ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ **2018-2019**

Το προηγούμενο δωδεκάμηνο, οι προκλήσεις για τη ναυτιλία ήταν συνεχείς και πολυδιάστατες: γεωπολιτικές με εμπορικούς πολέμους μεταξύ σημαντικών κρατών και αυξητικές τάσεις προστατευτισμού, περιορισμένες χρηματοδοτικές πηγές για δανεισμό και κυρίως, μεγάλες πολιτικές πιέσεις για την περιβαλλοντική απόδοση των πλοίων, δυσανάλογες στην πράξη με το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του κλάδου.

Προκειμένου να ανταποκριθεί αποτελεσματικά, η ναυτιλία χρειάζεται ένα σταθερό κανονιστικό πλαίσιο με ισότιμους όρους διεθνώς όσον αφορά στον εμπορικό ανταγωνισμό αλλά και τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Επομένως, στόχος πρέπει να είναι η επίτευξη καλύτερης νομοθεσίας, "better regulation" και αυτό ανάγεται σε πρωταρχική και μέγιστη πρόκληση για τους υπεύθυνους χάραξης της ναυτιλιακής πολιτικής.

Υπό τις ανωτέρω συνθήκες, η ελληνική ναυτιλία παρέμεινε για τους εμπορικούς της εταίρους, σε κρατικό αλλά και ιδιωτικό επίπεδο, αξιόπιστος στρατηγικός πάροχος ποιοτικών θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, αντιπροσωπεύοντας το 53% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σχεδόν 21% του παγκόσμιου στόλου σε dwt.

Η Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) παρέμεινε στο προσκήνιο των εξελίξεων, πρωτοστατώντας σε αυτές τις εξελίξεις, με γνώμονα πάντα τη μακρά και βαθειά τεχνογνωσία και το συμφέρον των πολλών και υπηρετώντας τον θεσμικό της ρόλο. Ειδικότερα, ήταν μεταξύ των πρώτων που ανέδειξαν τις προκλήσεις του παγκόσμιου 0,5% ορίου θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα για το 2020 καθώς και τα βασικά χαρακτηριστικά και τις ανάγκες της bulk / tramp ναυτιλίας στο πλαίσιο των συζητήσεων για τη μείωση των ατμοσφαιρικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τη ναυτιλία και θα συνεχίσει να συμβάλλει ενεργά στο σημαντικό έργο που επιτελείται στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών (United Nations International Maritime Organization – UN IMO) και σε άλλα fora.

Ειδικότερα, στο θέμα των νέων καυσίμων, αν και το 2020 βρίσκεται πολύ κοντά, η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία και το διεθνές εμπόριο εισέρχονται σε μια νέα εποχή χωρίς να υπάρχει ακόμη καμία εγγύηση ότι ασφαλή συμμορφούμενα καύσιμα θα υπάρχουν διαθέσιμα στις πραγματικά αναγκαίες ποσότητες παγκοσμίως. Είναι ενθαρρυντικό τουλάχιστον ότι εμπορικά συμφέροντα δεν υπερίσχυσαν των επειγουσών και πραγματικών ανησυχιών για τα ζητήματα ασφάλειας και ευθύνης που σχετίζονται με τα ναυτιλιακά καύσιμα περιεκτικότητας 0,5% σε θείο και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών αναγνώρισε τελικά πλήρως, ότι την ευθύνη για την παροχή ασφαλών συμμορφούμενων καυσίμων την έχει η αλυσίδα εφοδιασμού καυσίμων.

Σε εθνικό επίπεδο, η ελληνόκτητη ναυτιλία αυταπόδεικτα έχει αναγορευθεί σε εθνικό κεφάλαιο υπερκομματικού χαρακτήρα για τη χώρα μας και παραμένει κοινός στόχος Πολιτείας και εφοπλισμού να διατηρηθούν οι στενοί δεσμοί της με τον τόπο. Η προϋπόθεση είναι μία: πρέπει να παραμείνει διεθνώς ανταγωνιστική και άρα βιώσιμη. Επιπλέον, η Πολιτεία δύναται να εκμεταλλευτεί τη δυναμική της ποντοπόρου ναυτιλίας και του ευρύτερου ναυτιλιακού πλέγματος καθώς και τις οικονομικές και πολιτικές συγκυρίες στην Ευρώπη για να δημιουργήσει μία ευρύτερη, αναπτυξιακή πλατφόρμα, επιχειρηματικά ελκυστική, η οποία θα ισχυροποιήσει σημαντικά τη θέση της Ελλάδας ως διεθνούς ναυτιλιακού κόμβου, με δυνατές προοπτικές ενίσχυσης της προστιθέμενης αξίας για την οικονομία.

Επιπρόσθετα, προτεραιότητα της ΕΕΕ παραμένει και η αναζωπύρωση της ναυτοσύνης του λαού μας, προκειμένου να μη χάσουμε ως έθνος τη ναυτική μας ικανότητα και τεχνογνωσία. Απαραίτητη προϋπόθεση για αυτό είναι η αναβάθμιση της εικόνας του ναυτικού επαγγέλματος στην κοινωνία, η βελτίωση του συστήματος της ναυτικής εκπαίδευσης αλλά και η προσέλκυση ικανών και κατάλληλα εκπαιδευμένων νέων στελεχών στα πλοία και στις εταιρείες. Για την επίτευξη των στόχων η ΕΕΕ έχει ένα ολιστικό πρόγραμμα δράσης, βασισμένο σε ρεαλιστικές προτάσεις, το οποίο είναι στη διάθεση της Πολιτείας.

Στο πλαίσιο αυτό, καλείται και η ελληνική ναυεργασία και οι εκπρόσωποί της να λάβουν υπόψη τους τον παγκοσμιοποιημένο χαρακτήρα της διεθνούς ναυτιλίας και των αρχών της ανταγωνιστικότητας που ισχύουν και για τη ναυεργασία διεθνώς, ώστε να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας και να δοθεί στους νέους της πατρίδας μας η επαγγελματική διέξοδος του ναυτικού επαγγέλματος.

Τέλος, ειδική αναφορά οφείλεται στην Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ», η οποία γεννήθηκε και ανδρώθηκε μέσα από τα σπλάχνα της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας, που νιώθει σήμερα ιδιαίτερα περήφανη για το πολυδιάστατο συλλογικό έργο προσφοράς αυτής. Το προηγούμενο έτος, η ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ κλήθηκε να σταθεί αρωγός στις έκτακτες περιστάσεις από τις φονικές και καταστροφικές πυρκαγιές του καλοκαιριού 2018 μέσω συγκέντρωσης κεφαλαίου ειδικού σκοπού για την υλοποίηση σειράς στοχευμένων ενεργειών.

Οι ευκαιρίες που ανοίγονται για την Ελλάδα από την ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι ποικίλες και επιβάλλεται να τις εκμεταλλευτεί, αξιοποιώντας αποφασιστικά και σε όλα τα επίπεδα την καίρια γεωπολιτική της θέση και τη μεγάλη σύγχρονη ναυτιλιακή δύναμη που διαθέτει, αναπόσπαστο στοιχείο της εθνικής της ταυτότητας και διακριτικό γνώρισμα του λαού της.

Θεόδωρος Ε. Βενιάμης

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Ο Στρατηγικός και Οικονομικός Ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλίας

Το 2018 ξεκίνησε με θετικές προβλέψεις για την παγκόσμια οικονομία, αλλά, καθώς η βιομηχανική παραγωγή μειώθηκε, το εμπόριο επιβραδύνθηκε και μειώθηκε η επιχειρηματική εμπιστοσύνη, τελικά η παγκόσμια οικονομία οδηγήθηκε στο να απωλέσει την αρχική της δυναμική. Η παγκόσμια ανάπτυξη, η οποία έφτασε σχεδόν στο 4% το 2017, υποχώρησε στο 3,6% το 2018, ενώ επίκειται περαιτέρω μείωση στο 3,3% το 2019. Με την προσδοκία να βελτιωθεί η ανάκαμψη το δεύτερο εξάμηνο του 2019, η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη για το έτος 2020 αναμένεται να επιστρέψει στο 3,6%.

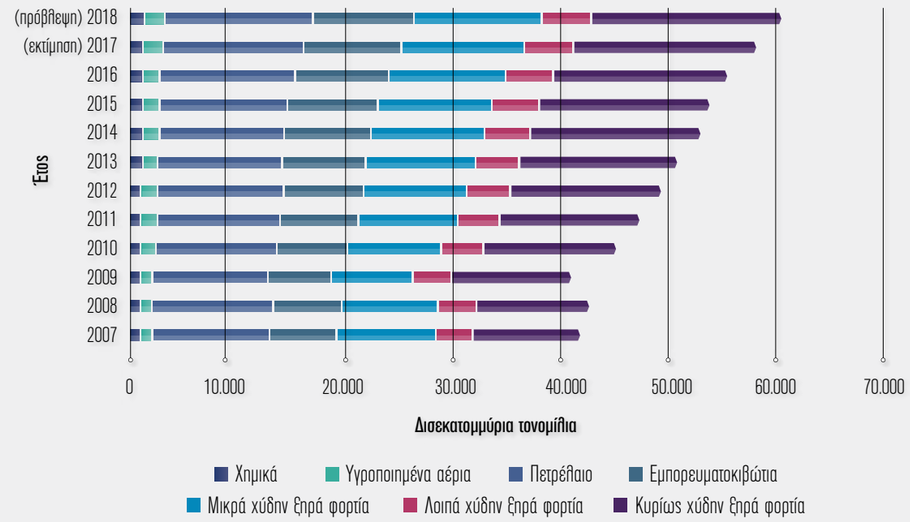
Ο ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου σε όγκο μειώθηκε κατά τη διάρκεια του 2018, από 5,3% το 2017 σε 3,8%[1]. Ένας από τους λόγους αυτής της επιβράδυνσης είναι η αύξηση των εμπορικών εντάσεων που καταγράφηκαν παγκοσμίως. Περίπου 27 υποθέσεις εμπορικών διαφορών υποβλήθηκαν στον Μηχανισμό Επίλυσης Διαφορών του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ), ενώ ο συνολικός αριθμός ενεργών εμπορικών διαφορών αυξήθηκε σταθερά τα τελευταία χρόνια[2]. Οι εντάσεις επιδεινώθηκαν με την επιβολή δασμών από τις μεγάλες οικονομίες - ιδιαίτερα από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής (ΗΠΑ) - και τα αντίμετρα που έλαβαν άλλες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας. Η αυξανόμενη ρητορική προστατευτισμού γύρω από τα εμπορικά θέματα έχει επιφέρει μεγαλύτερη αβεβαιότητα στην εμπορική πολιτική, η οποία έχει βαρύνουσα σημασία για τη λήψη μελλοντικών επενδυτικών αποφάσεων. Οι ανησυχίες για κλιμάκωση και αντίμετρα ενδέχεται να μειώσουν τις μελλοντικές επενδύσεις, να διαταράξουν τις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού και να επιβραδύνουν την αύξηση της παραγωγικότητας.

Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο εκτιμάται ότι αυξήθηκε με σταθερό ρυθμό 4% το 2018[3] (Σχήμα 1). Οι προοπτικές ανάπτυξης έχουν υποβαθμιστεί στο 3% για την περίοδο 2018-2020, ενώ ο ρυθμός αύξησης του όγκου των εμπορικών συναλλαγών παγκοσμίως προβλέπεται να μειωθεί από 3,9% το 2018 στο 3,7% το 2019[4]. Εξαρτώμενη από τις συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας, η δραστηριότητα σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας θα εξακολουθήσει να χαρακτηρίζεται από αβεβαιότητα, παρά τις πιο θετικές προβλέψεις για τα ξηρά και υγρά χύδην φορτία.

[1] Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, World Economic Situation and Prospects, 2019
[2] Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, World Economic Situation and Prospects, 2019
[3] United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport, 2018
[4] World Trade Organization (WTO), WTO downgrades outlook for global trade as risks accumulate, Δελτίο τύπου, 27 Σεπτεμβρίου 2018

ΣΧΗΜΑ 1

ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΑ ΜΙΛΙ
(2007-2018)



Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2018

Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου το 2018 εκτιμάται περίπου στο 1,5% σε σύγκριση με το 2017[5]. Ενώ τα χύδην ξηρά φορτία αναμένεται να παρουσιάσουν συνολικό ετήσιο ρυθμό αύξησης 4,9%, μεταξύ 2018 και 2023, η μείωση των μεταφερόμενων δια θαλάσσης κινεζικών εισαγωγών αποτελεί πρόκληση για πολλούς τομείς του κλάδου. Στην αγορά χύδην ξηρών φορτίων, η σταδιακή μετάθεση του ενδιαφέροντος των κινεζικών χαλυβουργείων από τη χρήση εισαγόμενου σιδηρομεταλλεύματος σε σιδηρομετάλλευμα που προέρχεται από διάλυση είναι μια σημαντική αλλαγή. Ο εμπορικός πόλεμος μεταξύ των ΗΠΑ και των κύριων εμπορικών τους εταίρων, κατεξοχήν της Κίνας, προκαλεί περαιτέρω αβεβαιότητα στον τομέα των αγροτικών προϊόντων.

Παρά τη συνολικά θετική παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου, το 2018 ήταν ένα πολύ δύσκολο έτος για τα πετρελαιοφόρα και ιδιαίτερα για τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου. Μετά από τρία έτη κερδοφορίας, οι ναύλοι και τα ποσοστά αξιοποίησης του στόλου έπεσαν σε ρεκόρ χαμηλών επιπέδων λόγω της υπερβολικής προσφοράς χωρητικότητας. Οι κυρώσεις των ΗΠΑ κατά του Ιράν συνέβαλαν στην επιδείνωση της κατάστασης. Ο όγκος του εξυπηρετούμενου από τα δεξαμενόπλοια εμπορίου προβλέπεται να αυξηθεί, αν και με ελαφρώς βραδύτερο ρυθμό[6]. Όμως, η ανάκαμψη στην αγορά δεξαμενοπλοίων θα εξαρτηθεί σε σημαντικό βαθμό από τη δραστηριότητα διάλυσης πλοίων το 2019.

Στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων, μετά από δύο χρόνια έντονης δραστηριοποίησης, η δραστηριότητα διάλυσης υποχώρησε απότομα το 2018 στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων δέκα ετών, με αποτέλεσμα ο ρυθμός ανάπτυξης του στόλου να υπερβεί την αύξηση της ζήτησης στον εν λόγω κλάδο. Η συνεχιζόμενη ένταξη μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ Άπω Ανατολής και Ευρώπης ώθησε τους ναύλους σε χαμηλά επίπεδα[7]. Οι εν λόγω αρνητικές οικονομικές προοπτικές επιδεινώνονται περαιτέρω από τον αυξανόμενο προστατευτισμό, ο οποίος ενισχύει την αβεβαιότητα στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων.

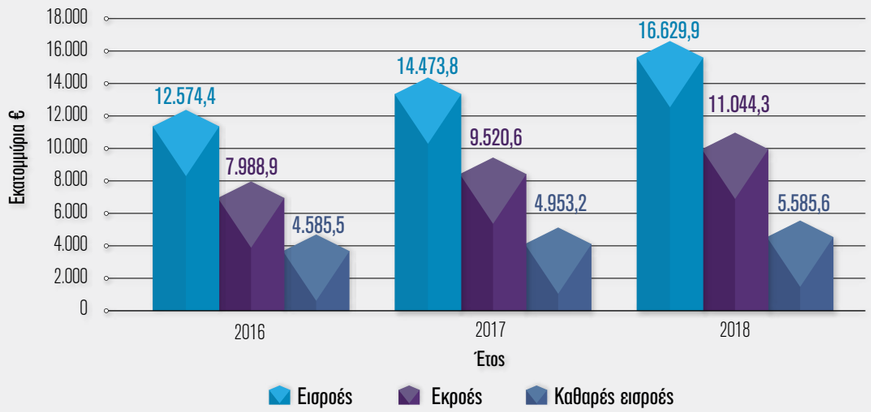
[5] IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019
[6] UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2018
[7] Drewry, Container Market Annual Review and Forecast 2018/19, Οκτώβριος 2018

Το 2018, η Ελλάδα εξήλθε από το Πρόγραμμα του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Σταθερότητας και σημείωσε περιορισμένη οικονομική ανάπτυξη, αν και εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές αδυναμίες. Οι εξαγωγές το 2018 αυξήθηκαν κατά 15,7% στα 33.417,9 εκατομμύρια ευρώ[8]. Η βιομηχανική παραγωγή σημείωσε άνοδο το 2015-2017, πετυχαίνοντας ρυθμό ανάπτυξης 4,5% το 2017 αλλά επιβραδύνθηκε πάλι στο 1% το 2018[9]. Οι δείκτες εμπιστοσύνης έχουν βελτιωθεί ελαφρώς, καθώς μισθοί και ιδιωτική κατανάλωση αυξάνονται με αργούς ρυθμούς μετά από παρατεταμένη στασιμότητα. Ωστόσο, η ανεργία και η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα παραμένουν σε υψηλά επίπεδα. Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) για το 2018 ανέρχεται στα 190,8 δισεκατομμύρια ευρώ έναντι 187,2 δισεκατομμυρίων ευρώ το 2017, σημειώνοντας αύξηση 1,9%[10]. Ο ρυθμός αύξησης του πραγματικού ΑΕΠ προβλέπεται να φθάσει το 2,2% το 2019 και το 2020[11].

ΣΧΗΜΑ 2

ΕΙΣΡΟΕΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

(ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ)



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Φεβρουάριος 2019

Σημείωση: Τα στοιχεία των ετών 2016 και 2017 αναπροσαρμόστηκαν από την Τράπεζα της Ελλάδος εξαιτίας των αλλαγών στον τρόπο υπολογισμού του Ισοζυγίου Πληρωμών που εισήγαγε η Τράπεζα της Ελλάδος.

Παρά το γεγονός ότι η παρούσα οικονομική συγκυρία προσφέρει περιορισμένα επενδυτικά κίνητρα, οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών υπηρεσιών από τις θαλάσσιες μεταφορές υπολογίζονται σε περίπου 16.629 εκατομμύρια ευρώ για το 2018[12], μία αύξηση της τάξης του 14,89% σε σχέση με το 2017, όταν οι αντίστοιχες εισροές άγγιξαν τα 14.473 εκατομμύρια ευρώ (Σχήμα 2).

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στη χώρα είναι σημαντική και πολύπλευρη και δεν περιορίζεται στις εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών. Η συμβολή της ναυτιλίας περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, έμμεσες οικονομικές επενδύσεις, ευκαιρίες απασχόλησης και την προβολή της εικόνας της χώρας σε διεθνές επίπεδο, ως σημαντικού εμπορικού και στρατηγικού εταίρου σημαντικών οικονομικών και πολιτικών δυνάμεων, με το 22,5% και το 20,3% της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου να εξυπηρετεί το εμπόριο από/προς τις ΗΠΑ και την Ευρώπη αντίστοιχα και με το μεγαλύτερο μερίδιο της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου, δηλαδή το 31,8%, να εξυπηρετεί τις ταχέως αναπτυσσόμενες ασιατικές οικονομίες[13].

