



ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ 2019-20



ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ



Στην αυγή της νέας δεκαετίας, η ναυτιλία καλείται, πρωτίστως, να ανταποκριθεί στις υψηλές περιβαλλοντικές απαιτήσεις που έχουν τεθεί στη διεθνή και ευρωπαϊκή πολιτική ατζέντα, λειτουργώντας παράλληλα σε ένα ιδιαίτερα ρευστό οικονομικό και γεωπολιτικό περιβάλλον, με υψηλές προκλήσεις: οι τάσεις προστατευτισμού που επικρατούν σε διάφορα σημεία του πλανήτη μας, οι εμπορικοί πόλεμοι μεταξύ μεγάλων εμπορικών δυνάμεων, οι ανακατατάξεις και οι αναταραχές στο διεθνές εμπορικό γίγνεσθαι, καθώς και η παγκόσμια υγειονομική απειλή του COVID-19 με τις δραματικές της συνέπειες.

Το δεύτερο εξάμηνο του 2019 ταυτίστηκε με τις έντονες διεργασίες προετοιμασίας της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας για τη μετάβαση τον Ιανουάριο του 2020 στην εποχή των νέων ναυτιλιακών καυσίμων με χαμηλό όριο περιεκτικότητας σε θείο 0,5%. Η ναυτιλία κλήθηκε να εφαρμόσει στα πλοία της ένα νέο Κανονισμό χωρίς τα αναγκαία εκέγγυα ασφάλειας, διαθεσιμότητας και ομαλής λειτουργίας, διότι οι υπεύθυνοι εμπλεκόμενοι φορείς δεν υποχρεώθηκαν και δεν ανταποκρίθηκαν εγκαίρως στην απαίτηση για παραγωγή και διάθεση στα πλοία ποιοτικών και ασφαλών νέων καυσίμων σε επαρκείς ποσότητες παγκοσμίως.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών έκρουσε εγκαίρως και επανειλημμένα προς κάθε κατεύθυνση τον κώδωνα του κινδύνου, λειτουργώντας στην πράξη ως μοχλός πίεσης για τη λήψη, έστω την τελευταία στιγμή, μέτρων από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών (UN IMO), προς διευκόλυνση της μετάβασης.

Οι αστοχίες όμως της νομοθεσίας για τα νέα καύσιμα θα πρέπει να λειτουργήσουν ως παράδειγμα προς αποφυγή στην υπό εξέλιξη νομοθετική διαδικασία για την υιοθέτηση μέτρων για τη μείωση των εκπομπών αερίων από τα πλοία. Ο UN IMO έχει την ευθύνη διαμόρφωσης και υιοθέτησης ρεαλιστικών και αποτελεσματικών διεθνών μέτρων και πρέπει να εξασφαλίζει τις παραμέτρους αυτές πριν τα εν λόγω μέτρα τεθούν σε ισχύ. Ως υπεύθυνοι πολίτες, υποστηρίζουμε το "Green Deal" και το όραμα της νέας Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την προστασία του περιβάλλοντος και της ζωής στον πλανήτη μας. Σε καμία περίπτωση όμως δεν πρέπει, επ' ονόματι του σκοπού αυτού, να αναπτυχθούν περιφερειακές πολιτικές εισπρακτικού χαρακτήρα με καθαρά και μόνο οικονομική στόχευση, όπως είναι η περίπτωση των προτάσεων αναθεώρησης και επέκτασης του Ευρωπαϊκού Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (EU ETS).

Στη δίνη της πανδημίας που βιώνει η ανθρωπότητα, η ναυτιλία και οι ναυτικοί της προσφέρουν αναντικατάστατες υπηρεσίες, εξασφαλίζοντας τα βασικά αγαθά που χρειάζεται η κοινωνία μας σε καιρούς ειρήνης, αλλά και κρίσεων. Ο ρόλος της ναυτιλίας αποζητά και αξίζει τη διεθνή αναγνώριση και την υποστήριξη από τους κυβερνώντες, ώστε να εξασφαλισθεί κάθε δυνατή διευκόλυνση για την ανεμπόδιστη παροχή των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Κυρίως όμως πρέπει άμεσα να επιλυθούν τα σοβαρά προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί στη μετακίνηση των ναυτικών και στις αλλαγές πληρωμάτων. Η διεθνής κοινότητα πρέπει να εξασφαλίσει την απρόσκοπτη μετακίνηση των ναυτικών ανά τον κόσμο, με γνώμονα πρωτίστως την υγεία και την ευημερία τους που έχουν άμεση επίπτωση και στην ασφάλεια των πλοίων και της ναυσιπλοΐας.

Επιπροσθέτως, είναι απολύτως σαφές ότι και η ναυτιλία επλήγη αναπόδραστα από τον κλονισμό της παγκόσμιας οικονομίας και του εμπορίου λόγω της πανδημίας, με αποτέλεσμα την μεγάλη επιδείνωση της ναυλαγοράς, όπου για κάποιες κατηγορίες πλοίων υπήρξε κατακόρυφη πτώση των ναύλων και σχεδόν μηδενική ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών. Επομένως, πρέπει να εξασφαλισθεί άμεσα η βιωσιμότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, βασική προϋπόθεση της οποίας είναι η εξασφάλιση της ρευστότητας αυτών και η παροχή ευελιξίας στην αποπληρωμή των δανείων τους.

Προς τον σκοπό αυτό, τέθηκε εγκαίρως στους ευρωπαϊκούς θεσμούς και στα αρμόδια όργανα, καθώς και στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, η αναγκαιότητα συμπερίληψης των ναυτιλιακών εταιρειών στα οριζόντια υποστηρικτικά μέτρα που προβλέπουν, μεταξύ άλλων, την αναστολή πληρωμής των προγραμματισμένων δόσεων δανείων για καθορισμένο χρονικό διάστημα και τα οποία υιοθετήθηκαν δια νομοθετικών ή μη ποσοτήτων από το σύνολο σχεδόν των ευρωπαϊκών κρατών, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας, και των εποπτικών τους τραπεζικών αρχών.

Εντός των εθνικών μας συνόρων, πρόκληση αλλά και όραμα της ελληνικής ναυτιλίας παραμένει η άμεση ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου, ώστε να αναχαιτισθεί η διαρροή πλοίων από τη σημαία, πριν η κατάσταση καταστεί μη αναστρέψιμη, καθώς και η αναβίωση της ναυτοσύνης του λαού μας. Τα δύο αλληλένδετα θέματα χρειάζονται ολιστική προσέγγιση και στρατηγική και αποτελούν προτεραιότητες της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Στο πλαίσιο αυτό, οι πρόσφατες νομοθετικές μεταρρυθμίσεις για τη ναυτολόγηση Ελλήνων στα πλοία υπό ελληνική σημαία, θα δώσουν νέα πνοή και δυναμική στο ελληνικό νηολόγιο, καθιστώντας το ελκυστική επιλογή για τα πλοία μας. Παράλληλα, δίνεται επιτέλους στους νέους που αναζητούν ευκαιρίες εργασίας και επαγγελματικής αποκατάστασης η διέξοδος του ναυτικού επαγγέλματος, δεδομένου ότι θα

μπορούν να ναυτολογηθούν με ανταγωνιστικούς όρους, συμβατούς με τα κρατούντα στη διεθνή ναυτική αγορά εργασίας. Στην ίδια κατεύθυνση, η πρόσφατη αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου για τους απόφοιτους των Επαγγελματικών Λυκείων Ναυτικής Κατεύθυνσης, με την οποία ανακτούν το δικαίωμα προαγωγής έως τον α' βαθμό πλοιάρχου και μηχανικού, αποτελεί ιδιαίτερα θετική εξέλιξη.

Επιπροσθέτως, η ανακοινωθείσα συνεργασία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με το Ίδρυμα Ευγενίδου για την εκπόνηση σχετικής μελέτης συνολικής αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης είναι άκρως επίκαιρη και αναμένονται με ενδιαφέρον τα αποτελέσματα αυτής, προκειμένου η ναυτική εκπαίδευση να μπορέσει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της εποχής για την ανάδειξη άρτια εκπαιδευμένων αξιωματικών.

Τέλος, η Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ» συνεχίζει να διαγράφει δυναμική πορεία με ουσιαστικές δράσεις, αφήνοντας διακριτό αποτύπωμα προσφοράς στην κοινωνία μας. Ειδική μνεία πρέπει να γίνει στη δωρεά των 10 ταχύπλων σκαφών στο Λιμενικό Σώμα, που καλύπτουν τις αυξημένες ανάγκες περιπολίας των ελληνικών θαλασσών, καθώς και στην ανάληψη της ανακαίνισης των χώρων υγιεινής των δημόσιων νοσοκομείων της Αττικής και της προμήθειας ιματισμού για όλα τα νοσοκομεία της επικράτειας, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ασθενοφόρων του ΕΚΑΒ, με κορύφωση τη δωρεά ύψους άνω των 13 εκατομμυρίων ευρώ για ενίσχυση με υγειονομικό και τεχνολογικό εξοπλισμό του Εθνικού Συστήματος Υγείας για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19. Όραμά μας λοιπόν παραμένει να κληροδοτήσουμε το δημιούργημα αυτό της ναυτιλιακής μας οικογένειας στις επόμενες γενιές μας ως πρότυπο μηχανισμό κοινωνικής αλληλεγγύης και προσφοράς στον τόπο μας.

Οι προκλήσεις για την εμπορική ναυτιλία διαφαίνονται σε διεθνές επίπεδο στο προσεχές διάστημα πολλές και ποικίλες. Όμως η ναυτιλία των Ελλήνων μεγαλούργησε ιστορικά και σε περιόδους κρίσεων και έχει όλα τα εκέγγυα να διατηρήσει αλώβητες τις υψηλές επιδόσεις της, προσφέροντας στον τόπο μας εξαιρετικά οικονομικά, διπλωματικά και στρατηγικά πλεονεκτήματα.

Θεόδωρος Ε. Βενιάμης



01

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Ο Στρατηγικός και Οικονομικός Ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλίας

- Προοπτικές της Παγκόσμιας Ναυτιλίας
- Ο Ελληνόκτητος Στόλος

Ο Στρατηγικός και Οικονομικός Ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλίας

Προοπτικές της Παγκόσμιας Ναυτιλίας

Ο ρυθμός της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας παρέμεινε υποτονικός καθ' όλη τη διάρκεια του 2019, με πτωτική τάση για τη βιομηχανική δραστηριότητα, εν μέσω αυξανόμενων εμπορικών και γεωπολιτικών εντάσεων, ειδικά μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (ΗΠΑ) και της Κίνας. Η αβεβαιότητα σχετικά με το μέλλον του παγκόσμιου εμπορίου και της διεθνούς συνεργασίας, γενικότερα, είχε αντίκτυπο στην εμπιστοσύνη για την επιχειρηματική δραστηριότητα, τις αποφάσεις για επενδύσεις και το παγκόσμιο εμπόριο¹, με τον όγκο των συναλλαγών να αυξάνεται μόλις κατά 0,3% το 2019². Οι προβλέψεις για την αύξηση του όγκου των συναλλαγών το 2020, πριν από το ξέσπασμα της πανδημίας του νέου κορωνοϊού (COVID-19), κυμάνθηκαν γύρω στο 2,7%³, υποδηλώνοντας μια εύθραυστη ανάκαμψη. Ωστόσο, η άνευ προηγουμένου παγκόσμια κρίση, που προκλήθηκε από την πανδημία του κορωνοϊού, έχει καταστήσει τις προοπτικές για την παγκόσμια οικονομία και το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, το 2020, ακόμη περισσότερο ασαφείς και δυσσώωνες. Ενδεικτικά, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ) προβλέπει⁴ ότι το παγκόσμιο εμπόριο αναμένεται να μειωθεί σε ποσοστό μεταξύ 13% και 32% το 2020.

