	28.012	14	25.679	7	13.238	2	3.755	41	76.184
2000 - 3999	14	40.013	36	110.077	60	165.919	37	112.961	23	63.029	16	49.459	12	36.869	198	578.327
4000 - 5999	10	50.110	12	60.763	10	45.448	9	39.899	9	43.556	5	22.635	7	36.226	62	298.637
6000 - 6999	6	40.390	1	6.715	2	12.597	7	45.764	2	12.751	3	20.228	3	19.713	24	158.158
7000 - 7999	9	68.195	4	28.404	0	0	2	14.390	1	7.936	3	22.669	3	23.375	22	164.969
8000 - 9999	20	198.157	17	156.134	6	55.573	9	83.184	4	36.073	9	82.909	8	72.328	73	684.358
10000 - 14999	9	111.904	14	188.077	16	211.815	14	170.377	24	318.709	30	382.982	13	156.983	120	1.540.847
15000 - 19999	11	202.734	25	442.620	15	259.271	7	123.517	30	519.265	43	746.619	6	100.801	137	2.394.827
20000 - 29999	56	1.405.896	29	710.467	21	539.166	14	349.725	34	789.768	8	184.815	3	64.309	165	4.044.146
30000 - 39999	17	631.318	23	831.841	18	618.341	21	740.944	27	965.566	19	671.128	1	36.271	126	4.495.409
40000 - 49999	31	1.296.149	10	404.852	0	0	3	138.590	3	123.173	4	165.185	2	83.861	53	2.211.810
50000 - 59999	3	170.704	8	451.751	1	51.841	2	106.163	1	50.272	0	0	0	0	15	830.731
60000 - 69999	6	369.047	1	60.100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	429.147
70000 - 79999	0	0	0	0	2	154.466	1	75.675	5	379.196	5	370.806	0	0	13	980.143
80000 - 89999	5	441.864	5	434.662	1	85.845	0	0	0	0	0	0	0	0	11	962.371
90000 - 99999	3	271.326	0	0	2	183.308	0	0	1	90.831	1	92.308	0	0	7	637.773
100000 - 109999	2	216.138	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	216.138
110000 - 119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000 - 129999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
130000 - 139999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
140000 - 149999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
150000 και άνω	4	636.358	1	157.093	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	793.451
ΟΛΙΚΟ	298	6.165.302	294	4.057.205	261	2.437.758	248	2.041.446	268	3.447.876	254	2.846.639	205	660.929	1.828	21.657.155

