ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ
2020-21

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ 2020-21

Η πρωτοφανής παγκόσμια υγειονομική κρίση που επήλθε με την έξαρση της πανδημίας του COVID-19 ανέδειξε με πρωτόγνωρο τρόπο τον ζωτικής σημασίας ρόλο της ναυτιλίας, η οποία, παρά τις πολυσχιδείς συνέπειες και αντιξοότητες που αντιμετωπίζει, συνεχίζει αδιάλειπτα να εξυπηρετεί το 90% των αναγκών του παγκόσμιου εμπορίου. Τα χιλιάδες πλοία, με το ανθρώπινο δυναμικό τους, τους ναυτικούς μας, τους «ήρωες των θαλασσών», απέτρεψαν την παράλυση της παγκόσμιας οικονομίας.

Όμως, αν και η ναυτιλία ως κλάδος προσφέρει αναντικατάστατες υπηρεσίες, εξασφαλίζοντας τα βασικά αγαθά που χρειάζεται η κοινωνία μας σε καιρούς ειρήνης αλλά και κρίσεων, δυστυχώς, απουσιάζει από τις προτεραιότητες των πολιτικών ιθυνόντων. Παρά την καθοριστική της υπόσταση στο διεθνές εμπόριο και οικονομία, η ναυτιλία δεν τυγχάνει της αναγνώρισης και της υποστήριξης που της αξίζει. Μία τέτοια αναγνώριση και πολιτική προάσπισης του ρόλου της είναι απαραίτητη, προκειμένου να εξασφαλισθεί κάθε δυνατή διευκόλυνση για την ανεμπόδιστη παροχή των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, καθώς και για την απρόσκοπτη μετακίνηση των ναυτικών ανά τον κόσμο, με γνώμονα πρωτίστως την υγεία τους και την ασφάλεια των πλοίων και της ναυσιπλοΐας.

Οι επόμενοι μήνες διαφαίνονται άκρως απαιτητικοί, λόγω κυρίως των περιβαλλοντικών νομοθετικών προκλήσεων που καλείται να αντιμετωπίσει η ναυτιλία, τόσο σε διεθνές όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στο πλαίσιο αυτό, επικροτούμε και υποστηρίζουμε τις συνεχιζόμενες προσπάθειες στον ΙΜΟ, τον αρμόδιο ρυθμιστή του κανονιστικού πλαισίου των θαλασσίων μεταφορών παγκοσμίως, οι οποίες όμως δεν θα πρέπει να υποσκάπτονται από περιφερειακές ή/και μονομερείς νομοθετικές πρωτοβουλίες και ειδικότερα της ΕΕ.

Η ΕΕΕ είναι σταθερά προσηλωμένη στην προστασία του περιβάλλοντος και στην απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα. Όμως, σε κάθε περίπτωση, σημαντικότατο μερίδιο ευθύνης για την επίτευξη των στόχων αυτών ανήκει στους κατασκευαστές μηχανών πλοίων, στα ναυπηγεία και στους παραγωγούς και προμηθευτές καυσίμων, καθοριστική παράμετρος που δεν λαμβάνεται υπόψη. Πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι χωρίς σημαντικές επενδύσεις στην Έρευνα και Ανάπτυξη από αυτούς τους εμπλεκόμενους φορείς, η ναυτιλιακή βιομηχανία θα παραμείνει εξαρτημένη από τον άνθρακα. Στον αντίποδα, τα πλοία και οι πλοιοκτήτες είναι αυτοί που καλούνται ατυχώς να εφαρμόσουν άστοχες πολιτικές και παράγωγα νομοθετήματα, εισπρακτικού και μόνο χαρακτήρα.

Σχετικά με τις πρόσφατες ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη δέσμη μέτρων “Fit for 55”, το ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (EU ETS), ως περιφερειακό αγορακεντρικό μέτρο, είναι ασύμβατο με τον παγκόσμιο χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και με τον τρόπο λειτουργίας της ναυτιλίας, ενώ υπονομεύει σοβαρά τις συνεχιζόμενες διεθνείς προσπάθειες και διαπραγματεύσεις για την απανθρακοποίηση του τομέα. Παρόλα αυτά, τουλάχιστον η αναγνώριση εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της ευθύνης των ναυλωτών για την κάλυψη του κόστους συμμόρφωσης στο πλαίσιο της πρότασης ένταξης της ναυτιλίας EU ETS είναι μία θεμελιώδης αρχή βάσει του κανόνα «ο ρυπαίνων πληρώνει», την οποία η ΕΕΕ ανέδειξε εξ αρχής. Η αρχή αυτή πρέπει να αποτελέσει την αφετηρία των επικείμενων διαβουλεύσεων στα ευρωπαϊκά όργανα, καθώς μπορεί να φέρει απτά αποτελέσματα στη μάχη κατά της κλιματικής αλλαγής, χωρίς να διακυβεύεται η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Η ελληνική ναυτιλία, με την τεχνογνωσία και εμπειρία που κατέχουν τα μέλη της ως hands-on επιχειρηματίες, δεσμεύεται να συνεχίσει να συνδράμει εποικοδομητικά και στις προσεχείς διαπραγματεύσεις, σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, προωθώντας φιλόδοξες αλλά και ταυτόχρονα εφικτές και ρεαλιστικές λύσεις. Διότι μόνο τέτοιες λύσεις μπορούν να εγγυηθούν την ουσιαστική βελτίωση του αποτυπώματος άνθρακα της βιομηχανίας, αλλά και να εξασφαλίσουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του στρατηγικού αυτού τομέα με τα πολλαπλά οφέλη για την ΕΕ και τους πολίτες της.

Το 2021 σηματοδοτεί την 40η επέτειο της ένταξης της Ελλάδας στην ΕΕ, μέσω της οποίας ο ελληνόκτητος στόλος ενισχύει τις τάξεις της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Σήμερα τα ελληνόκτητα πλοία αντιπροσωπεύουν το 58% του στόλου που ελέγχεται από την ΕΕ, αποτελώντας στρατηγικό κεφάλαιο για αυτήν και ακρογωνιαίο λίθο του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού cluster, στοιχεία που ενισχύουν τον καθοριστικό ρόλο μας στα τεκταινόμενα στην ΕΕ.

Σε εθνικό επίπεδο, η περίοδος που πέρασε ήταν καθοριστική για να ολοκληρωθεί η αποκατάσταση νομοθετικών αστοχιών που είχαν πλήξει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου. Η ελληνική σημαία εκτός από ποιοτική, είναι πια άκρως ανταγωνιστική, μειονεκτώντας όμως ακόμη ως προς τη διαπιστωμένη καθυστέρηση στην επιβεβλημένη ψηφιοποίηση και ηλεκτρονική διακυβέρνηση των λειτουργικών και διαδικαστικών εκφάνσεών της.

