



**MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS
DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING
LEMESOS**

Circular No 20/2006

TEN 5.13.09
TEN 16.17.10

To all Owners, Managers
and Representatives
of Ships under the Cyprus Flag

29 September 2006

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

I wish to inform you that the Government of the Republic of Cyprus has decided to amend its policy on the registration of vessels in the Cyprus Register of Ships in order to deal with various problems encountered during the implementation of the existing policy and also to facilitate the registration of quality vessels under the Cyprus flag. The new policy is attached herewith as Annex 1 and an official translation into the Greek language is also attached as Annex 2.

The main changes which have been introduced by the new policy are the following:

- Vessels detained by port state control at least 3 times (instead of 4 referred to in the existing policy) within the last 2 years prior to the date of application, will not be accepted for registration under the Cyprus flag.
- In addition to the EQUASIS data base, the US Coastguard, the Paris MOU and the Tokyo MOU data bases will also be taken into account when checking the safety records of vessels applying for registration under the Cyprus flag.
- The category “Ocean going tug boats” in Paragraph A of Part I of the policy has been replaced by a new category “Tug boats” and a new definition has been given to this.
- In exceptional cases, the registration of cargo vessels over 23 years of age will be permitted in the Cyprus Register of Ships.
- Similarly, the age limit of passenger vessels has been increased from 35 years to 40 years of age and in exceptional cases passenger vessels over 40 years of age may now be re-registered in the Cyprus Register of Ships.

- The age limit of fishing vessels has been extended from 20 to 25 years of age.
- New categories, “Offshore support vessels” and “Landing craft” have been added in paragraphs E and F respectively of Part I of the new policy and the age limit of the vessels referred to in paragraph F of Part I of the policy has been extended from 15 to 23 years of age.

The new policy will enter into force on 2.10.2006.

Serghios S. Serghiou
Director
Department of Merchant Shipping

cc.:

Permanent Secretary, Ministry of Communications and Works
Permanent Secretary, Planning Bureau
Permanent Secretary, Ministry of Foreign Affairs
Maritime Offices of the Department of Merchant Shipping abroad
Diplomatic Missions and Honorary Consular Officers of the Republic
Cyprus Shipping Council
Cyprus Union of Shipowners
Cyprus Bar Association

AC/SS

**Government Policy on the Registration of Vessels
in the Cyprus Registry
[Issued in accordance with sections 14A and 14B of the Merchant Shipping
(Registration of Ships, Sales and Mortgages) Laws of 1963 to 2004].**

PART I

Vessels of any size and type having an age not exceeding 15 years, except cargo vessels with a gross tonnage less than 1000, passenger vessels, fishing vessels, coastal passenger and small passenger vessels, may be registered in the Cyprus Register of Ships or the Special Book of Parallel Registration as long as they comply with the provisions contained in the merchant shipping legislation and the circulars of the Department of Merchant Shipping (DMS).

Vessels over 15 years of age, cargo vessels with a gross tonnage less than 1000, passenger vessels, fishing vessels, coastal passenger and small passenger vessels, may be registered in the Cyprus Register of Ships or the Special Book of Parallel Registration under the following additional conditions, which must be fulfilled concurrently with the submission of the application for registration (except as provided in sections C and D of PART II) and must be complied with at all times while the vessel remains registered, irrespective of any subsequent transfer of ownership.

Notwithstanding the above, the owner/bareboat charterer of a vessel registered under the Cyprus flag in accordance with the present policy, automatically undertakes that whenever the DMS deems necessary to have the vessel inspected by its own surveyors as a result of identified deficiencies or an alleged serious violation of international conventions or EU instruments, he is required to submit the vessel for inspection, at his expense, in order for the Department to determine whether the vessel meets the applicable statutory requirements (see section C of PART II).

Any change in the mode of registration of a vessel (provisional, permanent, parallel) does not affect the conditions, if any, which currently apply to it since the time of its initial registration, provided that there is no practical discontinuity in its registration in the Cyprus Registry.

Vessels of any age constructed exclusively for inland waterway navigation are not accepted for registration in the Cyprus Registry.

Vessels banned by any Memorandum of Understanding on port state control or a port state on grounds of safety or pollution prevention, are not accepted for registration in the Cyprus Registry.

Vessels detained by port state control at least 3 times within the last 2 years prior to the date of application for registration on grounds of safety or pollution prevention, as indicated in the EQUASIS data base and the data bases of the US Coastguard, Paris MOU and Tokyo MOU, are not accepted for registration in the Cyprus Registry.

A. CARGO VESSELS AND TUG BOATS

For the purpose of this policy:

Cargo vessels are all merchant vessels of gross tonnage of 1000 and over which have been constructed or adapted for the purpose of carrying cargo in any form.

Tug boats are those with an engine power equal or greater than 1500KW, or with an appropriate certificate of bollard pull of 20 tons or more.

1. Vessels over 15 but not exceeding 20 years of age

A vessel in this category may be registered provided it undergoes an entry inspection, as stipulated in section C of PART II, which is completed with satisfactory results.

2. Vessels over 20 years of age but not exceeding 23 years of age

A vessel in this category may be registered provided:

- (a) it undergoes an entry inspection, as stipulated in section C of PART II, which is completed with satisfactory results, and
- (b) it is operated by a Cyprus or other EU¹ shipmanagement company having its place of business in Cyprus, which is staffed with a sufficient in number and qualifications personnel and is certificated for compliance with the ISM Code (as stipulated in section D of PART II).

