

**ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ**  
**ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**



**ΣΧΟΛΗ: ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΠΑΤΡΙΚΙΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑ**

**ΕΤΟΣ: 2018**

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

**Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

# ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**

**ΘΕΜΑ**

**ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ  
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ : ΠΑΤΡΙΚΙΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑ**

**Α.Γ.Μ. : 2765**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας :

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας :

<b>A/A</b>	<b>Όνοματεπώνυμο</b>	<b>Ειδικότης</b>	<b>Αξιολόγηση</b>	<b>Υπογραφή</b>
<b>1</b>				
<b>2</b>				
<b>3</b>				
<b>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</b>				

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :**

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Εισαγωγή.....σελ.4-8

## I. Κυπριακή Ναυτιλία

- A) Η Κύπρος ως ναυτιλιακό κέντρο - Διεθνείς Σχέσεις.....σελ.9-11
- B) Ιστορική αναδρομή.....σελ.12-13
- Γ) Υφυπουργείο Ναυτιλίας.....σελ.14-17
- Δ) Κυπριακή ναυτιλιακή νομοθεσία.....σελ.18-20

## II. Νηολόγηση πλοίων

- A) Οδηγός Νηολόγησης πλοίων.....σελ.20-25
- B) Είδη νηολόγησης.....σελ.25
- i. Προσωρινή νηολόγηση.....σελ.25-27
- ii. Μόνιμη νηολόγηση.....σελ.27-28
- iii. Παράλληλη νηολόγηση.....σελ.28-30

## III. Επιμέρους θέματα

- A) Όνομα πλοίου.....σελ.31-32
- B) Κυπριακή Εθνικότητα και σημαία.....σελ.33-35
- Γ) Σύσταση Κυπριακής Ναυτιλιακής Εταιρίας .....σελ.36-37

#### **IV. Σύγχρονα ζητήματα**

- A) Τέλη και φόροι - Οικονομικά πλεονεκτήματα.....σελ.38-40
- B) Ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων και Ασφάλεια Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα.....σελ.40-44
- Γ) Ασφαλής επάνδρωση του πλοίου.....σελ.45

#### **V. Επίλογος**.....σελ.46-48

#### **Βιβλιογραφικές αναφορές**.....σελ.49-54



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων βρίσκεται η Κύπρος, η οποία αναγνώρισε την πολιτική, οικονομική και κοινωνική σπουδαιότητα της ναυτιλίας από πολύ νωρίς, από το 1963. Από τότε μέχρι και σήμερα, οι διαδοχικές κυβερνήσεις, με την εφαρμογή σωστής πολιτικής, κατάφεραν να αναπτύξουν το νησί σε ένα πλήρως ανεπτυγμένο ναυτιλιακό κέντρο που συνδυάζει μια ποιοτική σημαία και μια εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία που είναι ευρέως γνωστή για τις υψηλού επιπέδου υπηρεσίες της και τα επίπεδα ασφάλειας.

Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών είναι ένας από τους πιο σημαντικούς και πολυσύνθετους τομείς που υπάγονται κάτω από το ευρύ φάσμα των αρμοδιοτήτων του

Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων. Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας συστάθηκε και λειτουργεί από το 1977 σαν μια ξεχωριστή οντότητα εντός του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων και οι δραστηριότητες του περιλαμβάνουν: νηολογήσεις πλοίων, διαχείριση και εφαρμογή της περί Εμπορικής Ναυτιλίας νομοθεσίας, έλεγχος πλοίων και εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων που έχουν κυρωθεί από την Κυπριακή Δημοκρατία, προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, επιτήρηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας στη θαλάσσια περιοχή γύρω από την Κύπρο και ενημέρωση συστημάτων πληροφόρησης, παρακολούθηση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών πάνω στα κυπριακά πλοία, εκπαίδευση ναυτικών και έκδοση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας, έλεγχος παράκτιων επιβατηγών πλοίων και μικρών σκαφών, διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων, συνεχής εκσυγχρονισμός της περί εμπορικής ναυτιλίας νομοθεσίας και εναρμόνιση της με τη νομοθεσία της ΕΕ, συντονισμός στο κυπριακό περιβάλλον της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της ΕΕ, διαχείριση του σχεδίου κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και ειδικότερα του Συστήματος Φόρου Χωρητικότητας και προώθηση της Κύπρου ως διεθνούς Νηολογίου και βάσης διεθνών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Η κυπριακή σημαία είναι μια σημαία κύρους και αξιοπιστίας και προσφέρει ένα σημαντικό αριθμό πλεονεκτημάτων στους πλοιοκτήτες που εγγράφουν τα πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο όπως:

Ευρωπαϊκή σημαία που είναι ταξινομημένη στις Λευκές Λίστες των Μνημονίων Συνεννόησης του Τόκυο και του Παρισιού και εξαιρείται από τη Λίστα

Προτεραιότητας Ελέγχου της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ με αποτέλεσμα τη μείωση της συχνότητας των επιθεωρήσεων των πλοίων και λιγότερες καθυστερήσεις στα λιμάνια των Μνημονίων όπως και στα λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής.

Ναυτιλιακά γραφεία σε Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Ρότερνταμ, Πειραιά, Βρυξέλλες και Αμβούργο, τα οποία προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα κυπριακά πλοία Διμερείς Συμφωνίες συνεργασίας σε θέματα εμπορικής ναυτιλίας με 23 χώρες, μέσω των οποίων τα κυπριακά πλοία τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης στα λιμάνια των χωρών αυτών. Οι συμφωνίες με τις χώρες που παραδοσιακά παρέχουν ναυτεργατικό δυναμικό, προνοούν για συγκεκριμένους όρους εργασίας και επίλυση εργατικών διαφορών. Αυτό είναι πλεονέκτημα τόσο για τους πλοιοκτήτες όσο και για τους ναυτικούς. Γρήγορη και αξιόπιστη παροχή υπηρεσιών από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας ανά πάσα στιγμή.

Οικονομικά πλεονεκτήματα:

- 
- Το καινούριο φορολογικό σύστημα Φόρου Χωρητικότητας το οποίο επεκτείνει τα πλεονεκτήματα που ισχύουν για τους πλοιοκτήτες κυπριακών πλοίων και στους διαχειριστές πλοίων, στους πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων και στους ναυλωτές.
  - Μη επιβολή φόρου στα κέρδη από τη λειτουργία ή διαχείριση πλοίου εγγεγραμμένου στο Κυπριακό Νηολόγιο, ούτε στα μερίσματα που προέρχονται από πλοιοκτήτρια εταιρεία, ούτε και στα κεφαλαιουχικά κέρδη από πώληση πλοίου
  - Μη επιβολή φόρου εισοδήματος στις απολαβές των ναυτικών
  - Χαμηλά τέλη εγγραφής πλοίων
  - Ευνοϊκό σύστημα Φόρου Χωρητικότητας βάσει της καθαρής χωρητικότητας του πλοίου
  - Μη επιβολή τέλους χαρτοσήμου σε πράξεις υποθήκης ή σε άλλες εξασφαλίσεις
  - Συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με 43 χώρες
  - Η Κύπρος είναι μέλος της Ευρωζώνης
  - Πλήρης προστασία χρηματοδοτών και ενυπόθηκων δανειστών

- Χαμηλό κόστος σύστασης και λειτουργίας εταιρειών

Η Κύπρος είναι σήμερα ένα πλήρως ανεπτυγμένο ναυτιλιακό κέντρο που συνδυάζει μια ναυτιλιακή σημαία κύρους και αξιοπιστίας και μια εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία φημισμένη για τις άριστης ποιότητας υπηρεσίες που προσφέρει, όπως και για τα υψηλά επίπεδα ασφάλειας. Η Κύπρος είναι ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα πλοιοδιαχείρισης παγκοσμίως. Ένας μεγάλος αριθμός πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών έχουν εγκατασταθεί στο νησί, οι οποίες διαχειρίζονται μεγάλο ποσοστό του κυπριακού εμπορικού στόλου, όπως επίσης και πολύ μεγάλο αριθμό πλοίων αλλοδαπής σημαίας. Το 87% των εταιρειών που έχουν εγκατασταθεί και λειτουργούν στην επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας, ελέγχονται από Κυπριακά και Ευρωπαϊκά συμφέροντα. Σε αυτές εργοδοτούνται περίπου 40.000 ναυτικοί από τους οποίους 5.000 είναι Ευρωπαίοι. Επίσης πολλές από τις εταιρείες αυτές συγκαταλέγονται στις μεγαλύτερες του είδους τους παγκόσμια.

Το Κυπριακό Νηολόγιο βρίσκεται σήμερα στη 10η θέση των μεγαλύτερων

εμπορικών στόλων παγκοσμίως και στην 3η θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ναυτιλιακή πολιτική της κυβέρνησης έχει καθιερωθεί στη βάση τριών



πυλώνων ΠΟΙΟΤΗΤΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ και ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ. Η διατήρηση ποιοτικού στόλου και η αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών επιπέδων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, είναι η θεμέλια βάση πάνω στην οποία η Κύπρος χτίζει τη φήμη της ως μια σημαντική ναυτιλιακή σημαία και ως βάση διεθνών εργασιών.

Το καινούριο Κυπριακό Φορολογικό Σύστημα για τη ναυτιλία έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 24 Μαρτίου 2010 και είναι συμβατό με τις Κοινοτικές Κατευθυντήριες Γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Ο νέος αυτός νόμος, που τιτλοφορείται ως «Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) Νόμος του 2010» έχει ψηφιστεί από τη Βουλή των Αντιπροσώπων και είναι σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2010.



Λιμάνι της Λεμεσού

Στόχος του νόμου ήταν να εναρμονιστούν με το κοινοτικό κεκτημένο τα δύο προηγούμενα κυπριακά σχέδια κρατικών ενισχύσεων στον τομέα της ναυτιλίας, δηλαδή της φορολογικής ελάφρυνσης για τους πλοιοκτήτες κυπριακών πλοίων (σε ισχύ από το 1963) και για τις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες που εδρεύουν στην Κύπρο (σε ισχύ από το 1999). Ταυτόχρονα, ο νόμος εισάγει δύο άλλα Σχέδια κρατικών ενισχύσεων, και αυτά πλήρως εναρμονισμένα με το κοινοτικό κεκτημένο: ένα για τους πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων και ένα για τους ναυλωτές πλοίων.

Το νέο φορολογικό σύστημα είναι διαθέσιμο σε κάθε πλοιοκτήτη, ναυλωτή ή πλοιοδιαχειριστή που έχει στην ιδιοκτησία του, ναυλώνει ή διαχειρίζεται επιλέξιμο πλοίο το οποίο απασχολείται σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Όσοι συμμετέχουν στο Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας εξαιρούνται από την πληρωμή Φόρου Εισοδήματος και πληρώνουν φόρο χωρητικότητας ο οποίος υπολογίζεται βάσει της καθαρής χωρητικότητας του πλοίου ανάλογα με ένα ευρύ φάσμα κατηγοριών μεγέθους και συντελεστών φόρου, τα οποία αναφέρονται στην νομοθεσία.

Το καινούριο φορολογικό σύστημα εξασφαλίζει ένα κλίμα οικονομικής σταθερότητας μακροπρόθεσμα για την κυπριακή ναυτιλία. Το γεγονός αυτό δίνει ώθηση σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή βιομηχανία του νησιού και δημιουργεί μεγάλες προοπτικές για μελλοντική ανάπτυξη. Το Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας συμβάλλει στην ανταγωνιστικότητα της Κύπρου και αναμένεται να βελτιώσει την ήδη ισχυρή θέση της χώρας στον κόσμο της ναυτιλίας. Επίσης θα βοηθήσει στην περαιτέρω ανάπτυξη της Κύπρου ως Διεθνούς Νηολογίου και ποιοτικού ναυτιλιακού κέντρου.

Η Κυπριακή Κυβέρνηση έχει υιοθετήσει μια σειρά μέτρων ούτως ώστε να διατηρήσει τα υψηλά επίπεδα ασφαλείας του κυπριακού εμπορικού στόλου και να ελαχιστοποιήσει τα ναυτικά ατυχήματα. Έχουν τεθεί όρια ηλικίας για την εγγραφή συγκεκριμένων κατηγοριών πλοίων και πρέπει να πληρούνται αυστηρές προϋποθέσεις κατά την εγγραφή των πλοίων. Επιπλέον, έχει συσταθεί ένα δίκτυο ανεξάρτητων επιθεωρητών για να παρέχεται επαρκής κάλυψη επιθεωρήσεων ανά το παγκόσμιο. Η αποτελεσματική εφαρμογή των μέτρων αυτών, έδωσε την δυνατότητα στην Κύπρο να πετύχει και να διατηρήσει την συμπερίληψη της στις Λευκή Λίστα τόσο του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων για τον Έλεγχο Κράτους Λιμένα, όσο και του Μνημονίου του Τόκιο και επίσης να αφαιρεθεί από τη Λίστα Προτεραιότητας Ελέγχου της Αμερικανικής Ακτοφυλακής.