Στο ίδιο πλαίσιο και με κοινή δεδηλωμένη επιθυμία πολιτείας και ναυτιλίας για την αναβίωση της ναυτοσύνης στον τόπο μας, αναπόσπαστο στοιχείο του ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος, ξεκίνησε πριν λίγους μήνες μια συντονισμένη προσπάθεια ενημέρωσης και προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Η μεγάλη ελληνική ναυτιλία τους απευθύνει μια ανοικτή πρόσκληση σε «μια θάλασσα ευκαιρίες», με ανοικτούς ορίζοντες επαγγελματικής και προσωπικής ανέλιξης, σε μια εποχή με ιδιαίτερες προκλήσεις για εργασιακή αποκατάσταση.

Η προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, σε συνδυασμό με την απαιτούμενη περαιτέρω αύξηση της δυναμικότητας των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, καθώς και τον αναμενόμενο εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης, θα συντελέσουν καθοριστικά, ώστε να μην χαθεί η ναυτική τεχνογνωσία από τον τόπο μας και να αυξηθεί η παρουσία των Ελλήνων ναυτικών στην ελληνόκτητη ναυτιλία, στόχοι που, σε κάθε περίπτωση, απαιτούν επιμονή και προσήλωση για την επίτευξή τους.

Παράλληλα, η Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ» συνεχίζει με αμείωτο ρυθμό το πολυδιάστατο κοινωφελές έργο της. Υλοποιεί με συνέπεια όλα τα προγράμματα που είχε εξαγγείλει σε τομείς όπως η δημόσια υγεία, παιδεία, εθνική άμυνα και προστασία του πολίτη, ενώ προωθεί συνεχώς νέες δράσεις, ανταποκρινόμενη στις αυξανόμενες ανάγκες του κοινωνικού ιστού και υπηρετώντας πιστά το όραμα της ναυτιλιακής οικογένειας, να είναι ουσιαστικός αρωγός στην κοινωνία.

Στη νέα δεκαετία που ήδη διανύουμε θα τεθούν νέες παράμετροι για τη λειτουργία της διεθνούς ναυτιλίας, τόσο ως προς το περιβαλλοντικό αποτύπωμα αυτής, αλλά και ως προς την ανταγωνιστικότητά της, δύο στόχοι πλήρως αλληλένδετοι και αλληλοεξαρτώμενοι. Στο απαιτητικό αυτό και αβέβαιο πλαίσιο, η ναυτιλία μας έχει αποδεδειγμένα την ποσοτική, αλλά κυρίως ποιοτική δυναμική, ώστε σε συνδυασμό με την υψηλή ναυτική τεχνογνωσία, αλλά και τα εχέγγυα που της προσδίδει η μακρόχρονη ναυτική παράδοση, να αντεπεξέλθει σε κάθε πρόκληση, καθώς και να διατηρήσει και να ενισχύσει τον ρόλο της ως εθνικού κεφαλαίου για την πατρίδα μας, αλλά και ως σημαντικού παράγοντα στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή.

Θεόδωρος Ε. Βενιάμης

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Ο Στρατηγικός και Οικονομικός Ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλίας

- Η Ελληνική Ναυτιλία σε Αριθμούς
- Η Στρατηγική Σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας
- Τα Χαρακτηριστικά της Ελληνικής Ναυτιλίας

Ο Στρατηγικός και Οικονομικός Ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η Ελληνική Ναυτιλία σε Αριθμούς

Η Ελλάδα παραμένει η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως: Με στόλο 4.901 πλοίων, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 19,42% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους deadweight (dwt). Το 2020, ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε περισσότερο από 4% φτάνοντας περίπου τα 364 εκατομμύρια τόνους dwt (Σχήμα: 1)[1].

Η ραχοκοκαλιά της ευρωπαϊκής ναυτιλίας: Η Ελλάδα συνεχίζει να αυξάνει το μερίδιό της στον στόλο που ελέγχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ). Οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 58% της χωρητικότητας της ΕΕ (Σχήμα: 2)[2]. Περισσότερο από το ένα τρίτο του ελληνόκτητου στόλου ή 1.706 πλοία, φέρουν σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ[3].

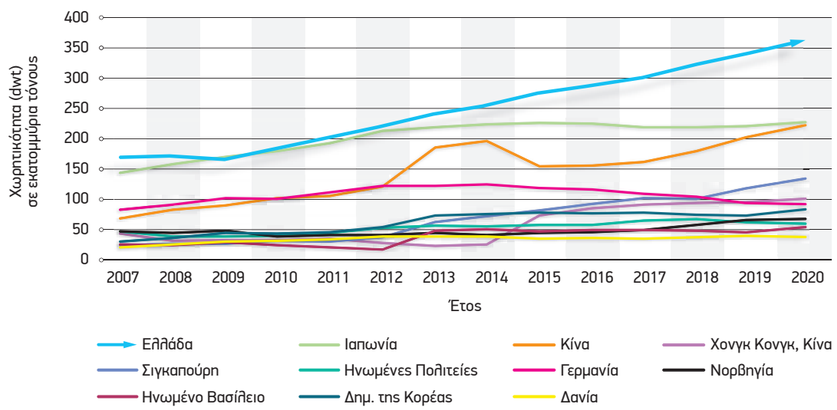
Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, καθώς οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν (Σχήμα: 3)[4]:

- το 30,25% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων,
- το 14,64% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χημικών και παραγώγων πετρελαίου,
- το 15,58% του παγκόσμιου στόλου υγραεριοφόρων (LNG / LPG),
- το 20,04% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου,
- το 9,53% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

ΣΧΗΜΑ 1

Ο Παγκόσμιος Στόλος - Πλοιοκτησία, 2007-2020

(σε dwt, πλοία >1.000 gt)



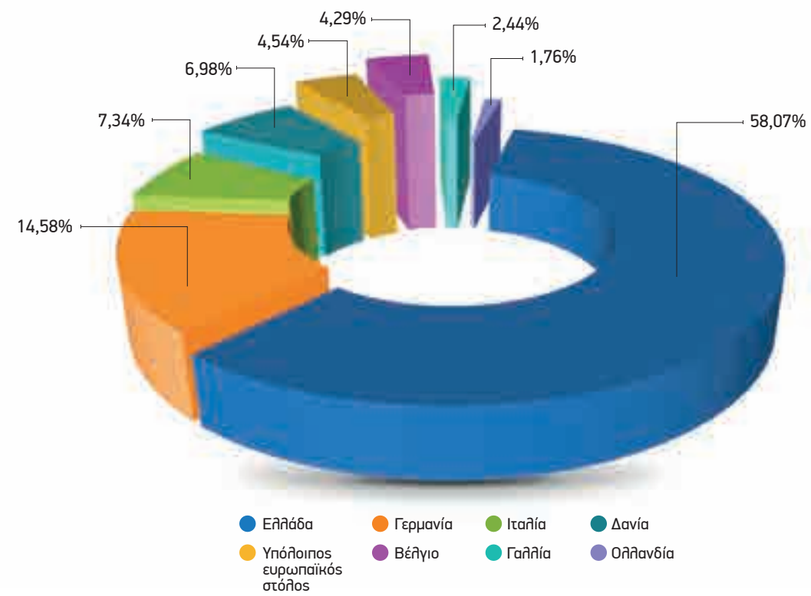
Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2007-2020