---

[8] Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), Εισαγωγές - Εξαγωγές 2018, Γράφημα, 7 Φεβρουαρίου 2019: http://www.statistics.gr/documents/20181/15230103/infographic-imports-exports-en.pdf/57ef6c0f-d9dc-4f26-affe-836433f0d6f8?version=1.0

[9] Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), Συγκρίσεις Γενικού Δείκτη Βιομηχανικής Παραγωγής, Φεβρουάριος 2019

[10] Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), Τριμηνιαίοι Εθνικοί Λογαριασμοί, Μάρτιος 2019

[11] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Winter Economic Forecast - Greece, 7 Φεβρουαρίου 2019: https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-performance-country/greece/economic-forecast-greece_en

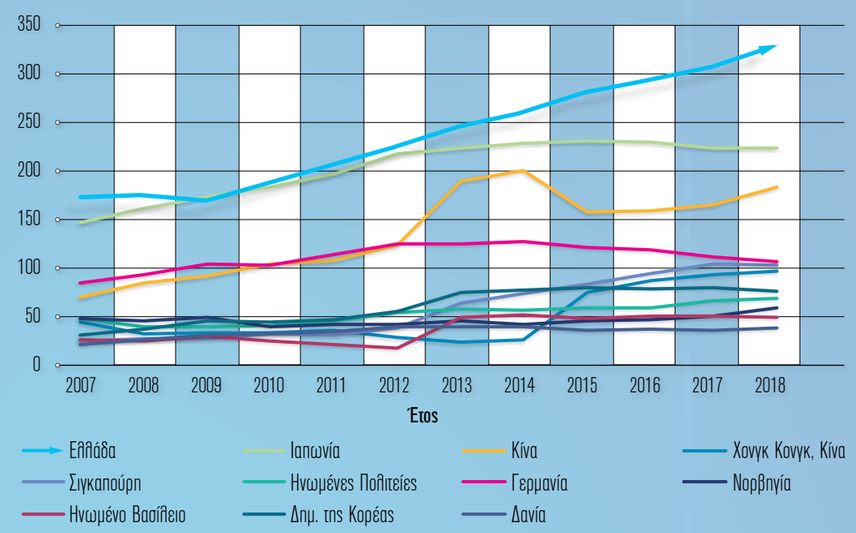
[12] Τράπεζα της Ελλάδος, Ισοζύγιο Πληρωμών: Δεκέμβριος 2018, Δελτίο τύπου, Φεβρουάριος 2019

[13] Lloyd's List, Maritime Intelligence, 2016

ΣΧΗΜΑ 3

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ - ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ, 2007-2018

(ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)

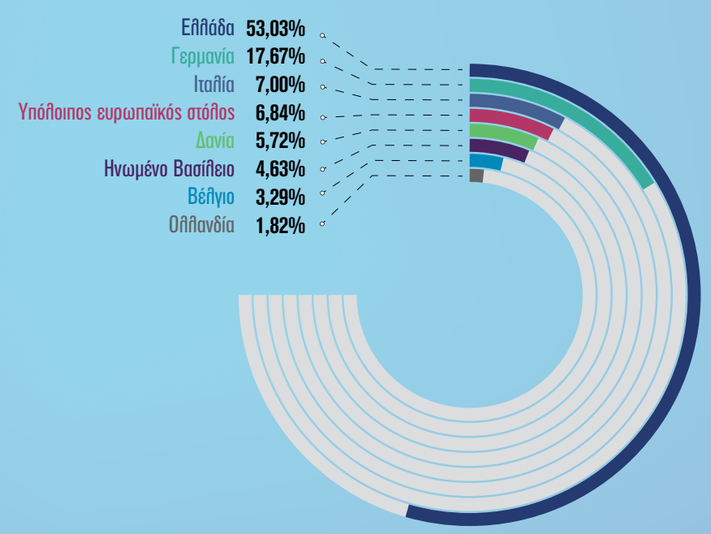


Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2007-2018

ΣΧΗΜΑ 4

Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ - ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

(ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2018

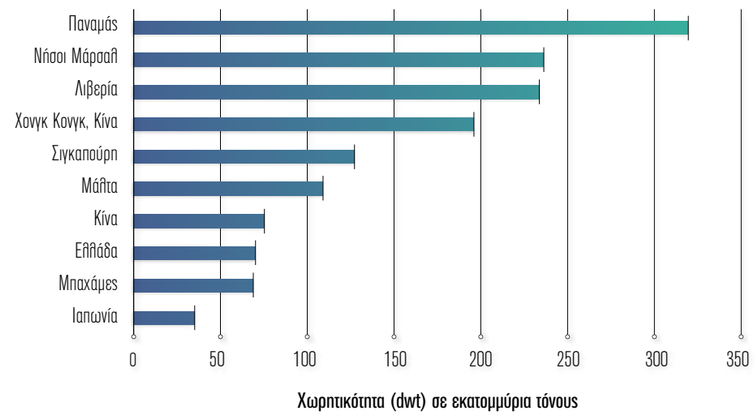
Οι αριθμοί είναι πράγματι εντυπωσιακοί. Μολονότι ο πληθυσμός της Ελλάδας αντιπροσωπεύει μόνο το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού, τα ελληνόκτητα πλοία αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 21% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στόλος στον κόσμο, με 4.936 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 389,69 εκατομμυρίων τόνων (dwt) και παρουσιάζει - σε σχέση με το προηγούμενο έτος - αύξηση περίπου 6,63%. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες υπερδιπλασίασαν τη μεταφορική ικανότητα του στόλου τους στο διάστημα 2007-2018 (Σχήμα 3). Ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει το 53% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) σε dwt [14] (Σχήμα 4) και το 20,9% του παγκόσμιου στόλου σε dwt [15].

Ως εκ τούτου, ο στρατηγικός ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας στην εξυπηρέτηση του παγκόσμιου εμπορίου και ιδιαίτερα στη διασφάλιση του διεθνούς εμπορίου της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του ενεργειακού της εφοδιασμού, είναι πασιφανής. Ειδικότερα, η ΕΕ εισάγει το 87% των αναγκών της σε αργό πετρέλαιο, το 70% των αναγκών της σε φυσικό αέριο και το 40% των αναγκών της σε στερεά ορυκτά καύσιμα. Με αυξανόμενες τις ανησυχίες αναφορικά με την ενεργειακή ασφάλεια, ο ελληνικός στόλος διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διασφάλιση εισαγωγών ενέργειας στην ΕΕ από διάφορες απομακρυσμένες περιοχές του πλανήτη. Η στρατηγική σημασία της ελληνικής ναυτιλίας αποδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι πάνω από το 75,5% του διεθνούς εμπορίου [16] της ΕΕ βασίζεται στη διεθνή ναυτιλία.

ΣΧΗΜΑ 5

ΟΙ 10 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ - ΝΗΟΛΟΓΙΑ

(ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)



Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

[14] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2018

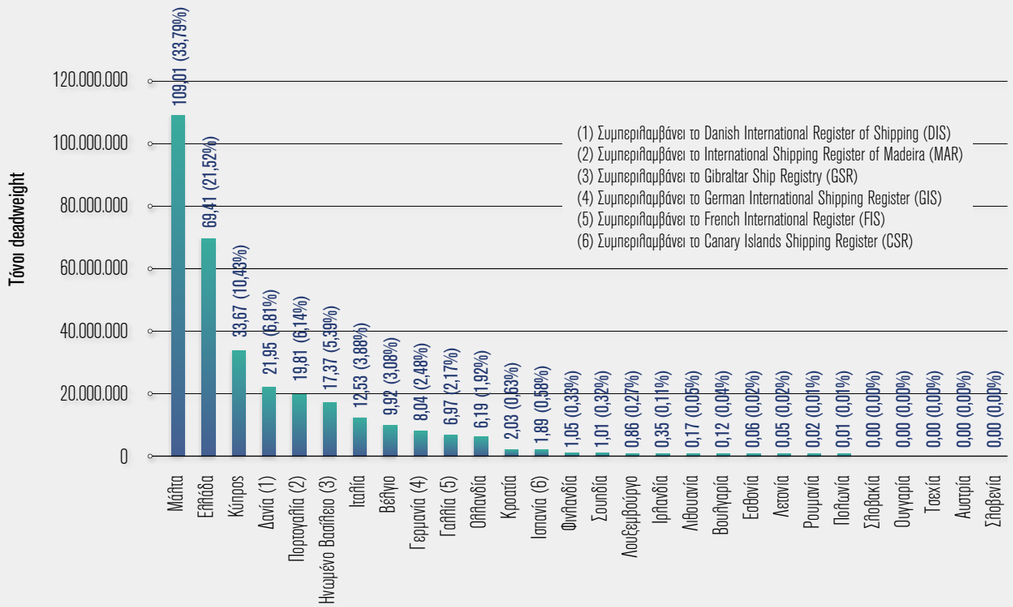
[15] IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

[16] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2018

ΣΧΗΜΑ 6

ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΗΣ ΕΕ - ΝΗΟΛΟΓΙΑ

(ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)



Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

Το ελληνικό νηολόγιο αριθμεί 720 πλοία (άνω των 1.000 gt), των οποίων η χωρητικότητα ανέρχεται σε 39,61 εκατομμύρια gt. Ο στόλος με ελληνική σημαία κατατάσσεται στην 8η θέση διεθνώς (Σχήμα 5) και δεύτερος στην ΕΕ (σε όρους dwt) (Σχήμα 6). Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 31,99% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου, το 23,12% του παγκόσμιου στόλου πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και το 15,17% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παραγώγων πετρελαίου (Σχήμα 7)[17].