13.4. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

Country of territory or domicile	Panama			Liberia			Bahamas			Malta			Cyprus			Bermuda			Six minor open registries			Subtotal			Total foreign-flag fleet	
	No of vessels	000 dwt	%	No. of vessels	000 dwt	%	No. of vessels	000 dwt	%	No. of vessels	000 dwt	%	No. of vessels	000 dwt	%	No. of vessels	000 dwt	%	No. of vessels	000 dwt	%	No. of vessels	000 dwt	%	No. of vessels	000 dwt
Greece	541	23698	11.2	242	16400	17,6	223	11873	22,9	489	24521	66,4	339	16169	53,3	2	83	:	119	3797	14,2	1955	96546	21.1	2318	115928
Japan	1932	97542	43.2	98	5373	5.8	52	2149	4,1	2	66	0.1	17	320	1.1	11	9	0	27	857	3.2	2128	106296	23.2	2364	119940
Germany	29	35'C	1.7	537	22300	24	18	949	1,6	60	164!	4.4	228	6C6C	20	1	22	0.3	961	9550	36.9	1834	44038	9.6	2366	58397
China	396	13844	66	52	3227	3.5	8	224	0.4	15	238	0.6	10	277	0.9	0	0	0	1C6	1858	7	590	19668	4.3	1130	35656
United States	131	1688	0.8	92	3590	3,9	151	9422	18.1	4	48	0.1	8	68	0.2	26	360	4.2	183	1534	5.8	595	16710	3.6	1054	36755
Norway	73	***	0.5	42	3333	3.6	271	8209	15.8	56	441	1.2	15	701	2.3	5	58	0.7	52	364	1.4	519	14062	3,1	933	31738
Hong Kong (China)	154	11109	5.3	23	-364	1.5	9	126	2.4	2	23	0.1	1	19	0.1	9	1244	14.5	5	73	0,3	203	15093	3.3	371	25870
Republic of Korea	281	:53C5	7,5	0	0	0	0	0	0	6	142	0.4	1	62	2	0	0	0	0	0	0	2β8	16009	3.5	355	18977
Taiwan Province of China	287	9181	4.3	68	5650	6.1	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	18	0.1	359	14849	3.2	444	19618
Singapore	68	1717	0.8	33	***	4	9	331	0.6	0	0	0	1	30	0,1	0	0	0	6	103	0.4	117	5928	1.3	28/	8285
United Kingdom	43		0.5	30	1106	1.2	76	1373	2.6	3	90	0.2	20	878	3.2	9	933	10.5	44	713	2.7	225	6276	1.4	409	12334
Denmark	32	569	0.3	5	165	0.2	63	801	1.5	5	151	0.4	2	47	α.2	0	0	0	36	594	2.2	143	2327	0.5	428	10328
Russian Federation	10	123	0,1	70	BOM	8,6	7	46	0.1	68	792	2,1	62	1367	4.5	0	0	0	35	363	1.4	24?	8754	1.9	487	9889
Italy	15	183	0.1	18	1142	1.2	11	389	0.7	25	574	1.6	1	2	0	0	0	0	35	766	2.9	105	3056	0.7	159	4297
India	17	409	0.2	2	213	0.2	0	0	0	0	0	0	1	31	0.1	0	0	0	7	125	0.5	27	869	0.2	54	1264
Switzerland	219	8053	3.8	10	280	0.3	8	413	0.8	26	500	1.4	6	93	0.3	0	0	0	23	577	2.2	297	9920	2.2	589	10968
Belgium	10	203	0,1	0	0	0	11	149	0.3	14	95	0,3	1	9	0	0	0		28	259	1	64	714	0.2	134	6656
Saudi Arabia	3	93	0	2-Iav	666?	7.1	16	2795	5.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43	9450	2.1	74	10387
Turkey	33	139	o.i	2	122	0.1	10	23-	0.5	109	663	4.3	0	0	0	0	0	0	26	no	0.4	180	2318	0.5	986	3-197

13.5. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

Μέτρα για την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού πλοίου - Εφαρμογή νέου όρου 8 των εγκριτικών πράξεων.

Ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου, στην εγκριτική πράξη νηολόγησης, με το νέο όρο 8 του ν.2687/53, καθορίζεται ο ελάχιστος αριθμός Ελλήνων ναυτικών (αξιωματικοί – κατώτερο πλήρωμα), που θα πρέπει να είναι ναυτολογημένοι σε θέσεις οργανικής σύνθεσης του πλοίου ως κατωτέρω:

Πίνακας 27

ΕΛΛΑΧΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΝΗΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ ΝΕΟ ΟΡΟ 8 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 13 ΤΟΥ Ν. 2687/53								
	ΠΛΟΙΑ κοχ 3.000 - 20.000		ΠΛΟΙΑ κοχ 20.001 -45.000		ΠΛΟΙΑ κοχ 45.001 - 100.000		ΠΛΟΙΑ κοχ 100.001 και άνω	
ΑΞ/ΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤ02	3	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	3	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	3	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	4	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ
		ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ		ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ		ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ		ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ
		ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ		ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ		ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ		ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ
								ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ
ΑΞ/ΚΟΙ ΜΗΧΑΝΗΣ	2	Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	3	Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	3	Α'' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	3	Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
		Β' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ		Β' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ		Β' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ		Β' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
				Γ' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ		Γ' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ		Γ' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΤΑ/ΜΑΤΟΣ	2	ΝΑΥΤΕΣ	2	ΝΑΥΤΕΣ	3	ΝΑΥΤΕΣ	3	ΝΑΥΤΕΣ
ΔΟΚΙΜΟΣ ΠΑ. Η ΜΗΧ.	1	ΔΟΚΙΜΟΣ	1	ΔΟΚΙΜΟΣ	1	ΔΟΚΙΜΟΣ	1	ΔΟΚΙΜΟΣ
ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	1	ΜΑΓΕΙΡΑΣ Η	1	ΜΑΓΕΙΡΑΣ Η	1	ΜΑΓΕΙΡΑΣ Η	1	ΜΑΓΕΙΡΑΣ Η
		ΚΑΜΑΡΩΤΟΣ		ΚΑΜΑΡΩΤΟΣ		ΚΑΜΑΡΩΤΟΣ		ΚΑΜΑΡΩΤΟΣ
ΣΥΝ. ΠΛΟΙΑ ΜΕ GMDSS	9		10		11		12	
ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΙΣ GMDSS	1	ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ	1	ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ	1	ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ	1	ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ
ΣΥΝ.ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΙΣ GMDSS	10		11		12		13	