[1] United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport*, 2007-2020
[2] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2020
[3] IHS Global Limited, Ιανουάριος 2021
[4] IHS Global Limited, Ιανουάριος 2021

ΣΧΗΜΑ 2

Ο Ευρωπαϊκός Κοινοτικός Στόλος - Πλοιοκτησία

(σε dwt, πλοία >1.000 gt)

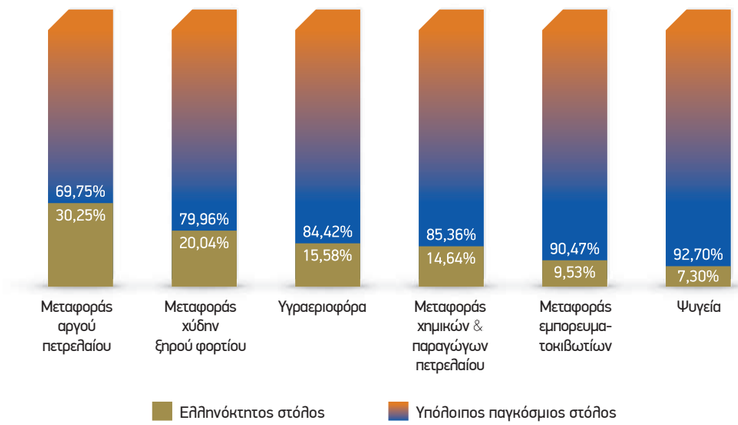


Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2020

ΣΧΗΜΑ 3

Ποσοστό Ελληνόκτητου Στόλου σε Σχέση με τον Παγκόσμιο Στόλο ανά Τύπο Πλοίου

(σε dwt, πλοία >1.000 gt)

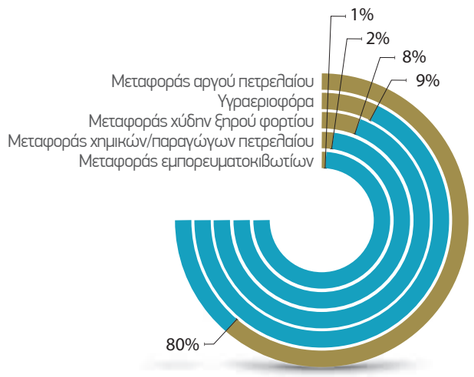


Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2021

ΣΧΗΜΑ 4

Ανάλυση Τύπων Πλοίων του υπό Ναυπήγηση Ελληνόκτητου Στόλου

(σε dwt, πλοία >1.000 gt)

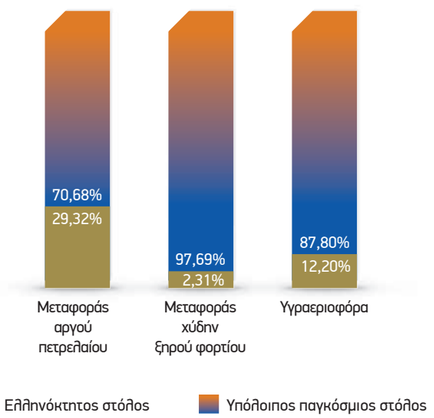


Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2021

ΣΧΗΜΑ 5

Ανάλυση Κύριων Τύπων Πλοίων του υπό Ναυπήγηση Παγκόσμιου Στόλου

(σε dwt, πλοία >1.000 gt)



Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2021

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνεχίζουν να επενδύουν σε νεότευκτα πλοία: Το 2020 οι ελληνικών συμφερόντων παραγγελίες ναυπήγησης ανήλθαν σε 104 πλοία (άνω των 1.000 gt) ή 14,36 εκατομμύρια τόνους dwt, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 10,99% της παγκόσμιας χωρητικότητας υπό παραγγελία (Σχήματα: 4 & 5)[5]. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνεχίζουν να επενδύουν σε νέα και ενεργειακά αποδοτικά πλοία, με τη μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου (9,54 έτη) να είναι χαμηλότερη από τη μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου (9,87 έτη)[6].

Ο ελληνικός στόλος είναι από τους πιο ασφαλείς παγκοσμίως: Η Ελλάδα παραμένει στον Λευκό Κατάλογο STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και στον Λευκό Κατάλογο του Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) και του Tokyo Memorandum of Understanding (Tokyo MoU), ενώ ο ελληνικός στόλος είναι παράλληλα ένας από τους πιο ασφαλείς παγκοσμίως, με ποσοστό 0,44% του ελληνικού εμπορικού στόλου (με βάση τον αριθμό πλοίων) και 0,50% (με βάση τη χωρητικότητα) να εμπλέκεται σε ήσσονος σημασίας ναυτικά ατυχήματα[7]. Από την 1.7.2021 η Ελλάδα περιλαμβάνεται στον Κατάλογο των Ναυτιλιακών Διοικήσεων της Πρωτοβουλίας QUALSHIP 21 της Αμερικανικής Ακτοφυλακής (USCG)[8].

Η Ελλάδα παραμένει ένα από τα κορυφαία νηολόγια πλοίων παγκοσμίως: Το ελληνικό νηολόγιο αριθμεί 685 πλοία (άνω των 1.000 gt), των οποίων η χωρητικότητα ανέρχεται σε 37,98 εκατομμύρια gt. Ο στόλος υπό ελληνική σημαία κατατάσσεται στην 8η θέση διεθνώς (Σχήμα: 6) και στη 2η θέση στην ΕΕ (σε όρους dwt) (Σχήμα: 7)[9].

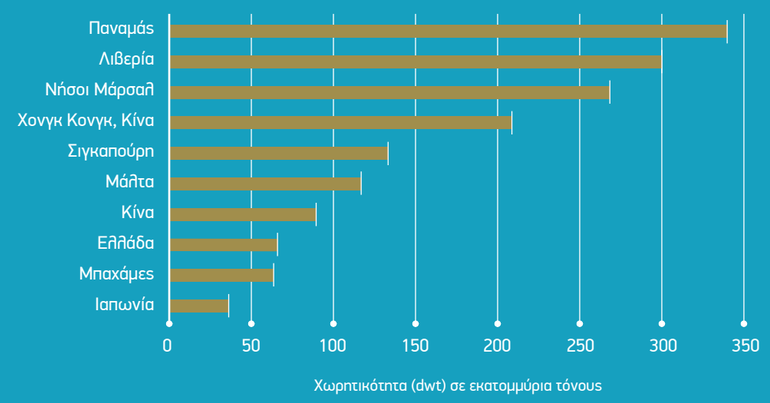
Παρά την πανδημία του COVID-19, η ελληνική ναυτιλία παραμένει ένας από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας: Η πανδημία επηρέασε σοβαρά τις εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, οι οποίες παρ' ότι μειώθηκαν κατά 20,16% σε σχέση με το 2019, ανήλθαν σε περίπου 13,81 δισεκατομμύρια ευρώ συνολικά για το οικονομικό έτος 2020 (Σχήμα: 8)[10].