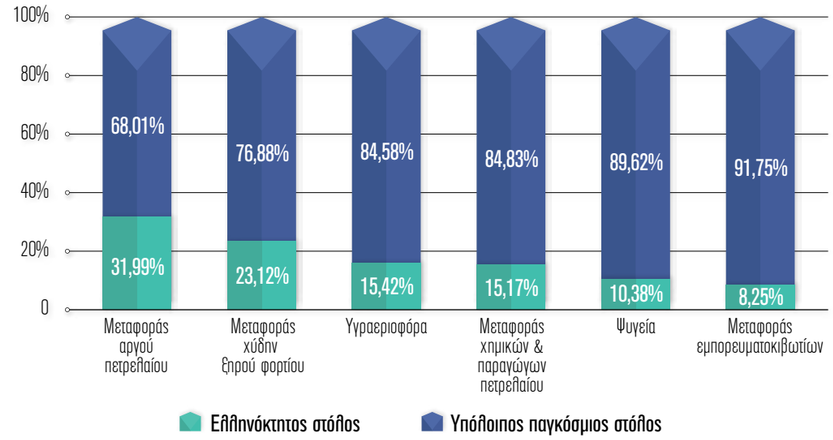
Η ελληνική ναυτιλία δραστηριοποιείται πρωτίστως στον τομέα των bulk / tramp μεταφορών (Σχήμα 8), η οποία αποτελεί υπόδειγμα τομέα με χαρακτηριστικά τέλειου ανταγωνισμού. Η ελληνική ναυτιλία, η οποία εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από μικρές / μεσαίες ιδιωτικές, συνήθως οικογενειακές επιχειρήσεις, εμφανίζει ευελιξία και προσαρμοστικότητα στις μεταβαλλόμενες οικονομικές συνθήκες και μπορεί να ανταποκριθεί άμεσα στις μεταβολές των εμπορικών προτύπων και των εμπορικών ροών αποτελεσματικά και αποδοτικά.

[17] IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

ΣΧΗΜΑ 7

ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΤΟΛΟ, ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ

(ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)

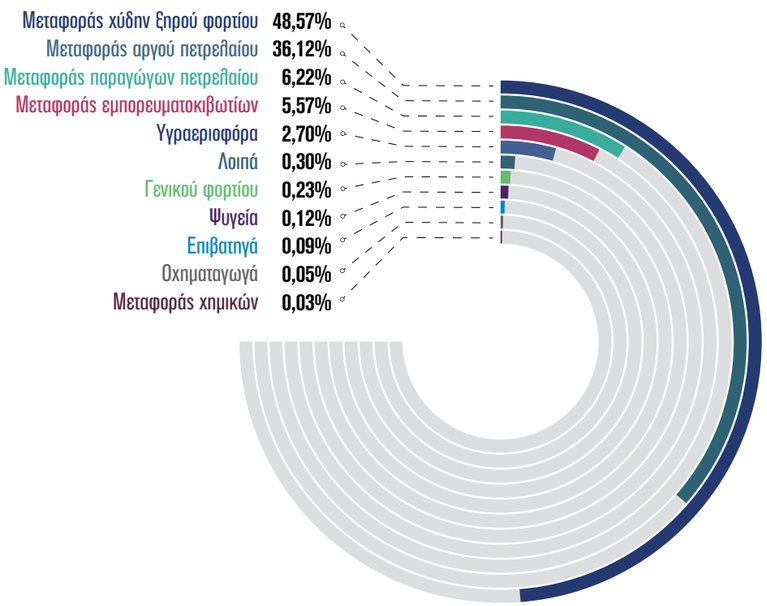


Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

ΣΧΗΜΑ 8

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

(ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)

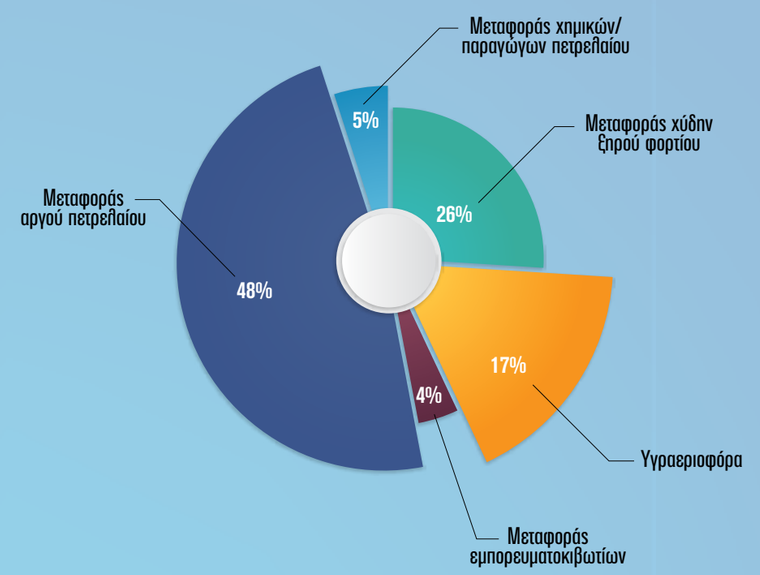


Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

ΣΧΗΜΑ 9

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

(ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)

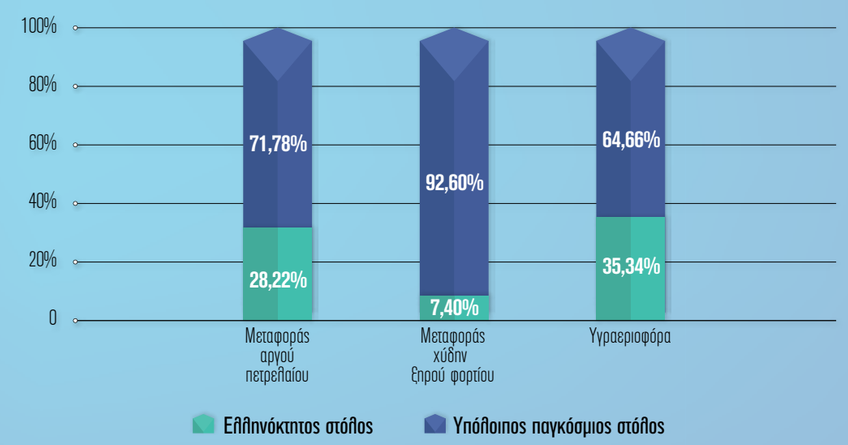


Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

ΣΧΗΜΑ 10

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΡΙΩΝ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

(ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)



Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

Στις αρχές του 2019, οι παραγγελίες για τη ναυπήγηση ελληνικών συμφερόντων πλοίων (άνω των 1.000 gt) διαφόρων τύπων (Σχήμα 9) ανήλθαν σε 223 (συνολικής χωρητικότητας 25,03 εκατομμύρια dwt) από τις συνολικά 2.578 παραγγελίες, χωρητικότητας 189,78 εκατομμυρίων dwt[18].

Από αυτά τα πλοία, 139 είναι δεξαμενόπλοια, που αντιστοιχούν στο 31,86% των παραγγελιών (dwt) δεξαμενοπλοίων παγκοσμίως. Σε αυτά συμπεριλαμβάνονται 51 πετρελαιοφόρα LNG / LPG, που αντιστοιχούν στο 35,34% της υπό παραγγελία παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) LNG / LPG, καθώς και 26 δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών / παραγώγων πετρελαίου που αντιστοιχούν στο 10,72% της υπό παραγγελία παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt). Ο υπό ναυπήγηση ελληνικός στόλος περιλαμβάνει επίσης 71 φορτηγά χύδην ξηρού φορτίου, που αντιστοιχούν στο 7,40% της υπό παραγγελία παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) και 13 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 3,24% της υπό παραγγελία παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) (Σχήμα 10). Επιπλέον, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ανακύκλωσαν 36 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.276.131 dwt ή 10,12% της παγκόσμιας δραστηριότητας ανακύκλωσης σε dwt[19].

Η μέση ηλικία του στόλου υπό ελληνική σημαία είναι τα 14,33 έτη και του ελληνόκτητου στόλου τα 11,74 έτη ενώ η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου είναι 15,2 έτη[20]. 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). Ο ελληνικός στόλος είναι ένας από τους πιο ασφαλείς παγκοσμίως, με μόλις 0,43% (με βάση τον αριθμό πλοίων) ή το 0,11% (με βάση τη χωρητικότητα) να έχει εμπλακεί σε ναυτικά ατυχήματα[21].

Οι προοπτικές για το 2019 φαίνονται σχετικά ευνοϊκές. Τόσο το παγκόσμιο ΑΕΠ όσο και το παγκόσμιο εμπόριο αναμένεται να αυξηθούν, αν και με βραδύτερους ρυθμούς σε σύγκριση με το 2018. Το παγκόσμιο δια θαλάσσης εμπόριο αναμένεται να αυξηθεί κατά 3,8% σε ετήσια βάση μεταξύ 2018 και 2023. Η εκτεταμένη δραστηριότητα διάλυσης πλοίων, που έλαβε χώρα το 2018, πιθανότατα να μην επαναληφθεί το 2019. Ωστόσο, οι εμπορικές διαφορές και οι τάσεις για την υιοθέτηση νέων κανονισμών που αφορούν στη ναυτιλία θα εξακολουθήσουν να τροφοδοτούν την αβεβαιότητα στην αγορά. Άλλες γεωπολιτικές εξελίξεις θα παίξουν εξίσου σημαντικό ρόλο τα επόμενα χρόνια: το Brexit αναμένεται να διαταράξει τις θαλάσσιες εμπορικές ροές στη Βόρεια Ευρώπη, ενώ, καθώς η Κίνα ανελίσσεται στην παγκόσμια κατάταξη αξιών (global value chain), μετασχηματιζόμενη από χώρα παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής σε χώρα κατανάλωσης, νέες εμπορικές ευκαιρίες δημιουργούνται για άλλες χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας. Αυτό με τη σειρά του αναμένεται να μετατοπίσει τις ροές του παγκόσμιου εμπορίου.