- Ο σπουδαστής ΑΔΣΕΝ (Πλοίαρχος ή Μηχανικός) θα ναυτολογείται (ένας τουλάχιστον) εφόσον προσφέρεται. Στην περίπτωση ναυτολόγησης επί πλέον σπουδαστών και εφαρμογή της παρ. Α 3 (β) του νέου όρου 8 ο Πλοίαρχος πρέπει να αναγράφει στο ναυτολόγιο ότι ο επιπλέον σπουδαστής ΑΔΣΕΝ υπηρετεί σε άλλο πλοίο π/ς ίδιας διαχείρισης καθώς και το όνομα και νηολόγιο του πλοίου.
- Στην περίπτωση που οι θέσεις εργασίας δεν καλύπτονται από έλληνες ναυτικούς, αλλά χρησιμοποιούνται αλλοδαποί ναυτικοί αυτοί θα πρέπει να καλύπτονται, με σχετική έγκριση της Αρχής (ΥΕΝ / ΔΝΕΡ 1) η οποία θα αναγράφεται από τον Πλοίαρχο στο ναυτολόγιο.

Για κάθε ναυτολόγηση που μπορεί να θεωρηθεί παράβαση του νέου όρου 8 σε σχέση με τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών που πρέπει να υπηρετούν στο πλοίο, θα καταχωρείται στο ναυτολόγιο η σχετική έγκριση της Αρχής, στις περιπτώσεις που απαιτείται τέτοια έγκριση.

- Δεν απαιτείται έγκριση π/ς Αρχής στις περιπτώσεις ναυτολόγησεως για χρονική περίοδο μέχρι 30 ημερών αλλοδαπού ναυτικού στη θέση ενός μόνο Έλληνα εκ των προβλεπόμενων ανάλογα με πινωρητικότητα του πλοίου, υπό του νέου όρου .
- Σε όλες τις περιπτώσεις τις πιο πάνω θέσεις δεν μπορεί να καταλαμβάνουν Δόκιμοι αξιωματικοί ή σπουδαστές ΑΔΣΕΝ.
- Εφόσον το πλοίο είναι επανδρωμένο σύμφωνα με τον νέο όρο 8, οι πλοιοκτήτες καταβάλλουν εισφορές, με βάση την ισχύουσα κάθε φορά Ελληνική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, τη δική του εισφορά όπου αυτή προβλέπεται, και τις εισφορές των Ελλήνων ναυτικών που είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο.
- Για την Εστία Ναυτικών καταβάλλει εισφορές για όλους τους ναυτολογημένους, για δε το ΚΝΕ και το ΝΕΕ τις εκάστοτε προβλεπόμενες από τις ισχύουσες διατάξεις.
- Αυτονόητο είναι ότι στην περίπτωση που στο πλοίο είναι ναυτολογημένοι Έλληνες ναυτικοί πέραν των προβλεπόμενων από τον νέο όρο 8, θα καταβάλλονται στο ΝΑΤ και οι αντίστοιχες εισφορές (πλοιοκτητών - ναυτικών).
- Όταν το πλοίο δεν είναι επανδρωμένο σύμφωνα με τον νέο όρο 8, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να καταβάλει τις εισφορές με βάση την ισχύουσα κάθε φορά Συλλογική Σύμβαση εργασίας για το σύνολο της οργανικής συνθέσεως και για το χρονικό διάστημα μη συμμορφώσεως προς τον νέο όρο 8.