[5] IHS Global Limited, Ιανουάριος 2021
[6] IHS Global Limited, Ιανουάριος 2021
[7] 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 2020*, 31 Μαρτίου 2021
[8] USCG, *Port State Control in the United States, 2020 Annual Report*, Μάιος 2021
[9] IHS Global Limited, Ιανουάριος 2021
[10] Τράπεζα της Ελλάδος, Φεβρουάριος 2021

ΣΧΗΜΑ 6

Οι 10 Μεγαλύτεροι Εμπορικοί Στόλοι Παγκοσμίως - Νηολόγια

(σε dwt, πλοία >1.000 gt)

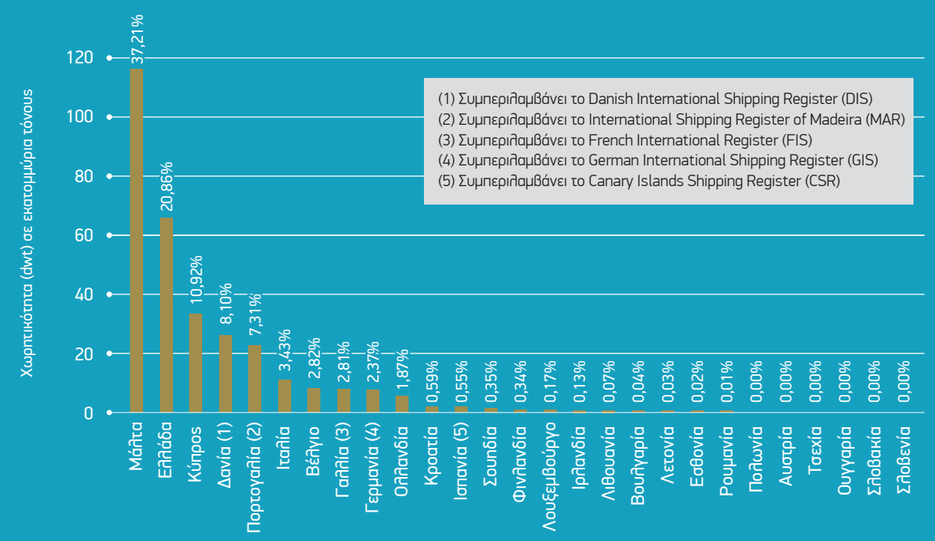


Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2021

ΣΧΗΜΑ 7

Εμπορικοί Στόλοι της ΕΕ - Νηολόγια

(σε dwt, πλοία >1.000 gt)

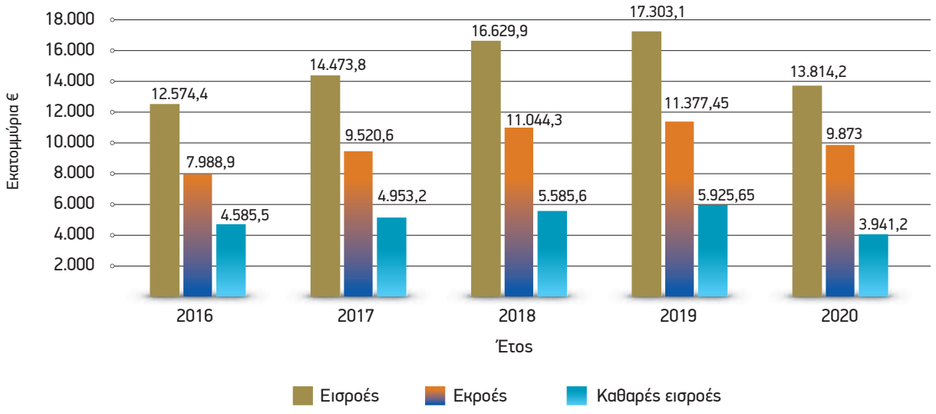


Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2021

ΣΧΗΜΑ 8

Εισροές στο ισοζύγιο Πληρωμών από την Παροχή Ναυτιλιακών Υπηρεσιών

(σε εκατομμύρια €)



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Φεβρουάριος 2021

Η Στρατηγική Σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η ελληνική ναυτιλία μεταφέρει φορτία μεταξύ τρίτων χωρών σε ποσοστό άνω του 98% της μεταφορικής της ικανότητας, γεγονός που την καθιστά τον μεγαλύτερο διασυνοριακό μεταφορέα παγκοσμίως.

Ο ελληνόκτητος στόλος έχει ζωτική σημασία για το παγκόσμιο εμπόριο, καθώς μεταφέρει βασικά αγαθά, συμπεριλαμβανομένων γεωργικών και δασικών προϊόντων, πετρελαίου και παραγώγων πετρελαίου, υγροποιημένων αερίων, χημικών, σιδήρου και άλλων μεταλλευμάτων, άνθρακα και λιπασμάτων.

Η ελληνική ναυτιλία έχει επίσης στρατηγική σημασία για την ΕΕ επειδή, μεταξύ άλλων, τόσο η οικονομία της ΕΕ όσο και η ευημερία των πολιτών της εξαρτώνται από την πρόσβαση σε οικονομικά προσιτές πηγές ενέργειας. Καθώς η εξάρτηση της ΕΕ από εισαγωγές ενέργειας από χώρες εκτός ΕΕ προσεγγίζει το 58,2%[11], ο ελληνόκτητος στόλος είναι κρίσιμης σημασίας για την εξασφάλιση εισαγωγής ενέργειας στην ΕΕ από διαφορετικές περιοχές του πλανήτη.

[11] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *EU Energy in Figures*, Statistical Pocketbook 2020

Τα Χαρακτηριστικά της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί πρωτίστως μια βιομηχανία που απαρτίζεται από ΜΜΕ[12] και ειδικεύεται στις bulk / tramp μεταφορές (Σχήμα: 9). Ο τομέας της bulk / tramp ναυτιλίας είναι ένας επιχειρηματικός τομέας με χαρακτηριστικά τέλειου ανταγωνισμού.

Αυτό συμβαίνει, επειδή ο κλάδος αποτελείται από χιλιάδες εταιρείες παγκοσμίως και δεν κυριαρχείται από περιορισμένο αριθμό πολύ μεγάλων εταιρειών - συμμαχιών, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της ναυτιλίας τακτικών γραμμών και στους περισσότερους βιομηχανικούς τομείς και τομείς παροχής υπηρεσιών παγκοσμίως.

Κατά κανόνα, τα πλοία που ανήκουν σε Έλληνες πλοιοκτήτες ναυλώνονται βάσει ναυλοσυμφώνων κατά χρόνο (time charter party contracts). Οι ναυλωτές διαδραματίζουν δομικό ρόλο στη ναυτιλία, καθώς είναι εκείνοι που διαχειρίζονται εμπορικά το πλοίο και οι οποίοι ελέγχουν τις παραμέτρους λειτουργίας του, όπως είναι το δρομολόγιο, το είδος και η ποσότητα του φορτίου, καθώς και η ταχύτητα του πλοίου, οι οποίες με τη σειρά τους καθορίζουν το αποτύπωμα άνθρακα του πλοίου κατά τη διάρκεια των εν λόγω ναυλώσεων.