3. Vessels over 23 years of age

Vessels in this category are not accepted for registration in the Cyprus Registry.

4. Special Cases

Notwithstanding the provisions of paragraphs 2 and 3 above, the following vessels may exceptionally be accepted for registration in the Cyprus Registry:

- (a) a vessel over 20 years of age may be registered if it is owned by a company which belongs to a group of companies having, at the time of its registration, at least 5 vessels under the Cyprus flag aged up to 12 years provided:
 - (i) it has not been detained by port state control more than once within the last 12 months prior to the date of application for registration, on

¹ For the purpose of this policy, EU includes any Member State of the EU and/or the European Economic Area.

grounds of safety or pollution prevention, as indicated in the EQUASIS data base and the data bases of the US Coastguard, Paris MOU and Tokyo MOU, and

(ii) it undergoes an entry inspection, as stipulated in section C of PART II, which is completed with satisfactory results.

(b) a vessel over 23 years of age may be registered provided:

(i) the vessel will serve the Cyprus trade and will call at Cyprus ports at least twice per month or at least 24 times in any one year, and

(ii) it has not been detained by port state control more than once within the last 12 months prior to the date of application for registration, on grounds of safety or pollution prevention, as indicated in the EQUASIS data base and the data bases of the US Coastguard, Paris MOU and Tokyo MOU, and

(iii) it undergoes an entry inspection, as stipulated in section C of PART II, which is completed with satisfactory results, and

(iv) it is operated by a Cyprus or other EU² shipmanagement company having its place of business in Cyprus, which is staffed with a sufficient in number and qualifications personnel and is certificated for compliance with the ISM Code (as stipulated in section D of PART II).

B. CARGO VESSELS WITH A GROSS TONNAGE LESS THAN 1000

1. Vessels not exceeding 20 years of age

A vessel in this category may be registered without any additional conditions.

2. Vessels over 20 years of age but not exceeding 23 years of age

A vessel in this category may be registered provided it undergoes an entry inspection, as stipulated in section C of PART II, which is completed with satisfactory results.

3. Vessels over 23 years of age

Vessels in this category are not accepted for registration in the Cyprus Registry.

4. Special Cases

Notwithstanding the provisions of paragraph 3 above, a vessel over 23 years of age may be registered provided:

² For the purpose of this policy, EU includes any Member State of the EU and/or the European Economic Area.

(i) the vessel will serve the Cyprus trade and will call at Cyprus ports at least twice per month or at least 24 times in any one year, and

(ii) it has not been detained by port state control more than once within the last 12 months prior to the date of application for registration on grounds of safety or pollution prevention, as indicated in the EQUASIS data base and the data bases of the US Coastguard, Paris MOU and Tokyo MOU, and

(iii) it undergoes an entry inspection, as stipulated in section C of PART II, which is completed with satisfactory results, and

(iv) it is operated by a Cyprus or other EU³ shipmanagement company having its place of business in Cyprus, which is staffed with a sufficient in number and qualifications personnel and is certificated for compliance with the ISM Code (as stipulated in section D of PART II).

C. PASSENGER VESSELS

For the purpose of this policy:

Passenger vessels are those carrying more than 12 passengers in international voyages and include also accommodation barges with or without self-propulsion and any other structure used to accommodate persons on board.

1. Passenger vessels not exceeding 30 years of age

A vessel in this category may be registered provided:

- (a) it undergoes an entry inspection, as stipulated in section C of PART II, which is completed with satisfactory results and is subject to subsequent annual inspections, and
- (b) in case it is engaged in a service which includes at least 2 calls per month to a Cypriot port, for a period of at least 6 months, at least 2 cadets who are Cypriot citizens and/or citizens of the EU who are resident in Cyprus for the last 6 months, if available, are engaged for sea going training for a period of up to 6 months.

2. Passenger vessels over 30 years of age but not exceeding 40 years of age

³ For the purpose of this policy, EU includes any Member State of the EU and/or the European Economic Area.

A vessel in this category may be registered provided:

(a) an inspection of the hull, machinery and general condition of the vessel is completed with satisfactory results prior to the registration of the vessel in the Cyprus Registry, and

(b) it undergoes an entry inspection which is completed with satisfactory results prior to the commencement of the commercial operation of the vessel and is subject to subsequent annual inspections, and

(c) where this is required by legislation, it is operated by a Cyprus or other EU shipmanagement company having its place of business in Cyprus, which is staffed with a sufficient in number and qualifications personnel and is certificated for compliance with the ISM Code (as stipulated in section D of PART II), and

(d) in case it is engaged in a service which includes at least 2 calls per month to a Cypriot port for a period of at least 6 months, at least 2 cadets who are Cypriot citizens and/or citizens of the EU who are resident in Cyprus for the last 6 months, if available, are engaged for sea training for a period of up to 6 months. [This requirement is not applicable in the case of accommodation barges].

3. Passenger vessels over 40 years of age

Vessels in this category are not accepted for registration in the Cyprus Registry.