Τέλος σας γνωρίζουμε ότι σε πρόσφατες εγκριτικές πράξεις περιλαμβάνεται ο εξής όρος: " Με έγκριση της Αρχής οι περιορισμοί των εδαφίων (α) και (β) μπορεί να μην εφαρμόζονται εάν τούτο επιβάλλεται από τα γενικότερα ναυτιλιακά συμφέροντα "

Τα εδάφια (α) και (β) αναφέρονται στην δύσκολη ή γρήγορη εξεύρεση Ελλήνων και στο ότι οι προσφερόμενοι Έλληνες ζητούν όρους διαφορετικούς από τις Συλλογικές Συμβάσεις. Με τη δημοσίευση της Εγκριτικής Πράξης του πλοίου " PACIFIC EAGLE" προβλέπονται νέες ευνοϊκότερες ρυθμίσεις σε ότι αφορά τον ελάχιστο αριθμό των Ελλήνων ναυτικών που πρέπει να υπηρετούν στα υπό Ελληνική σημαία πλοία. Οι ευνοϊκότερες αυτές ρυθμίσεις θα ισχύουν και για όλα τα υπό Ελληνική σημαία πλοία αρκεί να υποβληθούν οι σχετικές αιτήσεις στην αρμόδια υπηρεσία του ΥΕΝ (για περισσότερες λεπτομέρειες Βλέπετε την εγκύκλιο της ΕΕΕ 5705 /11.10.2004).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η ενταξιακή πορεία της Κύπρου θα μπορούσε κανείς να πει πως χαρακτηρίστηκε από συντονισμένες προσπάθειες με ικανοποιητικά αποτελέσματα και επιτυχίες σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο. Ωστόσο, φάνηκε από όλα τα παραπάνω πως η εναρμόνιση με το Κοινοτικό Κεκτημένο και η αλλαγή πορείας πλεύσης της κυπριακής κυβέρνησης ως προς τη ναυτιλία είχε και ένα ορισμένο τίμημα.

Ιδιαίτερα θετικό είναι το γεγονός ότι η Κύπρος εφαρμόζει όλες τις ισχύουσες Διεθνείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις και ελέγχεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενώ είναι το δεύτερο κράτος μέλος που έχει ελεγχθεί εθελοντικά από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, μετά από τη Δανία, χωρίς ουσιαστικό πρόβλημα.

Επίσης, έχει περάσει με επιτυχία έλεγχο από την Ε.Ε. για τον Έλεγχο του Κράτους του Λιμένα. Παρόλ' αυτά πρέπει να σημειωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με Προειδοποιητική Επιστολή της, ημερ. 30.01.08 επισημαίνει την μη ορθή εφαρμογή μικρού αριθμού πτυχών της Κοινοτικής Οδηγίας 95/21/ΕΚ, ιδιαίτερα αναφορικά με τις υποχρεώσεις των πλοιάρχων ξένων πλοίων που προσεγγίζουν κυπριακά λιμάνια και της παράλειψης ποινικής δίωξης όσων δεν συμμορφώνονται.

Θετικές εξελίξεις σημειώθηκαν και σε διοικητικό επίπεδο με τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των αρμόδιων τμημάτων και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Ως το ανατολικότερο άκρο της Ευρώπης, οι προοπτικές ανάπτυξης της κυπριακής ναυτιλίας είναι τεραστίων διαστάσεων και αναμένεται ότι στο εγγύς μέλλον θα αποτελέσει πόλο έλξης μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών και θαλάσσιων αρτηριών, απολαμβάνοντας φυσικά τις ανάλογες επενδύσεις και οφέλη.

Η Κύπρος πλέον θεωρείται ένα ασφαλές λιμάνι, στο οποίο γίνονται μεγάλα κατασκευαστικά έργα με σκοπό την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό του, σε επίπεδο υποδομής, αναδομής και μηχανογράφησης.

Ωστόσο, η Κύπρος κατά την προσχώρησή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση αντιμετώπισε σημαντικές προκλήσεις σε σοβαρά ζητήματα που είχαν και αρνητικές συνέπειες για την

κυπριακή ναυτιλία. Το κυριότερο από αυτά είναι η συρρίκνωση του στόλου. Παρ' όλη την ποιοτική αναβάθμιση του κυπριακού νηολογίου, ο αριθμός των πλοίων μειώθηκε και τα ποσοστά συμμετοχής της κυπριακής ναυτιλίας στο ΑΕΠ παρέμειναν σε χαμηλότερο από το αναμενόμενο ποσοστό, το οποίο ανέρχεται μόλις στο 2%. Σημειώνεται ότι στόχος της Κύπρου είναι να φτάσει στα ελληνικά επίπεδα, δηλαδή περίπου 11%.