> **Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί σημαντική ελληνική και ευρωπαϊκή εξαγωγική βιομηχανία στρατηγικής σημασίας.**

---

[18] IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

[19] IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

[20] IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

[21] 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:2018, 28 Μαρτίου 2019: https://www.statistics.gr/en/statistics?p_p_id=documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_cacheability=cacheLevelPage&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=4&p_p_col_pos=1&_documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_javax.faces.resource=document&_documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_ln=downloadResources&_documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_documentID=361766&_documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_locale=en

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Διεθνής Ανταγωνιστικότητα και Στρατηγική Σημασία της Ναυτιλίας της ΕΕ

Η στρατηγική σημασία της ναυτιλίας της ΕΕ, και ιδίως της ποντοπόρου ναυτιλίας, έχει επισημανθεί σε αρκετές μελέτες[22] τα τελευταία χρόνια. Η ΕΕ βασίζεται στη διεθνή ναυτιλία για το ζωτικό της εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο και οι ναυτιλιακές εταιρείες αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του ναυτιλιακού πλέγματος της ΕΕ.

Όσο υπάρχει ισχυρή παρουσία ναυτιλιακών εταιρειών στην ΕΕ, το μεγαλύτερο μέρος της αξίας που δημιουργείται θα παραμένει στην Ευρώπη - παρόλο που σημαντικά ναυτιλιακά κέντρα και σχεδόν το σύνολο της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι εγκατεστημένα σήμερα στην Άπω Ανατολή. Ως εκ τούτου, η παρουσία, η ανάπτυξη και η βιωσιμότητα των βοηθητικών προς τη ναυτιλία βιομηχανιών της ΕΕ και κατ' επέκταση των ευκαιριών απασχόλησης, καθώς και η διατήρηση των δεξιοτήτων και της εξειδίκευσης, συνδέονται άμεσα με την ύπαρξη ανταγωνιστικής ναυτιλίας στην ΕΕ.

Το 2019 είναι περίοδος πολιτικών εξελίξεων στην ΕΕ. Η εκλογή των νέων μελών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και η σύσταση της νέας Ευρωπαϊκής Επιτροπής σηματοδοτούν την έναρξη μιας νέας πενταετούς περιόδου, κατά την οποία τα θεσμικά όργανα της ΕΕ θα πρέπει να εξετάσουν κρίσιμα ζητήματα που αφορούν επίσης στη ναυτιλιακή βιομηχανία και στην ανταγωνιστικότητά της. Ολοκληρωμένες πολιτικές θα πρέπει να υιοθετηθούν στο πλαίσιο μιας ολιστικής και στοχευμένης προσέγγισης σε τομείς, όπως οι μεταφορές, η φορολογία, το περιβάλλον κ.λ.π., καλύπτοντας έτσι τις βασικές παραμέτρους που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα.

---

[22] - Oxford Economics, The Economic Value of the EU Shipping Industry, Φεβρουάριος 2017
- Monitor Deloitte, EU Shipping Competitiveness Study, International Benchmark Analysis, Φεβρουάριος 2017

Η ΕΕΕ πιστεύει ακράδαντα ότι η ΕΕ έχει καίριο συμφέρον να επιτύχει και να διατηρήσει σταθερές, αποτελεσματικές και παγκοσμίως ανταγωνιστικές συνθήκες για τη ναυτιλία της. Η διατήρηση του υφιστάμενου φορολογικού και κοινωνικού πλαισίου, όπως προβλέπεται από τις Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις Κρατικές Ενισχύσεις στις Θαλάσσιες Μεταφορές (State Aid Guidelines for Maritime Transport - SAGs), δημιουργεί ίσους όρους ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο για τους ευρωπαίους εφοπλιστές. Συνεπώς, οι SAGs αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την επιβίωση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και πρέπει να παραμείνουν ευέλικτες και κατάλληλες για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο μερίδιο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι διεθνές και cross-trading, μεταφέροντας φορτία μεταξύ τρίτων χωρών και πραγματοποιώντας συναλλαγές με εμπορικούς εταίρους εκτός της ΕΕ. Ως εκ τούτου, ο κλάδος χρειάζεται την υιοθέτηση πολιτικών παγκόσμιας κλίμακας.

Επιπροσθέτως, η ΕΕ οφείλει να συμμετάσχει και να προσφέρει την συμβολή της στον UN IMO, τον μοναδικό οργανισμό, σε παγκόσμιο επίπεδο, για την υιοθέτηση ρυθμίσεων που αφορούν στη διεθνή ναυτιλία και να μην προκαταλαμβάνει τη διεθνή νομοθετική διαδικασία, υιοθετώντας διαφοροποιημένα περιφερειακά μέτρα, τα οποία δεν είναι κατάλληλα για έναν τομέα διεθνούς δραστηριότητας. Η υπονόμευση του UN IMO υπονομεύει την ευρωπαϊκή ναυτιλία.

> Η ευρωπαϊκή ναυτιλία έχει στρατηγική σημασία και μια ισχυρή ναυτιλιακή κοινότητα είναι απαραίτητη για το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα και την οικονομία της ΕΕ γενικότερα.

Ελεύθερο Εμπόριο και Προστατευτισμός

Οι μεταφορές θεωρούνται ένας από τους τέσσερις ακρογωνιαίους λίθους της παγκοσμιοποίησης, μαζί με τις επικοινωνίες, τη διεθνή τυποποίηση και την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου[23]. Στο πλαίσιο αυτό, η ναυτιλία αποτέλεσε έναν από τους βασικούς παράγοντες διευκόλυνσης της παγκοσμιοποίησης και του διεθνούς εμπορίου, βασιζόμενη στις αρχές του ΠΟΕ και το πολυμερές εμπορικό του σύστημα.

Εντούτοις, η διεθνής ναυτιλία αντιμετωπίζει σήμερα μια αύξηση των διαφόρων τύπων προστατευτικών εμπορικών μέτρων, όπως, μεταξύ άλλων, δασμών και ποσοστώσεων εισαγωγής, ρητρών επιφύλαξης φορτίων και μέτρων που εισάγουν διακρίσεις σε σχέση με τους λιμένες.

Τα προστατευτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων των αντιμέτρων που εφαρμόζονται από μεγάλους εμπορικούς ανταγωνιστές, έχουν αποδεδειγμένα δυσμενείς επιπτώσεις στις τοπικές οικονομίες των χωρών που τα εφαρμόζουν, καθώς και ευρύτερες αρνητικές επιπτώσεις στην παγκόσμια οικονομία και κατά συνέπεια στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Σημειώνοντας ότι ο ΠΟΕ και το πολυμερές εμπορικό του σύστημα έχουν πρόσφατα δεχθεί κριτική και ο ρόλος του ως ρυθμιστή του διεθνούς εμπορίου έχει υποβαθμισθεί, η ΕΕΕ πιστεύει ότι το υπάρχον πολυμερές εμπορικό σύστημα θα πρέπει να υποστηριχθεί και να ενισχυθεί περαιτέρω, με την προσαρμογή του στις τρέχουσες, καθώς και μελλοντικές εμπορικές ανάγκες. Ως εκ τούτου, οι εθνικές κυβερνήσεις θα πρέπει να εξετάσουν με προσοχή σε ποια έκταση απαιτείται θεσμική μεταρρύθμιση του ΠΟΕ και να εμπλακούν με εποικοδομητικό τρόπο σε αυτή τη διαδικασία.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει επίσης την επανάληψη των πολυμερών διαπραγματεύσεων όσον αφορά στην επίτευξη συμφωνίας για τις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και κάθε άλλη πρωτοβουλία με τελικό στόχο την ενσωμάτωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών σε μια μελλοντική διαδικασία τροποποίησης της Γενικής Συμφωνίας για το Εμπόριο Υπηρεσιών (General Agreement on Trade in Services - GATS).

Επιπλέον, οι προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στο πλαίσιο της πολιτικής εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ, πρέπει να ενθαρρυνθούν περαιτέρω. Στο πλαίσιο αυτό, οι πλειονομερείς διαπραγματεύσεις (όπως η Συμφωνία Εμπορίου Υπηρεσιών "Trade in Services Agreement" - TiSA) ή οι διαπραγματεύσεις με ομάδες κρατών, όπως το Mercosur, καθώς και οι διαπραγματεύσεις για τη σύναψη Συμφωνιών Ελεύθερων Συναλλαγών (Free Trade Agreements - FTAs) μεταξύ της ΕΕ και σημαντικών εμπορικών εταίρων της θα πρέπει να εντατικοποιηθούν. Ένα θετικό αποτέλεσμα αυτών των διαπραγματεύσεων θα αποφέρει οφέλη στον τομέα του διεθνούς εμπορίου και της ναυτιλίας, όπως η ανεμπόδιστη πρόσβαση σε υπερπόντιες αγορές.

Τέλος, όσον αφορά στο διατλαντικό διάλογο για το εμπόριο, η ΕΕ και οι ΗΠΑ θα πρέπει να συνεχίσουν τις διαπραγματεύσεις προκειμένου να εντοπίσουν πιθανούς τομείς συνεργασίας. Και οι δύο εμπορικοί εταίροι θα πρέπει να επιβεβαιώσουν τη δέσμευσή τους να διατηρήσουν ελεύθερες και ανοικτές τις αγορές θαλάσσιων μεταφορών και να διασφαλίσουν ότι οι διμερείς τους σχέσεις διέπονται από ένα δίκαιο, κοινά αποδεκτό, ισόρροπο και αμοιβαίως επωφελές πλαίσιο συνεργασίας.