4. Special Cases

Notwithstanding the provisions of paragraph 3 above, a vessel over 40 years of age may exceptionally be re-registered in the Cyprus Registry provided:

(i) the vessel will serve the Cyprus trade and will call at Cyprus ports at least twice per month or at least 24 times in any one year, and

(ii) it has not been detained by port state control more than once within the last 12 months prior to the date of application for registration on grounds of safety or pollution prevention, as indicated in the EQUASIS data base and the data bases of the US Coastguard, Paris MOU and Tokyo MOU, and

(iii) it undergoes an entry inspection, as stipulated in section C of PART II, which is completed with satisfactory results prior to the commencement of the commercial operation of the vessel and is subject to subsequent annual inspections, and

(iv) where this is required by legislation, it is operated by a Cyprus or other EU⁴ shipmanagement company having its place of business in Cyprus, which

⁴ For the purpose of this policy, EU includes any Member State of the EU and/or the European Economic Area.

is staffed with a sufficient in number and qualifications personnel and is certificated for compliance with the ISM Code (as stipulated in section D of PART II).

D. FISHING VESSELS

For the purposes of this policy:

Fishing vessels are those vessels, which are employed in fishing operations or for the processing, storage or carriage of fish or of any operations (including transshipment of fish) ancillary thereto, but it does not include any vessel used for the transport of fish or fish products as part of a general cargo.

1. General Requirements

(a) No fishing vessel, irrespective of age or size, may be registered provisionally, permanently or parallel-in, in the Cyprus Registry, unless it secures beforehand the written consent of the Director of the Department of Fisheries and Marine Research of the Ministry of Agriculture, Natural Resources and Environment.

(b) Owners of fishing vessels of any size and age must submit, as a condition for the registration of such vessels, a declaration stating that they will abide, at all times, by the prevailing government policy in respect of fishing, particularly as regards the preservation of protected species and the prohibition of the use of certain fishing equipment and adhere strictly to the relevant EU fisheries legislation and international fisheries agreements and conventions.

(c) The employment of a fishing vessel flying the Cyprus flag in fishing operations or for the processing, storage or carriage of fish or in any operations ancillary thereto without a fishing licence issued by the Department of Fisheries and Marine Research of the Ministry of Agriculture, Natural Resources and Environment, constitutes a breach of the Fisheries Law, Cap 135, as amended, as well as a breach of the conditions for its registration.

(d) Fishing vessels over 25 years of age are not accepted for registration in the Cyprus Registry.

2. Special Requirements

(a) **Fishing vessels less than 24 metres in length**

A vessel in this category over 15 years of age must undergo an entry inspection, as stipulated in section C of PART II, which must be completed with satisfactory results.

(b) **Fishing vessels of 24 metres in length and over**

- (i) Fishing vessels which fall outside the scope of the Merchant Shipping (Harmonised Safety Regime for Fishing Vessels of 24 Metres in Length and Over) Law of 2002 (Law 56(I)/2002), as amended, should comply and should be certificated in accordance with the requirements of the Torremolinos Protocol or the Code of Safety of Special Purpose Ships (IMO Assembly Resolution A.534 (16), as amended), or the SOLAS 1974 Convention, as amended, whichever is applicable.
- (ii) Fishing vessels in this category must comply with the requirements of Council Directive 92/48/EEC of 16 June 1992 laying down the minimum hygiene rules applicable to fishery products caught on board certain vessels in accordance with Article 3(1) (a) (i) of Directive 91/493/EEC.
- (iii) A vessel in this category over 15 years of age must undergo an entry inspection, as stipulated in section C of PART II, which must be completed with satisfactory results.

E. AUXILIARY VESSELS, OFFSHORE SUPPORT VESSELS, PLEASURE CRAFT, RESEARCH SHIPS AND MOBILE OFFSHORE DRILLING UNITS

For the purposes of this policy:

Auxiliary vessels are those vessels, irrespective of size, whose purpose is not the carriage of cargo or passengers but to be used in sea borne operations either in port or in other sheltered areas or to serve offshore platforms. Such vessels include tugboats not falling under section A of PART I, floating cranes, dredgers, barges, launches, support craft, etc.

Offshore support vessels are those vessels, irrespective of size, whose purpose is to provide services to the offshore industry such as exploration, services related to the oil and gas industry, marine construction on and underwater, cable industry, pipeline construction, etc. Such vessels include tugboats not falling under section A of PART I, Platform Supply Vessels (PSV), Anchor Handling Tug Supply Vessels (AHTS), Dive Support Vessels (DSV), R.O.V. Support Vessels (RSV), dynamically positioned vessels, etc.

Pleasure craft are yachts or other types of vessels used exclusively for recreation and not engaged in any commercial operations, irrespective of size.

Research ships are those vessels having on board scientific instruments and other equipment and used exclusively for scientific research purposes.

Mobile Offshore Drilling Units (MODU) are those vessels capable of being engaged in drilling operations for the exploration for or exploitation of resources beneath the sea-bed, such as liquid or gaseous hydrocarbons sulphur, salt or minerals.

1. Vessels not exceeding 25 years of age

A vessel in this category may be registered without any additional conditions.

2. Vessels over 25 years of age

A vessel in this category may be registered provided:

(a) it undergoes an entry inspection which is completed with satisfactory results, as stipulated in section C of PART II, and

(b) where this is required by legislation, it is operated by a Cyprus or other EU shipmanagement company having its place of business in Cyprus, which is staffed with a sufficient in number and qualifications personnel and is certificated for compliance with the ISM Code (as stipulated in section D of PART II).

Note:

- Notwithstanding the provisions of the Cyprus merchant shipping legislation, any vessel which qualifies as an **offshore support vessel** should comply with the applicable provisions of the Guidelines for the Design and Construction of Offshore Supply Vessels (IMO Assembly Resolution A.469(XII), as amended), the Guidelines for the Transport and Handling of Limited Amounts of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels (IMO Assembly Resolution A.673(16)) and the Code of Safe Practice for the Carriage of Cargoes and Persons by Offshore Supply Vessels (OSV Code) (IMO Assembly Resolution A.863(20)).