Σημαντικό μερίδιο ευθύνης στην προαναφερθείσα συρρίκνωση του κυπριακού νηολογίου φέρει και η αλλαγή του φορολογικού συστήματος που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της ένταξής της στην Ε.Ε. Μπορεί η Κύπρος, με το νέο σύστημα, να παρέχει φορολογικά κίνητρα, ένα υψηλών προδιαγραφών νηολόγιο και να μη θεωρείται πλέον σημαία ευκαιρίας, ωστόσο δεν αποτελεί πλέον φορολογικό παράδεισο όπως στο παρελθόν, με συνέπεια να έχει χάσει την προτίμηση πολλών μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών και πλοιοκτητών που επιλέγουν άλλες χώρες.

Κύρια ανησυχία αποτελεί και το γεγονός ότι παρόλη την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε., το τουρκικό εμπάργκο εξακολουθεί να επιβάλλεται ενώ φαίνεται πως οι ενέργειες της Κοινότητας προς την κατεύθυνση της άρσης του εμπάργκο και οι πιέσεις που ασκήθηκαν μέχρι τώρα στην Τουρκία δεν ήταν αποτελεσματικές. Η Κύπρος είχε επενδύσει στην ένταξη της για την άρση του εμπάργκο και είναι φυσικό να αδημονεί για τη λύση αυτού του προβλήματος. Αντίθετα, η ανοχή της υπάρχουσας κατάστασης από τους Ευρωπαίους εταίρους εντείνει τις ανησυχίες για τη διαίωση του προβλήματος ή ακόμα χειρότερα για την επιβολή μιας λύσης με αρνητικές συνέπειες για την Κύπρο.

Κλείνοντας κρίνεται σκόπιμο να υπογραμμιστεί μία εισήγηση που πιστεύεται ότι θα δώσει νέα ώθηση και δυναμική στην κυπριακή ναυτιλία. Η δημιουργία ενός ξεχωριστού, ανεξάρτητου φορέα, ο οποίος θα έχει ως αποκλειστικό αντικείμενο την προώθηση της ναυτιλίας, ειδικά σ' αυτή την κρίσιμη περίοδο που λαμβάνονται συνεχώς νέες αποφάσεις, θα έδινε λύση σε σημαντικά προβλήματα. Ήδη έχουν γίνει ορισμένες ενέργειες προς αυτήν την κατεύθυνση από το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο και εκκρεμεί η ανάλογη έγκριση από τις αρμόδιες αρχές. Αυτός ο νέος φορέας θα αποτελέσει τη βάση για τη μελλοντική δημιουργία ενός ανεξάρτητου κυβερνητικού τμήματος ώστε να αποφεύγονται τα προβλήματα στη ναυτιλία που οφείλονται στις αποφάσεις άλλων Υπουργείων και Τμημάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία, Εκθέσεις - Αναφορές

- ◆ Port State Control A Guide For Cargo Ships, Peter Kidman (Intercargo).
- ◆ Επιθεώρηση Συντήρηση και Επισκευή της Μεταλλικής Κατασκευής του Πλοίου, Πέτρος Α. Καρύδης (Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π).
- ◆ Περιοδικά του TEN, «Port» του 2003 – 2006
- ◆ Περιοδικά της ΚΕΠ, «Port» του 2006 – 2008
- ◆ Περιοδικά του Lloyds, «Statistics» του 2003 – 2007
- ◆ Περιοδικό «Cyprus guide to shipping», του TEN
- ◆ Lloyd's list special report 2005
- ◆ Lloyd's list special report 2006
- ◆ Lloyd's list special report 2007
- ◆ Lloyd's list special report 2008
- ◆ FORTUNE MAGAZINE, **Reach for the Gold May 2008**
- ◆ Euromoney Magazine: **Measures that should be taken to encourage capital in the shipping sector and how the Cyprus Government will help in this area**, May-June 2008
- ◆ Annual Reports of EMSA, 2004-2008