Η ανησυχία της ναυτιλιακής βιομηχανίας και της κοινωνίας των ναυτικών αυξάνεται συνεχώς λόγω των συνεχιζόμενων επιθέσεων των πειρατών σε διεθνή ύδατα. Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας έχει εκδώσει εγκυκλίους όπου παρέχονται συστάσεις στα πλοία για το πώς να αποφύγουν, όσο είναι δυνατό, τις επιθέσεις των πειρατών. Ενόψει όμως της συνεχιζόμενης επιδείνωσης της κατάστασης, καινούρια νομοθεσία έχει ετοιμαστεί η οποία ρυθμίζει μεταξύ άλλων και τη χρήση ένοπλων φρουρών στα Κυπριακά Πλοία σε περιοχές υψηλού κινδύνου. Το νομοσχέδιο έχει ήδη περάσει από τον έλεγχο της Νομικής Υπηρεσίας της Δημοκρατίας και αναμένεται να ψηφιστεί σε νόμο σύντομα.

Η Κυπριακή Κυβέρνηση δίνει ιδιαίτερη σημασία στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα κυπριακά πλοία, σύμφωνα με τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις.

Την ίδια στιγμή έχει αναληφθεί δράση για τη συνεχή βελτίωση της υπάρχουσας υποδομής, των διαθέσιμων κινήτρων για κάτοικους και μη, και της εδραίωσης της διεθνούς φήμης της Κυπριακής Σημαίας ως σημαίας προόδου.

Η Κύπρος είναι σήμερα ενεργό μέλος σε όλους τους Διεθνείς Οργανισμούς που ρυθμίζουν τη ναυτιλία, όπως τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Αντιπρόσωποι του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας έχουν εκλεγεί σε σημαντικές θέσεις των Οργανισμών αυτών. Το γεγονός αυτό αντικατοπτρίζει τον εξέχοντα ρόλο της Κύπρου στη παγκόσμια ναυτιλία. Η παρουσία της Κύπρου σε αυτά τα Διεθνή Ναυτιλιακά φόρα ενδυναμώνει την οντότητα και την εικόνα της Κυπριακής Δημοκρατίας και την ίδια στιγμή διασφαλίζει ότι η Κύπρος διατηρεί τη δυνατή της φωνή διεθνώς.

## **I. Κυπριακή Ναυτιλία**

### **A) Η Κύπρος ως ναυτιλιακό κέντρο – Διεθνείς Σχέσεις.**

Η στρατηγική θέση της Κύπρου ανάμεσα από τρεις ηπείρους, το δίκτυο επικοινωνιών και συγκοινωνιών, το σταθερό δημοκρατικό της πολιτικό σύστημα και οι καλές διεθνείς σχέσεις της, ως μέλος των Ηνωμένων Εθνών, του Συμβουλίου της Ευρώπης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 200 και έπειτα αποτελούν βασικά πλεονεκτήματα που την βοήθησαν να αναπτυχθεί ως ένα διεθνές οικονομικό και επαγγελματικό κέντρο (Παυλίδου, 2007).

Ως κράτος από πολύ νωρίς αναγνώρισε την σημασία της ναυτιλίας από πολιτική, οικονομική και κοινωνική πλευρά και προσπάθησε να την αξιοποιήσει στο έπακρον, δημιουργώντας μια σημαία κύρους και υψηλής ποιότητας εγχώρια βιομηχανία ναυτιλίας (Ζγούρας, 2013).

Το νομικό της σύστημα μάλιστα είναι οργανωμένο, με βάση αγγλικές πρακτικές, προσδοκεί να παρέχει αποδοτική δημόσια υπηρεσία, προωθεί καλές εργασιακές σχέσεις και παρέχει άριστο τραπεζικό σύστημα. Πιο συγκεκριμένα στον τομέα της ναυτιλίας παρέχει χρηματικά και οικονομικά πλεονεκτήματα, προς παρακίνηση επιχειρηματικών κινήσεων για ίδρυση τοπικών εταιριών. Το Κυπριακό Νηολόγιο προσφέρει ανταγωνιστικές δαπάνες για εγγραφή πλοίων σε αυτό και έχει νομοθετηθεί ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς για τις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρίες (Αλιμπέρτης, 2016· Τορναρίτης, 1991).

Η πολιτική σημασία της Κυπριακής Εμπορικής Ναυτιλίας είναι υψίστης σημασίας, καθώς τα υπό κυπριακή σημαία πλοία προσφέρουν διαφήμιση και προβολή της χώρας σε όλον τον κόσμο (Κυπριακό Νηολόγιο, 2013).

Η Κύπρος είναι ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα πλοιοδιαχείρισης παγκοσμίως. Η προσφορά στην οικονομία της χώρας είναι αξιοσημείωτη, καθώς είναι εγκατεστημένες πάνω από εξήντα πλοιοδιαχειρίστριες εταιρίες, πολλές από τις οποίες συγκαταλέγονται στις μεγαλύτερες του είδους τους παγκόσμια. Υπολογίζεται μάλιστα ότι σήμερα η ναυτιλιακή βιομηχανία στην Κύπρο εργοδοτεί πέραν των 4000 ατόμων και συνεισφέρει 5% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Αυτό την κατατάσσει ανάμεσα στις πρώτες 5 χώρες παγκοσμίως με το μεγαλύτερο αριθμό πλοιοδιαχειριστριών εταιριών (Αλιμπέρτης, 2016· Κυπριακό Νηολόγιο, 2013).

Ο ναυτιλιακός τομέας προσφέρει ένα σταθερό περιβάλλον, που συνδυάζεται με τον ενεργειακό τομέα, δίνοντας περιθώρια ανάπτυξης στον τομέα των επενδύσεων. Αποτελεί λοιπόν μια παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη και ένα καθ' όλα σύγχρονο, ποιοτικό και ολοκληρωμένο ναυτιλιακό σύμπλεγμα. Συγκεκριμένα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατέχει τον τρίτο μεγαλύτερο στόλο με ποσοστό 12,13% του συνολικού στόλου των 27 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και σε συνδυασμό με τη 10η θέση του παγκόσμιου στόλου που καταλαμβάνει το Κυπριακό Νηολόγιο με 1,857 πλοία ολικής χωρητικότητας που ξεπερνά τα 21 εκατομμύρια τόρους, καταλαβαίνουμε πως το Κυπριακό Ναυτιλιακό κράτος συνεχώς αναβαθμίζεται (Αλιμπέρτης, 2016· Κυπριακό Νηολόγιο, 2013).

Το 87% των εταιριών αυτών ελέγχονται από Κυπριακά και Ευρωπαϊκά συμφέροντα και σε αυτές εργοδοτούνται περίπου 40,000 άτομα, 5.000 των οποίων είναι Ευρωπαίοι πολίτες. Ενδιαφέρον επίσης είναι και το γεγονός ότι το ποσοστό του

στόλου που η διαχείριση του γίνεται από την Κύπρο– σύμφωνα με κυβερνητικούς υπολογισμούς – αποτελεί το 20% του παγκόσμιου στόλου πλοιοδιαχείρισης.

Αξιοσημείωτο τέλος να αναφερθεί πως επειδή το διεθνές και ενωτικό νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο διέπει την εμπορική ναυτιλία τυγχάνει συνεχούς αναθεώρησης και επικαιροποίησης, γεγονός το οποίο προϋποθέτει την άμεση, ενεργό και αποτελεσματική παρουσία της χώρας στους διεθνείς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς και σώματα, ώστε να διασφαλίζονται στο μέγιστο δυνατό βαθμό τα εθνικά συμφέροντα της Κύπρου, στόχος της κυβέρνησης της Κυπριακής Δημοκρατίας είναι η χάραξη και εκσυγχρόνιση της εθνικής στρατηγικής για τη ναυτιλία και της ναυτιλιακής νομοθεσίας, ώστε να ανακύπτουν νέες ευκαιρίες προς αξιοποίηση (Νόμος υπ' αριθμ. 123(I), 2017).



## B) Ιστορική αναδρομή

Το Κυπριακό Νηολόγιο είχε εντυπωσιακή ανάπτυξη την τελευταία εικοσαετία, καθώς ενώ τις αρχές του 1980, κατατασσόταν τριακοστό δεύτερο στην παγκόσμια κατάταξη, τώρα βρίσκεται ανάμεσα στα δέκα μεγαλύτερα νηολόγια παγκόσμια, και ο στόλος του υπερβαίνει τα 20 εκατομμύρια κόρους ολικής χωρητικότητας (Υφυπουργείο Ναυτιλίας, 2018).

Πιο συγκεκριμένα βρίσκεται σήμερα στη 10η θέση των μεγαλύτερων εμπορικών στόλων παγκοσμίως και στην 3η θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι βασικοί πυλώνες που ακολουθήθηκαν για την ναυτιλιακή πολιτική της κυβέρνησης ήταν η ποιότητα, η ανταγωνιστικότητα και η αξιοπιστία. Θεωρείται ως σημαντική ναυτική σημαία με καλοδιατηρημένο και ποιοτικό στόλο, τήρηση και εφαρμογή των διεθνών επιπέδων ασφαλείας και προώθηση της προστασίας του περιβάλλοντος (Κυπριακή Ναυτιλία, 2018).

Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας (TEN) της Κυπριακής Δημοκρατίας λειτουργούσε από τη σύστασή του το 1977, ως αυτοτελή τμήμα στο Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων. Αποτέλεσε μετεξέλιξη του τμήματος που υφίστατο στο Τμήμα Λιμένων από το 1966 και έπειτα.

Τα κτίρια της διοίκησής του ήταν εγκατεστημένα στην Αμμόχωστο, καθώς εκεί λειτουργούσε και το λιμάνι της πόλης ως λιμάνι νηολόγησης των κυπριακών πλοίων. Μετά την τουρκική εισβολή και την κατάληψη της Αμμοχώστου από τους Τούρκους το 1974, το λιμάνι νηολόγησης μετακινήθηκε στη Λεμεσό, χωρίς βέβαια το λιμάνι της Αμμοχώστου να χάσει τη μείζονα σημασία του στη διεθνή ναυσιπλοΐα (Περιστιάνης, & Τσαγγαράς, 1995).

Παρά τα τουρκικά περιοριστικά μέτρα που λήφθηκαν, και πάλι η Κυπριακή Δημοκρατία επέτυχε τη διατήρηση της εξέχουσας θέσης της ναυτιλίας της. Εξελίχθηκε σε πλήρες ανεπτυγμένο ναυτιλιακό κέντρο, κατέχοντας μια σημαία, που εμπνέει κύρος και αξιοπιστία, ενώ η εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία της φημίζεται για τις άριστης ποιότητας υπηρεσίες που προσφέρει. Μάλιστα η ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση την 1η Μαΐου 2004 και η εναρμόνιση με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο αποτέλεσαν το εφαλτήριο του εκσυγχρονισμού της ναυτιλιακής νομοθεσίας και έθεσαν τον θεμέλιο λίθο μιας νέας εποχής για την Κυπριακή Ναυτιλία (Κυπριακό Νηολόγιο, 2013· Χατζηαναστασίου, 1994).

Σκοπός του ήταν η ανάπτυξη της Κύπρου στον τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας, η προώθησή της στο διεθνή χώρο και η εκπροσώπηση του κράτους στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization - IMO) για θέματα ναυτικής ασφάλειας, ασφάλειας ναυσιπλοΐας, και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος.