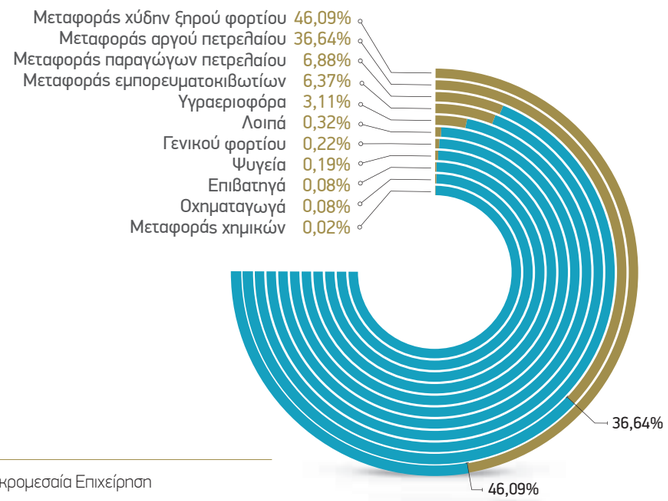
Η ναυτιλία είναι ένας από τους ακρογωνιαίους λίθους της παγκόσμιας οικονομίας. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί σημαντικό παράγοντα του διεθνούς εμπορίου και βασικό πυλώνα τόσο του στόλου της ΕΕ, όσο και της ελληνικής οικονομίας.

Ο ελληνόκτητος στόλος συγκαταλέγεται μεταξύ των πιο σύγχρονων και ασφαλέστερων στόλων στον κόσμο αναδεικνύοντας τη μακροχρόνια ελληνική ναυτική τεχνογνωσία και εμπειρία.

ΣΧΗΜΑ 9

Ανάλυση Τύπων Πλοίων του Ελληνόκτητου Στόλου

(σε dwt, πλοία >1.000 gt)



[12] ΜΜΕ: Μικρομεσαία Επιχείρηση

Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2021

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

- Επιπτώσεις του COVID-19 στη ναυτιλία
- Μια παγκόσμια ανταγωνιστική ευρωπαϊκή ναυτιλία ως παράγοντας βιωσιμότητας και ανάκαμψης
- Ελεύθερο Εμπόριο & Προστατευτισμός
- Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση - Ευρωπαϊκός Κανονισμός για τη Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικά Βιώσιμων Επενδύσεων
- Φορολογία
- Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων
- Πειρατεία και Ένοπλη Ληστεία
- Κοινωνικά Θέματα - Η Κρίση των Αλλαγών Πληρωμάτων

Επιπτώσεις του COVID-19 στη Ναυτιλία

Η πανδημία του COVID-19 ανέδειξε με πρωτόγνωρο τρόπο τον ζωτικής σημασίας ρόλο της ναυτιλίας σε έναν εξαιρετικά παγκοσμιοποιημένο και διασυνδεδεμένο κόσμο. Παρά τα ασυνήθιστα προβλήματα και τις πολλές και πρωτοφανείς προκλήσεις, τα πλοία εξακολουθούν να ταξιδεύουν και να διεκπεραιώνουν θαλάσσιες μεταφορές. Αν το σημαντικό αυτό τμήμα της παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού δεν είχε αντεπεξέλθει, οι περιορισμοί και οι απαγορεύσεις κυκλοφορίας θα είχαν επισκιασθεί από πολύ επαχθέστερα γεγονότα, όπως ελλείψεις σε τρόφιμα και φάρμακα, καθίζηση της παραγωγικότητας, κοινωνικές αναταραχές κλπ.

Φυσικά, τα χιλιάδες πλοία, τα οποία απέτρεψαν την παράλυση της παγκόσμιας οικονομίας, επανδρώνονται από εκατοντάδες χιλιάδες ναυτικούς που εργάζονται με αυταπάρνηση για μήνες μακριά από τα σπίτια και τις οικογένειές τους και εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν προβλήματα κατά τη μετακίνησή τους για λόγους ναυτολόγησης και επαναπατρισμού.

Για να αντιμετωπισθούν οι συνεχιζόμενες οικονομικές επιπτώσεις της πανδημίας στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι θεσμοί της ΕΕ θα πρέπει να επανεξετάζουν συνεχώς τα ήδη υιοθετηθέντα εργαλεία και μέτρα ανάκαμψης, ούτως ώστε να αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά τα βραχυπρόθεσμα θέματα επείγοντος χαρακτήρα, αλλά και να εξασφαλίζεται η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και χρηματοδότηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Ο ναυτιλιακός τομέας της ΕΕ θα πρέπει να έχει την απαραίτητη πρόσβαση σε χρηματοδοτική ρευστότητα και ευελιξία τόσο κατά τη διάρκεια, όσο και μετά το πέρας της πανδημίας.

Κατά τη διάρκεια της πανδημίας του COVID-19 και παρά τα ασυνήθιστα προβλήματα και το πλήθος των πρωτοφανών προκλήσεων, τα πλοία συνέχισαν να μεταφέρουν αγαθά σε όλο τον κόσμο, υποστηρίζοντας την παγκόσμια οικονομία.

Μία Παγκόσμια Ανταγωνιστική Ευρωπαϊκή Ναυτιλία ως Παράγοντας Βιωσιμότητας και Ανάκαμψης

Η ΕΕ βασίζεται στη διεθνή ναυτιλία για το 70% του εξωτερικού εμπορίου της, που περιλαμβάνει απαραίτητες για την ΕΕ εισαγωγές πρώτων υλών και άλλων αναγκαίων αγαθών, τα οποία μεταφέρονται κυρίως από πλοία της bulk / tramp ναυτιλίας.

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία αποτελεί στρατηγικό πλεονέκτημα αλλά, ταυτόχρονα, και τον πιο ενεργειακά αποδοτικό και περιβαλλοντικά φιλικό τρόπο μεταφοράς φορτίων, ο οποίος διασφαλίζει την γεωπολιτική ανεξαρτησία και αυτοτέλεια της ΕΕ, ενώ παράλληλα αυξάνει την οικονομική, βιομηχανική και περιβαλλοντική της ανθεκτικότητα.

Η ΕΕ θα πρέπει να διαμορφώσει μια ολοκληρωμένη και παγκόσμιου προσανατολισμού ναυτιλιακή πολιτική, εστιάζοντας στην υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της και του ευρύτερου ναυτιλιακού πλέγματος, ειδικά στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας (EU Green Deal), η οποία, παρ' όλη τη σημασία της, δεν πρέπει να υπερκεράσει την ατζέντα της ναυτιλιακής πολιτικής.