Από οικονομικής άποψης, πολλοί τομείς της ναυτιλίας έχουν βρεθεί αντιμέτωποι με μια αιφνίδια και απότομη πτώση της ζήτησης, η οποία με τη σειρά της έχει επηρεάσει σημαντικά τους ναύλους και τα έσοδα. Στον τομέα του χύδην ξηρού φορτίου, για παράδειγμα, ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κατά το διάστημα Ιανουαρίου - Απριλίου 2020, σε σύγκριση με το 2019, ήταν περισσότερο από 85% χαμηλότερος για τα πλοία

capsize, 40% χαμηλότερος για τα πλοία Panamax και 35% χαμηλότερος για τα πλοία τύπου Supramax⁵. Αν και αυτά τα ποσοστά θα μπορούσαν ενδεχομένως να βελτιωθούν, καθώς τα κινέζικα εργοστάσια επαναλειτούργουν, η ήδη διαγραφόμενη παγκόσμια ύφεση σε συνδυασμό με την πτώση της παγκόσμιας ζήτησης, που οφείλεται στα lockdowns στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική, έχουν επηρεάσει σοβαρά τη ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Το lockdown στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική θα έχει σημαντικές επιπτώσεις και στα ποσοστά της απασχόλησης. Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (International Monetary Fund - IMF) έχει ανακοινώσει ότι η πανδημία του COVID-19 θα ωθήσει πιθανώς την παγκόσμια οικονομία σε χειρότερη ύφεση από εκείνη της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης της δεκαετίας του 1930⁶, προειδοποιώντας ότι οι προοπτικές για μια παγκόσμια ανάκαμψη είναι εξαιρετικά αβέβαιες. Η ύφεση στη ναυτιλία προβλέπεται να διαρκέσει περισσότερο από ένα χρόνο και η ναυτιλιακή δραστηριότητα δεν αναμένεται να βελτιωθεί τους επόμενους μήνες. Με δεδομένο ότι η ναυτιλία αποτελεί μια παγκόσμια βιομηχανία, η ύφεση της ναυτιλιακής δραστηριότητας οφείλεται επίσης στο γεγονός ότι μεγάλο μέρος της ναυτιλίας δραστηριοποιείται στο νότιο ημισφαίριο, όπου σημαντικές χώρες εξαγωγής πρώτων υλών, όπως η Βραζιλία, μόλις πρόσφατα άρχισαν να πλήττονται από τον COVID-19 το ίδιο σοβαρά, εάν όχι περισσότερο.

Ο Ελληνόκτητος Στόλος

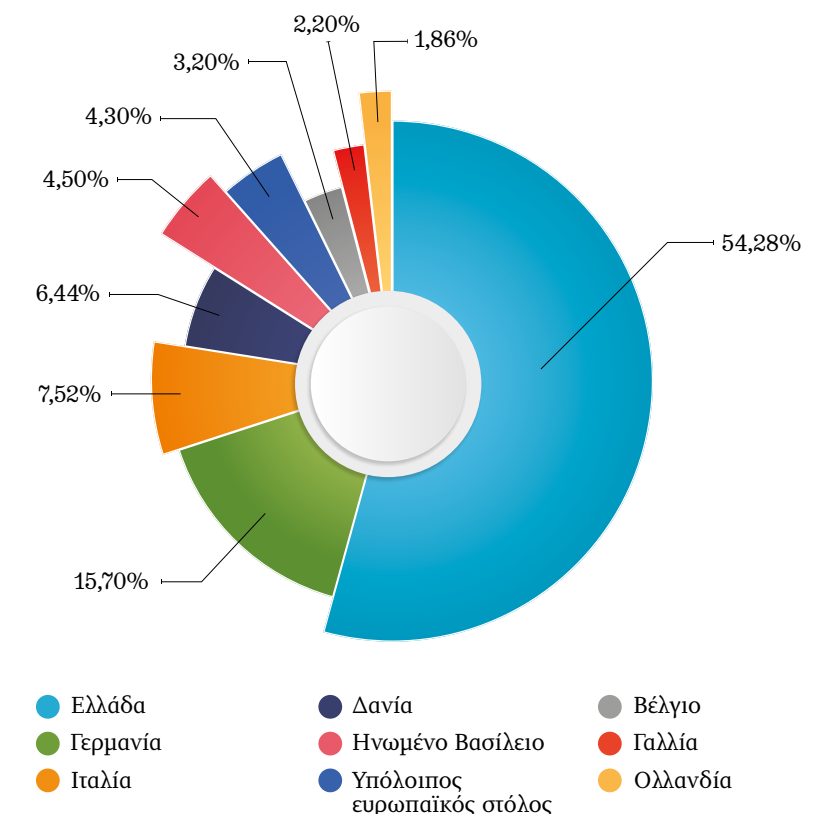
Στις πέντε κορυφαίες στον κόσμο ναυτιλιακές χώρες περιλαμβάνονται η Ελλάδα, η Ιαπωνία, η Κίνα, η Σιγκαπούρη και το Χονγκ Κονγκ, οι οποίες αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα τελευταία χρόνια, η Γερμανία, η Ιαπωνία και η Δημοκρατία της Κορέας έχουν χάσει έδαφος, ενώ η Ελλάδα, η Σιγκαπούρη, η Κίνα και το Χονγκ Κονγκ έχουν αυξήσει το μέγεθος του στόλου τους⁷.

Η Ελλάδα παραμένει παγκοσμίως η χώρα με τη μεγαλύτερη πλοιοκτησία. Μολονότι ο πληθυσμός της Ελλάδας αντιπροσωπεύει μόνο το 0,16% του παγκόσμιου πληθυσμού, οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 20,67% της παγκόσμιας χωρητικότητας⁸ και το 54,28% της χωρητικότητας της Ευρωπαϊκής

Ένωσης - ΕΕ (Σχήμα: 1)⁹. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες υπερδιπλασίασαν τη μεταφορική ικανότητα του στόλου τους στο διάστημα 2007-2019 (Σχήμα: 2)¹⁰, ενώ ελέγχουν (Σχήμα: 3)¹¹:

- το 32,64% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 15,14% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χημικών και παραγώγων πετρελαίου και το 16,33% του παγκόσμιου στόλου υγραεριοφόρων (LNG / LPG),
- το 21,7% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, και
- το 8,92% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

ΣΧΗΜΑ 1
Ο Ευρωπαϊκός Κοινοτικός Στόλος - Πλοιοκτησία
(σε dwt, πλοία>1.000 gt)



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2019 (2018 data)

¹ IMF, *Global Economic Outlook*, Οκτώβριος 2019

² IHS Markit, *Outlook for Global Trade in 2020*, Ιανουάριος 2020

³ ΠΟΕ, *WTO lowers trade forecast as tensions unsettle global economy*, Δελτίο Τύπου, 1 Οκτωβρίου 2019

⁴ ΠΟΕ, *Trade set to plunge as COVID-19 pandemic upends global economy*, Δελτίο Τύπου, 8 Απριλίου 2020

⁵ Clarksons Research, *Shipping Intelligence Weekly - Issue No 1417*, 3 Απριλίου 2020

⁶ IMF, *The Great Lockdown: Worst Economic Downturn Since the Great Depression*, 14 Απριλίου 2020

⁷ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport*, 2019

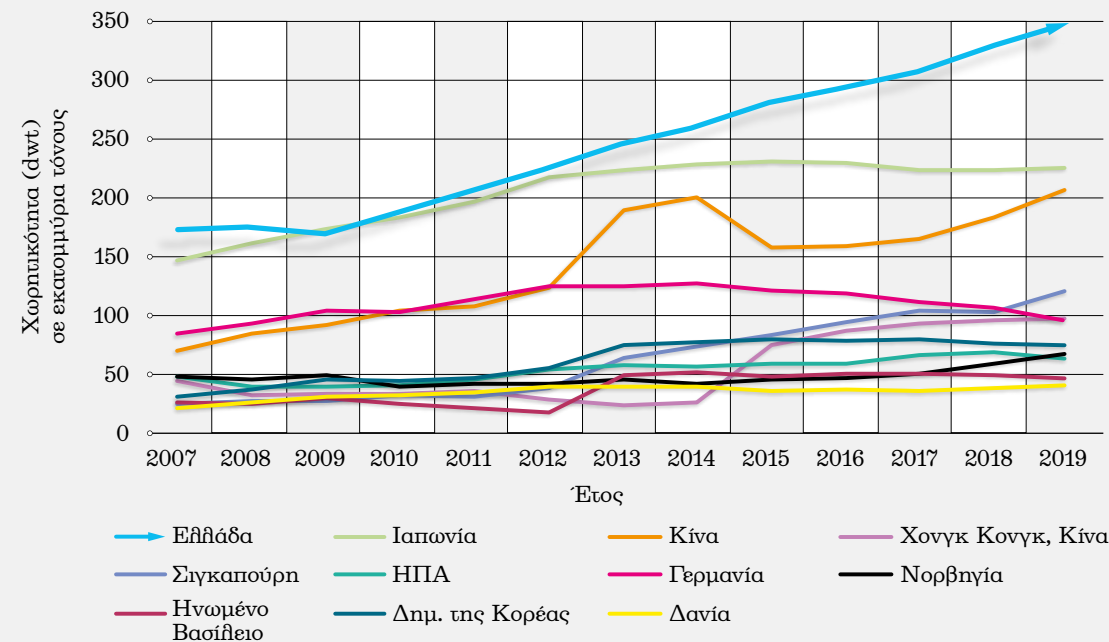
⁸ IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

⁹ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2019

¹⁰ UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2007 - 2019

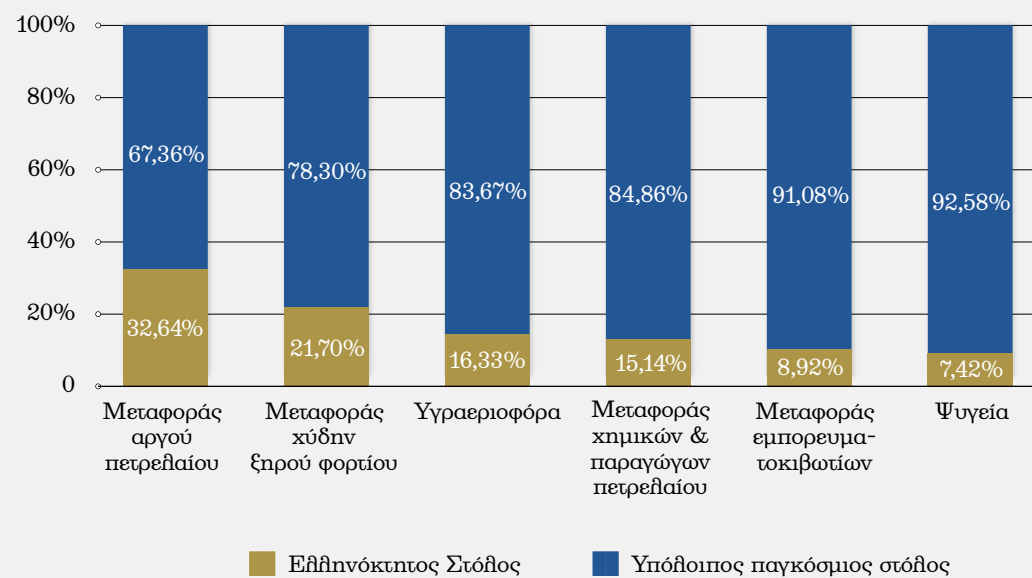
¹¹ IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

ΣΧΗΜΑ 2
Ο Παγκόσμιος Στόλος - Πηλοιοκτησία, 2007-2019
(σε dwt, πηλοία>1.000 gt)



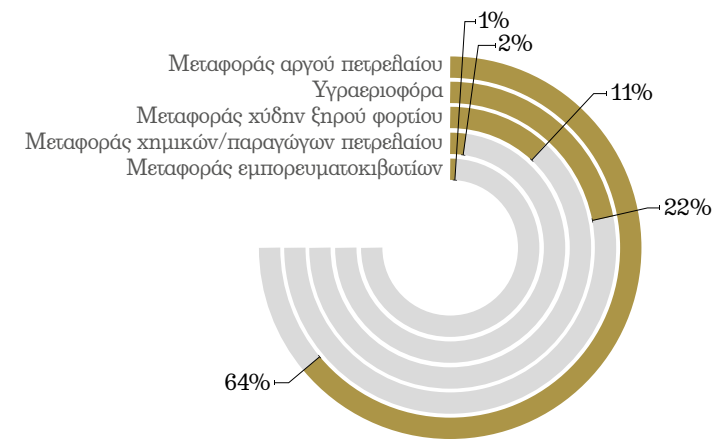
Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2007-2019

ΣΧΗΜΑ 3
Ποσοστό Ελληνόκτητου Στόλου σε Σχέση με τον Παγκόσμιο Στόλο ανά Τύπο Πηλοίου
(σε dwt, πηλοία>1.000 gt)



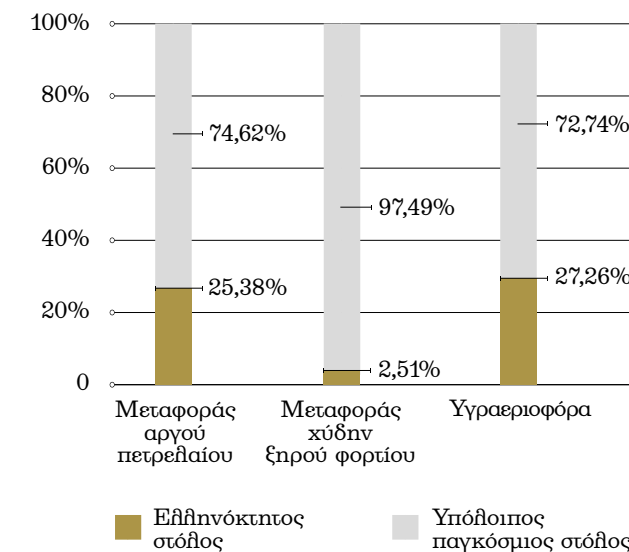
Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

ΣΧΗΜΑ 4
Ανάπτυξη Τύπων Πηλοίων του υπό Παραγγελία Ελληνόκτητου Στόλου
(σε dwt, πηλοία>1.000 gt)



Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

ΣΧΗΜΑ 5
Ανάπτυξη Κύριων Τύπων Πηλοίων του υπό Ναυπήγηση Παγκόσμιου Στόλου
(σε dwt, πηλοία>1.000 gt)



Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

Στις αρχές του 2020¹², οι παραγγελίες για τη ναυπήγηση ελληνικών συμφερόντων πλοίων (άνω των 1.000 gt) διάφορων τύπων ανήλθαν σε 128 (συνολικής χωρητικότητας 15,928 εκατομμυρίων τόνων deadweight - dwt) από τις συνολικά 2.425 παραγγελίες, χωρητικότητας 166,825 εκατομμυρίων dwt (Σχήματα: 4 & 5)¹³. Οι Έλληνες πηλοκτήτες έχουν επενδύσει σε μεγάλο βαθμό σε νέα και ενεργειακά αποδοτικά πλοία, με τη μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου (9,17 έτη) να είναι χαμηλότερη από τη μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου (9,61 έτη)¹⁴.