An offshore support vessel which carries more than 12 persons, other than crew will not be considered, for the purpose of this policy, as a passenger vessel. It will be considered as falling under sections A or E of PART I.

- **Self-propelled MODU** should comply and should be surveyed and certificated in accordance with the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (IMO Assembly Resolutions A.414(XI) and A.649(16), as amended).
- **Pleasure craft** up to 24 metres in length must comply with the provisions of the Basic Requirements (Recreational Craft) Regulations of 2003 (P.I.

307/2003), as amended, which incorporate the European Union Directive 94/25/EC.

- **Pleasure craft** over 24 metres in length should have a valid class certificate from a recognized classification society.

F. COASTAL/ SMALL PASSENGER VESSELS AND LANDING CRAFTS

For the purposes of this policy:

Coastal passenger vessels are those vessels carrying fare-paying passengers on coastal trips, irrespective of size.

Small passenger vessels are coastal passenger vessels with suitable facilities for carrying up to 12 passengers in international voyages.

Landing craft are those vessels with steel construction, carrying fare-paying passengers on coastal trips, with suitable facilities for landing the passengers in shallow waters.

A vessel in this category up to 23 years for engine propelled vessels and, irrespective of age, for sailing vessels (with or without an auxiliary propulsion engine) and landing crafts, may be registered provided, where this is required by legislation, it is operated by a Cyprus or other EU shipmanagement company having its place of business in Cyprus, which is staffed with a sufficient in number and qualifications personnel and is certificated for compliance with the ISM Code (as stipulated in section D of PART II).

G. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Dynamically supported craft

For the purpose of application of this policy, a dynamically supported craft carrying more than 12 passengers will be considered as a passenger vessel. In these cases, section C of PART I will be applied if the craft is engaged in international voyages (except the requirement of engaging cadets, included in paragraphs 1(b) and 2(d) of section C of PART I, which is not applicable) and section F of PART I will be applied if it is engaged on coastal trips.

Any vessel constructed prior to the 1 January 1996 which qualifies, irrespective of type, to be considered as a dynamically supported craft, should comply with the requirements of the Code of Safety for Dynamically Supported Craft (IMO Assembly Resolution A.373(XI)) and if it meets the definition of the high speed craft set out in Regulation X/1.2 of SOLAS 74, as

amended, should comply with the provisions of Regulation IX/2.1.1 or IX/2.1.2 of SOLAS 74, as amended.

PART II

A. AGE

The age of a vessel is calculated by deducting the year when its keel was laid from the year when the application for registration of the vessel was filed with the Registrar of Cyprus Ships. For the purposes of the present policy, the year of major conversion or reconstruction of a vessel will be taken into account for the calculation of its age provided that on the date of the conversion or reconstruction the vessel complies with all the provisions of the international maritime conventions as a new vessel.

B. OWNERSHIP

The application for registration of a vessel must be accompanied by documents attesting ownership and compliance with the various conditions which need to be fulfilled at the time of the provisional registration, the direct permanent registration or the parallel-in registration, as the case may be.

C. ENTRY / OCCASIONAL INSPECTION

1. The entry / occasional inspection is carried out by the surveyors of the DMS at the expense of the shipowner/bareboat charterer.
2. The entry inspection of a vessel acquired by a person qualified to own a Cyprus vessel should be carried out at the latest within 3 months from the date of provisional or parallel-in registration, or within 1 month from the date of permanent registration if effected directly.
3. The annual inspection of passenger vessels should be carried out within 3 months before or after the anniversary date of the registration of the vessel, unless alternative arrangements are agreed with the DMS to take place during dry-docking or before re-activation, after winter laid-up period, or during planned maintenance.
4. Shipowners are obliged to provide any information which is deemed necessary by the DMS for the purposes of the inspection.
5. Notification of the vessel's availability for inspection should be given to the DMS and relevant arrangements should be made in accordance with the DMS Circular No.20/98, dated 21 December 1998. If, despite this condition, the vessel is found laden, either fully or partly or otherwise not ready for

inspection, it will be subject to a second inspection at the expense of the shipowner/bareboat charterer.

6. In the case of tankers (oil tankers, chemical tankers and gas carriers) and refrigerated cargo vessels (when the removal of thermal insulation from the cargo holds is required), unless the entry inspection is conducted in dry-dock or, in the case of tankers, when all spaces are not safe for entry and internal examination, without the need to use any breathing equipment, the entry inspection will be carried out to the extent which is practically possible and a second visit will be required to complete the inspection. The second visit should be held, at the expense of the shipowner/ bareboat charterer, at the earliest of the following alternative occasions:
 - (1) not later than the date of completion of the first intermediate enhanced survey after the date of registration; or
 - (2) not later than the date of completion of the first enhanced survey carried out during a periodical survey after the date of registration; or
 - (3) not later than the date of completion of the first dry-docking after the date of registration; or
 - (4) in the case of tankers, on the first occasion that all spaces are safe for entry and internal examination after the date of registration; or
 - (5) on the first occasion the vessel enters a repair yard after the date of registration.

The decision for the registration of the vessel will be based on the results of the first visit and the registration of the vessel will be made conditional to the completion of the inspection by a specific date to be determined by the DMS in the light of the aforesaid. In case the second visit reveals any deficiencies, these should be rectified before the vessel resumes its commercial operation, unless the DMS determines otherwise.