[23] Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), The impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity, Νοέμβριος 2018

Οι εθνικές κυβερνήσεις πρέπει να εξακολουθήσουν να υποστηρίζουν πλήρως τις αρχές του ελεύθερου εμπορίου και να διασφαλίσουν ένα διεθνώς συμφωνημένο κανονιστικό πλαίσιο για τη ναυτιλία, το οποίο θα πρέπει να είναι διαφανές, αντικειμενικό και χωρίς διακρίσεις.

Απλοποίηση Διοικητικών Διαδικασιών

Η απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών αποτελεί ζήτημα υψηλής προτεραιότητας για τις περισσότερες χώρες, ιδίως στην ΕΕ. Σε αντίθεση με τον τομέα των χερσαίων μεταφορών, η ναυτιλία αντιμετωπίζει σήμερα ένα ιδιαίτερα σημαντικό διοικητικό άχθος, που αφορά στις διοικητικές διαδικασίες και διατυπώσεις.

Η συμφωνία, τον Απρίλιο του 2019, μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ σχετικά με τη νομοθετική πρόταση για τη θέσπιση μιας Ευρωπαϊκής Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας (European Maritime Single Window environment - EMSWe) πρέπει να θεωρηθεί σημαντικό βήμα προς τη μείωση του διοικητικού άχθους για τη ναυτιλία, αυξάνοντας την ελκυστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών. Ο νέος Κανονισμός προβλέπει ένα εναρμονισμένο περιβάλλον, βασισμένο στην εφαρμογή της αρχής «της εφάπαξ αναφοράς» (reporting-only-once) και δημιουργεί μια Υπηρεσία μιας στάσης (one-stop shop) τόσο για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων, όσο και για όλες τις άλλες υπηρεσίες που παρέχονται στους ενδιαφερόμενους φορείς της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Ωστόσο, μια αντίστοιχη ενιαία θυρίδα για τις τελωνειακές διαδικασίες της ΕΕ θα πρέπει επίσης να αναπτυχθεί και να ευθυγραμμιστεί πλήρως με την Ενιαία Ναυτιλιακή Θυρίδα, προκειμένου να παρέχεται μια πιο εναρμονισμένη και απλουστευμένη / ψηφιοποιημένη διαδικασία, όταν τα πλοία καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ.

Στο πλαίσιο αυτό, το εκκρεμές ζήτημα της απλοποίησης των λιμενικών και τελωνειακών διατυπώσεων πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω. Θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη κρίσιμα ζητήματα, όπως η χορήγηση πιστοποιητικών εξαίρεσης για την πλοήγηση (Pilotage Exemption Certificates - PECs) και οι απαλλαγές από την υποχρεωτική πλοήγηση και ρυμούλκηση, που αφορούν πλοία τα οποία πραγματοποιούν μη-προγραμματισμένες αλλά συχνές προσεγγίσεις και παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (Short Sea Shipping - SSS).

> Η μείωση του διοικητικού άχθους και η διευκόλυνση της χρήσης των ψηφιακών πληροφοριών είναι σημαντικές για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας των θαλάσσιων μεταφορών.

Ψηφιοποίηση: οι προκλήσεις και οι ευκαιρίες των νέων τεχνολογιών

Οι νέες τεχνολογίες, όπως το Blockchain, η τεχνητή νοημοσύνη και το Internet of Things, διαχέονται γρήγορα σε πολλούς τομείς της οικονομίας. Καθώς η ναυτιλία προσαρμόζεται στις νέες τεχνολογικές λύσεις, προκύπτουν καινούργιες ευκαιρίες αλλά και πολλές προκλήσεις. Εφαρμογές, όπως τα αυτόνομα και τα μη επανδρωμένα πλοία που αποτελούν μία πιθανότητα για το μέλλον για ορισμένους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ειδικότερα για την Ακτοπλοΐα και τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, θα πρέπει να εξετασθούν με προσοχή. Ένας μεγάλος αριθμός τεχνολογικών προκλήσεων, που σχετίζονται με θέματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο, καθώς και πιθανές περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις, θα πρέπει να αντιμετωπιστούν. Επιπρόσθετα, η καθιέρωση αυτόνομων και μη επανδρωμένων πλοίων απαιτεί εκτεταμένη και πλήρη αναθεώρηση της παγκόσμιας, περιφερειακής και εθνικής νομοθεσίας.

Για τους λόγους αυτούς, η ΕΕΕ υποστηρίζει την εν εξελίξει διαδικασία του UN IMO για την οριοθέτηση του εν λόγω ζητήματος και την καταγραφή των επιπτώσεων που ενδέχεται να έχει η εισαγωγή αυτόνομων πλοίων (Maritime Autonomous Surface Ships - MASS) στις υφιστάμενες συμβάσεις του UN IMO και σε άλλες ρυθμιστικές / κανονιστικές πράξεις. Είναι ζήτημα υψίστης σπουδαιότητας η οποιαδήποτε μελλοντική νομοθεσία του UN IMO σχετικά με την ασφαλή και περιβαλλοντικά συμβατή λειτουργία των MASS να λάβει υπόψη τις ανάγκες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της διεθνούς ναυτιλίας.

> Πολλά ζητήματα πρέπει να επιλυθούν πριν από τη δραστηριοποίηση και επέκταση των MASS. Οποιοσδήποτε μελλοντικός Κανονισμός του UN IMO για την εισαγωγή των MASS πρέπει να λάβει υπόψη τις ανάγκες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της διεθνούς ναυτιλίας.

Κοινωνικά Θέματα

Η ναυτιλιακή βιομηχανία παρακολουθεί με ανησυχία την αυξανόμενη ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης αξιωματικών διεθνώς, η οποία αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω τα προσεχή έτη. Για να μπορέσει η ναυτιλία να διατηρήσει την αναγκαία γνώση και τεχνογνωσία, είναι ζωτικής σημασίας η εξασφάλιση επαρκούς αριθμού καλά καταρτισμένων ναυτικών για τα πλοία στο μέλλον. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η ΕΕΕ συμμετέχει ως μέλος της Ένωσης Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (European Community Shipowners' Associations - ECSA) στον εν εξελίξει διάλογο με τον κοινωνικό της εταίρο, την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation - ETF), με σκοπό την προσέλκυση των νεότερων γενεών στο ναυτικό επάγγελμα.

Στο πλαίσιο αυτό, το 2019 ξεκίνησε η υλοποίηση του προγράμματος SkillSea. Το εν λόγω project είναι ένα τετραετές πρόγραμμα συγχρηματοδοτούμενο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το οποίο υλοποιείται από ομάδα αποτελούμενη από τους ευρωπαϊκούς κοινωνικούς εταίρους στον τομέα της ναυτιλίας (ECSA και ETF), σχολές εμπορικού ναυτικού και λοιπούς ενδιαφερόμενους φορείς. Το SkillSea project έχει στόχο, μεταξύ άλλων, την προσαρμογή της ναυτικής εκπαίδευσης στις απαιτήσεις της ναυτιλίας, την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των εκπαιδευτικών φορέων, των αρμόδιων αρχών και της βιομηχανίας, και την πρόβλεψη των μελλοντικών αναγκών σε τεχνογνωσία. Η ΕΕΕ υποστηρίζει το πρόγραμμα SkillSea και συμμετέχει στο Advisory Board του project.

Επιπροσθέτως, η ΕΕΕ πιστεύει ακράδαντα ότι τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών καθώς και η πιστοποίησή τους, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ρυθμίζονται σε παγκόσμιο επίπεδο. Η εφαρμογή τοπικών ρυθμίσεων πρέπει να αποφευχθεί, καθώς υπονομεύουν τους ίσους όρους ανταγωνισμού που καθορίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση (ΔΣ) για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW). Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕΕ υποστηρίζει την πρόταση του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (International Chamber of Shipping - ICS) για επικαιροποίηση της εν λόγω Σύμβασης στον UN IMO, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι νέες τεχνολογικές τάσεις και άλλες εξελίξεις.

Η ΕΕΕ χαιρετίζει την εκτεταμένη κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention - MLC 2006), με τον αριθμό των κυρώσεων να ανέρχεται σε 93 μέχρι τον Ιούνιο του 2019, καθώς και την εκστρατεία της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (International Labour Organization - ILO) με στόχο την επίτευξη του συμβολικού αριθμού 100 κυρώσεων εντός του 2019, που συμπίπτει με την 100η επέτειο του ILO. Η MLC 2006 εξασφαλίζει αξιοπρεπείς συνθήκες διαβίωσης και εργασίας για όλους τους ναυτικούς, καθώς και ίσους όρους ανταγωνισμού για το ναυτιλιακό κλάδο. Αποτελεί ένα μοναδικό νομοθέτημα διεθνούς εφαρμογής, δεδομένου ότι υιοθετήθηκε με συμφωνία των κυβερνήσεων, των εκπροσώπων εργοδοτών και εργαζομένων και αντικατοπτρίζει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τόσο του ναυτικού επαγγέλματος όσο και της διεθνούς ναυτιλίας.

> Η MLC 2006 αποτελεί ένα μοναδικό νομοθέτημα διεθνούς εφαρμογής αντικατοπτρίζοντας τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τόσο του ναυτικού επαγγέλματος όσο και της διεθνούς ναυτιλίας.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Μείωση Εκπομπών Αερίων Θερμοκηπίου (Greenhouse Gas - GHG) από τα Πλοία

Η παγκόσμια ναυτιλία δεσμεύεται πλήρως να μειώσει την ένταση εκπομπών άνθρακα από ορυκτά καύσιμα κατά τουλάχιστον 40% έως το 2030, καταβάλλοντας προσπάθειες για μείωση έως 70% μέχρι το 2050, σε σύγκριση με τις εκπομπές του 2008 και να μειώσει τις συνολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 50% μέχρι το 2050 σε σύγκριση με τις εκπομπές του 2008, σύμφωνα με την Αρχική Στρατηγική του UN IMO. Η έγκριση της εν λόγω Στρατηγικής τον Απρίλιο του 2018, παρέχει το πλαίσιο και το χρονοδιάγραμμα για την ανάπτυξη συγκεκριμένων βραχυπρόθεσμων μέτρων, καθώς και των υποψήφιων μεσοπρόθεσμων έως μακροπρόθεσμων μέτρων για την επίτευξη των στόχων της.