Είναι αξιοσημείωτο ότι το 28,61% του ελληνόκτητου, υπό σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ, στόλου κατασκευάστηκε μετά το 2013 και σύμφωνα με το παγκόσμιο πρότυπο του Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης κατά τη Σχεδίαση του πλοίου (Energy Efficiency Design Index - EEDI) (ΔΣ MARPOL, Παράρτημα VI, Κανονισμός 21), το οποίο εγγυάται καλύτερη ενεργειακή απόδοση¹⁵. Το αντίστοιχο ποσοστό για τον στόλο υπό σημαία ΕΕ είναι 21% και 23,2% για τον παγκόσμιο στόλο. Επιπλέον, σημειώνεται ότι το μέσο μέγεθος πλοίου του ελληνόκτητου στόλου ανέρχεται στα 81.118 dwt, το οποίο είναι σχεδόν διπλάσιο από το μέσο μέγεθος πλοίου του παγκόσμιου στόλου (43.766 dwt)¹⁶. Οι οικονομίες κλίμακας βελτιώνουν την αποδοτικότητα και τα περιβαλλοντικά οφέλη, μειώνοντας έτσι ακόμη περισσότερο το αποτύπωμα άνθρακα της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Η Ελλάδα παραμένει στον Λευκό Κατάλογο STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) του UN IMO, καθώς και στον Λευκό Κατάλογο του Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) και του Tokyo Memorandum of Understanding (Tokyo MoU), με τον ελληνικό στόλο να είναι ένας από τους πιο ασφαλείς παγκοσμίως, με ποσοστό 0,96% του ελληνικού εμπορικού στόλου (με βάση τον αριθμό πλοίων) και 0,37% (με βάση τη χωρητικότητα) να εμπλέκεται σε πρόσφατες σημαντικές ναυτικά ατυχήματα¹⁷. Το ελληνικό νηολόγιο αριθμεί 706 πλοία (άνω των 1.000 gt), των οποίων η χωρητικότητα ανέρχεται σε 39,19 εκατομμύρια gt. Ο στόλος υπό ελληνική σημαία κατατάσσεται στην 8^η θέση διεθνώς (Σχήμα: 6) και στη 2^η θέση στην ΕΕ (σε όρους dwt) (Σχήμα: 7)¹⁸.

¹² IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

¹³ IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

¹⁴ IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

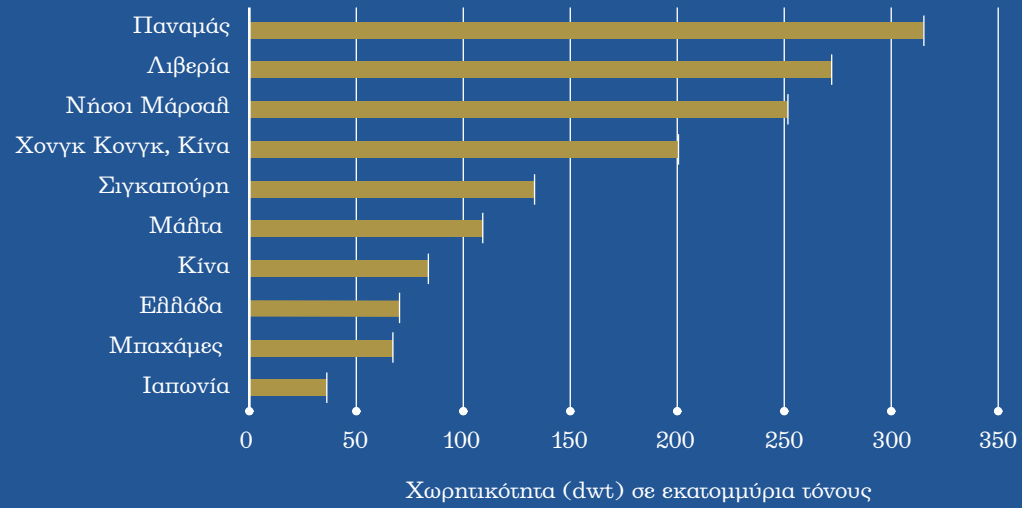
¹⁵ IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

¹⁶ IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

¹⁷ Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), Ναυτικά ατυχήματα Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω και πρόσωπα που έπαθαν ατύχημα σε πλοία και θαλάσσιες περιοχές ευθύνης των Λιμενικών Αρχών 2019, 31 Μαρτίου 2020

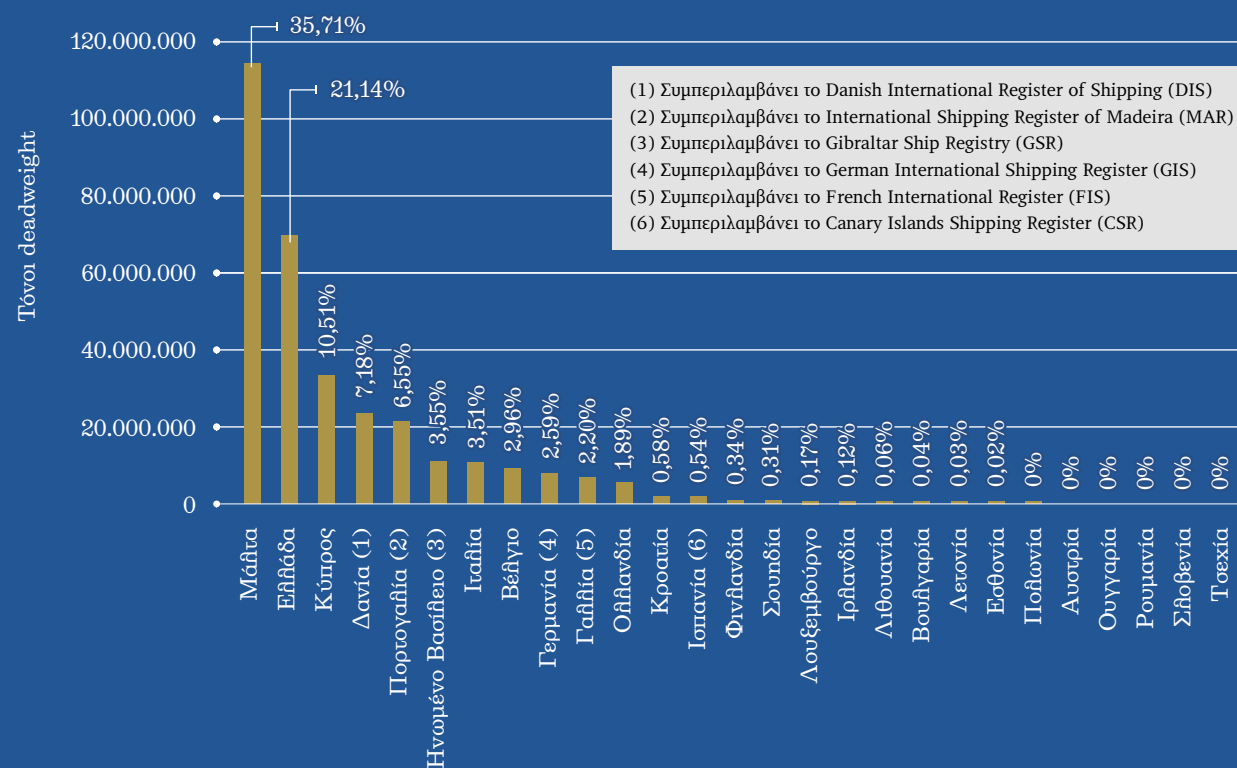
¹⁸ IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

ΣΧΗΜΑ 6
Οι 10 Μεγαλύτεροι Εμπορικοί Στόφοι Παγκοσμίως - Νηολόγια
(σε dwt, ηφιοία>1.000 gt)



Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

ΣΧΗΜΑ 7
Εμπορικοί Στόφοι της ΕΕ - Νηολόγια
(σε dwt, ηφιοία>1.000 gt)



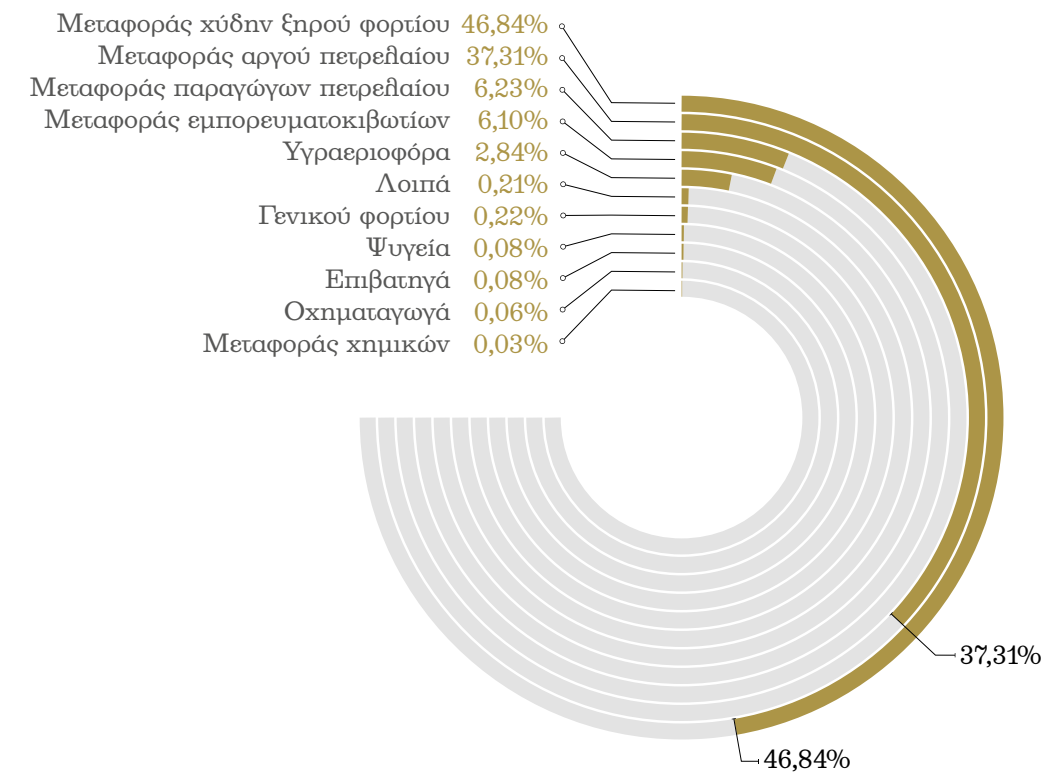
Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας από τους ακρογωνιαίους λίθους της παγκόσμιας οικονομίας και ένας σημαντικός παράγοντας διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ παράλληλα αποτελεί πυλώνα της ελληνικής οικονομίας. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες δραστηριοποιούνται πρωτίστως στη bulk / tramp ναυτιλία (Σχήμα: 8), η οποία αποτελεί υπόδειγμα τομέα με χαρακτηριστικά τέλειου ανταγωνισμού. Η ελληνική ναυτιλία, η οποία απαρτίζεται κατά κύριο λόγο από μικρές και μεσαίες ιδιωτικές / οικογενειακές επιχειρήσεις, εμφανίζει ευελιξία και προσαρμοστικότητα στις μεταβαλλόμενες οικονομικές συνθήκες και στις εμπορικές ροές. Μεταφέρει κυρίως προϊόντα που είναι απαραίτητα για την ΕΕ και τις άλλες οικονομίες του πλανήτη, συμπεριλαμβανομένων γεωργικών και δασικών προϊόντων, πετρελαίου και παραγώγων πετρελαίου, υδρογονανθράκων, χημικών, σιδήρου και άλλων μεταλλευμάτων, άνθρακα και λιπασμάτων. Είναι αξιοσημείωτο ότι ο ελληνόκτητος στόλος είναι ο μεγαλύτερος παγκοσμίως εμπορικός στόλος, με ποσοστό άνω του 98% της

μεταφορικής του ικανότητας να δραστηριοποιείται στη μεταφορά φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών (cross-trading)¹⁹.