### Γ) Υφυπουργείο Ναυτιλίας

Με το Νόμο υπ' αριθμ. 123(I)/2017 με τίτλο «Ο περί της Ίδρυσης Υφυπουργείου Ναυτιλίας και περί Διορισμού Υφυπουργού Ναυτιλίας παρά τω Πρόεδρο και Συναφών Θεμάτων Νόμος του 2017 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.», ιδρύθηκε στο κράτος της Κυπριακής Δημοκρατίας Υφυπουργείο Ναυτιλίας, αποτελώντας μία μετεξέλιξη του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας της και στο οποίο ανατέθηκαν οι ακόλουθες αρμοδιότητες:

(α) Η χάραξη ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής ναυτιλίας για την περαιτέρω ανάπτυξη του Κυπριακού Νηολογίου και τον επιτελικό σχεδιασμό της ανάπτυξης του ναυτιλιακού συμπλέγματος της Κύπρου,

(β) Ο συντονισμός και η υλοποίηση της εθνικής στρατηγικής ναυτιλίας με τη χρήση απαραίτητων οριζόντιων πολιτικών,

(γ) Ο συνεχής εκσυγχρονισμός της ναυτιλιακής νομοθεσίας, καθώς και η εφαρμογή της σε σχέση με τις εξουσίες, που αυτή παρείχε στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, πριν την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του Νόμου στον οποίο αναφερόμαστε, περιλαμβανομένης της νηολόγησης πλοίων στο Κυπριακό Νηολόγιο και της έκδοσης σχετικών πιστοποιητικών και αδειών,

(δ) Η προώθηση και στήριξη των επενδύσεων στη ναυτιλία περιλαμβανομένης της επεξεργασίας και υλοποίησης κινήτρων,

(ε) Η προώθηση της ναυτιλιακής κατάρτισης, εκπαίδευσης και επιμόρφωσης,

(στ) Η χάραξη στρατηγικής προβολής, προώθησης και ανάδειξης του Κυπριακού Νηολογίου και της κυπριακής ναυτιλίας στο εξωτερικό και το εσωτερικό: Νοείται ότι,

για το σκοπό αυτό λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις συμβουλευτικής επιτροπής της οποίας προεδρεύει ο Υφυπουργός και σε αυτή συμμετέχουν, μεταξύ άλλων, εμπλεκόμενοι φορείς σχετικοί με το ναυτιλιακό τομέα,

(ζ) Η εκπόνηση μελετών, ερευνών αγοράς, την ανάλυση σύγχρονων τάσεων στον τομέα της ναυτιλίας, τη διαχείριση στατιστικών δεδομένων, την αξιολόγηση της απόδοσης προγραμμάτων και κονδυλίων που δαπανούνται για τη ναυτιλία,

(η) Η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός της δομής και των διαδικασιών του Υφυπουργείου και η συνεχή αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται, καθώς και την προώθηση της καινοτομίας στον τομέα της ναυτιλίας,

(θ) Η εποπτεία του ναυτιλιακού τομέα, η συνεργασία με άλλες εποπτικές αρχές, την ορθή πληροφόρηση και ενημέρωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τις διατάξεις της ναυτιλιακής νομοθεσίας και

(ι) Η εκπόνηση και υποβολή προτάσεων για μεταρρυθμίσεις, οι οποίες, μεταξύ άλλων, αφορούν στην απλοποίηση διαδικασιών για προσέλκυση επενδύσεων ναυτιλιακού χαρακτήρα, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και στην ευρύτερη ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο νόμος αυτός αποτέλεσε μία πολύ σημαντική θεσμική αναβάθμιση της κυπριακής ναυτιλίας, γράφοντας ουσιαστικά μια νέα σελίδα `Ναυτιλιακής Ιστορίας` για την Κύπρο. Τέθηκε σε εφαρμογή από το Μάρτιο του 2018, μετά την εγκαθίδρυση της νέας κυβέρνησης από τις προεδρικές εκλογές, το Μάρτιο του 2018. Ως Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αυτή τη χρονική στιγμή έχει οριστεί και υπηρετεί η κα Νατάσα Πηλείδου, η οποία προηγουμένως είχε υπηρετήσει ως Γενική Διευθύντρια του Κυπριακού Οργανισμού Προώθησης Επενδύσεων (CIPA) από τον Απρίλιο του 2016 μέχρι το Φεβρουάριο του 2018. Μάλιστα οι βασικές της αρμοδιότητες τότε ήταν



ο σχεδιασμός και η εφαρμογή του στρατηγικού πλάνου του Οργανισμού σε πλήρη συνάρτηση με τους αναπτυξιακούς στόχους του κράτους (Υφυπουργείο Ναυτιλίας, 2018).

Είναι οργανωμένο σε οχτώ τομείς, με επικεφαλή το Διευθυντή. Πέραν των κεντρικών γραφείων που βρίσκονται στη Λεμεσό, λειτουργούν άλλα έξι γραφεία στο εξωτερικό με σκοπό τη διευκόλυνση της αποκέντρωσης και τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχει το Τμήμα.

Βασικός στόχος της ίδρυσης του Υφυπουργείου αποτέλεσε η διασφάλιση όλων των απαραίτητων μέσων για την κυπριακή ναυτιλία, με την αναβάθμιση και ενδυνάμωση της ναυτιλιακής διοίκησης, ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στις προκλήσεις της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας, παραμένοντας ταυτόχρονα ανταγωνιστική (Νέα σελίδα στη ναυτιλιακή ιστορία της Κύπρου, 2017).

Οι προκλήσεις που θα αντιμετωπίσει συνίστανται στην αποτελεσματική αναβάθμιση των κρατικών παρεχόμενων υπηρεσιών με σκοπό την επίτευξη ευελιξίας και ταχύτητας στη λήψη αποφάσεων. Η επιτυχία θα κριθεί από την ενδυνάμωση και ενίσχυση της συνεργασίας με τους εμπλεκόμενους ιδιωτικούς φορείς και την εδραίωση της κυπριακής ναυτιλίας ως σύγχρονο και παγκόσμιο κέντρο παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών (Νέα σελίδα στη ναυτιλιακή ιστορία της Κύπρου, 2017).

Μάλιστα η κίνηση αυτή της κυπριακής κυβέρνησης αποτελεί απόδειξη ότι αναγνωρίζει πως η ναυτιλία αποτελεί ένα από τους βασικούς πυλώνες της οικονομίας του κράτους. Επιθυμία της αποτελεί να καταφέρει να χρησιμοποιήσει τον τομέα της ναυτιλίας, όχι μόνο ως καταφύγιο κεφαλαίων αλλά και ως ορμητήριο, ή άλλως ως πειστικός μοχλός έλξης επιπρόσθετων ποιοτικών πλοιοκτητών και ναυτιλιακών εταιρειών στην Κύπρο. Τα απώτερα αποτελέσματα στην οικονομία της θα είναι η

μείωση της ανεργίας και η ενίσχυση άλλων οικονομικών κλάδων που παρέχουν υπηρεσίες προς τη ναυτιλιακή βιομηχανία (Η Κύπρος απέκτησε υφυπουργείο ναυτιλίας, 2018· Νέα σελίδα στη ναυτιλιακή ιστορία της Κύπρου, 2017).



## Δ) Κυπριακή ναυτιλιακή νομοθεσία

Η εμπορική ναυτιλία της Κυπριακής Δημοκρατίας ρυθμίζεται από ένα δαιδαλώδες κατάλογο νομοθετημάτων, εθνικών και διεθνών. Η συνήθης τακτική είναι η διατήρηση του αρχικού νομοθετήματος με τροποποιητικούς, κατά καιρό, νόμους επί συγκεκριμένων διατάξεών τους.

Πιο συγκεκριμένα στα εθνικά νομοθετήματα, που έχουν υιοθετηθεί χαρακτηριστικά είναι τα εξής:

1. Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησης, Πώλησης και Υποθήκευσης Πλοίων) Νόμος του 1963 (Ν. 45/63). (Ε.Ε. Αρ. 259, Παρ. Ι, ημερ. 25.06.1963), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα.

2. Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Πλοίαρχοι και Ναυτικοί) Νόμος του 1963 (Ν.46/63). (Ε.Ε. Αρ. 259, Παρ. Ι, ημερ. 25.06.1963), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα.

3. Ο περί Κυπριακών Πλοίων (Απαγόρευσης Μεταφορών) Νόμος του 1966 (Ν. 26/66). (Ε.Ε. Αρ. 501, Παρ. Ι, ημερ. 16.06.1966), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

4. Ο Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα) Νόμος του 2011.

5. Ο Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ασφάλιση Πλοιοκτητών για Ναυτικές Απαιτήσεις) Νόμος του 2012 (Ν. 14(Ι)/2012).

Επίσης υπάρχουν και αρκετές πολυμερείς Συμβάσεις που κυρώθηκαν από την Κυπριακή Δημοκρατία, με πιο σημαντικές τις εξής:

- 1) Ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966 (Κυρωτικός) Νόμος του 1969 (Ν. 39/69).(Ε.Ε. Αρ. 730, Παρ. Ι, ημερ. 11.06.1969).
- 2) Ο περί της Συμβάσεως περί του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (Κυρωτικός) Νόμος του 1973 (Ν. 73/73).(Ε.Ε. Αρ. 1045, Παρ. Ι, ημερ. 12.10,1973).
- 3) Ο περί της Συμβάσεως περί Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση του 1972 (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 1980 (Ν. 18/80). (Ε.Ε: Αρ. 1598, Παρ. Ι, ημερ. 25.04.1980).
- 4) Ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Προτύπων Εκπαιδεύσεως, Εκδόσεως Πιστοποιητικών και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών, 1978 (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 1985 (Ν. 8/85).(Ε.Ε. Αρ. 2029, Παρ. Ι, ημερ. 01.02.1985)
- 5) Ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, του Πρωτοκόλλου αυτής του 1978 και των Αποφάσεων MSC1(XLV) και MSC2(XLV) του 1981 (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 1985 (Ν. 77/85). (Ε.Ε. Αρ. 2063, Παρ. Ι, ημερ. 11.07.85).
- 6) Ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Προλήψεως της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία του 1973, του Πρωτοκόλλου αυτής του 1978 και των Αποφάσεων MEPC 14(20) του 1984, MEPC 16(22) και MEPC 21(22) του 1985 (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 1989 (Ν. 57/89). (Ε.Ε. Αρ. 2406, Παρ. Ι, ημερ. 22.04.1989).

Επίσης άξια μνείας είναι και η έκδοση ειδικών, εξειδικευμένων εγκυκλίων από το Υφυπουργείο Ναυτιλίας με τις οποίες δίνονται κατευθυντήριες οδηγίες



## **II. Νηολόγηση πλοίων**

### A) Οδηγός Νηολόγησης πλοίων

Ο Διευθυντής του Τμήματος Λιμένων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων ασκεί καθήκοντα Νηολόγου των Κυπριακών Πλοίων, με σκοπό τη νηολόγηση πλοίων και την ενάσκηση των ετέρων αρμοδιοτήτων, που έχουν ανατεθεί σε αυτήν την Υπηρεσία (άρθρο 3 του νόμου περί εμπορικής ναυτιλίας).

Τηρείται βιβλίο ή/και μηχανογραφημένο σύστημα, το οποίο αποκαλείται «Νηολόγιο», στο οποίο καταχωρούνται τα Κυπριακά πλοία, αλλά και οι συμβατικές και από άλλη νόμιμη αιτία μεταβιβάσεις και υποθηκεύσεις τους εξ ολοκλήρου ή επ' αυτών μεριδίων ή συμφερόντων.

Τηρείται επίσης με συγκεκριμένο τύπο και διαδικασία, κατά την οποία (α) η επί του πλοίου ιδιοκτησία διαιρείται σε εκατό μερίδια, (β) απαγορεύεται η εγγραφή

περισσότερων των εκατό φυσικών προσώπων συγχρόνως ως πλοιοκτητών, στην περίπτωση των συμπλοιοκτητών, ή περί προσώπων που έγιναν πλοιοκτήτες, συνεπεία μεταβιβάσεως από νόμιμη αιτία, (γ) κανένα πρόσωπο δε δικαιούται να εγγραφεί ως πλοιοκτήτης ως προς κλάσμα μεριδίου κάποιου πλοίου (δ) αναφορικά με τον αριθμό των προσώπων που δικαιούνται να εγγραφούν ως πλοιοκτήτες, οι συμπλοιοκτήτες θεωρούνται ως ένα μόνο πρόσωπο, δεν δύνανται να διαθέτουν κεχωρισμένως το συμφέρον τους επί του πλοίου, ή του μεριδίου αναφορικός προς το οποίο ενεγράφησαν συμπλοιοκτήτες και (ε) νομικά πρόσωπα δύνανται να εγγραφούν ως πλοιοκτήτες υπό την επωνυμία τους.

Μάλιστα σύμφωνα με το άρθρο 5, κανένα πλοίο δεν μπορεί να εγγραφεί στο Νηολόγιο, εκτός αν

(α) πέραν των πενήντα εκατοστών (50%) των μεριδίων του πλοίου ανήκουν κατά κυριότητα σε (i) Κύπριους πολίτες, ή (ii) πολίτες άλλων κρατών μελών οι οποίοι, στην περίπτωση που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι της Δημοκρατίας, θα πρέπει να έχουν διορίσει και να διατηρούν, καθ' όλη τη διάρκεια της νηολόγησης του πλοίου στο Νηολόγιο, ένα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό τους στη Δημοκρατία ή

(β) το σύνολο (100%) των μεριδίων του ανήκουν κατά κυριότητα σε ένα ή περισσότερα νομικά πρόσωπα, τα οποία έχουν συσταθεί και λειτουργούν (i) σύμφωνα με τους νόμους της Δημοκρατίας και έχουν το εγγεγραμμένο γραφείο τους εντός της Δημοκρατίας, ή (ii) σύμφωνα με τους νόμους άλλου κράτους μέλους και έχουν το εγγεγραμμένο τους γραφείο, την κεντρική τους διοίκηση ή την κύρια τους εγκατάσταση εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και τα οποία θα πρέπει, καθ' όλη τη διάρκεια της νηολόγησης του πλοίου στο Νηολόγιο, είτε να έχουν διορίσει και να διατηρούν ένα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό τους στη Δημοκρατία, είτε να

μεριμνούν ώστε η διαχείριση του πλοίου σε ό, τι αφορά την ασφάλειά του να ανατίθεται εξ' ολοκλήρου σε κυπριακή ή κοινοτική εταιρεία διαχείρισης πλοίων, έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της τη Δημοκρατία, ή (iii) εκτός της επικράτειας της Δημοκρατίας και εκτός της επικράτειας των άλλων κρατών μελών, και τα οποία ελέγχονται από Κύπριους πολίτες ή από φυσικά πρόσωπα που είναι πολίτες άλλου κράτους μέλους και τα οποία θα πρέπει, καθ' όλη τη διάρκεια της νηολόγησης του πλοίου στο Νηολόγιο, είτε να έχουν διορίσει και να διατηρούν ένα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό τους στη Δημοκρατία, είτε να μεριμνούν ώστε η διαχείριση του πλοίου σε ό, τι αφορά την ασφάλειά του να ανατίθεται εξ' ολοκλήρου σε κυπριακή ή κοινοτική εταιρεία διαχείρισης πλοίων, έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της τη Δημοκρατία:

Μάλιστα εξειδικεύεται η έννοια του «Κύπριου πολίτη», η οποία σημαίνει κάθε πρόσωπο το οποίο αποκτά την ιδιότητα του πολίτη της Δημοκρατίας, δυνάμει γέννησης ή καταγωγής, εγγραφής ή πολιτογράφησης σύμφωνα με τις διατάξεις του περί Αρχείου Πληθυσμού Νόμου.

Ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος δύναται να είναι (α) Κύπριος πολίτης ή πολίτης άλλου κράτους μέλους, ο οποίος είναι κάτοικος της Δημοκρατίας κατά την έννοια των περί Φορολογίας του Εισοδήματος Νόμων του 2002 μέχρι 2004, ή (β) συνεταιρισμός που έχει συσταθεί και είναι εγγεγραμμένος σύμφωνα με τις διατάξεις του περί Ομορρύθμων και Ετερορρύθμων Εταιρειών και Εμπορικών Επωνυμιών Νόμου, έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων του τη Δημοκρατία και ο οποίος διαθέτει προς τούτο μόνιμο προσωπικό στη Δημοκρατία, ή (γ) νομικό πρόσωπο που έχει συσταθεί και είναι εγγεγραμμένο σύμφωνα με τις διατάξεις του περί Εταιρειών Νόμου, έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων του τη Δημοκρατία και το οποίο διαθέτει προς τούτο μόνιμο προσωπικό στη Δημοκρατία, ή (δ) υποκατάστημα που έχει

συσταθεί και είναι εγγεγραμμένο σύμφωνα με τις διατάξεις του περί Εταιρειών Νόμου, έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων του τη Δημοκρατία.

Τελικά τα πλοία, υπό ναυπήγηση, αποκτούν την Κυπριακή εθνικότητα με την εγγραφή τους στο Νηολόγιο. Δεν νηολογούνται (α) Πλοία ολικού μήκους μικρότερου των δεκατριών (13) μέτρων, τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στην ακτοπλοΐα της Δημοκρατίας ή των Κυρίαρχων Περιοχών των Βάσεων και (β) πλοία άνευ καθολικού ή μονίμου καταστρώματος, τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στην αλιεία, ως φορτηγίδες ή για εκμετάλλευση παρά τις ακτές της Δημοκρατίας ή των Κυρίαρχων Περιοχών των Βάσεων ή εντός καθοριζόμενων θαλάσσιων ζωνών από αυτές τις ακτές.

Δεν δύναται να αναγνωρισθεί ως Κυπριακό κάποιο πλοίο, αν δεν νηολογήθηκε βάσει των ανωτέρω διατάξεων ή αν διαγράφηκε με βάση τις διατάξεις του άρθρου 54Α.

Πριν πραγματοποιηθεί η νηολόγηση πλοίου, επιθεωρείται από κάποιον επιθεωρητή πλοίων, και προσδιορίζεται η ακριβής χωρητικότητά του. Για την ολοκλήρωση της διαδικασίας χορηγείται πρωτόκολλο καταμέτρησης, στην οποία καθορίζονται η χωρητικότητα και τα στοιχεία κατασκευής του πλοίου, και άλλα στοιχεία καθοριστικά της ταυτότητας του πλοίου.

Η ειδική/έκτακτη επιθεώρηση (entry/occasional inspection) διενεργείται από τους επιθεωρητές του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, με έξοδα του πλοιοκτήτη/ναυλωτή γυμνού πλοίου. Πραγματοποιείται το αργότερο εντός 3 μηνών από την ημερομηνία της προσωρινής ή παράλληλης προς τα μέσα νηολόγησης ή εντός 1 μηνός από την ημερομηνία της μόνιμης νηολόγησης, σε περίπτωση που η νηολόγηση γίνεται απευθείας.



Σύμφωνα με το άρθρο 9, υποβάλλεται αίτηση προς νηολόγηση πλοίου, στην περίπτωση φυσικών προσώπων, από το πρόσωπο το οποίο αιτιάζεται να εγγραφεί ως πλοιοκτήτης, ή από έναν από αυτούς, στην περίπτωση που είναι περισσότεροι στον αριθμό, και ζητούν να εγγραφούν ως πλοιοκτήτες, ή από τον αντιπρόσωπο τους, στην περίπτωση νομικών προσώπων αποκλειστικά από τον αντιπρόσωπό τους.

Πριν την εγγραφή οποιουδήποτε ως πλοιοκτήτη, υποχρεούται να υπογράψει δήλωση κυριότητας για το πλοίο, το οποίο περιγράφεται στο πρωτόκολλο καταμετρήσεως του επιθεωρητή, η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει (α) μνεία της ικανότητας του να έχει κυριότητα σε Κυπριακό πλοίο, ή στην περίπτωση νομικού προσώπου, μνεία των στοιχείων που αφορούν την σύσταση και την δραστηριότητα αυτού και αποδεικνύουν ότι νομιμοποιείται να κέκτηται κατά κυριότητα Κυπριακό πλοίο, (β) μνεία του χρόνου και του τόπου ναυπηγήσεως του πλοίου, ή εάν το πλοίο ναυπηγήθηκε στο εξωτερικό, ο δε χρόνος και ο τόπος ναυπηγήσεως αυτού είναι άγνωστοι, μνεία του γεγονότος ότι ναυπηγήθηκε στην αλλοδαπή και ότι ο δηλών αγνοεί τον τόπο και τον χρόνο ναυπηγήσεως αυτού, (γ) το όνομα του πλοιάρχου, (δ) μνεία του αριθμού των μεριδίων του πλοίου αναφορικά προς τα οποία δικαιούται να εγγραφεί ως πλοιοκτήτης.

Η Νηολογούσα Αρχή καταχωρεί στο Νηολόγιο υποχρεωτικά τα στοιχεία του πλοίου που αφορούν (α) το όνομα του πλοίου, και το όνομα του λιμένα στον οποίο ανήκει, (β) τις λεπτομέρειες που αναφέρονται στην πρωτοκολλημένη καταμέτρηση του επιθεωρητή, (γ) τα αφορώντα στην προέλευσή του στοιχεία, τα οποία αναφέρονται στη δήλωση κυριότητας, (δ) το όνομα και τα στοιχεία του εγγεγραμμένου πλοιοκτήτη ή πλοιοκτητών.

Επίσης η Νηολογούσα Αρχή φυλάσσει στο αρχείο της τα ακόλουθα έγγραφα, ήτοι το πρωτόκολλο καταμετρήσεως του επιθεωρητή, το πιστοποιητικό ναυπηγήσεως, κάθε παλαιότερο πωλητήριο έγγραφο, αντίγραφο τυχόν απόφασης για δήμευση αυτού, και κάθε δήλωση κυριότητας.

Το λιμάνι στο οποίο θεωρείται νηολογημένο ένα πλοίο είναι το ίδιο με αυτό στο οποίο ανήκει κιάλας. Μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία της νηολόγησης, η Νηολογούσα Αρχή χορηγεί πιστοποιητικό νηολόγησης, όπου αναφέρονται τα στοιχεία του πλοίου, όπως αναφέρονται ανωτέρω και το όνομα του πλοιάρχου.

## **B) Είδη νηολόγησης**

### **i. Προσωρινή νηολόγηση**

Σύμφωνα με την κυπριακή νομοθεσία, επιτρέπεται η προσωρινή νηολόγηση ενός πλοίου, καθώς και εφόσον κατά το χρόνο της νηολόγησης, βρίσκεται σε λιμάνι εντός αλλά και εκτός της Κυπριακής Δημοκρατίας. Θεωρείται πρόσφορο και εφήμερο μέτρο, μέχρι οι πλοιοκτήτες να ολοκληρώσουν τις διαδικασίες που είναι απαραίτητες για την μόνιμη νηολόγηση του πλοίου τους.

Για να δοθεί άδεια για προσωρινή νηολόγηση, το υπό κρίση πλοίο πρέπει να βρίσκεται σε ένα λιμάνι, έτσι ώστε να επιθεωρηθεί και να πιστοποιηθεί για λογαριασμό της Κυπριακής Κυβέρνησης. Για να ξεκινήσει η διαδικασία για την προσωρινή νηολόγηση του πλοίου από τον Νηολόγο των Κυπριακών Πλοίων απαιτείται 1. Αριθμός IMO του πλοίου, 2. Αριθμός IMO της ιδιοκτήτριας εταιρείας του πλοίου, 3. Όνομα και σημαία του πλοίου κατά την αίτηση, 4. Όνομα του προσώπου (φυσικού ή νομικού) το οποίο υποβάλλει την αίτηση για τη νηολόγηση του πλοίου, 5. Όνομα με το οποίο θα νηολογηθεί το πλοίο, 6.

Λεπτομέρειες του πλοίου (τύπος, έτος κατασκευής, ημερομηνία που τέθηκε η τρόπιδα του πλοίου, ολική και καθαρή χωρητικότητα), 7. Όνομα Νηογνώμονα και 8. Περιοχή μέσα στην οποία το πλοίο σκοπεύει να εμπορευείται.

Η προσωρινή νηολόγηση μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε στη Λεμεσό, στο Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων, είτε από οποιοδήποτε διπλωματικό ακόλουθο ή προξενικό υπάλληλο της Κυπριακής Δημοκρατίας στο εξωτερικό, ο οποίος θα ενεργήσει σύμφωνα με οδηγίες που εκδίδονται από το Νηολόγιο.

Εάν πρόκειται να γίνει αλλαγή στο όνομα του πλοίου, θα πρέπει να παρέλθουν τουλάχιστον τρεις ημέρες, μεταξύ της ημέρας κατά την οποία υποβάλλεται η αίτηση στο Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων και την ημέρα κατά την οποία εγγράφεται το πλοίο και αλλάζει το όνομά του.

Για να ολοκληρωθεί η διαδικασία της προσωρινής νηολόγησης, πρέπει να καταβληθούν τα νόμιμα τέλη και όλα τα απαιτούμενα έγγραφα, ώστε να πραγματοποιηθεί η προσωρινή εγγραφή του πλοίου με την έκδοση Πιστοποιητικού Προσωρινής Νηολόγησης του Κυπριακού Νηολογίου, το οποίο έχει ισχύ 6 μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της.

Βέβαια ο πλοιοκτήτης δεν επιτρέπει στο πλοίο να αναχωρήσει από το λιμάνι όπου βρίσκεται έως ότου επιθεωρηθεί και λάβει την απαραίτητη πιστοποίηση από το Νηογνώμονα.

Δύναται βέβαια να δοθεί παράταση στην προσωρινή νηολόγηση του πλοίου κατά 3 μήνες, νοουμένου ότι το προσωρινό πιστοποιητικό του Κυπριακού Νηολογίου δεν έχει λήξει και ότι έχουν καταβληθεί τα ανάλογα τέλη. Για το σκοπό αυτό, πρέπει να υποβληθεί αίτηση όπου θα δηλωθεί ο προξενικός υπάλληλος της Κυπριακής Δημοκρατίας, στον οποίο το Προσωρινό Πιστοποιητικό του Κυπριακού Νηολογίου θα παρουσιαστεί για να ζητηθεί η

παράταση. Ο Νηολόγος θα εξετάσει την αίτηση και θα δώσει οδηγίες στον προξενικό υπάλληλο που υποδεικνύεται στην αίτηση να προχωρήσει με την απαραίτητη σημείωση στο Πιστοποιητικό Προσωρινής Νηολόγησης του Κυπριακού Νηολογίου.



## ii. Μόνιμη νηολόγηση

Ένα πλοίο που έχει νηολογηθεί προσωρινά, έχει χρονικό διάστημα εννέα μηνών (6 συν 3 της παράτασης), προκειμένου να ολοκληρώσει τη διαδικασία για τη μόνιμη εγγραφή του. Τα έγγραφα που πρέπει επιπλέον να καταθέσει είναι η αίτηση για μόνιμη νηολόγηση, το πρωτόκολλο Καταμέτρησης και το πιστοποιητικό Χωρητικότητας από αναγνωρισμένο Νηογνώμονα και τέλος το έντυπο σήμανσης.