It is the owners' obligation to notify the DMS about the date and the place where the vessel will be made available for the second visit. In this respect the provisions of paragraphs 4 and 5 above continue to apply.

- (6) In the case of a vessel of any type and size for which an application is also submitted for its parallel registration in a foreign registry and this parallel registration is effected within 1 month from the time of provisional registration, the entry inspection is postponed until the expiry or termination of the parallel registration. In such case the entry inspection must take place upon or within 1 month from the date the Cyprus nationality of the ship is restored, at the latest.

D. MANAGEMENT AND OPERATION OF A VESSEL

1. The management and operation of a vessel is evidenced by the Joint Declaration on the Operation of a Ship (form ISM.01Revision 2) (see DMS Circular No. 54/2004).
2. A vessel is considered as managed and operated by a shipmanagement company if that company holds, or is to be issued, by or on behalf of the Government of the Republic of Cyprus, with a valid, for the type of the vessel, Document of Compliance (DoC) or Interim DoC and the vessel is to be issued with a Safety Management Certificate (SMC) or Interim SMC by or on behalf of the Government of the Republic of Cyprus, indicating that it is operated by the said company. Alternatively, the management of a vessel shall be proved by an audit of the management company carried out to the satisfaction of the DMS. Such audit shall be carried out, to the extent possible, in accordance with the requirements of the ISM Code.

E. CONDITIONS AFTER REGISTRATION

1. The conditions under which a vessel is registered continue to be in force irrespective of any subsequent amendments of the government policy. The owner or bareboat charterer, as the case may be, however, may apply for substitution of the conditions imposed initially with those stipulated in any later policy in force for vessels in the age group of the vessel at the time of its registration.
2. Whenever in this policy there is a reference to conventions, protocols, codes, IMO resolutions and recommendations and European Union directives, which must be complied with by certain categories of vessels, as a condition for their registration, compliance with the relevant instruments must be verified by a recognised classification society on behalf of the Government of the Republic of Cyprus, both at the time of provisional registration and at regular intervals thereafter as determined on a case by case basis by the DMS.

**Κυβερνητική Πολιτική για την Εγγραφή Πλοίων στο Κυπριακό
Νηολόγιο
[Εκδόθηκε δυνάμει των άρθρων 14Α και 14Β των περί Εμπορικής
Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμων του
1963 μέχρι 2004].**

ΜΕΡΟΣ Ι

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

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

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

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

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

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

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

A. ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΑ

Για τους σκοπούς της παρούσας πολιτικής:

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

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

1. Πλοία ηλικίας άνω των 15 χρονών μέχρι 20 χρονών

Επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίου που ανήκει σε αυτή την κατηγορία νοουμένου ότι υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα .

2. Πλοία ηλικίας άνω των 20 χρονών μέχρι 23 χρονών

Επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίου που ανήκει σε αυτή τη κατηγορία νοουμένου ότι:

(α) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα, και

(β) η διαχείριση του πλοίου θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της ΕΕ¹ έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM Code) (όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ)

3. Πλοία ηλικίας άνω των 23 χρονών

Δεν εγγράφονται στο Κυπριακό Νηολόγιο πλοία που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία.

4. Ειδικές Περιπτώσεις

Ανεξάρτητα από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 πιο πάνω, τα ακόλουθα πλοία επιτρέπεται να νηολογηθούν κατ' εξαίρεση στο Κυπριακό Νηολόγιο:

(α) πλοίο ηλικίας άνω των 20 χρονών μπορεί να νηολογηθεί αν ανήκει σε εταιρεία που ανήκει σε όμιλο εταιρειών με τουλάχιστο άλλα 5 πλοία με

¹ Για τους σκοπούς της παρούσας πολιτικής, ΕΕ περιλαμβάνει οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ και/ ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

κυπριακή σημαία, κατά τον χρόνο της νηολόγησης του, ηλικίας μέχρι 12 χρονών νοουμένου ότι:

(i) δεν έχει κατακρατηθεί μετά από έλεγχο κράτους του λιμένα περισσότερες από μία φορές τους τελευταίους 12 μήνες πριν από την αίτηση για νηολόγηση του πλοίου, για λόγους ασφάλειας (safety) ή πρόληψης της ρύπανσης και οι κατακρατήσεις αυτές έχουν καταγραφεί στη βάση δεδομένων EQUASIS και στις βάσεις δεδομένων US Coastguard, Paris MOU και Tokyo MOU, και

(ii) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα.

(b) πλοίο ηλικίας άνω των 23 χρονών μπορεί να νηολογηθεί νοουμένου ότι:

(i) το πλοίο εξυπηρετεί το κυπριακό εμπόριο και επισκέπτεται κυπριακά λιμάνια τουλάχιστο δύο φορές κάθε μήνα ή τουλάχιστο 24 φορές σε ένα χρόνο, και

(ii) δεν έχει κατακρατηθεί μετά από έλεγχο κράτους του λιμένα περισσότερες από μία φορές τους τελευταίους 12 μήνες πριν από την αίτηση για νηολόγηση του πλοίου, για λόγους ασφάλειας (safety) ή πρόληψης της ρύπανσης και οι κατακρατήσεις αυτές έχουν καταγραφεί στη βάση δεδομένων EQUASIS και στις βάσεις δεδομένων US Coastguard, Paris MOU και Tokyo MOU, και

(iii) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα, και

(iv) η διαχείριση του πλοίου θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της ΕΕ² έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM Code) (όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ).