Η ελληνική ναυτιλία έχει επίσης στρατηγική σημασία για την ΕΕ, καθώς τόσο η οικονομία της όσο και η ευημερία των πολιτών της βασίζονται στην πρόσβαση σε οικονομικά προσιτές πηγές ενέργειας. Η ΕΕ, εισάγοντας το 88% των αναγκών της σε αργό πετρέλαιο, το 74% των αναγκών της σε φυσικό αέριο και το 44% των αναγκών της σε στερεά ορυκτά καύσιμα²⁰, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες μεταφορές. Με τις ανησυχίες σχετικά με την ενεργειακή ασφάλεια να αυξάνουν συνεχώς, η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διασφάλιση των εισαγωγών ενέργειας στην ΕΕ από διάφορες και απομακρυσμένες περιοχές του πλανήτη. Η στρατηγική της σημασία αποδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι η ΕΕ βασίζεται στη διεθνή ναυτιλία για τη διενέργεια του διεθνούς εμπορίου της σε ποσοστό περίπου 76%²¹.

ΣΧΗΜΑ 8
Ανάλυση Τύπων Πηλοίων του Ελληνόκτητου Στόλου
(σε dwt, ηφιοία>1.000 gt)



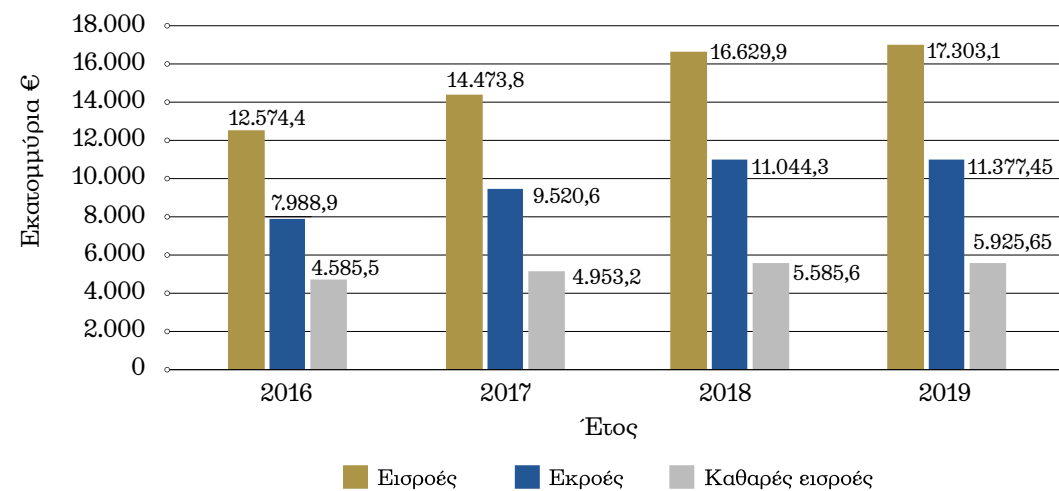
Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

¹⁹ Lloyd's List, Maritime Intelligence, 2016

²⁰ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, EU Energy in Figures, Statistical Pocketbook 2019

²¹ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2019

ΣΧΗΜΑ 9
Εισροές στο Ισοζύγιο Πληρωμών
από την Παροχή Ναυτιλιακών Υπηρεσιών
(σε εκατομμύρια €)



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Φεβρουάριος 2020

Η ελληνική ναυτιλία παραμένει ένας από τους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών υπηρεσιών από τις θαλάσσιες μεταφορές ανέρχονται σε περίπου 17.303 εκατομμύρια ευρώ για το οικονομικό έτος 2019, γεγονός που αντιπροσωπεύει αύξηση 4,05% σε ετήσια βάση (Σχήμα: 9)²².

Οστόσο, η συμβολή της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην ελληνική οικονομία είναι σημαντικά ευρύτερη από τη συνεισφορά της στο ισοζύγιο πληρωμών υπηρεσιών. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί τον πυρήνα ενός ταχέως αναπτυσσόμενου ναυτιλιακού πλέγματος, το οποίο δημιουργεί επενδύσεις και ευκαιρίες απασχόλησης στη χώρα. Πρόσφατη μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συνολική συμβολή της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας στη χώρα, συμπεριλαμβανομένων των έμμεσων και επαγωγικών επιπτώσεων, υπερβαίνει τα 11 δισεκατομμύρια ευρώ το 2019, που αντιστοιχούν στο 6,6% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ)²³. Η συνολική συνεισφορά της ναυτιλίας σε θέσεις απασχόλησης που δημιουργήθηκαν ή διατηρήθηκαν

στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένης της έμμεσης και της επαγωγικής απασχόλησης, υπερβαίνει το 3% της συνολικής απασχόλησης στη χώρα. Η ελληνική ναυτιλία, λόγω του μεγέθους και των χαρακτηριστικών της, καθιστά επίσης την Ελλάδα πυλώνα του πολυμερούς εμπορικού συστήματος, παρά το σχετικά μικρό μέγεθος της χώρας. Είναι ένας ουσιαστικός και στρατηγικός εταίρος σημαντικών εμπορικών δυνάμεων: περίπου 22% και 20% της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου εξυπηρετεί το εμπόριο από/προς τις ΗΠΑ και την Ευρώπη αντίστοιχα, ενώ παράλληλα το μεγαλύτερο μερίδιο της δραστηριότητας της ελληνικής ναυτιλίας, δηλαδή περίπου 32%, εξυπηρετεί τις ταχέως αναπτυσσόμενες ασιατικές οικονομίες²⁴.

Επιπρόσθετα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ασχολούνται ενεργά με δραστηριότητες κοινωνικής ευθύνης, με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) να είναι ο μόνος επιχειρηματικός κλάδος στην Ελλάδα, που έχει αναπτύξει τη δική του εταιρεία κοινωνικής προσφοράς, υπό την ονομασία «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ».

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους της παγκόσμιας οικονομίας και σημαντικό παράγοντα διεξαγωγής του διεθνούς εμπορίου, ενώ παράλληλα συνιστά έναν καθοριστικής σημασίας πυλώνα για την ελληνική οικονομία.

²² Τράπεζα της Ελλάδος, Φεβρουάριος 2020

²³ Deloitte, *Impact Analysis of the Greek Shipping Industry*, Ιανουάριος 2020

²⁴ Lloyd's List, *Maritime Intelligence*, 2016



Ο ελληνικός στόλος είναι ένας από τους πιο ασφαλείς, πιο ενεργειακά αποδοτικούς και φιλικούς προς το περιβάλλον στόλους πανευρωπαϊκά και παγκοσμίως.

02

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

- Επιπτώσεις του COVID-19 στη Ναυτιλία
- Ανταγωνιστικότητα:
επιτρέποντας στην ευρωπαϊκή ναυτιλία να ανταγωνίζεται στην παγκόσμια σκηνή
- Παγκόσμιο Εμπόριο:
υπερασπίζοντας το παγκόσμιο σύστημα εμπορίου και διασφαλίζοντας την ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές
- Η Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση στην ΕΕ:
ένας καθοριστικός παράγοντας για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, ώστε να παραμείνει ανταγωνιστική παγκοσμίως
- Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων:
μια «πράσινη» εναλλακτική πρόταση έναντι των χερσαίων μεταφορών
- Πειρατεία και Ένοπλη Αποστεία:
απαιτείται επείγουσα δράση για την προστασία των ναυτικών και των πλοίων στον Κόλπο της Γουϊνέας
- Προστασία της Θαλάσσιας Βιοποικιλότητας στην Ανοικτή Θάλασσα:
διασφαλίζοντας το παγκόσμιο κανονιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας
- Ευρωπαϊκή Ναυτιλία και Φορολογία:
εξασφαλίζοντας ένα σταθερό και ανταγωνιστικό φορολογικό πλαίσιο
- Κοινωνικά Θέματα:
διαμορφώνοντας την επόμενη γενιά των ναυτικών

Επιπτώσεις του COVID-19 στη Ναυτιλία

Η πανδημία του COVID-19 έχει πολλαπλές και εκτεταμένες επιπτώσεις, των οποίων η πλήρης έκταση δεν είναι ακόμα γνωστή. Καθώς η κρίση της πανδημίας εξαπλώνεται, οι δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών και των συναφών βιομηχανιών, όπως οι τερματικοί σταθμοί, οι λιμένες, οι διακινητές φορτίων κ.λπ., έχουν επηρεαστεί σοβαρά. Ως επακόλουθο, τα οικονομικά προβλήματα έχουν θέσει πολλές εταιρείες υπό μεγάλη πίεση. Συγκεκριμένα μέτρα ανάκαμψης, που θα εστιάζουν κυρίως στην παροχή της απαραίτητης ευελιξίας και ρευστότητας των ναυτιλιακών εταιρειών, πρέπει να υιοθετηθούν άμεσα και να εφαρμοστούν το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου στην πράξη να διοχετευτούν αποτελεσματικά στις επιχειρήσεις. Τα

μέτρα αυτά πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να επιβιώσουν κατά τη διάρκεια αυτής της έκτακτης κρίσης και να ανακάμψουν από τις καταστροφικές συνέπειές της, μόλις αυτή τελειώσει, διασφαλίζοντας μακροπρόθεσμα τη βιωσιμότητά τους. Ενδεικτικά, τέτοια μέτρα θα πρέπει να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, αναστολή πληρωμής των προγραμματισμένων δόσεων (deferral on amortizations / loan payments) ναυτιλιακών δανείων για καθορισμένο χρονικό διάστημα, π.χ. για περίοδο 18 μηνών, όπως επίσης και αναστολή συμβατικής λειτουργίας και επέλευσης συνεπειών των default clauses των ναυτιλιακών δανείων εμπειροχόμενων και των ρητρών LTV (Loan-to-Value clauses).

Η ΕΕ θα πρέπει να βοηθήσει τις ναυτιλιακές εταιρείες να διατηρήσουν τη ρευστότητά τους για να συνεχίσουν να παρέχουν τις απαραίτητες υπηρεσίες τους κατά τη διάρκεια αυτής της κρίσης και κατά την επερχόμενη ανάκαμψη.

Η διαδικασία αντικατάστασης των μελών πληρώματος έχει επίσης διαταραχθεί, θέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια των πληρωμάτων και των πλοίων. Οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί, συμπεριλαμβανομένης της αναστολής διεθνών πτήσεων και της απαγόρευσης αλλαγών πληρώματος στα περισσότερα λιμάνια παγκοσμίως, έχουν ως αποτέλεσμα οι εταιρείες να μην είναι σε θέση να πραγματοποιήσουν την αντικατάσταση των ναυτικών, των οποίων οι συμβάσεις εργασίας έχουν λήξει. Επιπρόσθετα, η ανανέωση των πιστοποιητικών STCW, καθώς και η έγκριση πιστοποιητικών STCW τρίτων χωρών, τα οποία έληξαν ή πρόκειται να λήξουν, έχει επίσης παρεμποδισθεί. Σε αυτό το πλαίσιο, αξίζει να σημειωθεί ότι, πέραν των συστάσεων του UN IMO

και τις οδηγίες της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (International Labour Organization - ILO), τα κράτη σημαίας (flag states) και οι Αρχές του κράτους λιμένα (port states) έχουν συνδράμει τον τομέα της ναυτιλίας, σε ό,τι αφορά στις παρατάξεις των συμβάσεων εργασίας και των πιστοποιητικών STCW των ναυτικών. Ωστόσο, είναι υψίστης σημασίας για τις κυβερνήσεις να κατανοήσουν ότι οι ναυτικοί συμβάλλουν στη συνέχιση της λειτουργίας του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου και να τους αναγνωρίσουν «ως ζωτικής σημασίας εργαζόμενους», εφαρμόζοντας πρωτόκολλα διευκόλυνσης αλλαγών πληρωμάτων, το συντομότερο δυνατόν.

Για να συνεχιστούν ομαλά και με ασφάλεια οι ναυτιλιακές δραστηριότητες, οι ναυτικοί πρέπει να εξαιρεθούν από κάθε ταξιδιωτικό περιορισμό των κρατών ανά τον κόσμο, ενώ οι αλληλαγές στα πληρώματα θα πρέπει να αρχίσουν να διεξάγονται κανονικά παγκοσμίως το συντομότερο δυνατόν.