Μόλις τα απαραίτητα έγγραφα υποβληθούν, για την ολοκλήρωση της διαδικασίας εκδίδεται Πιστοποιητικό Κυπριακού Σκάφους από τον Έφορο Κυπριακών Σκαφών, οπότε και το πλοίο ταξινομείται μόνιμα υπό τη Κυπριακή σημαία. Απαιτείται επίσης η καταμέτρηση της Χωρητικότητας του Πλοίου και της Σήμανσης του, με την έκδοση αντίστοιχα

πιστοποιητικού καταμέτρησης και Κυπριακού Πιστοποιητικού Χωρητικότητας ή Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας, ώστε να ορισθεί ο επίσημος αριθμός του πλοίου και

ακολουθώς να εκδοθεί το Έντυπο Σήμανσης το οποίο παραδίδεται στον ιδιοκτήτη. Επίσης καλείται και επιθεωρητής πλοίων για την σήμανση του πλοίου.



### iii. Παράλληλη νηολόγηση

Σύμφωνα με τον Νόμο του 1963 στην εγχώρια Κυπριακή νομοθεσία προβλέπεται το καθεστώς της παράλληλης νηολόγησης, η οποία είναι για ορισμένο χρόνο και υπό καθορισμένες νομικές προϋποθέσεις νηολόγηση πλοίου στο νηολόγιο μιας χώρας, ενώ το πλοίο εξακολουθεί να είναι νηολογημένο στο νηολόγιο άλλης χώρας (bareboat). Για την παράλληλη νηολόγηση πλοίου στο Κυπριακό Νηολόγιο δεν απαιτείται η διαγραφή του από το αλλοδαπό νηολόγιο.

Η παράλληλη νηολόγηση στο Κυπριακό Νηολόγιο, σύμφωνα με το άρθρο 24, συντελείται με την εγγραφή του αλλοδαπού πλοίου στο προς τούτο τηρούμενο Ειδικό Βιβλίο Παράλληλης Νηολόγησης του Κυπριακού Νηολογίου, για το χρόνο που κατά περίπτωση εγκρίνει ο Υπουργός, και ενεργείται από τη Νηολογούσα Αρχή κατ' αίτηση του ναυλωτή, εφ' όσον (α) το δίκαιο της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση των νηολογημένων εις το νηολόγιο του πλοίων και (β) με την αίτηση συνοποβάλλονται στη Νηολογούσα Αρχή τα ακόλουθα, δεόντως

θεωρημένα, έγγραφα (i) αντίγραφο της συμφωνίας της ναύλωσης, αντί τίτλου κτήσεως και δήλωσης κυριότητας, (ii) γραπτή συναίνεση του πλοιοκτήτη, (iii) γραπτή συναίνεση των αρμόδιων ναυτιλιακών αρχών της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου, και πιστοποιητικό κυριότητας και υποθηκών ή άλλων εμπράγματων βαρών, (iv) γραπτή συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών και (v) τα χ απαιτούμενα δικαιολογητικά οριστικής νηολόγησης, εκτός κατά την έκταση που οι οικείες διατάξεις τροποποιούνται από τις διατάξεις του Μέρους αυτού.

Για την παράλληλη νηολόγηση δεν απαιτείται να ενεργηθεί νέα καταμέτρηση της χωρητικότητας του πλοίου. Τα προβλεπόμενα στον παρόντα Νόμο πρωτόκολλο καταμέτρησης και πιστοποιητικό χωρητικότητας εκδίδονται με βάση τα αντίστοιχα έγγραφα του αλλοδαπού νηολογίου και για την έκδοση τους καταβάλλονται τα κατά τον παρόντα Νόμο πληρωτέα τέλη καταμέτρησης.

Μάλιστα η νομοθεσία προβλέπει για δύο αποδεκτές μορφές της, ήτοι η εγγραφή “parallelin” και η εγγραφή "parallelout".

Πιο συγκεκριμένα η εγγραφή "parallelin" προσφέρει τη δυνατότητα σε ένα πλοίο να είναι νηολογημένο υπό ξένη σημαία, αλλά παράλληλα να είναι ναυλωμένο σε κυπριακή ναυτιλιακή εταιρεία.

Κυπριακό σκάφος μπορεί επίσης να ναυλωθεί σε αλλοδαπό φυσικό πρόσωπο ή εταιρεία, ενώ παράλληλα είναι νηολογημένο και σε άλλο νηολόγιο για τη διάρκεια του ναύλωσης (“parallelout”). Με αυτόν τον τρόπο Η λεγόμενη παράλληλη καταχώριση επιτρέπει τη χρηματοδότηση και την υποθήκευση του σκάφους υπό Κυπριακή σημαία και στη συνέχεια την εγγραφή σε άλλο νηολόγιο μέσω συμφωνίας ναύλωσης (bareboat charter).

Κατά το διάστημα που ισχύει το καθεστώς της παράλληλης νηολόγησης, η Νηολογούσα Αρχή εκδίδει στο πλοίο πιστοποιητικό παράλληλης νηολόγησης, στο οποίο αναγράφονται τα ίδια στοιχεία που προβλέπονται προκειμένου περί πλοίων νηολογημένων στο Κυπριακό Νηολόγιο, και επί πλέον τα στοιχεία του πλοιοκτήτη, του ναυλωτή, και το αλλοδαπό νηολόγιο του πλοίου. Φυσικά σε αυτό αναγράφεται η ημερομηνία λήξης της ισχύος του.

Κατά τη διάρκεια της παράλληλης νηολόγησης, το πλοίο φέρει την κυπριακή σημαία, μη δυνάμενο να χρησιμοποιεί τη σημαία της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου, και στα εξωτερικά γνωρίσματα του αναγράφονται το όνομα του πλοίου και ο κυπριακός λιμένας νηολόγησης του πλοίου.





### **III. Επιμέρους θέματα**

#### A) Όνομα πλοίου

Σύμφωνα με τον Νόμο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησης, Πώλησης και Υποθήκευσης Πλοίων) του 1963, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, το άρθρο 47 αυτού είναι αφιερωμένο στο όνομα του κάθε πλοίου.

Κανένα πλοίο δεν δύναται να χρησιμοποιεί διαφορετικό όνομα από αυτό, με το οποίο είναι νηολογημένο. Επίσης απαγορεύεται η μεταβολή του ονόματος του χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια από τον Υπουργό.

Ο Υπουργός έχει την εξουσία να αρνείται τη νηολόγηση πλοίου με προτεινόμενο όνομα ή την αλλαγή του ονόματος νηολογηθέντος πλοίου με άλλο όνομα, εάν αυτό είναι ήδη το όνομα νηολογημένου Κυπριακού πλοίου ή όνομα που μοιάζει με το όνομα νηολογημένου Κυπριακού πλοίου σε βαθμό, ώστε να δημιουργείται η πιθανότητα τα δύο ονόματα να εκλαμβάνονται ως το ίδιο όνομα ή εάν κρίνει ότι η αίτηση δεν είναι δικαιολογημένη.

Μάλιστα πριν τη χορήγηση οποιασδήποτε άδειας, ο Υπουργός έχει το δικαίωμα να απαιτήσει (i) δημοσίευση γνωστοποίησης στην Κυπριακή Δημοκρατία ή και στην αλλοδαπή για την προτιθέμενη μεταβολή του ονόματος πλοίου, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα υποβολής ενστάσεως παρ' οιουδήποτε ενδιαφερομένου προσώπου μέσα σε καθορισμένη προθεσμία (ii) προσαγωγή αποδεικτικών στοιχείων, για την αναγκαιότητα μεταβολής του ονόματος πλοίου, (iii) προσαγωγή, στην περίπτωση που το πλοίο είναι υποθηκευμένο, εγγράφου συγκαταθέσεως των ενυπόθηκων δανειστών (iv) προσαγωγή, στην περίπτωση που κατά το χρόνο υποβολής



της αίτησης το πλοίο είναι με φορτίο εν πλω ή σε λιμάνι ή πρόκειται να φορτώσει στο λιμάνι όπου πρόκειται να πραγματοποιηθεί η μεταβολή του ονόματος εγγράφου συγκαταθέσεως του ασφαλιστή του φορτίου και (v) δημοσίευση γνωστοποίησης της αλλαγής του ονόματος, στην περίπτωση χορήγησης της άδειας.

Η μεταβολή αυτή καταχωρείται στο Νηολόγιο, στο πιστοποιητικό νηολόγησης του πλοίου, αλλά και στην πρύμνη και στην πλώρη αυτού. Χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια του Υπουργού, κανένας δεν δύναται να ζητήσει τη νηολόγηση πλοίου αλλοδαπού που καθίσταται Κυπριακό, και ποτέ προηγουμένως δεν ήταν νηολογημένο ως Κυπριακό, αλλά ούτε και η Νηολογούσα Αρχή να το νηολογήσει, με το όνομα, το οποίο είχε πριν την μετατροπή του σε Κυπριακό.



## B) Κυπριακή Εθνικότητα και σημαία

Η Κυπριακή εθνικότητα του πλοίου δηλώνεται υποχρεωτικά πριν τον απόπλου του, μαζί με το όνομα της πολιτείας στην οποία ο πλοίαρχος διατείνεται ότι ανήκει το πλοίο, το οποίο καταχωρείται και στην άδεια απόπλου του πλοίου.

Μάλιστα αν κάποιο πρόσωπο, χρησιμοποιεί την Κυπριακή σημαία και αντιποιείται την Κυπριακή εθνικότητα αναφορικά με πλοίο, του οποίου το μισό ή περισσότερο από αυτό, ανήκει κατά κυριότητα σε πρόσωπα που δεν νομιμοποιούνται να καταστούν πλοιοκτήτες Κυπριακού πλοίου, με σκοπό να εμφανίσουν το πλοίο ως Κυπριακό, το πλοίο αυτό θα υπόκειται σε κατάσχεση, εκτός εάν η αντιποίηση έγινε με σκοπό να αποφευχθεί η σύλληψη αυτού από εχθρικό ή αλλοδαπό πολεμικό πλοίο, κατά την ενάσκηση δικαιώματος εν ώρα πολέμου.

Επίσης εάν ο πλοίαρχος, ή ο πλοιοκτήτης Κυπριακού πλοίου προβεί σε ενέργεια, ή επιτρέψει ενέργεια, ή μεταφέρει, ή επιτρέψει την μεταφορά εγγράφων με πρόθεση να αποκρύψει την Κυπριακή εθνικότητα του πλοίου από πρόσωπο που δικαιούται να προβεί σε έρευνα για αυτό, ή πράττει αυτό με πρόθεση να αναλάβει αλλοδαπή εθνικότητα ή να εξαπατήσει πρόσωπο, που έχει τα ανωτέρω δικαιώματα, το πλοίο θα υπόκειται σε κατάσχεση. Ο πλοίαρχος δε που διαπράττει το αδίκημα αυτό, ή συνεργεί στην διάπραξη αυτού, υπόκειται σε φυλάκιση μέχρι δύο έτη, ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις £1500, ή σε αμφότερες.

Όταν οι προϋποθέσεις για την εγγραφή πλοίου στο Νηολόγιο παύσουν να ισχύουν, το πλοίο παύει να αναγνωρίζεται ως Κυπριακό και δεν θα δικαιούται να απολαμβάνει τα οφέλη, προνόμια, πλεονεκτήματα ή την προστασία των Κυπριακών πλοίων· δεν θα δικαιούται να χρησιμοποιεί την Κυπριακή σημαία ή να αποκτήσει την

Κυπριακή εθνικότητα, καθ' όσον όμως αφορά εις την πληρωμή τελών, την καταβολή χρηματικών ποινών και τις κατασχέσεις, την τιμωρία αδικημάτων διαπραττομένων επί του πλοίου ή υπό προσώπων ανηκόντων σε αυτό, τούτο, θα υπόκειται σε αυτήν από κάθε άποψη ίδια μεταχείριση με το αναγνωρισμένο Κυπριακό πλοίο.

Η σημαία των Κυπριακών πλοίων, χωρίς καμία αλλοίωση ή τροποποίηση, είναι η νόμιμη της Κυπριακής Δημοκρατίας. Εάν οποιαδήποτε διακριτική Κυπριακή σημαία, εκτός της σημαίας της Δημοκρατίας, αναρτηθεί σε πλοίο χωρίς την άδεια του Υπουργού, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης αυτού, αν βρίσκεται στο πλοίο, αλλά και κάθε άλλος που θα αναρτήσει την σημαία, υπόκειται ο καθένας σε χρηματική ποινή, που δεν υπερβαίνει τις £1000. Κάθε λιμενικός λειτουργός δύναται να επιβιβάζεται σε όλα τα πλοία που έχουν ανηρτημένη σημαία και να λαμβάνει και συναποκομίζει αυτήν τη σημαία, η οποία και κατάσχεται.