² Για τους σκοπούς της παρούσας πολιτικής, ΕΕ περιλαμβάνει οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ και/ ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

Β. ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗ ΑΠΟ 1000

1. Πλοία ηλικίας μέχρι 20 χρονών

Επιτρέπεται η εγγραφή πλοίων που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία χωρίς οποιουσδήποτε επιπρόσθετους όρους.

2. Πλοία ηλικίας άνω των 20 χρονών μέχρι 23 χρονών

Επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίου που ανήκει σε αυτή την κατηγορία νοουμένου ότι θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα.

3. Πλοία με ηλικία μεγαλύτερη από 23 ετών

Δεν εγγράφονται στο Κυπριακό Νηολόγιο πλοία που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία.

4. Ειδικές Περιπτώσεις

Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου 3 πιο πάνω, πλοίο ηλικίας άνω των 23 χρονών μπορεί να νηολογηθεί νοουμένου ότι:

(i) το πλοίο εξυπηρετεί το κυπριακό εμπόριο και επισκέπτεται κυπριακά λιμάνια τουλάχιστο δύο φορές κάθε μήνα ή τουλάχιστο 24 φορές σε ένα χρόνο, και

(ii) δεν έχει κατακρατηθεί μετά από έλεγχο κράτους του λιμένα περισσότερες από μία φορές τους τελευταίους 12 μήνες πριν από την αίτηση για νηολόγηση του πλοίου, για λόγους ασφάλειας (safety), πρόληψης της ρύπανσης ή ασφάλειας (security) και οι κατακρατήσεις αυτές έχουν καταγραφεί στη βάση δεδομένων EQUASIS και στις βάσεις δεδομένων US Coastguard, Paris MOU και Tokyo MOU, και

(iii) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα, και

(iv) η διαχείριση του πλοίου θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της ΕΕ³ έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM Code) (όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ).

Γ. ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Για τους σκοπούς της παρούσας πολιτικής:

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

1. Επιβατηγά πλοία ηλικίας μέχρι 30 χρονών

Επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίου που ανήκει σε αυτή την κατηγορία νοουμένου ότι:

(α) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα και θα υπόκειται σε μεταγενέστερες ετήσιες επιθεωρήσεις, και

(β) σε περίπτωση που η διαδρομή που εκτελεί περιλαμβάνει τουλάχιστον 2 επισκέψεις κάθε μήνα σε κυπριακό λιμάνι μέσα σε περίοδο 6 μηνών, θα ναυτολογηθούν, αν υπάρχουν διαθέσιμοι, τουλάχιστο 2 δόκιμοι οι οποίοι είναι Κύπριοι πολίτες και/ ή πολίτες της ΕΕ κάτοικοι Κύπρου τους τελευταίους 6 μήνες, για ναυτική εκπαίδευση στο πλοίο για περίοδο μέχρι 6 μηνών.

³ Για τους σκοπούς της παρούσας πολιτικής, ΕΕ περιλαμβάνει οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ και/ ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

2. Επιβατηγά πλοία ηλικίας άνω των 30 χρονών μέχρι 40 χρονών

Επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίου που ανήκει σε αυτή την κατηγορία νοουμένου ότι:

(α) θα διεξαχθεί επιθεώρηση του κύτους, των μηχανών και της γενικής κατάστασης του πλοίου με ικανοποιητικά αποτελέσματα πριν από τη νηολόγηση του πλοίου στο Κυπριακό Νηολόγιο, και

(β) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση με ικανοποιητικά αποτελέσματα πριν από την έναρξη της εμπορικής δραστηριότητας του πλοίου και θα υπόκειται σε μεταγενέστερες ετήσιες επιθεωρήσεις, και

(γ) η διαχείριση του πλοίου, όπου απαιτείται από τη νομοθεσία, θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της ΕΕ, έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM Code) (όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ), και

(δ) σε περίπτωση που η διαδρομή που εκτελεί περιλαμβάνει τουλάχιστο 2 επισκέψεις κάθε μήνα σε κυπριακό λιμάνι μέσα σε περίοδο 6 μηνών, θα ναυτολογηθούν, αν υπάρχουν διαθέσιμοι, τουλάχιστο 2 δόκιμοι οι οποίοι είναι Κύπριοι πολίτες και/ ή πολίτες της ΕΕ κάτοικοι Κύπρου τους τελευταίους 6 μήνες, για ναυτική εκπαίδευση στο πλοίο για περίοδο μέχρι 6 μηνών. [Η προϋπόθεση αυτή δεν εφαρμόζεται στη περίπτωση μαούνας].

3. Επιβατηγά πλοία ηλικίας άνω των 40 χρονών

Δεν εγγράφονται στο Κυπριακό Νηολόγιο πλοία που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία.

4. Ειδικές Περιπτώσεις

Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου 3 πιο πάνω, πλοίο ηλικίας άνω των 40 χρονών μπορεί να επανανηολογηθεί στο Κυπριακό Νηολόγιο νοουμένου ότι:

(i) το πλοίο εξυπηρετεί το κυπριακό εμπόριο και επισκέπτεται κυπριακά λιμάνια τουλάχιστο δύο φορές κάθε μήνα ή τουλάχιστο 24 φορές σε ένα χρόνο, και

(ii) δεν έχει κατακρατηθεί μετά από έλεγχο κράτους του λιμένα περισσότερες από μία φορά τους τελευταίους 12 μήνες πριν από την αίτηση για νηολόγηση του πλοίου, για λόγους ασφάλειας (safety), πρόληψης της ρύπανσης ή ασφάλειας (security) και οι κατακρατήσεις αυτές έχουν καταγραφεί στη βάση δεδομένων EQUASIS και στις βάσεις δεδομένων US Coastguard, Paris MOU και Tokyo MOU, και

(iii) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση με ικανοποιητικά αποτελέσματα πριν από την έναρξη της εμπορικής δραστηριότητας του πλοίου και θα υπόκειται σε μεταγενέστερες ετήσιες επιθεωρήσεις, και

(iv) η διαχείριση του πλοίου, όπου απαιτείται από τη νομοθεσία, θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της ΕΕ⁴ έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM Code) (όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ).