Η πανδημία του COVID-19 είχε επίσης πρωτοφανείς συνέπειες για τη ναυτική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Τα πλοία αντιμετωπίζουν δυσκολίες όσον αφορά στις επιθεωρήσεις για την ανανέωση / επανέκδοση των πιστοποιητικών τους, σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις (ΔΣ) του UN IMO, οι οποίες συνήθως απαιτούν δεξαμενισμό, επισκευές ή/και εγκατάσταση νέου εξοπλισμού. Η ομαλή λειτουργία των πλοίων, σε πολλές περιπτώσεις, έχει διαταραχθεί, καθώς η πρόσβαση σε ναυπηγεία και σε εγκαταστάσεις επισκευής έχει καταστεί δύσκολη για όλους τους εμπλεκόμενους.

Η ΕΕE χαιρετίζει την ευέλικτη και πρακτική προσέγγιση που έχει εφαρμοστεί από κράτη σημαίας, αρχές κρατών λιμένα και νηογνώμονες, υπό την καθοδήγηση του UN IMO, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις της πανδημίας του COVID-19 στη ναυτική ασφάλεια και στην προστασία του περιβάλλοντος. Αναμένεται ότι όλες οι συναντήσεις του UN IMO θα αρχίσουν να διεξάγονται ξανά το φθινόπωρο και ότι ο UN IMO θα παραμείνει προσπλωμένος στη διαδικασία ολοκλήρωσης της φιλόδοξης Στρατηγικής του για τη μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (Greenhouse Gas - GHG) από τη διεθνή ναυτιλία.

Ανταγωνιστικότητα: επιτρέποντας στην ευρωπαϊκή ναυτιλία να ανταγωνίζεται στην παγκόσμια σκηνή

Ελέγχοντας σχεδόν το 40% της παγκόσμιας χωρητικότητας, η ευρωπαϊκή ναυτιλία, η οποία αποτελεί σημαντικό στρατηγικό και οικονομικό κεφάλαιο για την ΕΕ, με το μεγαλύτερο μερίδιο του στόλου της να παρουσιάζει διεθνή χαρακτηριστικά και να δραστηριοποιείται στο εμπόριο μεταξύ τρίτων χωρών, βασίζεται σε μια μακρά και υπερήφανα παράδοση ναυτικής αριστείας.

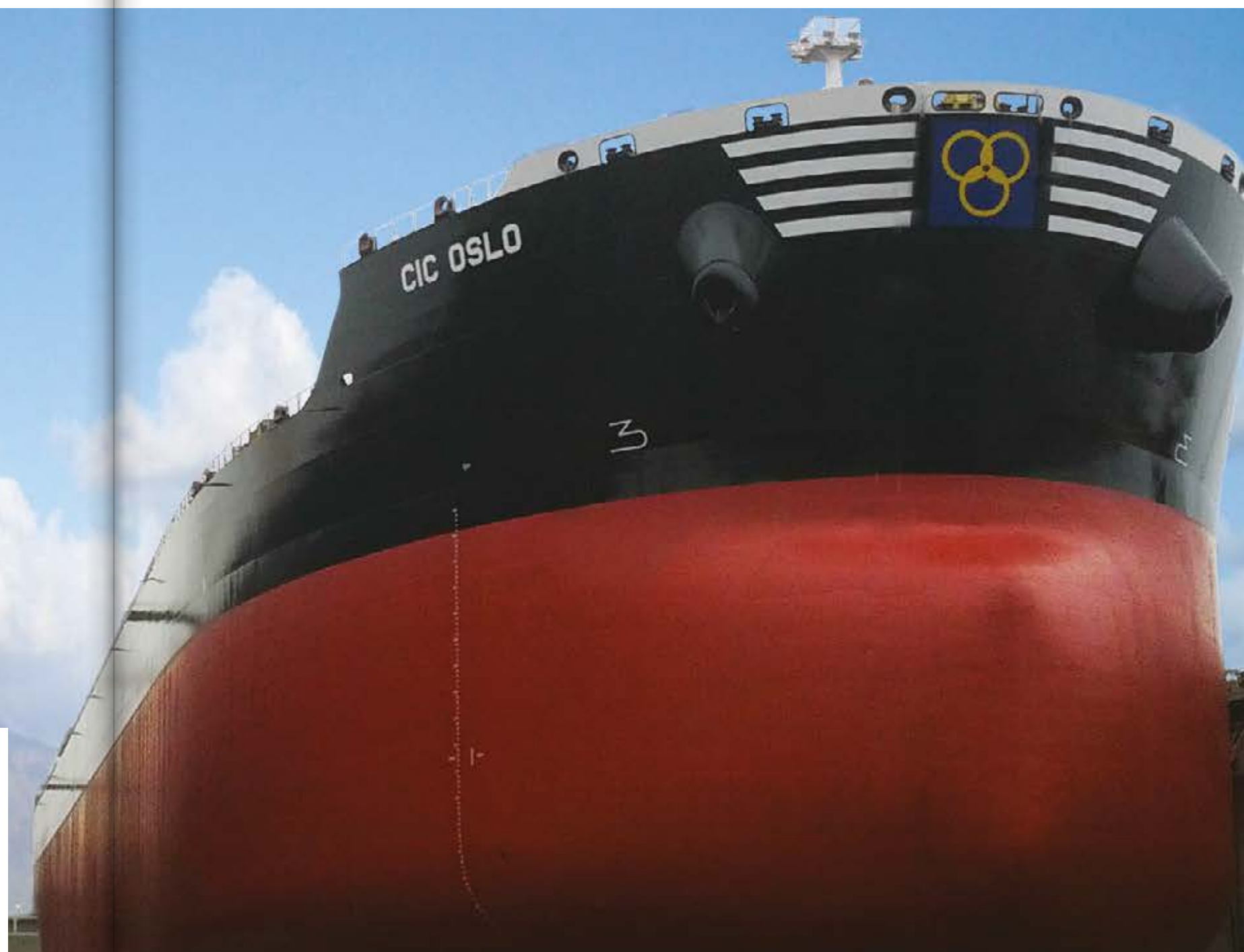
Ως ένας από τους κύριους παράγοντες διευκόλυνσης του παγκόσμιου εμπορίου, η ευρωπαϊκή ναυτιλία χρειάζεται ένα ευέλικτο και προβλέψιμο νομικό πλαίσιο, το οποίο να είναι εξωστρεφές και κατάλληλο για το σκοπό για τον οποίο προορίζεται. Το θεμέλιο για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι οι Κατευθυντήριες Γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών (EU Guidelines on State Aid to Maritime Transport - SAGs), ένα κατάλληλα διαμορφωμένο ευρωπαϊκό πλαίσιο πολιτικής, το οποίο έχει επιτρέψει στην ευρωπαϊκή ναυτιλία να παραμείνει ανταγωνιστική παγκοσμίως και να αντιμετωπίζει τις διεθνείς προκλήσεις. Η διατήρηση

των υφιστάμενων SAGs είναι ζωτικής σημασίας για την παγκόσμια ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, ειδικότερα μετά τον COVID-19. Η ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής πρέπει να είναι οριζόντια και να επικεντρώνεται στην εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο, προκειμένου η ΕΕ να διατηρήσει την ηγετική της θέση στη διεθνή ναυτιλία και να διαφυλάξει την ανεξαρτησία της στον τομέα αυτό.

Ως μια βιομηχανία η οποία είναι από τη φύση της παγκόσμια, η ναυτιλία χρειάζεται τους παγκόσμιους Κανονισμούς, που υιοθετούνται από τους Οργανισμούς των Ηνωμένων Εθνών, όπως ο UN IMO και ο ILO. Σε αυτούς τους Οργανισμούς, η ΕΕ θα πρέπει να έχει εποικοδομητικό ρόλο και να καταβάλει προσπάθειες για να είναι στο προσκήνιο όλων των σχετικών διαβουλεύσεων, καθώς επίσης να διαμορφώνει τις δικές της πολιτικές για τη ναυτιλία σε ευθυγράμμιση με τις υιοθετηθείσες ΔΣ και τους Κανονισμούς, τιμώντας τη σημαντική θέση της ως «Κράτος Σημαίας».

Η ΕΕ πρέπει να εντείνει τις προσπάθειές της για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού διεθνώς για τη ναυτιλιακή βιομηχανία της και να δρα ως το σημαντικό «Κράτος Σημαίας» που είναι.





Παγκόσμιο Εμπόριο: υπερασπίζοντας το παγκόσμιο σύστημα εμπορίου και διασφαλίζοντας την ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές

Για δεκαετίες, η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη προωθούνταν μέσω του ελεύθερου εμπορίου, της φιλελευθεροποίησης των εθνικών οικονομιών και της ελεύθερης πρόσβασης στις παγκόσμιες αγορές. Η ναυτιλία εξυπηρετεί το διεθνές εμπόριο, καθώς άνω του 90% των φορτίων μεταφέρεται δια θαλάσσης. Ωστόσο, οι ολοένα αυξανόμενες εσωστρεφείς πολιτικές και η εμφάνιση ενός αυξανόμενου εμπορικού και ναυτιλιακού προστατευτισμού θέτουν σήμερα το πολυμερές σύστημα του εμπορίου σε κίνδυνο και επιβαρύνουν την προοπτική του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

Οι εν εξελίξει συζητήσεις αναφορικά με τον ρόλο και τη μελλοντική κατεύθυνση του ΠΟΕ, του Οργανισμού που υποστηρίζει το κανονιστικό πλαίσιο του παγκόσμιου εμπορικού συστήματος, αντικατοπτρίζουν το αποτέλεσμα των υφιστάμενων δυσκολιών, προκειμένου να υπάρξει συμφωνία για διάφορα σημαντικά θεσμικά ζητήματα. Οι μονομερείς πράξεις, η αμφισβήτηση του μηχανισμού επίλυσης των διαφορών του ΠΟΕ και ο μη σεβασμός στους κανόνες του εν λόγω Οργανισμού επισκιάζουν το μελλοντικό ρόλο και την αξιοπιστία του. Σε αυτές

τις περιόδους αβεβαιότητας, η ΕΕ, ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος παγκοσμίως, θα πρέπει να καταστεί προπύργιο ενάντια στον προστατευτισμό και φορέας-πρότυπο της μεταπολεμικής φιλελεύθερης οικονομικής τάξης, συνεισφέροντας στην προσαρμογή και την περαιτέρω ενδυνάμωση του πολυμερούς συστήματος του εμπορίου.

Οι εμπορικές εντάσεις μεταξύ της Κίνας και των ΗΠΑ, των δύο μεγαλύτερων οικονομιών στον κόσμο, καθώς επίσης μεταξύ των ΗΠΑ και της ΕΕ θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε έναν ολοσχερή εμπορικό πόλεμο, προκαλώντας έτσι σοβαρό πλήγμα στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και με αναμφίβολο αντίκτυπο στις εμπορικές ροές του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Η ΕΕ υποστηρίζει ότι η agenda της ΕΕ για το εμπόριο των ελεύθερων συναλλαγών θα πρέπει να προωθηθεί ακόμη πιο δραστικά κατά τις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη εμπορικών συμφωνιών με τις τρίτες χώρες, διασφαλίζοντας, με αυτόν τον τρόπο, την ελεύθερη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις διεθνείς υπηρεσίες ναυτιλιακών μεταφορών.

Η ΕΕ πρέπει να διασφαλίζει τη συμπερίληψη διατάξεων για τις υπηρεσίες ναυτιλιακών μεταφορών στις διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες εμπορίου ελεύθερων συναλλαγών.

Η Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση στην ΕΕ: ένας καθοριστικός παράγοντας για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, ώστε να παραμείνει ανταγωνιστική παγκοσμίως

Η ναυτιλία είναι μια δραστηριότητα υψηλής έντασης κεφαλαίου. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία απαρτίζεται κυρίως από ένα μεγάλο αριθμό ιδιωτικών / οικογενειακών επιχειρήσεων, οι οποίες πρωτίστως βασίζονται στην τραπεζική δανειοδότηση και όχι στην κεφαλαιαγορά για να καλύψουν τις χρηματοδοτικές τους ανάγκες. Συνεπώς, για να παραμείνει ανταγωνιστική έναντι του αυξανόμενου σφοδρού παγκόσμιου ανταγωνισμού, οι πλοιοκτήτες της ΕΕ πρέπει να συνεχίσουν να έχουν πρόσβαση σε επαρκή και ελκυστική χρηματοδότηση στην Ευρώπη.