Ηλεκτρονικός τύπος

- ◆ www.cna.org.cy Κυπριακό Πρακτορείο Ειδήσεων
- ◆ www.naftemporiki.gr Εφημερίδα «Ναυτεμπορική» στο Διαδίκτυο
- ◆ www.simerini.gr Εφημερίδα «Σημερινή» στο Διαδίκτυο
- ◆ www.simerini.com.cy Κυπριακή Εφημερίδα «Σημερινή» στο Διαδίκτυο
- ◆ www.politis-news.com Κυπριακή Εφημερίδα «Πολίτης» στο Διαδίκτυο

Σελίδες στο Διαδίκτυο

- ◆ www.europa.eu.int Επίσημη ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- ◆ www.parismou.org Ηλεκτρονική διεύθυνση του PARIS MOU
- ◆ www.tokyo-mou.org Ηλεκτρονική διεύθυνση του TOKYO MOU
- ◆ psix.uscg.mil Ηλεκτρονική διεύθυνση του USCG
- ◆ www.cpa.gov.cy/ArxiLimenon/ Ηλεκτρονική διεύθυνση της ΑΛΚ
- ◆ www.shipping.gov.cy Ηλεκτρονική διεύθυνση του TEN

- ◆ www.shortsea.org.cy Ηλεκτρονική διεύθυνση του Cyprus Shortsea Promotion Centre – CSPC
- ◆ www.cyprus.gov.cy Ηλεκτρονική διεύθυνση της Κυβερνητικής Πύλης Διαδικτύου της Κυπριακής Δημοκρατίας
- ◆ www.stcw.org Ηλεκτρονική Διεύθυνση του Standards of Training, Certification & Watchkeeping Organisation
- ◆ www.cus.com.cy Ηλεκτρονική Διεύθυνση της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών
- ◆ www.pio.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf Στατιστική Υπηρεσία της Κυπριακής Δημοκρατίας

Άλλες πηγές

- ◆ Speech Madella Chartered Accountants, Σεπτέμβριος 2003
- ◆ Ομιλία Νίκου Δ. Χριστοδουλίδη, Γενικού Γραμματέα της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών, Απρίλιος 2006
- ◆ Ομιλία του Διευθυντή του TEN, Σέργιου Σεργίου στο **EMLO SEMINAR ON EUROPEAN MARITIME LAW - CURRENT ISSUES FOLLOWING ENLARGEMENT**, Μάρτιος 2005
- ◆ **The importance of improving Flag States to be attractive for registration-An overview from the Cyprus experience prospective, Speech by Capt. Andreas AConstantinou**, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping Government of the Republic of Cyprus - Lecturer, Division of Maritime Studies, Frederick Institute of Technology at the **SECOND ARAB MARITIME TECHNICAL CO-OPERATION CONGRESS**, Αλεξάνδρεια, Αίγυπτος, Δεκέμβριος 2006
- ◆ Ερευνητικό Έργο «Ενδυνάμωση στελεχιακού δυναμικού, Θωράκιση της Κυπριακής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας και των Κοινωνικοοικονομικών και Ανταγωνιστικών Παραμέτρων» Τόμος Α και Β, Πρόγραμμα Θεματικές Δράσεις, Frederick University Cyprus, Μάρτιος 2008.
- ◆ Συνέδριο ‘Hellenic Ports 2007’ ‘Λιμενική Πολιτική και Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Λιμένων’, Γ. Κόκκινος, Γενικός Διευθυντής Αρχή Λιμένων Κύπρου Αθήνα 2 Μαρτίου 2007.
- ◆ Ομιλία, «Cyprus, a bridge between the EU and the Middle East», Mr Yiannakis Kokkinos, General Manager Cyprus Ports Authority, 2006.