Δ. ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

Για τους σκοπούς της παρούσας πολιτικής:

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

⁴ Για τους σκοπούς της παρούσας πολιτικής, ΕΕ περιλαμβάνει οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ και/ ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

1. Γενικές προϋποθέσεις

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

(β) Οι ιδιοκτήτες αλιευτικών σκαφών, οποιασδήποτε χωρητικότητας και ηλικίας, θα πρέπει να υποβάλουν, ως προϋπόθεση για τη νηολόγηση αυτών, δήλωση στην οποία να αναφέρουν ότι θα τηρούν συνεχώς τις πρόνοιες της ισχύουσας κυβερνητικής πολιτικής που αφορά στην αλιεία και ειδικά όσον αφορά στην προφύλαξη προστατευομένων ειδών και στην απαγόρευση της χρήσης αλιευτικού εξοπλισμού και ότι θα συμμορφώνονται πλήρως με τις σχετική νομοθεσία για την αλιεία της ΕΕ και τις διεθνείς αλιευτικές συμβάσεις και συμφωνίες.

(γ) Η χρήση αλιευτικού σκάφους που υψώνει την κυπριακή σημαία σε αλιευτικές εργασίες ή για την επεξεργασία, αποθήκευση ή μεταφορά ιχθύων ή σε οποιοδήποτε άλλες σχετικές εργασίες χωρίς άδεια αλιείας από το Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών του Υπουργείου Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, συνιστά παραβίαση του περί Αλιείας Νόμου, Κεφ. 135, όπως έχει τροποποιηθεί καθώς και παραβίαση των όρων νηολόγησης του.

(δ) Αλιευτικά σκάφη ηλικίας άνω των 25 χρονών δεν εγγράφονται στο Κυπριακό Νηολόγιο.

2. Ειδικές προϋποθέσεις

(α) Αλιευτικά σκάφη μήκους κάτω των 24 μέτρων

Σκάφος που ανήκει σε αυτή την κατηγορία, ηλικίας άνω των 15 χρονών, πρέπει να υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα.

(β) Αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω

(i) Αλιευτικά σκάφη που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Εναρμονισμένο Καθεστώς Ασφαλείας για τα Αλιευτικά Σκάφη Μήκους 24 Μέτρων και Άνω) Νόμου του 2002 (Νόμος 56(I)/2002), όπως έχει τροποποιηθεί, πρέπει να τηρούν και να πιστοποιούνται σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Torremolinos ή τον Κώδικα Ασφάλειας για Πλοία Ειδικού Σκοπού (Απόφαση Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού(ΔΝΟ) Α.534 (16), όπως τροποποιήθηκε), ή τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS Convention), όπως τροποποιήθηκε, ανάλογα με την περίπτωση.

(ii) Αλιευτικά σκάφη που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία θα πρέπει να συμμορφώνονται με την Κοινοτική Οδηγία 92/48/ΕΟΚ, ημερομηνίας 16 Ιουνίου 1992, που καθορίζει τους ελάχιστους κανόνες υγιεινής που εφαρμόζονται σε αλιευτικά προϊόντα που λαμβάνονται σε ορισμένα σκάφη σύμφωνα με το Άρθρο 3(1) (α) (i) της Οδηγίας 91/493/ΕΟΚ.

(iii) Σκάφος που ανήκει σε αυτή την κατηγορία, ηλικίας άνω των 15 χρονών, πρέπει να υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα.

Ε. ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ, ΣΚΑΦΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΥΠΕΡΑΚΤΙΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ, ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Για τους σκοπούς της παρούσας πολιτικής:

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

Σκάφη υποστήριξης υπεράκτιων εγκαταστάσεων είναι σκάφη που ανεξάρτητα από τη χωρητικότητά τους, σκοπό έχουν την παροχή υπηρεσιών

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

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

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

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

1. Σκάφη ηλικίας μέχρι 25 χρονών

Επιτρέπεται η εγγραφή στο Κυπριακό Νηολόγιο σκάφους που ανήκει σε αυτή την κατηγορία χωρίς οποιουδήποτε επιπρόσθετους όρους.

2. Σκάφη ηλικίας άνω των 25 χρονών

Επιτρέπεται η νηολόγηση σκάφους που ανήκει σε αυτή τη κατηγορία νοουμένου ότι

(α) θα υποβληθεί σε ειδική επιθεώρηση, όπως καθορίζεται στην παράγραφο Γ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα, και

(β) η διαχείριση του πλοίου, όπου απαιτείται από τη νομοθεσία, θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της ΕΕ, έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό

συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM Code) (όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ).