Η ύπαρξη μιας δυνατής χρηματοδοτικής κοινότητας στην Ευρώπη, θα επέτρεπε στις ναυτιλιακές εταιρείες να διατηρήσουν την παρουσία τους στην Ευρώπη και παγκοσμίως, καθώς και τον ρόλο τους ως η καρδιά ενός διεκταυμένου ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος. Η εισαγωγή επιπρόσθετων περιοριστικών μέτρων

και τραπεζικών κεφαλαιακών απαιτήσεων σε ένα ήδη περιορισμένο για τη ναυτιλία χρηματοδοτικό σύστημα, ειδικότερα αν αυτά είναι αυστηρότερα σε σχέση με εκείνα τα μέτρα που εφαρμόζονται σε άλλα μέρη του κόσμου, θα καθιστούσε τους παραδοσιακούς δανειστές ακόμα πιο επιφυλακτικούς δεδομένων και των εγγενών κινδύνων του ναυτιλιακού τομέα. Αυτό θα ζημίωνε τις προοπτικές της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, θα υπονόμει το ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα και πιθανώς θα διατάραζε το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον, η ΕΕ πρέπει να επιδιώξει την υιοθέτηση συγκεκριμένων και ολοκληρωμένων χρηματοδοτικών πολιτικών που θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες και τα ειδικά χαρακτηριστικά της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία χρειάζεται πρόσβαση σε επαρκή και βιώσιμη χρηματοδότηση στην Ευρώπη, η οποία θα βοηθούσε τον τομέα να διατηρήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα, την παγκόσμια ανταγωνιστικότητα και τη διεθνή παρουσία του.

Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων: μια πράσινη εναλλακτική πρόταση έναντι των χερσαίων μεταφορών

Μεταφέροντας πάνω από το 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) αποτελεί ένα ουσιώδες μέρος του ευρωπαϊκού πλαισίου μεταφορών και έναν καίριας σημασίας σύνδεσμο στην παγκόσμια και περιφερειακή εφοδιαστική αλυσίδα. Η NMA είναι ένας πιο φιλικός προς το περιβάλλον τομέας μεταφορών σε σχέση με τους άλλους τρόπους χερσαίας μεταφοράς. Ωστόσο, επιβαρύνεται από πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες αναφορών και δυσδιάκριτες διοικητικές διατυπώσεις, στις οποίες δεν υπόκεινται οι άλλοι τομείς των μεταφορών.

Η υιοθέτηση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 2019/1239 για τη θέσπιση μιας Ευρωπαϊκής Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας (European Maritime Single Window environment - EMSWe) συνιστά ένα θετικό βήμα προς την κατεύθυνση της απλοποίησης των διαδικασιών στους λιμένες και τη μείωση της γραφειοκρατίας. Στο πλαίσιο των εν εξελίξει εργασιών για την υλοποίηση της Ευρωπαϊκής Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να επικεντρωθεί στη διαμόρφωση ενός συνεκτικού, εναρμονισμένου, ευρωπαϊκού συνόλου δεδομένων, το οποίο θα περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία διοικητικών και λειτουργικών πληροφοριών που ενδεχομένως θα ζητούνται από τις Αρχές.

Επιπρόσθετα, οι επιδόσεις της NMA βασίζονται στην αποδοτικότητα όλων των εμπλεκόμενων φορέων στη ναυτιλιακή εφοδιαστική αλυσίδα (π.χ. λιμένες, πλοηγοί) και όλου του δικτύου των υποδομών (π.χ. λιμενικές υποδομές, συνδέσεις με την ενδοχώρα). Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται να δοθεί στην απλούστευση και στην ψηφιοποίηση των τελωνειακών διαδικασιών, στην παροχή ανταγωνιστικών και αποδοτικών υπηρεσιών ρυμούλκησης, καθώς επίσης και στην έκδοση πιστοποιητικών εξαίρεσης για την πλοήγηση (Pilotage Exemption Certificates - PECs) για τα πλοία που παρέχουν, όχι προγραμματισμένες, αλλά συχνές υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Δεδομένης της υψηλής ενεργειακής απόδοσης του τομέα της NMA, η ΕΕ θα επωφελούνταν ιδιαίτερα από μια ευρωπαϊκή Στρατηγική, η οποία θα βοηθούσε στο συντονισμό των διαφόρων χαρτοφυλακίων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τη NMA και στις προσπάθειες για εξεύρεση τρόπων για την παροχή κινήτρων με σκοπό την απολύτως αναγκαία μετατόπιση μεταφορικού έργου από τις οδικές / σιδηροδρομικές μεταφορές στις θαλάσσιες μεταφορές.



Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων χρειάζεται γρήγορες και απλοποιημένες διοικητικές και τελωνειακές διαδικασίες στους ευρωπαϊκούς λιμένες, οι οποίες θα βελτιώσουν την αποδοτικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Πειρατεία και Ένοπλη Αποστεία: απαιτείται επείγουσα δράση για την προστασία των ναυτικών και των πλοίων στον Κόλπο της Γουϊνέας

Η έλλειψη ναυτικής ασφάλειας (maritime security) στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών διαταράσσει τις εμπορικές ροές και συνιστά μια σοβαρή απειλή τόσο για τους ναυτικούς όσο και για τα πλοία. Παρά τη μείωση του συνολικού αριθμού των περιστατικών πειρατείας το έτος 2019, ο αριθμός των απαγωγών μελών πληρώματος σε όλο το εύρος του Κόλπου της Γουϊνέας έχει φθάσει σε ανησυχητικά επίπεδα και αποτελεί πλέον μια παγκόσμια κατάσταση έκτακτης ανάγκης για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Στην περιοχή καταγράφεται το 90% των απαγωγών που έχουν αναφερθεί παγκοσμίως, με 121 μέλη πληρώματος να έχουν απαχθεί το 2019, έναντι 78 το 2018²⁵.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι σημαντικές για τη διασύνδεση, το εμπόριο και την ανάπτυξη της Αφρικής. Από αυτή την άποψη, η ναυτική ασφάλεια είναι προαπαιτούμενο για την πρόωθηση και διασφάλιση του

εμπορίου και της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής. Η ανεπάρκεια στον τομέα της ασφάλειας επιφέρει πρόσθετα, υψηλά κόστη στις εισαγωγές και εξαγωγές και κατά συνέπεια θέτει σε κίνδυνο τις θέσεις εργασίας και την οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή.

Απαιτείται η ανάληψη περαιτέρω δράσης για τον περιορισμό των επιθέσεων κατά της ασφάλειας των ναυτικών και των πλοίων που δραστηριοποιούνται στον Κόλπο της Γουϊνέας. Κάθε πρωτοβουλία προς την κατεύθυνση της ενδυνάμωσης της ναυτικής ασφάλειας στην περιοχή, όπως αυτή της Συντονισμένης Ναυτικής Παρουσίας (Co-ordinated Maritime Presences - CMP) που εξετάζεται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (European External Action Service - EEAS), θα πρέπει να ενθαρρυνθεί.

Η ΕΕ και τα Κράτη Μέλη της, σε στενή συνεργασία με τα Αφρικανικά Κράτη και με τη συμμετοχή και άλλων ενδιαφερομένων μερών, θα πρέπει να αναλάβουν συγκεκριμένη δράση κατά της ένοπλης ηλοστείας και των απαγωγών στον Κόλπο της Γουϊνέας.



Προστασία της Θαλάσσιας Βιοποικιλότητας στην Ανοικτή Θάλασσα: διασφαλίζοντας το παγκόσμιο κανονιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας

Η κατάρτιση μιας νέας παγκόσμιας Συμφωνίας για την Προστασία της Θαλάσσιας Βιοποικιλότητας σε περιοχές που βρίσκονται εκτός της εθνικής δικαιοδοσίας (Marine Biodiversity of areas Beyond National Jurisdiction - BBNJ) έχει προκαλέσει το ενδιαφέρον της ναυτιλιακής βιομηχανίας τα τελευταία δύο χρόνια.

Αναζητώντας ρυθμίσεις για την καθιέρωση Προστατευόμενων Θαλάσσιων Περιοχών (Marine Protected Areas) στην ανοικτή θάλασσα, η εν λόγω νέα διεθνής Συμφωνία (BBNJ) θα πρέπει να επιβεβαιώνει εκ νέου τις θεμελιώδεις αρχές της ΔΣ των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS), όπως η ελευθεροπλοΐα στην ανοικτή θάλασσα, διατηρώντας την υφιστάμενη ισορροπία μεταξύ των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των κρατών Σημίας, των

παράκτιων κρατών (coastal states) και των Αρχών των κρατών λιμένα.

Οι Κυβερνήσεις θα πρέπει επίσης να διασφαλίσουν ότι το αποτέλεσμα των υψηλού επιπέδου διαπραγματεύσεων αναγνωρίζει ότι ο UN IMO παραμένει ο κατεξοχήν αρμόδιος οργανισμός για την υιοθέτηση κανόνων που αφορούν στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η νέα Συμφωνία για την Προστασία της Θαλάσσιας Βιοποικιλότητας σε περιοχές που βρίσκονται εκτός της εθνικής δικαιοδοσίας (BBNJ), θα πρέπει δεόντως να αναγνωρίσει την αρμοδιότητα του UN IMO να θέτει τους κανόνες για τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία και να σεβαστεί τις θεμελιώδεις αρχές της UNCLOS.

Ευρωπαϊκή Ναυτιλία και Φορολογία: εξασφαλίζοντας ένα σταθερό και ανταγωνιστικό φορολογικό πλαίσιο

Η φορολογία και άλλα οικονομικά κίνητρα θεωρούνται ότι αποτελούν κυρίαρχο παράγοντα για την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας. Το 2017, μελέτη για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας²⁶ ανέδειξε ότι αρκετές παράμετροι του ευρωπαϊκού φορολογικού πλαισίου είναι λιγότερο ανταγωνιστικές σε σχέση με εκείνες άλλων διεθνών ναυτιλιακών κέντρων, μια επισήμανση που παραμένει επίκαιρη και σήμερα.

Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), τα Ηνωμένα Έθνη και η ΕΕ επεξεργάζονται αυτήν την περίοδο πιθανές μεταρρυθμίσεις στον τομέα της φορολογικής πολιτικής, τις οποίες η ναυτιλιακή βιομηχανία παρακολουθεί στενά. Σε επίπεδο ΕΕ, υπάρχει ιδιαίτερος προβληματισμός για τη συζήτηση που σχετίζεται με τις πιθανές μεταρρυθμίσεις στο καθεστώς του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας, στην εταιρική φορολόγηση καθώς και στη φορολόγηση της ενέργειας και των ψηφιακών συναλλαγών.

²⁵ International Chamber of Commerce (ICC), International Maritime Bureau (IMB), *Piracy and Armed Robbery against Ships*, Ιανουάριος 2020

²⁶ Monitor Deloitte, *EU Shipping Competitiveness Study, International Benchmark Analysis*, Φεβρουάριος 2017

Οι διεθνείς προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία απαιτούν μια περισσότερο παγκοσμίως προσανατολισμένη πολιτική. Επομένως, η ΕΕ θα πρέπει ενεργά να συμμετάσχει και να επηρεάσει τις διεθνείς συζητήσεις που διεξάγονται στον ΟΟΣΑ και στα Ηνωμένα Έθνη με σκοπό να εξασφαλίσει νομική βεβαιότητα και φορολογική σταθερότητα σε διεθνές επίπεδο.

Επιπρόσθετα, η πιθανή αναθεώρηση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για τη φορολόγηση της Ενέργειας (EU Energy Taxation Directive - ETD), με σκοπό να καταργήσει

το καθεστώς απαλλαγής από τον φόρο (tax-free) των ναυτιλιακών καυσίμων και λιπαντικών, θα είναι αναποτελεσματική και αντιπαραγωγική, καθώς τα περισσότερα από τα πλοία που προσεγγίζουν σε λιμένες της ΕΕ θα αναγκαστούν να εφοδιάζονται με καύσιμα εκτός Ευρώπης. Αυτό, με τη σειρά του, θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια σημαντική μετατόπιση του μεταφορικού έργου σε άλλους τομείς μεταφορών με μεγαλύτερο αποτύπωμα άνθρακα από εκείνο της ναυτιλίας. Επομένως, η ETD θα πρέπει να παραμείνει αμετάβλητη ανατακτώντας και διασφαλίζοντας μια καθιερωμένη πρακτική, η οποία εφαρμόζεται παγκοσμίως.

Μια ενδεχόμενη κατάργηση στην ΕΕ του καθεστώτος απαλλαγής από τον φόρο των ναυτιλιακών καυσίμων, που ισχύει διεθνώς, θα είναι αναποτελεσματική και αντιπαραγωγική.



Κοινωνικά Θέματα:

διαμορφώνοντας την επόμενη γενιά των ναυτικών

Σε επίπεδο ΕΕ, η Ένωση Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (European Community Shipowners' Associations - ECSA), αναγνωρίζοντας τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα για τη βιωσιμότητα του τομέα, έθεσε σε εφαρμογή, από τον Οκτώβριο του 2019, τη δράση της με τίτλο "EU Maritime Growth Plan for Sustainable Maritime Jobs, Growth and Competitiveness". Η εν λόγω πρωτοβουλία, η οποία τυγχάνει της αμέριστης υποστήριξης της ΕΕΕ, περιγράφει τις προτάσεις των Ευρωπαίων πλοιοκτητών για τη βελτίωση της απασχολησιμότητας των Ευρωπαίων ναυτικών, χωρίς να διακυβεύεται η παγκόσμια ανταγωνιστικότητα του στόλου της ΕΕ.