Οι πολιτικές και νομοθετικές πρωτοβουλίες της ΕΕ θα πρέπει να επιτρέπουν στην ευρωπαϊκή ναυτιλία όχι μόνο να επιβιώνει στο πλαίσιο του αυξανόμενου παγκόσμιου ανταγωνισμού, αλλά και να ακμάζει.

Ελεύθερο Εμπόριο & Προστατευτισμός

Η ναυτιλία αποτελεί βασικό πυλώνα του παγκόσμιου εμπορίου, παρέχοντας τη δυνατότητα για εισαγωγές και εξαγωγές οικονομικά προσιτών αγαθών σε κλίμακα που δεν είναι εφικτή με άλλα μέσα μεταφοράς. Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη έχει λάβει σημαντική ώθηση λόγω του ελεύθερου εμπορίου, της φιλελευθεροποίησης των εθνικών οικονομιών και της ελεύθερης πρόσβασης στις παγκόσμιες αγορές.

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην εξάλειψη κάθε ρήτρας διασφάλισης μεταφοράς ναυτιλιακών φορτίων, καθώς και άλλων περιοριστικών μέτρων κατά του εμπορίου, τα οποία είναι σε ισχύ, ούτως ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των εθνικών οικονομιών, καθώς και η δυνατότητα πρόσβασης των τοπικών εισαγωγέων και εξαγωγέων σε αποδοτικές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

Στο πλαίσιο της νέας Εμπορικής Πολιτικής της ΕΕ, οι Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θα πρέπει να επικεντρώσουν το ενδιαφέρον τους στην ενδυνάμωση της πολυμέρειας (multilateralism) και στην αναμόρφωση των κανόνων του παγκόσμιου εμπορίου, προκειμένου να διασφαλίσουν ότι αυτοί οι νέοι κανόνες θα είναι δίκαιοι και βιώσιμοι.

Διατάξεις σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να είναι αναπόσπαστο μέρος των διμερών ή πολυμερών Συμφωνιών Ελεύθερων Συναλλαγών που συνάπτει η ΕΕ με τρίτες χώρες και δεν θα πρέπει να απεμπολούνται στο πλαίσιο συμβιβασμών για τη σύναψη μιας Συμφωνίας.

Όλες οι εθνικές οικονομίες θα έχουν όφελος από την εξάλειψη υφιστάμενων περιορισμών στην απρόσκοπτη διεξαγωγή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου.

Ο τομέας της ναυτιλίας θα πρέπει να παραμείνει προτεραιότητα στο πλαίσιο των πολιτικών Εμπορίου και Εξωτερικών Σχέσεων της ΕΕ.

Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση - Ευρωπαϊκός Κανονισμός για τη Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικά Βιώσιμων Επενδύσεων

Βιώσιμη Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση στην ΕΕ έχει καταστεί πιο δύσκολη, ενώ τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα της Ασίας κερδίζουν μερίδιο της αγοράς. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία, ως επιχειρηματική δραστηριότητα υψηλής έντασης κεφαλαίου, χρειάζεται ένα βιώσιμο χρηματοδοτικό πλαίσιο και πρόσβαση σε ανταγωνιστική χρηματοδότηση, προκειμένου να διατηρήσει και να αναπτύξει το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Εάν η ΕΕ θεσπίσει σε περιφερειακό επίπεδο πιο περιοριστικούς όρους για τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση από ό,τι ισχύει διεθνώς, θα θέσει άμεσα τον εμπορικό της στόλο σε μειονεκτική θέση έναντι των υπόλοιπων στόλων παγκοσμίως, κάτι το οποίο γεωπολιτικά θα αποτελούσε μία εσφαλμένη επιλογή.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός για τη Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικά Βιώσιμων Επενδύσεων

Παρά τους αξιέπαινους στόχους του ευρωπαϊκού Κανονισμού για τη χρηματοδότηση περιβαλλοντικά βιώσιμων επενδύσεων[13], τα τεχνικά κριτήρια ελέγχου που αναπτύχθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τον ορισμό της πράσινης ναυτιλίας είναι ακατάλληλα και υποδηλώνουν περιορισμένη κατανόηση των ιδιαιτεροτήτων και των εγγενών χαρακτηριστικών της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ιδίως εκείνων που αφορούν στην ποντοπόρο ναυτιλία. Αυτό αποδεικνύεται από την αυθαίρετη χρήση ορίων στον Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης κατά τη Σχεδίαση του πλοίου (Energy Efficiency Design Index - EEDI) του IMO που υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του εν λόγω Οργανισμού, αλλά ιδίως με τον αποκλεισμό από την ευρωπαϊκή κοινοτική χρηματοδότηση εμπορικών πλοίων που προορίζονται για τη μεταφορά ορυκτών καυσίμων.

Επίσης, η ταξινόμηση περιβαλλοντικά βιώσιμων επενδύσεων στην ΕΕ δεν αναγνωρίζει τεχνολογίες και καύσιμα που συμβάλλουν στη μετάβαση προς την κλιματική ουδετερότητα, όπως το Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο (ΥΦΑ). Αυτό είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό δεδομένου ότι προς το παρόν δε διατίθενται ναυτιλιακά καύσιμα μηδενικών εκπομπών άνθρακα και σχετικές τεχνολογίες πρόωσης, οι οποίες θα πρέπει να αναπτυχθούν από ενδιαφερόμενους φορείς εκτός του τομέα, όπως είναι οι παραγωγοί και προμηθευτές καυσίμων, οι κατασκευαστές ναυτικών μηχανών και τα ναυπηγεία. Απαιτείται περισσότερος χρόνος για μια πιο εστιασμένη και ρεαλιστική επανεξέταση των τεχνικών κριτηρίων ελέγχου για όλα τα ποντοπόρα εμπορικά πλοία.

Τα θεσμικά όργανα της ΕΕ θα πρέπει να εξετάσουν την υιοθέτηση σταθερών και βιώσιμων κανονισμών χρηματοδότησης, προκειμένου να ενισχύσουν την παρουσία των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ευρώπη, διασφαλίζοντας και τη διατήρηση της σχετικής προστιθέμενης αξίας στην Ευρώπη.

[13] Κανονισμός (ΕΕ) 2020/852 σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088 (χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες)

Φορολογία

Σε επίπεδο ΕΕ, οι Κατευθυντήριες Γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (Guidelines on State Aid to Maritime Transport - SAGs), με επίκεντρο το σύστημα φορολόγησης χωρητικότητας (tonnage tax), θα πρέπει να συνεχίσουν να παρέχουν προβλεψιμότητα και ευελιξία στον ναυτιλιακό τομέα.

Νομοθετικές πρωτοβουλίες στο πλαίσιο δημοσιονομικών και φορολογικών πολιτικών, όπως η αναθεώρηση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για τη Φορολογία των Ενεργειακών Προϊόντων και της Ηλεκτρικής Ενέργειας (EU Energy Taxation Directive), θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την ενθάρρυνση της μετάβασης στην πράσινη ενέργεια, περιφρουρώντας ταυτόχρονα την ανταγωνιστικότητα του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο. Ως εκ τούτου, η κατάργηση των φορολογικών απαλλαγών στα ναυτιλιακά καύσιμα θα αποτελούσε ένα αναποτελεσματικό και αντιπαραγωγικό μέτρο.