Κάθε Κυπριακό πλοίο οφείλει να ανυψώνει την νόμιμη Κυπριακή σημαία (α) κατά τον είσπλου ή απόπλου του από κάποιο αλλοδαπό λιμένα και (β) εάν έχει ολική χωρητικότητα πενήντα μονάδων, ή περισσότερη, κατά τον είσπλου ή απόπλου από λιμάνι της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Κυπριακό πλοίο διαγράφεται από το Νηολόγιο, εάν (α) περιέλθει η κυριότητα του πλοίου σε μη νομιμοποιούμενο πρόσωπο, (β) αν υποβληθεί αίτηση για διαγραφή του πλοίου από τον πλοιοκτήτη λόγω προτιθέμενης νηολόγησης του πλοίου σε αλλοδαπό νηολόγιο, (γ) αν αρθεί η κυπριακή εθνικότητα με απόφαση του Υπουργού, (δ) αν επέλθει ολική απώλεια του πλοίου, πραγματική, πλασματική ή κατόπιν συμβιβασμού, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 22, (ε) αν το πλοίο διαλυθεί, (στ) αν δεν υπάρχουν πληροφορίες για το πλοίο, επί εξάμηνο από την τελευταία πληροφόρηση,

υπό περιστάσεις που καθιστούν πολύ πιθανή την απώλεια ή διάλυση του πλοίου ή την πώλησή του σε μη νομιμοποιούμενα πρόσωπα.

Μάλιστα αν πλοίο παύσει να είναι Κυπριακό, λόγω περιέλευσης της κυριότητάς του σε μη νομιμοποιούμενα πρόσωπα, διαγράφεται από το Νηολόγιο μετά από αίτηση του κυρίου του πλοίου ή του αποκτώντος την κυριότητα του πλοίου ή αυτεπάγγελτα από τη Νηολογούσα Αρχή.

Κυπριακό πλοίο διαγράφεται από το Νηολόγιο μετά από την υποβολή σχετικής αίτησης από τον πλοιοκτήτη λόγω προτιθέμενης νηολόγησης του πλοίου σε αλλοδαπό νηολόγιο, νοουμένου ότι θα κατατεθούν στη Νηολογούσα Αρχή ή σε προξενικό υπάλληλο της Δημοκρατίας, τα ακόλουθα έγγραφα:

(α) Το πιστοποιητικό νηολόγησης του πλοίου ή η υπεύθυνη δήλωση του φυσικού προσώπου, όταν ο πλοιοκτήτης είναι φυσικό πρόσωπο, ή του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου, όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, περί επιστροφής του πιστοποιητικού σε εύλογη κατά περίπτωση προθεσμία ή περί απώλειας του πιστοποιητικού,

(β) προκειμένου περί ενυπόθηκου πλοίου, έγγραφο εξάλειψης κάθε εγγεγραμμένης υποθήκης, δεόντως εκτελεσμένο και θεωρημένο.



## Γ) Σύσταση Κυπριακής Ναυτιλιακής Εταιρίας

Το Τμήμα Εφόρου Εταιρειών και Επίσημου Παραλήπτη είναι υπεύθυνο στον τομέα της εμποροβιομηχανίας για την εγγραφή και τήρηση του μητρώου των Εταιρειών, Συνεταιρισμών, Εμπορικών Επωνυμιών, Εμπορικών Σημάτων, Διπλωμάτων Ευρεσιτεχνίας, Βιομηχανικών Σχεδίων κλπ., καθώς επίσης και τη διαχείριση περιουσιών αφερέγγυων εταιρειών και ατόμων. Λειτουργεί ήδη από τις αρχές του 20ού αιώνα και υπάγεται στο Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού (Τ.Ε.Ε.Ε.Π., 2018).

Η διαδικασία εγγραφής μιας εταιρείας περιλαμβάνει κατ' αρχάς την συμπλήρωση και παράδοση αίτησης στο αναφερόμενο τμήμα για έγκριση του ονόματος της επιχείρησης. Τα ονόματα, οι υπηρεσίες, τα προϊόντα και οι οικονομικές καταστάσεις των εγγεγραμμένων επιχειρήσεων πρέπει να τηρούνται σε έγκυρα και ενημερωμένα αρχεία, για την επίτευξη της προώθησης του εμπορίου. Η αίτηση αυτή κατατίθεται είτε προσωπικά, είτε μέσω δικηγόρου με εξουσιοδότηση (Υφυπουργείο Ναυτιλίας, 2018).

Μάλιστα προσφέρεται και η εναλλακτική επιλογή της κατάθεσης της αίτησης στην Υπηρεσία Μονοθυριδικής Πρόσβασης (One Stop Shop), που έχει ως στόχο την επιτάχυνση της διαδικασίας εγκαθίδρυσης μιας εταιρίας με τον ταυτόχρονο περιορισμό της γραφειοκρατίας.

Σε περίπτωση που δεν υπάρξει κάποιο κώλυμα για το όνομα της επιχείρησης, κατατίθενται τα σχετικά έγγραφα της υπό σύσταση εταιρείας, όπως το καταστατικό της, το ιδρυτικό της έγγραφο κλπ. επίσης στον Έφορο Εταιρειών. Μάλιστα οι ξένοι επενδυτές δύνανται να συστήσουν όχι μόνο ιδιωτική εταιρία, αλλά και γενικούς ή

περιορισμένους συνεταιρισμούς, Ευρωπαϊκή Εταιρεία (SE), Παραρτήματα, αλλά και Εμπορική Επωνυμία (Υφυπουργείο Ναυτιλίας, 2018).



#### **IV. Σύγχρονα ζητήματα**

##### **A) Τέλη και φόροι - Οικονομικά πλεονεκτήματα**

Ο νόμος Περί Εμπορικής Ναυτιλίας, Ν44(Ι)/2010, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2010 παρέχει αρκετά πλεονεκτήματα ως προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που επιλέγουν την Κύπρο για να δραστηριοποιηθούν, καθώς εγκρίνει Φορολογικό πλαίσιο (Tonnage Tax basis) για σκοπούς εμπορικής ναυτιλίας, με αποτέλεσμα να τοποθετεί την Κύπρο σε εξέχουσα θέση.

Προβλέπεται λοιπόν πως επιβάλλεται και εισπράττεται ετήσιος φόρος καλούμενος ως φόρος χωρητικότητας, ο οποίος υπολογίζεται με βάση τη καθαρή χωρητικότητα των πλοίων που τους ανήκουν, που ναυλώνουν ή διαχειρίζονται και πιο συγκεκριμένα στους εξής: (α) ο πλοιοκτήτης κυπριακού πλοίου, νοουμένου ότι το πλοίο είναι επιλέξιμο πλοίο, το οποίο απασχολείται σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα· (β) ο πλοιοκτήτης κοινοτικού πλοίου, ο οποίος έχει επιλέξει να φορολογείται στο σύστημα φόρου χωρητικότητας, νοουμένου ότι ο εν λόγω πλοιοκτήτης είναι φορολογικός κάτοικος και το πλοίο είναι επιλέξιμο πλοίο το οποίο απασχολείται σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα· (γ) ο πλοιοκτήτης στόλου, που αποτελείται από κοινοτικά και μη κοινοτικά πλοία, ο οποίος έχει επιλέξει να φορολογείται στο σύστημα φόρου χωρητικότητας, νοουμένου ότι ο εν λόγω πλοιοκτήτης είναι φορολογικός κάτοικος και τα εν λόγω πλοία είναι επιλέξιμα πλοία τα οποία απασχολούνται σε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα, και περαιτέρω νοουμένου ότι πληρούται το άρθρο 15.

Οι πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων έχουν το δικαίωμα για οποιοδήποτε συγκεκριμένο φορολογικό έτος να επιλέγουν να φορολογούνται στο σύστημα φόρου χωρητικότητας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Νόμου. Οι πλοιοκτήτες που επιλέγουν να φορολογούνται στο σύστημα φόρου χωρητικότητας, πρέπει να παραμείνουν στο σύστημα φόρου χωρητικότητας για τουλάχιστον 10 έτη.

Δεν επιβάλλεται ή εισπράττεται οποιοσδήποτε φόρος, εκτός (α) στο εισόδημα που προκύπτει από την εκμετάλλευση επιλέξιμου πλοίου σε οποιαδήποτε σχετική επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα από επιλέξιμο πλοιοκτήτη· (β) στο μέρος μετόχων ή μελών επιλέξιμου πλοιοκτήτη, από κέρδη πραγματοποιηθέντα από την εκμετάλλευση του πλοίου σε οποιαδήποτε σχετική επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα ή που προκύπτουν από τη πώληση οποιουδήποτε επιλέξιμου πλοίου ή/και οποιουδήποτε μεριδίου, δικαιώματος ή/και συμφέροντος σε αυτό, ή/και στο μέρος μετόχων ή/και μελών επιλέξιμου πλοιοκτήτη από το μερίδιο αυτού σε κέρδη πραγματοποιηθέντα από σχετική επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα, ή/και που προκύπτουν από τη πώληση οποιουδήποτε επιλέξιμου πλοίου ή οποιουδήποτε μεριδίου, δικαιώματος ή συμφέροντος σε αυτό (γ) στο μέρος μετόχου ή μέλους οποιουδήποτε άλλου νομικού προσώπου ο οποίος είναι αποδέκτης τέτοιου μερίσματος, και που πηγάζει άμεσα ή έμμεσα από τα κέρδη επιλέξιμου πλοιοκτήτη από την εκμετάλλευση επιλέξιμου πλοίου σε σχετική επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα, ή που προκύπτουν από τη πώληση οποιουδήποτε επιλέξιμου πλοίου ή οποιουδήποτε μεριδίου, δικαιώματος ή/και συμφέροντος σε αυτό (δ) εκτός από τόκους πάνω σε κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για επένδυση, σε οποιοδήποτε τόκο σε κεφάλαιο κίνησης ή/και σε εισόδημα που αποκτά επιλέξιμος πλοιοκτήτης από σχετική επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα σε τραπεζικούς λογαριασμούς, εάν τέτοιο κεφάλαιο κίνησης ή εισόδημα χρησιμοποιείται για σκοπούς χρηματοδοτικούς ή/και για την



εκμετάλλευση ή/και την συντήρηση του πλοίου· (ε) σε οποιοδήποτε εισόδημα, μέρισμα ή/και κέρδη οποιουδήποτε επιλέξιμου πλοιοκτήτη που προέρχεται από την πώληση επιλέξιμου πλοίου ή/και οποιουδήποτε μεριδίου, δικαιώματος ή/και συμφέροντος σε αυτό, ή/και που προέρχεται από την πώληση οποιουδήποτε μετοχών της πλοιοκτήτριας εταιρείας (επιλέξιμου πλοιοκτήτη).

Για τον υπολογισμό του φόρου χωρητικότητας, καθαρή χωρητικότητα λογίζεται κατ' αρχήν αυτή που αναγράφεται στο προσωρινό πιστοποιητικό νηολόγησης του πλοίου και, μετά την καταμέτρηση αυτού, στο πιστοποιητικό καταμέτρησης. Σε περίπτωση προσωρινής νηολόγησης του πλοίου ως κυπριακό πλοίο, επιβάλλεται και εισπράττεται φόρος χωρητικότητας για περίοδο 6 μηνών.

## B) Ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων και Ασφάλεια Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα

Η ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα είναι ένα θέμα που έχει απασχολήσει ιδιαίτερα την κυπριακή νομοθεσία. Ο Νόμος που ισχύει αυτή τη στιγμή είναι ο υπ' αριθμ. 95(I)/2011 περί εμπορικής ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα), ο οποίος συμπληρώθηκε αργότερα και από άλλα νομοθετήματα, όπως το υπ' αριθμ. Κ.Δ.Π. 339/2011 διάταγμα με τίτλο «Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα – Διάρκεια της Νύχτας», η υπ' αριθμ. Κ.Δ.Π. 411/2015 γνωστοποίηση του 2015 με τίτλο «Η περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος Κράτους του Λιμένα) και το Διάταγμα του 2017 υπ' αριθμ. 155/2017 με τίτλο «Το Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα – Γεωγραφικές Περιοχές Λιμένων και Αγκυροβολιών).

Επιπρόσθετα ισχύει και ο Νόμος του 2012 με τίτλο «Περί Προστασίας Κυπριακών Πλοίων από πράξεις πειρατείας και άλλες παράνομες πράξεις, ο Νόμος του 2007, περί της Ενίσχυσης της Ασφάλειας των λιμένων και ο Νόμος του 1985 έως και 2012 «Περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και περί συναφών θεμάτων».