Σε εθνικό επίπεδο, η ΕΕΕ επιδιώκει την προώθηση μιας ολοκληρωμένης μεταρρύθμισης του ελληνικού συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης και την ανάδειξή της ως κορυφαίας προτεραιότητας για την ελληνική πολιτεία. Βασισμένη στη ναυτική παράδοση και τεχνογνωσία της χώρας και λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες, τόσο του ελληνόκτητου, όσο και του παγκόσμιου στόλου, η ΕΕΕ πιστεύει πως η Ελλάδα θα πρέπει να δημιουργήσει την υποδομή, ώστε να υπάρξει αύξηση του αριθμού του υψηλού επιπέδου αξιωματικών που αποφοιτούν από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Με αυτόν τον τρόπο, η Ελλάδα θα διασφαλίσει ότι η παράδοση της ναυτικής αριστείας, στην οποία έχει διακριθεί επί αιώνες, θα διατηρηθεί και θα διευρυνθεί.



Επιβάλλεται η λήψη συγκεκριμένων μέτρων, προκειμένου να διασφαλισθεί ότι η παράδοση της ναυτικής αριστείας στην Ελλάδα θα διατηρηθεί και θα διευρυνθεί.



03

ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

- Μείωση Εκπομπών Αερίων Θερμοκηπίου (GHG) από τα Πλοία:
εναρμονίζοντας συγκεκριμένα μέτρα με μακροπρόθεσμους στόχους
- Νέο παγκόσμιο όριο περιεκτικότητας 0,5% σε θείο των Ναυτιλιακών Καυσίμων:
η ναυτιλία εισέρχεται σε μία νέα εποχή συμμόρφωσης κάτω από πολλές και εξαιρετικές
δυσκολίες
- Ανακύκλωση Πλοίων:
βαδίζοντας προς την κύρωση της Σύμβασης Hong Kong του UN IMO

Μείωση Εκπομπών Αερίων Θερμοκηπίου (GHG) από τα Πλοία: εναρμονίζοντας συγκεκριμένα μέτρα με μακροπρόθεσμους στόχους

Οι τρέχουσες διεργασίες στον UN IMO επικεντρώνονται κυρίως στην άμεση εφαρμογή βραχυπρόθεσμων μέτρων μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (GHG). Η ΕΕΕ έχει ταχθεί υπέρ της προσέγγισης, η οποία θα διασφαλίσει ότι και οι ναυλωτές θα επωμιστούν το δίκαιο μερίδιο ευθύνης τους για το αποτύπωμα άνθρακα της λειτουργίας του πλοίου. Και αυτό γιατί στη tramp ναυτιλία, συνήθως ο ναυλωτής είναι εκείνος που καθορίζει το δρομολόγιο του πλοίου, τον τύπο και την ποσότητα του φορτίου, την υπηρεσιακή του ταχύτητα και την κατανάλωση καυσίμου.

Για αυτό το λόγο, η ΕΕΕ στηρίζει την πρόταση της Ελλάδας και άλλων κρατών για τον περιορισμό της ισχύος της κύριας μηχανής, ως μέτρο που θα αποφέρει άμεσα αποτελέσματα και θα συνδράμει κατάλληλα στην αλλαγή της συμπεριφοράς, χωρίς να εμποδίζει την ανάπτυξη της καινοτομίας και χωρίς να διακυβεύεται το επιχειρηματικό μοντέλο της bulk / tramp ναυτιλίας.

Η προσέγγιση αυτή βασίζεται στον Κανονισμό για το EEDI, ένα σημαντικό μέτρο που υιοθετήθηκε από τον UN IMO το 2011 και εφαρμόστηκε στα νέα πλοία από το 2013. Η εφαρμογή του Κανονισμού αυτού, αποφέρει απτές μειώσεις της έντασης εκπομπών άνθρακα από ορυκτά καύσιμα (carbon intensity). Η επέκταση της ισχύος του σε πλοία που ναυπηγήθηκαν πριν το 2013 προκρίνεται ως το καταλληλότερο διαθέσιμο, βραχυπρόθεσμο μέτρο, καθώς μέσω του περιορισμού της πρωσοπύρας ισχύος, δίνει τη δυνατότητα στα υπάρχοντα πλοία να συμμορφωθούν με υψηλότερα τεχνικά πρότυπα ενεργειακής απόδοσης και παρέχει στη διεθνή ναυτιλία τη δυνατότητα να επιτύχει

τους στόχους του UN IMO για το 2030. Η σχετική πρόταση περιλαμβάνει επανεξέταση του θέματος το 2027. Επιπρόσθετα, η καθιέρωση ενισχυμένου Σχεδίου Διαχείρισης της Ενεργειακής Απόδοσης του πλοίου (super Ship Energy Efficiency Management Plan – super SEEMP), ως λειτουργικό μέτρο που θα συμπληρώνει το παραπάνω τεχνικό μέτρο, θα μπορούσε να εξασφαλίσει την εκπλήρωση των στόχων του UN IMO για το 2030, εάν αυτό κριθεί απαραίτητο.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ναυτιλία είναι από τη φύση της παγκόσμια βιομηχανία, τα μέτρα παγκόσμιας εφαρμογής από τον UN IMO είναι αυτά που συνιστούν τον αποτελεσματικότερο τρόπο επίλυσης του θέματος. Μέτρα περιφερειακής φύσεως, όπως αυτά που σχεδιάζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο της πρόσφατα ανακοινωθείσας Πράσινης Συμφωνίας (Green Deal), περιλαμβανομένης και της πρότασης για υπαγωγή της ναυτιλίας στο Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της ΕΕ (EU Emissions Trading System - ETS), θα υπονομεύσουν τον παγκόσμιο χαρακτήρα του κανονιστικού πλαισίου που διέπει τη ναυτιλία, όπως και τις προσπάθειες του UN IMO για την καθιέρωση ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο. Το ETS δεν είναι κατάλληλο για τη ναυτιλία και θα οδηγούσε σε πλήθος συνεπειών, συμπεριλαμβανομένης και της στρέβλωσης της αγοράς, της «διαρροής άνθρακα» και της μετατόπισης μεταφορικού έργου από τη θάλασσα προς το χερσαίο δίκτυο.

Για να πραγματοποιηθεί μακροπρόθεσμα η απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον ορυκτό άνθρακα, πρέπει να

γεφυρωθεί το σημαντικό τεχνολογικό κενό μεταξύ των επιδιώξεων του UN IMO για το 2050 και της παρούσας κατάστασης. Η ναυτιλία θα πρέπει να οδηγηθεί σε μία μεγάλης κλίμακας αλλαγή παρόμοια με την αλλαγή από τα ιστία στον ατμό στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Χωρίς καινοτομία σε εναλλακτικά καύσιμα, η ναυτιλία θα μείνει δέσμια των ορυκτών καυσίμων. Η καλύτερη επιλογή για τον υπάρχοντα στόλο θα ήταν καύσιμα από ανανεώσιμες πηγές (drop-in fuels). Για το λόγο αυτό, το Διεθνές Ταμείο Έρευνας για τη Ναυτιλία (International Maritime Research Fund - IMRF) που προτείνεται από τη ναυτιλιακή βιομηχανία και περιλαμβάνει βασική χρηματοδότηση από ναυτιλιακές εταιρείες σε όλο τον κόσμο, ύψους περίπου 5 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ στο διάστημα μιας δεκαετίας, είναι πιο επίκαιρο από ποτέ.

Όταν βρεθεί η σωστή μακροπρόθεσμη τεχνολογική λύση, τότε ένα κατάλληλο και αποτελεσματικό παγκόσμιο μέτρο

που βασίζεται στην λειτουργία της αγοράς (Αγορακεντρικό /Market-Based Measure - MBM), θα μπορούσε να βοηθήσει μεσοπρόθεσμα στη μετάβαση προς ένα μέλλον χωρίς εκπομπές άνθρακα από ορυκτά καύσιμα. Ωστόσο, για την υλοποίηση αλλαγής αυτής της κλίμακας δε μπορεί να θεωρηθούν υπεύθυνοι μόνο οι πλοιοκτήτες.

Οι πλοιοκτήτες παραγγέλλουν πλοία με τον ίδιο τρόπο που οι ιδιώτες αγοράζουν αυτοκίνητα. Ο κατασκευαστής του οχήματος (σε αυτήν την περίπτωση το ναυπηγείο) είναι υπεύθυνος για τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά του πλοίου, αλλά όχι και για τα καύσιμα που αυτό θα χρησιμοποιήσει. Συνεπώς, όλοι οι παράγοντες της ναυτιλιακής αλυσίδας, από τους κατασκευαστές μηχανών και τα ναυπηγεία έως τα λιμάνια και τους προμηθευτές καυσίμων, πρέπει να συμμετέχουν ενεργά εξ αρχής, ώστε να διασφαλιστεί η συμβατότητα των λύσεων και η αποδοτικότητά τους σε όλα τα επίπεδα.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει ένα βραχυπρόθεσμο μέτρο που θα εστιάζει στον περιορισμό της ισχύος της κύριας μηχανής και θα μπορεί να οδηγήσει άμεσα σε μείωση των εκπομπών καυσαερίων του πλοίου σε σχέση με το αντίστοιχο μεταφορικό του έργο, ενώ για την εξεύρεση μακροπρόθεσμων λύσεων θα πρέπει να δοθεί το συντομότερο προτεραιότητα στην έρευνα. Ένα ενισχυμένο SEEMP θα μπορεί να βοηθήσει αποτελεσματικά προς την κατεύθυνση αυτή.



Νέο παγκόσμιο όριο περιεκτικότητας 0,5% σε θείο των Ναυτιλιακών Καυσίμων: η ναυτιλία εισέρχεται σε μία νέα εποχή συμμόρφωσης κάτω από πολλές και εξαιρετικές δυσκολίες

Οι νέοι Κανονισμοί του UN IMO που τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2020, μειώνοντας παγκοσμίως στο 0,5% το όριο περιεκτικότητας σε θείο των ναυτιλιακών καυσίμων (UN IMO Global Sulphur Cap), συνιστούν ένα μείζον σημείο καμπής στη ναυτιλία.

Οστόσο, παρά τις επείγουσες προειδοποιήσεις από πολλούς παράγοντες της ναυτιλίας και τα πολλαπλά αιτήματα για ανάληψη διορθωτικών ενεργειών, στην πορεία εφαρμογής αυτού του νέου Κανονισμού του UN IMO, λιγοστά μέτρα έχουν ληφθεί από τον UN IMO και τις Αρχές των Κρατών Σημείας των πλοίων για τον περιορισμό των κινδύνων που σχετίζονται με την ασφάλεια των ναυτιλιακών καυσίμων και τη διαθεσιμότητά τους παγκοσμίως.

Η παγκόσμια προσφορά σε συμμορφούμενο καύσιμο περιεκτικότητας 0,5% σε θείο υπολείπεται ακόμα της πραγματικής ζήτησης. Προς το παρόν, η έλλειψη αντιμετωπίζεται κυρίως με τη χρήση καυσίμων προερχόμενων από ανάμιξη (blended fuels), τα οποία, σύμφωνα με προσφάτως επιβεβαιωμένες περιπτώσεις παραδόσεων καυσίμων ανά την υφήλιο, είναι «εκτός προδιαγραφών», συχνά μη ασφαλή και ακατάλληλα για χρήση από τα πλοία. Οι ελλείψεις και οι κίνδυνοι για την ασφάλεια επιδεινώνονται από τα επιπρόσθετα λειτουργικής και οικονομικής φύσης εμπόδια για τους πλοιοκτήτες, που συνδέονται με την απομάκρυνση από το πλοίο των καυσίμων όταν διαπιστώνεται ότι είναι μη συμμορφούμενα, μετά την παράδοσή τους σε αυτό. Δεδομένων αυτών των πρακτικών εμποδίων στην εφαρμογή, η απαγόρευση της μεταφοράς επί του πλοίου μη συμμορφούμενων καυσίμων (UN IMO carriage ban), δημιουργεί πρόσθετες αβεβαιότητες και παρουσιάζει περαιτέρω προκλήσεις.

Η συμμόρφωση εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την παγκόσμια επάρκεια ασφαλών καυσίμων, εντός

προδιαγραφών, περιεκτικότητας σε θείο 0,5 %, κατάλληλων για χρήση και για τα οποία θα πρέπει να φέρουν την ευθύνη οι πετρελαϊκές εταιρείες, τα διυλιστήρια και οι προμηθευτές καυσίμων. Συνεπώς, η εφαρμογή του ορίου σε θείο, βρίσκεται κατά μεγάλο μέρος, πέραν του πεδίου ελέγχου πολλών διαχειριστών πλοίων. Πρόκειται για μια δεινή πρόκληση που αντιμετωπίζουν πολλοί τομείς της ναυτιλίας και, εν αναμονή της αύξησης της παραγωγής συμμορφούμενων καυσίμων, καθιστά επιτακτική μια πιο πρακτική και ρεαλιστική προσέγγιση από τις Αρχές του κράτους λιμένα και της Σημείας.