Η νομική βεβαιότητα σε θέματα φορολογίας καθιστά δυνατή τη συνέχεια και τη βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου.

Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (ΝΜΑ) αποτελεί ένα βιώσιμο τρόπο μεταφοράς αγαθών και επιβατών στην Ευρώπη και στις πλησιέστερες σε αυτή γειτονικές χώρες, και έχει τη δυνατότητα να ενισχύσει περαιτέρω την Ενιαία Αγορά.

Παραμένοντας το πλέον περιβαλλοντικά φιλικό μέσο μεταφοράς, ειδικά σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφορών, όπως οι οδικές και αεροπορικές μεταφορές, η ΝΜΑ θα πρέπει να υποστηριχθεί περαιτέρω στο πλαίσιο των πολιτικών της ΕΕ, ούτως ώστε η επιθυμητή μετατόπιση του μεταφορικού έργου προς τη θάλασσα να πραγματοποιηθεί.

Η προσπάθεια περιορισμού της διοικητικής επιβάρυνσης, καθώς και η εναρμόνιση των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων για τα πλοία και τα φορτία στους λιμένες της ΕΕ, στο πλαίσιο της εφαρμογής του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 2019/1239 για τη θέσπιση μιας Ευρωπαϊκής Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας (European Maritime Single Window), είναι ένα έργο σημαντικό, το οποίο τυγχάνει της υποστήριξης του ευρωπαϊκού εφοπλισμού.

Οι πολιτικές της ΕΕ πρέπει να υποστηρίξουν περαιτέρω την αποδεδειγμένη λειτουργικότητα και την περιβαλλοντική επίδοση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Πειρατεία και Ένοπλη Ληστεία

Η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία απαιτούν μια συνεκτική, πολυεπίπεδη και συντονισμένη αντιμετώπιση εκ μέρους της διεθνούς κοινότητας, στο υψηλότερο πολιτικό επίπεδο, καθώς και συνεργασία με τις παράκτιες Αφρικανικές χώρες, προκειμένου να αποκατασταθεί η ασφάλεια και να μειωθούν οι απειλές κατά των ναυτικών και των πλοίων που δραστηριοποιούνται παγκοσμίως και, ειδικότερα, στην περιοχή του Κόλπου της Γουινέας.

Η νέα Πρωτοβουλία της ΕΕ για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με τη ναυτική ασφάλεια (maritime security) στην περιοχή και ειδικότερα το πιλοτικό Πρόγραμμα "Coordinated Maritime Presences"[14] για τον Κόλπο της Γουινέας, συνιστά μια ευπρόσδεκτη εξέλιξη, η οποία απαιτεί περαιτέρω προσδιορισμό σχετικών δράσεων.

Ο ΙΜΟ θα πρέπει να ενισχύσει τις προσπάθειές του για τον καλύτερο συντονισμό των πρωτοβουλιών που αναλαμβάνουν οι ενδιαφερόμενοι φορείς για την αντιμετώπιση του εν λόγω προβλήματος στην περιοχή, ενώ η ΕΕ θα πρέπει να θέσει τη ναυτική ασφάλεια ως ένα από τα κύρια ζητήματα των Συμφωνιών Εταιρικής Σχέσης και Εμπορίου, καθώς και άλλων ειδών συνεργασίας με τους Αφρικανούς εταίρους της.

Η πειρατεία και οι ένοπλες επιθέσεις κατά της ναυτιλίας αποτελούν ένα παγκόσμιο πρόβλημα που απαιτεί συντονισμένη, βιώσιμη και αποτελεσματική αντιμετώπιση από τη διεθνή κοινότητα σε υψηλότατο επίπεδο, συμπεριλαμβανομένου του ΙΜΟ και της ΕΕ.

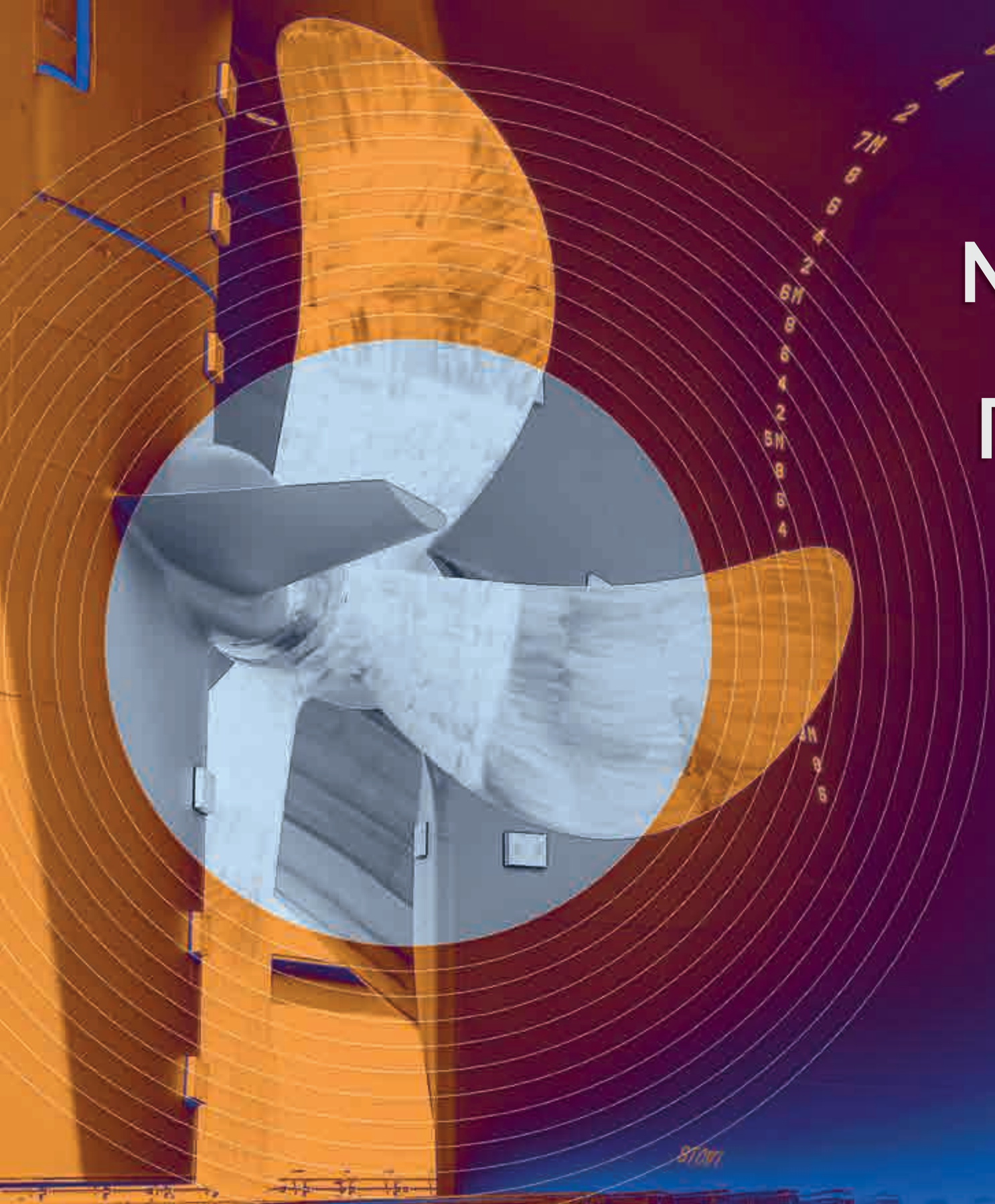
[14] https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/91927/factsheet-coordinated-maritime-presences_en
https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/01/25/gulf-of-guinea-council-conclusions-launching-the-pilot-case-for-the-coordinated-maritime-presences-concept