Οι βασικές ρυθμίσεις που προβλέπονται από το Νόμο υπ' αριθμ. 95(I)/2011 είναι πως όλα τα πλοία και τα πληρώματά τους, τα οποία καταπλέουν σε λιμένα ή αγκυροβόλιο της Δημοκρατίας προκειμένου να εκτελέσουν διασύνδεση πλοίου και λιμένα, δύνανται να ελεγχθούν και να επιθεωρηθούν, εκτός από τα αλιευτικά σκάφη, τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, τα σκάφη που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς και τα σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

Η «Αρχή Λιμένων Κύπρου» και η Αρμόδια Αρχή, διασφαλίζει την πρόσληψη αναγκαίου αριθμού επιθεωρητών με κατάλληλα προσόντα, για την επιθεώρηση πλοίων και την λήψη όλων των κατάλληλων μέτρων έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ικανοποιητική άσκηση των καθηκόντων τους, οι οποίοι έχουν την αρμοδιότητα και εξουσία συνάμα (α) να ανακόπτει, εισέρχεται, επιθεωρεί και διενεργεί έλεγχο σε οποιοδήποτε πλοίο, είτε αυτό ναυλοχεί είτε είναι εν πλω, και να παρέχει οποιαδήποτε κατά την κρίση του αναγκαία βοήθεια στον πλοίαρχο και (β) να εξετάζει, οποιαδήποτε στοιχεία, καταχωρημένα σε μηχανικό, ηλεκτρικό ή ηλεκτρονικό σύστημα δεδομένων, και οποιαδήποτε βιβλία και έγγραφα, τα οποία βρίσκονται σε πλοίο, στο οποίο δύναται να εισέρχεται δυνάμει της παραγράφου (α), για τα οποία έχει εύλογη αιτία να πιστεύει ότι περιέχουν πληροφορία ή καταχώρηση σε σχέση με οποιαδήποτε υποχρέωση που απορρέει όπως προαναφέρεται, να τα αντιγράψει και φωτοτυπεί, και να παίρνει αντίγραφα, φωτοτυπίες και αποσπάσματα τους, υπό την προϋπόθεση, όσον αφορά τα

αποσπάσματα, ότι έχει εύλογη αιτία να πιστεύει ότι τα αποσπάσματα αυτά ενδεχομένως να χρειαστούν για αποδεικτικούς σκοπούς σε ποινική διαδικασία αναφορικά με οποιαδήποτε παράβαση ή παράλειψη συμμόρφωσης είτε με τον παρόντα Νόμο είτε με τους κανονισμούς ή τα διατάγματα, που εκδίδονται δυνάμει αυτού και (γ) να εισέρχεται σε πλοίο - (i) συνοδευόμενος από οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, του οποίου την παρουσία κρίνει αναγκαία για οποιοδήποτε σκοπό για τον οποίο ασκεί εξουσία δυνάμει του παρόντος εδαφίου ή του εδαφίου (3), και (ii) φέροντας μαζί του οποιοδήποτε εξοπλισμό ή υλικά, που κρίνει αναγκαία για οποιοδήποτε σκοπό για τον οποίο ασκεί εξουσία δυνάμει του παρόντος εδαφίου ή του εδαφίου (3).

Μάλιστα ο έχων την εκμετάλλευση πλοίου και ο πλοίαρχος τέτοιου πλοίου έχουν έκαστος υποχρέωση να παρέχουν στον επιθεωρητή, εφόσον ο τελευταίος εύλογα το απαιτεί - (α) οποιαδήποτε διευκόλυνση, και (β) οποιαδήποτε πληροφορία, και (γ) υπογεγραμμένη δήλωση περί του αληθούς των πληροφοριών που παρέχουν στον επιθεωρητή, ο δε επιθεωρητής έχει εξουσία να απαιτεί και να λαμβάνει τέτοια διευκόλυνση, πληροφορία και δήλωση.

Όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα ή αγκυροβόλιο της Δημοκρατίας κατατάσσονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων σε κατηγορία κινδύνου πλοίων η οποία καθορίζει την αντίστοιχη προτεραιότητά τους για επιθεώρηση, τα χρονικά διαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων και την εμβέλεια των επιθεωρήσεων.

Η Αρμόδια Αρχή έχει τη δυνατότητα να απαγορεύει σε πλοίο την είσοδο στους λιμένες και στα αγκυροβόλια της Δημοκρατίας, και επιδίδει την σχετική κοινοποίηση στον πλοίαρχο του, όταν το πλοίο αυτό (α) φέρει τη σημαία κράτους το οποίο περιλαμβάνεται στη μαύρη λίστα, όπως αυτή ορίζεται από το Μνημόνιο Συνεννόησης βάσει των πληροφοριών που καταχωρούνται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων,

και δημοσιεύεται ετησίως από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στο οποίο πλοίο έχει επιβληθεί κατακράτηση ή για το οποίο έχει εκδοθεί διαταγή απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων βάσει της Οδηγίας 1999/35/EK πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 36 μηνών σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή κράτους που έχει υπογράψει το Μνημόνιο Συνεννόησης, ή (β) φέρει τη σημαία κράτους, για το οποίο το ποσοστό κράτησης εμπίπτει στη γκρίζα λίστα, όπως αυτή ορίζεται από το Μνημόνιο Συνεννόησης βάσει των πληροφοριών που καταχωρείται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύεται ετησίως από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στο οποίο πλοίο έχει επιβληθεί κατακράτηση ή για το οποίο έχει εκδοθεί διαταγή απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων βάσει της Οδηγίας 1999/35/EK πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 μηνών σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή κράτους που έχει υπογράψει το Μνημόνιο Συνεννόησης.

Επίσης με τον περί της Ενίσχυσης της Ασφάλειας των Λιμανιών Νόμο του 2007 (115(I)/2007), που ψηφίστηκε για σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο «Οδηγία 2005/65/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων», ορίζεται πως η Αρχή Λιμένων Κύπρου ορίζεται ως η αρχή ασφάλειας λιμανιού, η οποία είναι υπεύθυνη για θέματα ασφάλειας σε όλα τα λιμάνια.

Έχει εφαρμογή σε κάθε λιμάνι στο οποίο βρίσκεται λιμενική εγκατάσταση η οποία καλύπτεται από εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004. Η αρχή ασφάλειας λιμανιού είναι υπεύθυνη για την κατάρτιση και εφαρμογή σχεδίων ασφάλειας για κάθε λιμάνι της

αρμοδιότητάς της, βάσει των πορισμάτων της αξιολόγησης ασφάλειας του συγκεκριμένου λιμανιού.

Έχει υποχρέωση να ετοιμάζει αξιολογήσεις ασφάλειας στα λιμάνια, της αρμοδιότητάς της, οι οποίες αξιολογήσεις πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη -(α) τις ιδιαιτερότητες των διαφόρων τμημάτων κάθε λιμανιού και, στις περιπτώσεις που η εν λόγω αρχή το κρίνει σκόπιμο, των παρακείμενων περιοχών του, εάν οι περιοχές αυτές έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του λιμανιού, και (β) τις αξιολογήσεις για λιμενικές εγκαταστάσεις εντός των ορίων των εν λόγω εγκαταστάσεων, όπως αυτές οι αξιολογήσεις έχουν πραγματοποιηθεί κατ' εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 725/2004.

Με την επιφύλαξη των πορισμάτων των αξιολογήσεων ασφάλειας λιμανιού, η αρχή ασφάλειας λιμανιού προβαίνει στις αναγκαίες ενέργειες ούτως ώστε τα σχέδια ασφάλειας για το συγκεκριμένο λιμάνι - (α) αναπτύσσονται, τηρούνται και ενημερώνονται, και (β) ανταποκρίνονται επαρκώς στις ιδιαιτερότητες διαφόρων τμημάτων του λιμανιού και ενσωματώνουν τα σχέδια για λιμενικές εγκαταστάσεις εντός των ορίων των εγκαταστάσεων αυτών που καθορίζονται κατ' εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 725/2004.

Επίσης αξιοσημείωτο να αναφερθούμε και το Νόμο του 2012 υπ' αριθμ. 77(Ι)/2012 με τίτλο «Ο περί Προστασίας Κυπριακών Πλοίων από Πράξεις Πειρατείας και άλλες Παράνομες Πράξεις Νόμος», λήφθηκαν μέτρα για την ασφάλεια και την προστασία πλοίων, δόθηκε επίσης έγκριση για ίδρυση ιδιωτικών εταιριών προστασίας πλοίων, καθώς και διατάξεις για την προστασία των κυπριακών πλοίων από αλλοδαπές ένοπλες δυνάμεις ή δυνάμεις ασφαλείας.

## Γ) Ασφαλής επάνδρωση των πλοίων

Τέλος προβλέπονται και διατάξεις για την ασφαλή επάνδρωση του πλοίου, που προβλέπουν πως για κάθε κυπριακό πλοίο πρέπει να κατέχει ένα έγκυρο πιστοποιητικό ασφαλούς επάνδρωσης, με το οποίο καθορίζεται ο αριθμός και η σύνθεση του πληρώματός του από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας.

Εάν το πλοίο σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε με μη επανδρωμένα μηχανοστάσια, ή με οποιαδήποτε άλλα αυτοματοποιημένα μηχανήματα ή συστήματα τα οποία ελέγχονται με τηλεχειριστήρια, εξ αιτίας των οποίων ο ιδιοκτήτης μπορεί να επιδιώξει τη μειωμένη επάνδρωση του πλοίου, ο ιδιοκτήτης θα πρέπει να δηλώσει αυτά στην αίτησή του και θα πρέπει να ζητήσει από το Νηογνώμονα του πλοίου να ενημερώσει το Τμήμα για αυτά, συμπεριλαμβανομένης της αντίστοιχης σήμανσης της κλάσης του πλοίου, και να επιβεβαιώσει την κλάση του πλοίου.

Αν το πλοίο θα απασχολείται αποκλειστικά σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή και ο ιδιοκτήτης του, για το λόγο αυτό, επιδιώκει μειωμένη επάνδρωση του πλοίου, αυτό θα πρέπει να δηλωθεί υποδεικνύοντας τα ονόματα των λιμανιών τα οποία το πλοίο θα χρησιμοποιεί ή με την παροχή των γεωγραφικών συντεταγμένων (γεωγραφικό πλάτος και γεωγραφικό μήκος) και άλλων απαραίτητων πληροφοριών που καθορίζουν τη γεωγραφική περιοχή στην οποία το πλοίο θα πλέει ή με την υποβολή ενός κατάλληλα σηματοδοτημένου διαγράμματος.

## V. Επίλογος

Η κυπριακή εμπορική ναυτιλία φιλοδοξεί να αποτελέσει πυλώνα ανάπτυξης της Κυπριακής Δημοκρατίας και λαμβάνει όλα τα πρόσφορα μέτρα για την επίτευξη των στόχων της. Μάλιστα συμμετέχει ενεργά στα διάφορα διεθνή ναυτιλιακά φόρα όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός από το 1978, ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας από το 1987 και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Μάλιστα διαδραμάτισε η Κύπρος διαδραμάτισε ηγετικό ρόλο στην επεξεργασία των τροποποιήσεων του 2002, για την ενσωμάτωση θεμάτων ασφάλειας (Security) στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974 (Safety of Life at Sea Convention - SOLAS 74).

Επίσης έχει προβεί στη σύναψη αριθμού συμβάσεων των οποίων πρωταρχικός στόχος είναι η αποφυγή επιβολής διπλής φορολογίας επί των εσόδων, στις συμβαλλόμενες χώρες, αλλά και διμερών συμφωνιών, με στόχο την προώθηση των φιλικών σχέσεων μεταξύ της Κύπρου και τρίτων κρατών, τη διερεύνηση των τομέων συνεργασίας σε θέματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία τα οποία είναι δυνατόν να δώσουν οικονομικά οφέλη και στις δύο χώρες, τη διευκόλυνση του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ των συμβαλλόμενων χωρών όπως επίσης και την εργοδότηση των ναυτικών (Παυλίδου, 2007).

Το κυπριακό φορολογικό σύστημα, φιλικό και συνάμα ανταγωνιστικό, σε συνδυασμό με τα φορολογικά κίνητρα και τα οικονομικά οφέλη που παρέχονται, σύμφωνα και με τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως και τις κατευθυντήριες οδηγίες του Οργανισμού για τη Συνεργασία και Ανάπτυξη (OECD) κατά των οποιονδήποτε επιζήμιων φορολογικών πρακτικών, παρέχει σημαντικά

πλεονεκτήματα σε όλους του επενδυτές, προσελκύοντας τους με χαμηλό συντελεστή εταιρικού φόρου (12.5%), χαμηλότερο συντελεστή στην ΕΕ, απαλλαγή από την φορολογία επί των μερισμάτων, απαλλαγή των κερδών που απορρέουν από τη μόνιμη εγκατάσταση στο εξωτερικό (permanent establishment) και άλλα πολλά (Ζγούρας, 2013).

Με όλα αυτά τα προνόμια που αποκομίζουν οι επιχειρήσεις του ναυτιλιακού τομέα, τα κέρδη που αποκομίζουν από τη λειτουργία ή τη διαχείριση πλοίου, εγγεγραμμένο στο κυπριακό νηολόγιο και τη μη φορολόγησή τους, είναι ιδιαίτερα υψηλά και άρα επιλέγουν τη χώρα για να αναπτύξουν την επιχείρησή τους (Ζγούρας, 2013· Η Κυπριακή ναυτιλία, 2018).