Ο στόχος του UN IMO Global Sulphur Cap, είναι όλα τα πλοία να χρησιμοποιούν αποθειωμένα ναυτιλιακά καύσιμα με σκοπό τη μείωση της ρύπανσης του αέρα και την προστασία της ανθρώπινης υγείας. Οι πλοιοκτήτες μπορούν κατ' εξαίρεση να συμμορφώνονται, εγκαθιστώντας Συστήματα Καθαρισμού Καυσαερίων (Exhaust Gas Cleaning Systems - EGCSs ή "scrubbers") για τον καθαρισμό των καυσαερίων πριν αυτά απελευθερωθούν στην ατμόσφαιρα, απορρίπτοντας θείο και άλλα κατάλοιπα στη θάλασσα.

Οστόσο, η εγκατάσταση τέτοιων συστημάτων έχει εγείρει προβληματισμούς σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της απόρριψης των υγρών εκπλυμάτων από τη χρήση scrubbers, οδηγώντας στη μονομερή απαγόρευση χρήσης συστημάτων έκπλυσης ανοικτού βρόγχου (open-loop scrubbers) σε πολλά λιμάνια και χωρικά ύδατα κρατών ανά την υφήλιο. Στο πλαίσιο αυτό, ο UN IMO έχει εκκινήσει διαδικασία εκτίμησης των επιπτώσεων από την απόρριψη εκπλυμάτων από τη χρήση scrubbers, η οποία θα συνοδεύεται από αξιολόγηση και εναρμόνιση των Κανονισμών και σχετικών Κατευθυντήριων Γραμμών, στη βάση επιστημονικών αποδείξεων, ώστε να θεσπιστούν κατάλληλα κανονιστικά μέτρα και νομοθετικές πράξεις.

Ανακύκλωση Πλοίων: βαδίζοντας προς την κύρωση της Σύμβασης Hong Kong του UN IMO

Η κύρωση από την Ινδία, τη μεγαλύτερη χώρα ανακύκλωσης πλοίων, εντός του 2019, της Διεθνούς Σύμβασης του Hong Kong για την Ασφαλή και Φιλική προς το Περιβάλλον Ανακύκλωση Πλοίων (UN IMO Hong Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships - HKC, 2009), έφερε την εν λόγω ΔΣ εγγύτερα προς την ημερομηνία θέσης της σε ισχύ διεθνώς και αποτέλεσε ένα νέο ορόσημο προς την επίτευξη ασφαλούς και περιβαλλοντικά φιλικής ανακύκλωσης πλοίων παγκοσμίως.

Αν και δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ, η HKC έχει οδηγήσει ήδη σε ουσιαστικές αλλαγές στην ανακύκλωση πλοίων. Πάνω από 65% των εγκαταστάσεων διάλυσης πλοίων στην περιοχή Alang της Ινδίας έχουν ζητήσει εθελοντικά και έχουν λάβει βεβαιώσεις συμμόρφωσης με την HKC από τρίτα μέρη, αποδεικνύοντας τη δέσμευση

των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης στη Ν.Α. Ασία να αυξήσουν τις προδιαγραφές και να σημειώσουν πρόοδο στις πρακτικές ανακύκλωσης πλοίων.

Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός Ανακύκλωσης Πλοίων (EU Ship Recycling Regulation) είναι ένα ανεπαρκές μέσο με αντικρουόμενα πρότυπα, καθώς δεν περιλαμβάνει εγκαταστάσεις με επαρκή δυναμικότητα ικανές να ανταποκριθούν στις ανάγκες της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εφαρμόζει κριτήρια επιλογής πιο αυστηρά για μη ευρωπαϊκές εγκαταστάσεις ανακύκλωσης απ' ό,τι για τις ευρωπαϊκές. Αντί να δημιουργεί ένα περιφερειακό σύστημα βασισμένο σε αντικρουόμενα κριτήρια, η ΕΕ θα έπρεπε να ενθαρρύνει τις εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο, ως τον αποτελεσματικότερο τρόπο διασφάλισης χρήσης προτύπων, ασφαλούς και περιβαλλοντικά φιλικής ανακύκλωσης πλοίων, παγκοσμίως.

Η πρόσφατη κύρωση από την Ινδία και ο αυξανόμενος αριθμός των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης πλοίων, που συμμορφώνονται με την HKC, έδωσε νέα ώθηση στη θέση σε ισχύ της εν λόγω Σύμβασης.

Κατά τη διάρκεια της αρχικής φάσης εφαρμογής του νέου παγκόσμιου ορίου περιεκτικότητας 0,5% σε θείο των ναυτιλιακών καυσίμων, οι Αρχές κράτους λιμένα και Σημείας θα πρέπει να αντιμετωπίζουν τα πλοία δίκαια και κατά περίπτωση, καθ' ότι η συμμόρφωση εξαρτάται ποδηές φορές από λειτουργικές παραμέτρους πέρα από τον έλεγχο των διαχειριστών και των πληρωμάτων των πλοίων.





04

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Ποιοι είμαστε

Από το 1916, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) εκπροσωπεί τα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία άνω των 3.000 gt υπό ελληνική και άλλες σημαίες. Τα μέλη της αναπτύσσουν τις δραστηριότητές τους κυρίως στον τομέα των bulk / tramp μεταφορών (δηλαδή, πλοία φορτηγά, δεξαμενόπλοια, πλοία LNG / LPG) και με παρουσία στον τομέα τακτικών θαλάσσιων γραμμών με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που ναυλώνονται κυρίως από τις μεγάλες εταιρείες τακτικών γραμμών. Η συντριπτική πλειοψηφία των ελληνόκτητων πλοίων απασχολείται σε μεταφορές φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών (cross-trading).

Η ΕΕΕ υποστηρίζει και προάγει πολιτικές που εξασφαλίζουν ένα πραγματικά ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, το ελεύθερο εμπόριο, τους κανόνες και κανονισμούς παγκόσμιας εφαρμογής και πρωτίστως την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

Με έδρα τον Πειραιά και μόνιμους εκπροσώπους στις Βρυξέλλες και την Ουάσιγκτον, η ΕΕΕ παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (UN IMO), στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO), στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) και άλλους παγκόσμιους οργανισμούς. Η ΕΕΕ είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) και της Ενώσεως Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA), ενώ συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Οικονομική & Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (ΟΚΕ). Επίσης, η ΕΕΕ είναι μέλος του Αρκτικού Οικονομικού Συμβουλίου (Arctic Economic Council - AEC). Διατηρεί μια στενή σχέση συνεργασίας με την INTERTANKO, INTERCARGO και με τη BIMCO. Τέλος, η ΕΕΕ διατηρεί μακροχρόνιες στενές σχέσεις με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ), την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC) με έδρα το Λονδίνο, καθώς και την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMERA) με στόχο την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Η ΕΕΕ είναι ενεργή σε σχέση με διεθνή και ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και ενδιαφερόμενους φορείς. Η ΕΕΕ έχει επίσης τακτικές συναντήσεις με τη Διεθνή Ένωση Νηογνώμωνων (IACS) και μεμονωμένους νηογνώμονες. Η ΕΕΕ διατηρεί συνεχείς διμερείς σχέσεις με άλλες εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις. Επιπλέον, επισκέπτεται τακτικά τις ΗΠΑ και συναντά τη Διοίκηση και το Κογκρέσο για την προώθηση κοινών στρατηγικών συμφερόντων και την καλύτερη κατανόηση των ναυτιλιακών ζητημάτων αμοιβαίου ενδιαφέροντος.

Σε εθνικό επίπεδο, η ΕΕΕ συνεργάζεται με τις ελληνικές αρχές, ειδικά με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθώς και με ναυτεργατικές οργανώσεις σχετικά με την ανταγωνιστικότητα του εθνικού νηολογίου, την προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα και τη ναυτική εκπαίδευση.

Τα «Ποσειδώνια» είναι η μεγαλύτερη διεθνής ναυτιλιακή έκθεση που διοργανώνεται ανά διετία υπό την αιγίδα της ΕΕΕ. Από το 1969, τα Ποσειδώνια έχουν καθιερωθεί ως μία από τις σημαντικότερες εκδηλώσεις δικτύωσης της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας και του ναυτιλιακού πλέγματος, προσελκύοντας τις σημαντικότερες προσωπικότητες της βιομηχανίας και αποτελώντας ένα μοναδικό επιχειρηματικό φόρουμ για την ελληνική και διεθνή πλοιοκτησία. Εξαιτίας της πανδημίας του COVID-19, τα Ποσειδώνια 2020 ματαιώθηκαν.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ανέλαβαν τα τελευταία χρόνια πολλές πρωτοβουλίες κοινωνικής ευθύνης σε ολόκληρη τη χώρα, με αποκορύφωμα το 2016 την ίδρυση της Εταιρείας Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ» (www.syn-enosis.gr). Σκοπός της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ είναι να συμβάλει στην ελληνική κοινωνία, υποστηρίζοντας προγράμματα και δραστηριότητες κοινωνικής πρόνοιας για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες καθώς και έργα δημόσιου ενδιαφέροντος, μέσω της ανάπτυξης ανθρωπιστικής και φιλανθρωπικής δράσης.

Η ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ αποτελεί το μόνιμο όχημα και σταθερό σημείο συλλογικής κοινωνικής προσφοράς της ναυτιλιακής κοινότητας και της πολυπλευρής συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στη δημόσια ζωή.



Διοικητικό Συμβούλιο

Πρόεδρος

Θεόδωρος Ε. Βενιάμης

Αντιπρόεδροι

Γεώργιος Κ. Αγγελόπουλος

Κωνσταντίνος Ι. Μαρτίνος

Γραμματείς

Αντώνιος – Θωμάς Ν. Λαίμπος

Μελίνα Ν. Τραυλού

Ταμίας

Ιωάννης Α. Ξυλάς

Αναπληρωτής Ταμίας

Γεώργιος Ι. Μακρυμίχαλος

Μέλη

Γεώργιος Ι. Αγγελάκης

Ιωάννης Α. Αγγελικούσης

Χαράλαμπος Ν. Βαφειάς

Νικόλαος Θ. Βενιάμης

Ιωάννης Π. Δράγνης

Ιωάννης Π. Ιωαννίδης

Φραγκίσκος Χ. Κανελλάκης

Κωνσταντίνος Ι. Καρούσης

Ιωάννης Γ. Κουμάνταρος

Δρ. Ιωάννης Δ.Κούστας

Κωνσταντίνος Β. Κωνσταντακόπουλος

Παναγιώτης Κ. Λασκαρίδης

Στέφανος Δ. Λεκανίδης

Γεώργιος Σ. Λιβανός

Ιωάννης Κ. Λύρας

Δρ. Ματθαίος Δ. Λως

Μάρκος Α. Νομικός

Γεώργιος Χ. Οικονόμου

Βασίλειος Α. Παπαγιαννόπουλος

Ιωάννα Γ. Προκοπίου

Δημήτριος Ι. Φαφαλιός

Αγγελική Ν. Φράγκου

Μιχαήλ Δ. Χανδρής

| ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΕΕΕ | ΠΡΟΕΔΡΟΙ | ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ |
|---|------------------------|--|
| ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ | Ιωάννης Κ. Λύρας | Παναγιώτης Κ. Λασκαρίδης Νικόλαος Θ. Βενιάμης |
| Υποεπιτροπή ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ | Ιωάννης Α. Ευλάς | Μελίνα Ν. Τραυλού |
| ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ | Θεόδωρος Ε. Βενιάμης | Αναστάσιος Β. Παπαγιαννόπουλος Γεώργιος Κ. Αγγελόπουλος |
| ΝΟΜΙΚΗ | Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης | Αντώνιος – Θωμάς Ν. Λαιμός |
| ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ | Δημήτριος Ι. Φαφαλιός | Ιωάννης Κ. Λύρας |
| ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ | Θεόδωρος Ε. Βενιάμης | Ιωάννης Π. Ιωαννίδης Ιωάννης Ε. Πλατσιδάκης |
| ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ | Θεόδωρος Ε. Βενιάμης | Μελίνα Ν. Τραυλού Μιχαήλ Δ. Χανδρής |
| ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ ΕΕΕ | Αικατερίνη Α. Πέππα | |





ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Ακτή Μιαούλη 85, 185 38 Πειραιάς
Τηλ.: 210 42 91 159 - 65, Fax: 210 42 91 166

E-mail: ugs@ath.forthnet.gr

ugs@ugs.gr

www.ugs.gr