Σημείωση:

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

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

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

ΣΤ. ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ/ ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΣΚΑΦΗ ΚΑΙ ΑΠΟΒΑΤΗΓΑ ΣΚΑΦΗ

Για τους σκοπούς της παρούσας πολιτικής:

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

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

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

Επιτρέπεται η νηολόγηση σκάφους που ανήκει σε αυτή την κατηγορία, ηλικίας μέχρι 23 χρονών αναφορικά με αυτοκινούμενες κινητήρες και, ανεξάρτητα από την ηλικία αυτών αναφορικά με ιστιοφόρα (με ή χωρίς βοηθητικές κινητήρες πρόωσης) και αποβατηγά σκάφη, νοουμένου ότι η διαχείριση του πλοίου, όπου απαιτείται από τη νομοθεσία, θα γίνεται από κυπριακή ή άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων της ΕΕ έχοντας ως βάση των δραστηριοτήτων της την Κύπρο, σε γραφείο στελεχωμένο με ικανό σε αριθμό και προσόντα προσωπικό και η οποία κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM Code) (όπως καθορίζεται στην παράγραφο Δ του ΜΕΡΟΥΣ ΙΙ).

Η. ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Υδροπτέρυγα

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

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

ΜΕΡΟΣ II

A. ΗΛΙΚΙΑ

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

B. ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ

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

Γ. ΕΙΔΙΚΗ / ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

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

απαιτείται δεύτερη επιθεώρηση για να συμπληρωθεί η επιθεώρηση. Η δεύτερη επιθεώρηση θα πρέπει να γίνεται με έξοδα του πλοιοκτήτη/ ναυλωτή γυμνού πλοίου κατά την πιο γρήγορη από τις ακόλουθες εναλλακτικές περιπτώσεις:

- (1) όχι αργότερα από την ημερομηνία διεκπεραίωσης της πρώτης ενδιάμεσης επισταμένης επιθεώρησης μετά την ημερομηνία της νηολόγησης, ή
- (2) όχι αργότερα από την ημερομηνία διεκπεραίωσης της πρώτης επισταμένης επιθεώρησης που διενεργείται κατά τη διάρκεια της περιοδικής επιθεώρησης μετά την ημερομηνία της νηολόγησης, ή
- (3) όχι αργότερα από την ημερομηνία διεκπεραίωσης του πρώτου δεξαμενισμού μετά την ημερομηνία της νηολόγησης, ή
- (4) σε σχέση με δεξαμενόπλοια, με την πρώτη ευκαιρία μετά που η είσοδος και εξέταση όλων των χώρων είναι ασφαλής μετά την ημερομηνία της νηολόγησης, ή
- (5) με την πρώτη ευκαιρία μετά που το σκάφος θα εισέλθει σε επισκευαστική μονάδα, μετά την ημερομηνία της νηολόγησης.

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

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

- (6) Στην περίπτωση πλοίου οποιουδήποτε τύπου και οποιασδήποτε χωρητικότητας για το οποίο έχει επίσης υποβληθεί αίτηση για παράλληλη νηολόγηση σε αλλοδαπό νηολόγιο και αυτή η παράλληλη

νηολόγηση γίνεται εντός 1 μηνός από την προσωρινή νηολόγηση, η ειδική επιθεώρηση αναβάλλεται μέχρι τη λήξη ή τον τερματισμό της παράλληλης νηολόγησης. Σε τέτοια περίπτωση η ειδική επιθεώρηση θα πρέπει να γίνει κατά ή το αργότερο εντός 1 μηνός από την ημερομηνία επαναφοράς της κυπριακής εθνικότητας.

Δ. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

1. Η διαχείριση και λειτουργία ενός πλοίου αποδεικνύεται από την Κοινή Δήλωση Λειτουργίας Πλοίου (Έντυπο ISM.01/ Revision 2) (βλ. Εγκύκλιο ΤΕΝ 54/2004).

2. Η διαχείριση και λειτουργία ενός πλοίου θεωρείται ότι γίνεται από εταιρεία διαχείρισης πλοίων αν η εταιρεία αυτή κατέχει ή πρόκειται να της χορηγηθεί από την Κυπριακή Δημοκρατία, Έγγραφο Συμμόρφωσης ή Προσωρινό Έγγραφο Συμμόρφωσης και θα χορηγηθεί στο πλοίο από την Κυπριακή Δημοκρατία Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ασφαλείας ή Προσωρινό Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ασφαλείας, που δεικνύει ότι η διαχείριση του πλοίου γίνεται από αυτή την εταιρεία. Διαζευκτικά, η διαχείριση ενός πλοίου θα αποδεικνύεται μετά από έλεγχο της διαχειρίστριας εταιρείας προς ικανοποίηση του ΤΕΝ. Τέτοιος έλεγχος θα διενεργείται, όσο το δυνατό, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας.

Ε. ΟΡΟΙ ΜΕΤΑ ΤΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

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

2. Οποτεδήποτε γίνεται αναφορά σε αυτή τη πολιτική σε συμβάσεις, πρωτόκολλα, αποφάσεις και συστάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τις οποίες θα πρέπει

να συμμορφώνονται ορισμένες κατηγορίες πλοίων ως προϋπόθεση για τη νηολόγηση τους, η συμμόρφωση με τα σχετικά νομοθετήματα πρέπει να επιβεβαιώνεται από αναγνωρισμένο νηογνώμονα εκ μέρους της Κυπριακής Δημοκρατίας κατά τον χρόνο της προσωρινής νηολόγησης καθώς και επίσης και κατά τακτικά διαστήματα μετά από αυτή, όπως θα καθορίζει σε κάθε περίπτωση το TEN.