Μάλιστα το νομικό πλαίσιο που έχει εγκαθιδρυθεί στην Κυπριακή Δημοκρατία, διασφαλίζει τις επενδύσεις στον τομέα, σε συνδυασμό με τα υψηλά επίπεδα ασφάλειας, το εξειδικευμένο προσωπικό με τις υψηλής ποιότητας υπηρεσίες που προσφέρονται, η γεωγραφική θέση του νησιού και το γεγονός ότι η Κύπρος ήταν από τις πρώτες χώρες που υιοθέτησε νομοθεσία για αντιμετώπιση της πειρατείας αποτελούν επιπλέον πλεονεκτήματα που παρέχονται σε επιχειρήσεις που ασχολούνται στο συγκεκριμένο τομέα (Λοϊζίδη, 2013)

Με αυτό τον τρόπο ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας στην Κύπρο συνεχίζει να συνεισφέρει σταθερά στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας, ενώ αναμένεται να αποτελέσει ένας από τους σημαντικούς τομείς ανάπτυξης και στα χρόνια που έπονται. Ήδη στην Κυπριακή Δημοκρατία εμπορεύονται περισσότερες από 150 ναυτιλιακές εταιρείες (Λοϊζίδη, 2013).

Γενικότερα διαδραματίζει εξέχοντα ρόλο ως σημαντικό ναυτιλιακό και διαχειριστικό κέντρο και θα συνεχίσει να ενισχύει τη θέση της στην παγκόσμια οικονομία με τη διατήρηση και ενίσχυση των ναυτιλιακών υποδομών, το ευνοϊκό



φορολογικό καθεστώς και το ανταγωνιστικό πλαίσιο εγγραφής σκαφών και τη διατήρηση του φόρου χωρητικότητας (Χατζηαναστασιου, 1994).



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Αλιμπέρτης, Κ. (2016). *Φορολογία Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων Ελλάδας-Κύπρου*. (Πτυχιακή εργασία. Τεχνολογικό Ίδρυμα Πειραιά.). Ανακτημένο 05 Απιλίου, 2018 από

<http://okeanis.lib.puas.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/29271/%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82-%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Γνωστοποίηση Κ.Δ.Π. 411/2015. *Η Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος Κράτους του Λιμένα)*. Ανακτημένο 15 05, 2018 από

[http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/73B9E7E1D79508F4C225822C003D76C4/\\$file/%CE%BA%CE%B4%CF%80%20411-2015-%CE%B5%CE%BA%CE%BB%20%CE%B3%CE%BD%CF%89%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%AF%CE%B7%CF%83%CE%B7.pdf](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/73B9E7E1D79508F4C225822C003D76C4/$file/%CE%BA%CE%B4%CF%80%20411-2015-%CE%B5%CE%BA%CE%BB%20%CE%B3%CE%BD%CF%89%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%AF%CE%B7%CF%83%CE%B7.pdf)

Διάταγμα Κ.Δ.Π. 155/2017. *Το Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα – Γεωγραφικές Περιοχές Λιμένων και Αγκυροβολίων)*. Ανακτημένο 20 05, 2018 από

[http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/E7B35AD57AAB4844C2257A5A002A59C1/\\$file/%CE%BA%CE%B4%CF%80%20155-2017%20%CE%B3%CE%B5%CF%89%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/E7B35AD57AAB4844C2257A5A002A59C1/$file/%CE%BA%CE%B4%CF%80%20155-2017%20%CE%B3%CE%B5%CF%89%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86)

[%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82%20%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BF%CF%87%CE%AD%CF%82%20%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CF%89%CE%BD%20%CE%BA%CE%B1%CE%B9%20%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CF%85%CF%81%CE%BF%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%AF%CF%89%CE%BD.pdf](#)

Διάταγμα Κ.Δ.Π. 339/2011. *Το περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα – Διάρκεια της Νύχτας)*. Ανακτημένο 15 05, 2018 από [http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/D1246874CA337B8EC2257A5A002B5AA2/\\$file/%CE%BA%CE%B4%CF%80%20339-2011.pdf](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/D1246874CA337B8EC2257A5A002B5AA2/$file/%CE%BA%CE%B4%CF%80%20339-2011.pdf)

Ζγούρας, Γ. (2013). *Το θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε Ελλάδα και Κύπρο*. (Διπλωματική εργασία. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.) Ανακτημένο 01 Απριλίου, 2018 από <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/6003/Zgouras.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Η Κυπριακή ναυτιλία και οι διεθνείς εξελίξεις στο επίκεντρο του Cyprus Shipping Forum. (2018) *Ναυτικά Χρονικά*. Ανακτημένο 23 05, 2018 από <http://www.naftikachronika.gr/2018/02/26/i-kypriaki-naftilia-kai-oi-diethneis-exelixeis-sto-epikentro-tou-cyprus-shipping-forum/>

Η Κύπρος απέκτησε υφυπουργείο Ναυτιλίας. (2018). *Newsroom*. Ανακτημένο 30 03, 2018 από <http://crisismonitor.gr/2018/03/11/i-kypros-apektise-yfyπουργείο-naytilias/>

Κανονισμός (ΕΚ) υπ' αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ανακτημένο 20 05, 2018 από <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:129:0006:0091:EL:P:DF>

Κυπριακή Ναυτιλία. (2018). AboutCyprus. Ανακτημένο 01 Απριλίου, 2018 από <http://www.aboutcyprus.org.cy/index.php/gr/about-cyprus/shipping>

Κυπριακή Νηολόγιο. (2013). Epihirimatiki. Ανακτημένο 02 Απριλίου, 2018 από <http://epihirimatiki.com/epikairotita/oikonomia/%CE%BA%CF%85%CF%80%CF%81%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CF%8C-%CE%BD%CE%B7%CE%BF%CE%BB%CF%8C%CE%B3%CE%B9%CE%BF-50-%CF%87%CF%81%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CE%B1-%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B3/>

Λοϊζίδη, Σ. (2013). *Η Κυπριακή Ναυτιλία πυλώνας ανάπτυξης*. Ανακτημένο 25 05, 2018 από <https://www.stockwatch.com.cy/el/article/emporika-nea/i-kypriaki-naytilia-pylonas-anaptyxis>

Νέα σελίδα στη ναυτιλιακή ιστορία της Κύπρου – Δημιουργείται Υφυπουργείο Ναυτιλίας. (2017) euronews. Ανακτημένο 10 03, 2018 από <http://gr.euronews.com/2017/07/14/dimiourgeitai-yfypourgeio-nautilias-stin-kypro-nea-selida-nautiliaki-istoria>

Νόμος υπ' αριθμ. 26. (1966). *Ο περί Κυπριακών Πλοίων (Απαγόρευσις Μεταφορών) Νόμος του 1966* (Ν. 26/66).(Ε.Ε. Αρ. 501, Παρ. Ι, ημερ. 16.06.1966).

Ανακτημένο 15 05, 2018 από  
[http://www.cylaw.org/nomoi/arith/1966\\_1\\_026.pdf](http://www.cylaw.org/nomoi/arith/1966_1_026.pdf)

Νόμος υπ' αριθμ. 44(I)2010. *Ο περί Εμπορικής ναυτιλίας (τέλη και φορολογικές διατάξεις).* Ανακτημένο 15 05, 2018 από  
[http://www.cylaw.org/nomoi/arith/2010\\_1\\_044.pdf](http://www.cylaw.org/nomoi/arith/2010_1_044.pdf)

Νόμος υπ' αριθμ. 46.(1963). *Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Πλοίαρχοι και Ναυτικοί) Νόμος.* (Ε.Ε. Αρ. 259, Παρ. Ι, ημερ. 25.06.1963). Ανακτημένο 15 05, 2018 από  
[http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/2F96B1DE310C98AAC225782C003DFED6/\\$file/46\\_1963\\_pdf.pdf](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/2F96B1DE310C98AAC225782C003DFED6/$file/46_1963_pdf.pdf)

Νόμος υπ' αριθμ. 95(I)/2011. *Ο περί εμπορικής ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα).* Ανακτημένο 15 05, 2018 από  
[http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/E9EE5EE96E09D1C5C2257A5C0027EBC7/\\$file/law%2095\(i\)-2011-gr.pdf](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/E9EE5EE96E09D1C5C2257A5C0027EBC7/$file/law%2095(i)-2011-gr.pdf)

Νόμος υπ' αριθμ. 259. (1963). *Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμος.* (Ε.Ε. Αρ. 259, Παρ. Ι, ημερ. 25.06.1963). Ανακτημένο 15 05, 2018 από  
[http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/4614F6F4F622A2CFC225782C003D72CB/\\$file/45\\_1963\\_pdf.pdf](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/4614F6F4F622A2CFC225782C003D72CB/$file/45_1963_pdf.pdf)

Νόμος υπ' αριθμ. 123I. (2017). *Ο περί της Ίδρυσης Υφυπουργείου Ναυτιλίας και περί Διορισμού Υφυπουργού Ναυτιλίας παρά τω Προέδρω και Συναφών Θεμάτων Νόμος του 2017 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.*

[http://www.cylaw.org/nomoi/arith/2017\\_1\\_123.pdf](http://www.cylaw.org/nomoi/arith/2017_1_123.pdf)

Νόμος υπ' αριθμ. 4287. (2011). *Ο Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα) Νόμος του 2011*. Ανακτημένο 15 05, 2018 από [http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/E9EE5EE96E09D1C5C2257A5C0027EBC7/\\$file/law%2095\(i\)-2011-gr.pdf](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/E9EE5EE96E09D1C5C2257A5C0027EBC7/$file/law%2095(i)-2011-gr.pdf)

Νόμος υπ' αριθμ. 4321. (2012) *Ο Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ασφάλιση Πλοιοκτητών για Ναυτικές Απαιτήσεις) Νόμος του 2012 (Ν. 14(I)/2012)*. Ανακτημένο 15 05, 2018 από [http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/E4E5DF80DB4825D3C22579C0003F9D27/\\$file/asfalisi%20plioktiton%20gia%20nautikes%20apaitisis%20nomos%2014\(i\)2012.pdf](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/E4E5DF80DB4825D3C22579C0003F9D27/$file/asfalisi%20plioktiton%20gia%20nautikes%20apaitisis%20nomos%2014(i)2012.pdf)

Νόμος του 2007. Περί της Ενίσχυσης της Ασφάλειας των λιμένων. Ανακτημένος 20 05, 2018 από [http://www.cylaw.org/nomoi/enop/non-ind/2007\\_1\\_115/full.html](http://www.cylaw.org/nomoi/enop/non-ind/2007_1_115/full.html)

Νόμος υπ' αριθμ. 77(I)/2012. *Περί Προστασίας Κυπριακών Πλοίων από πράξεις πειρατείας και άλλες παράνομες πράξεις*. Ανακτημένος 20 05, 2018 από [http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/7754B392F4D52B9EC2257A2200217EAF/\\$file/law%2077\(i\)-2012-piracy.pdf](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/3acf710d541a3e29c2257500004c21df/7754B392F4D52B9EC2257A2200217EAF/$file/law%2077(i)-2012-piracy.pdf)

Οδηγία υπ' αριθμ. 2005/65/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας των λιμένων. Ανακτημένο 20 05, 2018 από <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:310:0028:0039:EL:P:DF>

Παυλίδου, Ε. (2007). *Η ιστορική εξέλιξη της Κύπρου σε ένα από τα μεγαλύτερα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα*. (Διπλωματική εργασία. Πανεπιστήμιο Αιγαίου.)

Ανακτημένο 01 Απριλίου, 2018 από

<http://hellenicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/9727/file1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Περιστιάνης, Ν., & Τσαγγαράς, Γ. (1995). *Ανατομία μιας μεταμόρφωσης : η Κύπρος μετά το 1974 (κοινωνία, οικονομία, πολιτική, πολιτισμός)*. Λευκωσία, Κύπρος: Intercollege Press/Εκδόσεις Intercollege.

Τμήμα Εφόρου Εταιρειών και Επίσημου Παραλήπτη. (2018). Ανακτημένο 10 04, 2018

από

[http://www.mcit.gov.cy/mcit/drcor/drcor.nsf/aboutus\\_gr/aboutus\\_gr?OpenDocument](http://www.mcit.gov.cy/mcit/drcor/drcor.nsf/aboutus_gr/aboutus_gr?OpenDocument)

Τορναρίτης, Ν. (1991) *Κυπριακή Ναυτιλία*. Έκδοση ιδίου.

Υφυπουργείο Ναυτιλίας. (2018). Ανακτημένο 01 Απριλίου, 2018 από

[http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/index\\_gr/index\\_gr?OpenDocument](http://www.dms.gov.cy/dms/dms.nsf/index_gr/index_gr?OpenDocument)

Χατζηαναστασίου, Β. Γ. (1994). *Θέματα οικονομικής και αναπτυξιακής πολιτικής : κυπριακή οικονομία*. Λευκωσία: Τυπογρ. Πρόοδος.