Τα Κράτη Μέλη του UN IMO έχουν εμπλακεί ενεργά σε μια ουσιαστική συζήτηση, που περιλαμβάνει αξιολόγηση επιπτώσεων των μέτρων στις οικονομίες των χωρών, η οποία ενδέχεται να περιλαμβάνει και τη ναυτιλιακή τους βιομηχανία, με σκοπό την επίτευξη των συμφωνηθέντων στόχων και τελικά την απεξάρτηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας από τον άνθρακα εντός του 21ου αιώνα.

Η 5η Σύνοδος της Ομάδας Εργασίας του UN IMO για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία (Intersessional Working Group on the Reduction of GHG Emissions from Ships - ISWG GHG 5) και η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee - MEPC 74) του UN IMO, το Μάιο του 2019, οριστικοποίησαν τη μεθοδολογία εκτίμησης επιπτώσεων και εξέτασαν λεπτομερείς προτάσεις για συγκεκριμένα μέτρα μείωσης εκπομπών αέριων του θερμοκηπίου.

Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕΕ δεσμεύεται πλήρως και υποστηρίζει τις προσπάθειες του ICS και άλλων διεθνών οργανισμών της ναυτιλίας, που εργάζονται εντατικά και εποικοδομητικά στον UN IMO μαζί με τα Κράτη Μέλη για την ανάπτυξη εφικτών και λειτουργικών βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων μέτρων, όπως η αυστηριοποίηση του Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης κατά τη Σχεδίαση του πλοίου (Energy Efficiency Design Index - EEEDI) και η ενίσχυση του Σχεδίου Διαχείρισης της Ενεργειακής Απόδοσης του πλοίου (super Ship Energy Efficiency Management Plan - super SEEMP).

Επιπλέον, η ΕΕΕ υποστηρίζει σθεναρά τις προτάσεις που υπεβλήθησαν από την Ελλάδα στο ISWG - GHG 5 του UN IMO, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως κριτήρια επιλογής βραχυπρόθεσμων μέτρων, που είναι κατάλληλα για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk / tramp) και ως μεθοδολογία η οποία, με βάση την πρόταση της ναυτιλίας, θα διευκόλυνε την περαιτέρω ενίσχυση του SEEMP μέσω κανονιστικών μέτρων. Αυτά τα μέτρα θα πρέπει να υποχρεώνουν τους ναυλωτές, οι οποίοι είναι τελικά υπεύθυνοι για την εμπορική λειτουργία των πλοίων (υπεύθυνοι για τον τύπο και τις ποσότητες φορτίου, για την ταχύτητα των πλοίων και για την αγορά καυσίμων), να δεσμεύονται με τους σχετικούς στρατηγικούς στόχους του UN IMO. Η ΕΕΕ εξέφρασε την ικανοποίησή της για τη συμπερίληψη και των δύο προτάσεων στον κατάλογο των βραχυπρόθεσμων μέτρων που θα εξεταστούν περαιτέρω και θα αξιολογηθούν από τα αρμόδια όργανα του UN IMO, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη ότι μια αποκλειστικά goal-based προσέγγιση, που περιλαμβάνει την υποχρεωτική αξιολόγηση της λειτουργικής αποδοτικότητας του στόλου της εταιρείας, είτε κάθε πλοίου ξεχωριστά, είναι εντελώς ακατάλληλη και μη εφαρμόσιμη στη bulk / tramp ναυτιλία.

Σε κάθε περίπτωση, προκειμένου να εφαρμοστεί με επιτυχία η στρατηγική του UN IMO, οι νέοι περιβαλλοντικοί κανόνες θα πρέπει να βασίζονται σε έγκυρη τεχνική και επιστημονική γνώση, να είναι λειτουργικοί και να εφαρμόζονται σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ ασφαλή καύσιμα με ενεργειακή πυκνότητα παρόμοια με αυτή των υγρών ορυκτών καυσίμων και με χαμηλή ή μηδενική περιεκτικότητα σε ορυκτό άνθρακα, θα πρέπει να είναι παγκοσμίως διαθέσιμα στη διεθνή ναυτιλία, ούτως ώστε οι απόλυτες μειώσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου να παραμείνουν εντός της συμφωνημένης πορείας. Επίσης, απαιτούνται καινοτόμες αλλά συγχρόνως δοκιμασμένες τεχνολογίες πρώσης, κατάλληλες για πλοία που περνούν μεγάλες χρονικές περιόδους στη θάλασσα.

Αυτά τα καύσιμα / τεχνολογίες θα πρέπει να παρέχονται από τους προμηθευτές καυσίμων και άλλα εμπλεκόμενα μέρη, ενώ η ναυτιλία ζήτησε η απαραίτητη Έρευνα και Ανάπτυξη (Research & Development - R&D) να προαχθεί υπό την αιγίδα του UN IMO.

> Η ΕΕΕ υποστηρίζει την πρόκριση βραχυπρόθεσμων μέτρων κανονιστικού χαρακτήρα, που μπορούν να επιτύχουν σημαντικές μειώσεις της έντασης άνθρακα, ακόμη και πριν από το 2023.

Νέο Παγκόσμιο Όριο 0,5% θείου στα Καύσιμα των Πλοίων

Η 1.1.2020 σηματοδοτεί την έναρξη εφαρμογής του νέου ανώτατου ορίου που έχει θέσει ο UN IMO για το θείο, απαιτώντας από όλα τα πλοία να χρησιμοποιούν καύσιμα με περιεκτικότητα σε θείο που δεν υπερβαίνει το 0,5%, ενώ δεν υπάρχουν εγγυήσεις ότι καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο θα είναι επαρκώς διαθέσιμα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η εφαρμογή, από την 1.3.2020, της απόφασης του UN IMO αναφορικά με την απαγόρευση μεταφοράς καυσίμων, που δεν συμμορφώνονται με το νέο Κανονισμό, θα επιφέρει πρόσθετη αβεβαιότητα και θα δημιουργήσει νέες προκλήσεις. Ο στόχος του νέου Κανονισμού είναι η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και η προστασία της ανθρώπινης υγείας μέσω της χρήσης, από όλα τα πλοία, καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο. Ωστόσο, οι πλοιοκτήτες μπορούν, κατ' εξαίρεση, να συμμορφώνονται με τους νέους κανόνες, εγκαθιστώντας συστήματα καθαρισμού καυσαερίων (Exhaust Gas Cleaning Systems - EGCSs), προτού αυτά απελευθερωθούν στην ατμόσφαιρα, ενώ θείο και άλλα κατάλοιπα θα απορρίπτονται στη θάλασσα. Ωστόσο, σε περίπτωση που αυτή η «ισοδύναμη εξαίρεση», η οποία εξετάζεται προσεκτικά από τον UN IMO, γίνει ο κανόνας, τότε ο στόχος του Κανονισμού και τα περιβαλλοντικά του οφέλη θα υπονομευθούν σοβαρά.

Εκτός από την αβεβαιότητα σχετικά με την επάρκεια της διαθεσιμότητας συμμορφούμενων καυσίμων σε επαρκείς ποσότητες παγκοσμίως, υπάρχουν επίσης ενδοιασμοί σχετικά με το εάν το παραγόμενο καύσιμο χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο θα πληροί επίσης τα καθορισμένα πρότυπα ασφάλειας, όπως αυτά προβλέπονται στη ΔΣ του UN IMO για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS). Οι διαχειριστές πλοίων πρέπει να έχουν τη διαβεβαίωση ότι το παραληφθέν καύσιμο πληροί τις προδιαγραφές ασφάλειας της ΔΣ SOLAS, προκειμένου να μην τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια των πλοίων, των πληρωμάτων τους και η προστασία του περιβάλλοντος. Συνεπώς, είναι απαραίτητο όλα τα ζητήματα που απορρέουν από την εφαρμογή του νέου Κανονισμού (2020 global low sulphur mandate) και σχετίζονται με τη διαθεσιμότητα, την καταλληλότητα, την ασφάλεια και τα λοιπά ποιοτικά χαρακτηριστικά των αποθειωμένων καυσίμων προς αποφυγή λειτουργικών προβλημάτων, να αντιμετωπιστούν καταλλήλως με έμφαση στα θέματα ασφάλειας και συμβατότητας κατά τη χρήση αναμεμειγμένων καυσίμων (blended fuels).

Είναι επίσης σημαντικό, στην αρχή της περιόδου εφαρμογής των νέων απαιτήσεων για τη χρήση καυσίμων 0,5% περιεκτικότητας σε θείο, τα κράτη σημαίας (flag states) και οι Αρχές των κρατών λιμένα (Port State Control - PSC) να αντιμετωπίζουν με πρακτικό και δίκαιο τρόπο τα πλοία, στα οποία παρουσιάζονται τεχνικές ή λειτουργικές δυσκολίες, εξαιτίας παραγόντων που αδυνατούν να ελέγξουν. Επίσης, οι Αρχές πρέπει να διαχειρίζονται με ρεαλιστικό τρόπο το τεράστιο πρόβλημα που αντιμετωπίζει ένα πλοίο, όταν αναγκάζεται να εκφορτώσει το μη συμμορφούμενο καύσιμο - αφού έχει ελεγχθεί και διαπιστωθεί ότι είναι μη συμμορφούμενο - το οποίο όμως φορτώθηκε χωρίς πρόθεση. Κατά τη δύσκολη αυτή μεταβατική περίοδο, αλλά και μετά από αυτήν, οι πλοιοκτήτες και τα πληρώματα δε θα πρέπει να θεωρούνται δυσανάλογα υπεύθυνοι για την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές συνέπειες που προκύπτουν από τη διάθεση μη ασφαλών ή ακατάλληλων καυσίμων. Από την άποψη αυτή, η ΕΕΕ υπογραμμίζει τις ευθύνες των πετρελαϊκών εταιρειών, των διυλιστηρίων και των προμηθευτών καυσίμων για την παροχή καυσίμων «εντός προδιαγραφών» ("on-spec"), τα οποία να είναι ασφαλή, κατάλληλα για χρήση και διαθέσιμα παγκοσμίως.