- ◆ Εργασία, **“Cyprus Ports Authority and Limassol port” Visit of Nagoya Port Authority at Limassol Port**, Captain Christos Matsis Limassol Port Manager Cyprus Ports Authority, 13 October 2008.
- ◆ **“EMLO SEMINAR ON EUROPEAN MARITIME LAW - CURRENT ISSUES FOLLOWING ENLARGEMENT”** by Mr. Serghios S. SERGHIOU , Director of the Department of Merchant Shipping, Cyprus, 21 March 2005.
- ◆ **“EU Maritime Cuisine: The Cypriot Recipe” A constructive touch on the EU perspective on Safe, Secure and Clean Seas**, Address of the Director of the Department of Merchant Shipping Mr Serghios S. Serghiou Brussels 23 November 2006.
- ◆ **Address of the Minister of Communications and Works** Mr Nicos Nicolaides At the 15th AGM of the Cyprus Shipping Council.
- ◆ **Address of the Minister of Communications and Works** Mr Nicos Nicolaides At the 16th AGM of the Cyprus Shipping Council.
- ◆ **Address of the Minister of Communications and Works** Mr Nicos Nicolaides At the 18th AGM of the Cyprus Shipping Council.
- ◆ **Address of the Minister of Communications and Works** Mr Nicos Nicolaides At the 19th AGM of the Cyprus Shipping Council 11th of April 2008, Grand Resort.
- ◆ **13th ANNUAL GENERAL MEETING of the CYPRUS Shipping Council**, Address by the President of the Cyprus Shipping Council Mr. Andreas Droussiotis, April 2002.
- ◆ **14th AGM of the CSC**, Address by the President of the Cyprus Shipping Council Mr. Andreas Droussiotis, April 2003.
- ◆ **15th AGM of the CSC**, Address of President of the Republic of Cyprus, Mr. Tassos Papadopoulos, at the Hawaii Grand Hotel and Resort-Limassol, March 2004.
- ◆ **15th AGM of the CSC**, Address by Mr. Andreas Droussiotis President Cyprus Shipping Council, March 2004.
- ◆ **16th AGM of the CSC**, Address by Mr. Andreas Droussiotis President Cyprus Shipping Council, May 2005.
- ◆ **16th AGM of the CSC**, Minister of Communications and Works, Mr. Haris Thrassou, May 2005.
- ◆ **17th AGM of the CSC, OPEN SESSION** Address by Mr. Andreas Droussiotis President Cyprus Shipping Council, March 2006.
- ◆ **18th AGM of the CSC**, Minister of Communications and Works, Mr. Haris Thrassou , Hawaii Grand Hotel and Resort-Limassol, March 2007.

- ◆ **18th AGM of the CSC, OPEN SESSION** Address by Mr. Andreas Droussiotis President Cyprus Shipping Council, March 2007.
- ◆ **19th AGM of the CSC, OPEN SESSION** Address by Capt. Dirk Fry President, at the GrandResort-Limassol, April 2008.
- ◆ **19th AGM of the CSC**, Minister of Communications and Works, Mr Nicos Nicolaides, April 2008,.

Εγκυκλοπαίδειες

- ◆ ΥΔΡΙΑ Ελληνική και Παγκόσμια Μεγάλη Γενική Εγκυκλοπαίδεια, Εταιρεία Ελληνικών Εκδόσεων Α.Ε.
- ◆ Πάπυρος Λαρούς Γενική Παγκόσμιος Εγκυκλοπαίδεια, Εταιρεία Εγκυκλοπαιδικών Εκδόσεων, Αθήνα, 1963

Λεξικά

- ◆ Λεξικό Αγγλοελληνικό και Ελληνοαγγλικό εμπορικών, τραπεζικών και χρηματοοικονομικών όρων, Ι. Χρυσοβιτσιώτη – Ι. Σταυρακόπουλου, εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, Αθήνα
- ◆ Μέγα Αγγλοελληνικών Ελληνοαγγλικών Λεξικών ναυτικών, ναυτιλιακών & τεχνικών όρων, Κ. Δ. Καμαρίνου, εκδόσεις ΝΑΥΤΙΚΩΝ – ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΒΙΒΛΙΩΝ Ε. Ν. ΣΤΑΥΡΙΔΑΚΗΣ
- ◆ Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας, Γ. Μπαμπινιώτη, Κέντρο Λεξικολογίας, Αθήνα, 2000
- ◆ Oxford Advanced Learner`s Dictionary of current English, A.S. Hornby, Oxford University Press, πέμπτη έκδοση