Η Επιτροπή MEPC 74, το Μάιο του 2019, σημείωσε πρόοδο ως προς τη δημιουργία ενός ισχυρού συστήματος συλλογής δεδομένων και ενός μηχανισμού αναφοράς (feedback) για την ποιότητα και τη διαθεσιμότητα του πετρελαίου. Η Επιτροπή, στο πλαίσιο των Κατευθυντηρίων Γραμμών του 2019 για τη συνεπή εφαρμογή του ανώτατου ορίου θείου στα καύσιμα πλοίων, υιοθέτησε το αναθεωρημένο πρότυπο (template) για την έκθεση μη διαθεσιμότητας καυσίμων (Fuel Oil Non-Availability Report - FONAR), υπό το φως επιχειρησιακών και άλλων, σχετικών με την ασφάλεια, ζητημάτων. Τέλος, η MEPC 74 επέδειξε το απαιτούμενο ενδιαφέρον σε ό,τι αφορά στην ρεαλιστική και πρακτική προσέγγιση από τις Αρχές του κράτους λιμένα και του κράτους σημαίας, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των πλοίων με τις νέες απαιτήσεις για λόγους, για τους οποίους δεν ήταν σε θέση ούτε είχαν τη δυνατότητα να ελέγξουν. Εφόσον διαπιστωθούν σημαντικά προβλήματα, θα πρέπει να ληφθούν διορθωτικά μέτρα στη βάση σχετικών εκθέσεων περί μη διαθεσιμότητας συμβατών καυσίμων και επί ζητημάτων που αφορούν στην ποιότητα των καυσίμων, οι οποίες αναμένεται να υποβληθούν στην MEPC 75 την Άνοιξη του 2020.

Επίσης, η MEPC 74 αποδέχθηκε την πρόταση για συμπερίληψη νέου θεματικού αντικειμένου (output) στο πρόγραμμα των εργασιών της, για την αξιολόγηση και την εναρμόνιση των κανόνων και των οδηγιών σε ό,τι αφορά στις απορρίψεις από τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων στη θάλασσα και την πιθανή συνολική αξιολόγηση της «ισοδυναμίας» των εν λόγω συστημάτων. Επιπρόσθετα, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του UN IMO (Maritime Safety Committee - MSC 101) αποφάσισε ότι πρέπει να καταρτιστεί και να εφαρμοστεί ένα κατάλληλο Σχέδιο Δράσης για την αντιμετώπιση όλων των κρίσιμων παραμέτρων που επηρεάζουν την ασφάλεια των καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προκύπτουν μετά από ανάμειξη καυσίμων στην ξηρά (blended fuels), λαμβάνοντας υπόψη σε όλες τις περιπτώσεις την τελευταία έκδοση βιομηχανικών προτύπων (π.χ. ISO 8217:2017 και ISO / PAS όταν θα γίνει διαθέσιμο). Επίσης, αναγνώρισε αδιαμφισβήτητα την ευθύνη των προμηθευτών για την παροχή ασφαλών καυσίμων, συμπεριλαμβάνοντας στο σχέδιο δράσης την υποχρεωτική απαίτηση για γραπτή επιβεβαίωση των προμηθευτών καυσίμων ότι κάθε παρτίδα καυσίμου που παραδίδουν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της ΔΣ SOLAS και ζητώντας τη λήψη μέτρων από τις κυβερνήσεις όταν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις σημείου ανάφλεξης (flashpoint).

Παρόλο που εξακολουθούν να υφίστανται δυσανάλογες ευθύνες για τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές πλοίων, ωστόσο διατίθενται πλέον ορισμένα χρήσιμα εργαλεία, τα οποία προσδοκάται να βοηθήσουν στην επίτευξη ομαλότερης διαδικασίας εφαρμογής.

Το εκκρεμές ζήτημα της μη διαθεσιμότητας καυσίμων και ειδικότερα η ασφαλής λειτουργία των πλοίων που χρησιμοποιούν καύσιμα με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο πρέπει να επιλυθεί αποτελεσματικά.

Ανακύκλωση Πλοίων: αξιοποίηση των κανόνων της ΕΕ για τη βελτίωση των προτύπων προς μια αποτελεσματική παγκόσμια λύση

Το 2019 σηματοδοτεί την 10η επέτειο της ΔΣ του Χονγκ Κονγκ (Hong Kong Convention - HKC) για την Ασφαλή και Φιλική προς το Περιβάλλον Ανακύκλωση Πλοίων (UN IMO International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships) που υιοθετήθηκε το 2009. Οι προσδοκίες για την έναρξη ισχύος της HKC 2009 έχουν αυξηθεί σημαντικά, καθώς 12 χώρες έχουν πλέον επικυρώσει την εν λόγω Σύμβαση (Μάιος 2019).

Το 2013, η ΕΕ ενέκρινε τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό για την Ανακύκλωση Πλοίων (EU Ship Recycling Regulation - EU SRR), ο οποίος αντικατοπτρίζει σε γενικές γραμμές τις βασικές διατάξεις της HKC 2009. Ο Κανονισμός προβλέπει έναν κατάλογο εγκεκριμένων από την ΕΕ εγκαταστάσεων ανακύκλωσης, στα οποία όλα τα πλοία με σημαία της ΕΕ πρέπει να ανακυκλώνονται μετά την 31.12.2018. Ωστόσο, ο σημερινός κατάλογος δεν είναι γεωγραφικά ισορροπημένος και επαρκής, δεδομένου ότι δεν περιλαμβάνει εγκαταστάσεις με επαρκή χωρητικότητα, ούτως ώστε να αντεπεξέλθουν στις ανάγκες της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Η ΕΕ θα πρέπει να υποστηρίξει τη βελτίωση των προτύπων ανακύκλωσης πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο, αναγνωρίζοντας τις προσπάθειες που έχουν καταβληθεί από εγκαταστάσεις τρίτων χωρών και παρέχοντάς τους όχι μόνο την ευκαιρία να συμπεριληφθούν στον κατάλογο της ΕΕ, αλλά και κίνητρα ώστε να βελτιώσουν τα πρότυπά τους. Η ΕΕ θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνει τα Κράτη Μέλη της να επικυρώσουν την HKC 2009, η οποία αποτελεί τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο για την εξασφάλιση βιώσιμων προτύπων ανακύκλωσης παγκοσμίως, διατηρώντας παράλληλα ίσους όρους ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στο πλαίσιο αυτό, η ECSA διοργάνωσε μια δεύτερη επίσκεψη σε ινδικές εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων τον Φεβρουάριο του 2019, κατά την οποία καταγράφηκε σχετική πρόοδος στις πρακτικές και στα πρότυπα ανακύκλωσης των εγκαταστάσεων της Νότιας Ασίας. Από το 2016, πολλές εγκαταστάσεις έχουν πιστοποιηθεί από Αναγνωρισμένους Οργανισμούς (Recognised Organisations - ROs), σύμφωνα με την HKC 2009 και τον EU SRR και έχουν ζητήσει να συμπεριληφθούν στον κατάλογο της ΕΕ. Οι νομοθέτες της ΕΕ θα πρέπει να παρέχουν διαφάνεια, καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας υποβολής αίτησης, για τη συμπερίληψη στον κατάλογο της ΕΕ των εγκαταστάσεων τρίτων χωρών, που συμμορφώνονται με τις διατάξεις της HKC 2009, ούτως ώστε να ξεπεραστεί η σημερινή ανεπαρκής χωρητικότητα του ευρωπαϊκού καταλόγου εγκεκριμένων εγκαταστάσεων ανακύκλωσης πλοίων και να υπάρξει αποτελεσματική ανταπόκριση στη ζήτηση για ανακύκλωση πλοίων υπό ευρωπαϊκή σημαία.

Απαιτείται επειγόντως αυξημένος αριθμός εγκαταστάσεων ανακύκλωσης πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο που πληρούν τις διατάξεις της HKC 2009, προκειμένου να διατηρηθούν ίσοι όροι ανταγωνισμού και να τεθεί, το συντομότερο δυνατό, σε εφαρμογή η Διεθνής Σύμβαση.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Από το 1916, η Ένωσις 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 (HELMEPA) 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 Νηογνωμόνων (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. Η επόμενη έκθεση των Ποσειδωνίων πραγματοποιείται στις 1-5/6/2020 στην Αθήνα.

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 και έργα δημόσιου ενδιαφέροντος, μέσω της παροχής ανθρωπιστικής και φιλανθρωπικής βοήθειας. Η ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ αποτελεί το μόνιμο όχημα και σταθερό σημείο συλλογικής κοινωνικής προσφοράς της ναυτιλιακής κοινότητας και της πολύπλευρης συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στη δημόσια ζωή.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Πρόεδρος
Θεόδωρος Ε. Βενιάμης

Αντιπρόεδροι
Γεώργιος Κ. Αγγελόπουλος
Κωνσταντίνος Ι. Μαρτίνος

Γραμματείς
Αντώνιος – Θωμάς Ν. Λαιμός
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. Ξυλάς	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 Μιούλη 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