Κοινωνικά Θέματα - Η Κρίση των Αλλαγών Πληρωμάτων

Τα μέτρα που επιβλήθηκαν από τις κυβερνήσεις για τον περιορισμό του COVID-19 προκάλεσαν παγκόσμια, άνευ προηγουμένου, κρίση στις αλλαγές πληρωμάτων. Η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών, ο ΙΜΟ και η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO) υιοθέτησαν ψηφίσματα, με τα οποία καλούνται οι κυβερνήσεις να διευκολύνουν την πραγματοποίηση αλλαγών πληρωμάτων με ασφάλεια και να αναγνωρίσουν τους ναυτικούς ως «ουσιώδεις εργαζόμενους». Ωστόσο, μέχρι τα τέλη Ιουνίου 2021 μόνο εξήντα Κράτη Μέλη έχουν γνωστοποιήσει στον ΙΜΟ ότι αναγνωρίζουν τους ναυτικούς ως «ουσιώδεις εργαζόμενους».

Η Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) χαιρετίζει το Ψήφισμα που υιοθέτησε η Ειδική Τριμερής Επιτροπή της Διεθνούς Σύμβασης (ΔΣ) Ναυτικής Εργασίας, 2006 (STC / MLC) τον Απρίλιο 2021, δια του οποίου καλούνται οι κυβερνήσεις, μεταξύ άλλων, να θέσουν σε προτεραιότητα τον εμβολιασμό των ναυτικών κατά του COVID-19.

Οι κυβερνήσεις οφείλουν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από το διεθνές ναυτιλιακό κανονιστικό πλαίσιο, ιδίως δε από τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC, 2006), αναφορικά με την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των ναυτικών, καθώς και τη διευκόλυνση πραγματοποίησης αλλαγών πληρωμάτων στους λιμένες τους.



ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

- Μείωση Εκπομπών Αερίων του Θερμοκηπίου (GHG) από τα Πλοία / Εξελίξεις στον IMO και την ΕΕ
- Ευρωπαϊκός Κανονισμός FuelEU Maritime
- Εναλλακτικά Καύσιμα - Τεχνολογίες
- Παγκόσμιο Όριο Περιεκτικότητας 0,50% σε Θείο των Ναυτιλιακών Καυσίμων
- Ανακύκλωση Πλοίων

Μείωση Εκπομπών Αερίων του Θερμοκηπίου (GHG) από τα Πλοία / Εξελίξεις στον IMO και την ΕΕ

Ο IMO, ο παγκόσμιος ρυθμιστής του κανονιστικού πλαισίου της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ο μοναδικός φορέας που μπορεί να διασφαλίσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο, εργάζεται επί του παρόντος για την εφαρμογή της Αρχικής Στρατηγικής του για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) από τα πλοία (Initial IMO GHG Strategy 2018), η οποία στοχεύει στην κορύφωση των εκπομπών GHG από τη διεθνή ναυτιλία το συντομότερο δυνατό και στη μείωση των συνολικών ετήσιων εκπομπών κατ' ελάχιστο 50% έως το 2050 σε σύγκριση με το 2008.

Προσφάτως, ο IMO υιοθέτησε στην Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του IMO (MEPC 76) μία συμβιβαστική και ισορροπημένη δέσμη τεχνικών και λειτουργικών βραχυπρόθεσμων μέτρων, που περιλαμβάνει τον Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης για τα υπάρχοντα πλοία (Energy Efficiency Existing Ship Index - EEXI), τον Δείκτη Έντασης Άνθρακα (Carbon Intensity Indicator - CII) και την ενίσχυση του Σχεδίου Διαχείρισης της Ενεργειακής Απόδοσης του πλοίου (Ship Energy Efficiency Management Plan - SEEMP). Η Επιτροπή συμφώνησε επίσης σε ένα πρόγραμμα εργασιών για την ανάπτυξη μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μέτρων με βάση το οποίο η έναρξη των σχετικών συζητήσεων προγραμματίζεται για τον Οκτώβριο 2021.

Παρά το γεγονός ότι ο IMO βρίσκεται εντός χρονοδιαγράμματος για την επίτευξη των στόχων της εν λόγω Αρχικής Στρατηγικής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και της σχετιζόμενης με αυτή δέσμης μέτρων "Fit for 55", ανακοίνωσε την πρότασή της για ένταξη της διεθνούς ναυτιλίας στο Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της ΕΕ (EU Emissions Trading System - EU ETS). Η προτεινόμενη ένταξη της διεθνούς ναυτιλίας στο EU ETS προκαλεί ιδιαίτερη ανησυχία, καθώς το σύστημα αυτό είναι ακατάλληλο και μη συμβατό με τα εγγενή χαρακτηριστικά της, δεδομένου ότι η ναυτιλία αποτελείται ως επί το πλείστον από ΜΜΕ, οι οποίες θα δυσκολευτούν να χρηματοδοτήσουν την αγορά δικαιωμάτων ρύπων, κυρίως λόγω της απρόβλεπτης και ενδημικής μεταβλητότητας του ναυτιλιακού τομέα, και να αντεπεξέλθουν στο διοικητικό φόρτο και τα σχετικά κόστη της αγοράς δικαιωμάτων ρύπων.

Η bulk / tramp ναυτιλία είναι τελείως ασύμβατη με το EU ETS. Τούτο, καθώς οι ναυλωτές είναι αυτοί οι οποίοι κατά κύριο λόγο καθορίζουν τη λειτουργία και την ενεργειακή απόδοση του πλοίου με τις αποφάσεις τους σχετικά με την ταχύτητα, τη θαλάσσια διαδρομή, τα φορτία και τα ναυτιλιακά καύσιμα. Επομένως, οι υπεύθυνοι για την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου, πρέπει να καταστούν υπεύθυνοι και για τις εκπομπές και το αποτύπωμα του άνθρακα του πλοίου, καθώς και για τα σχετικά κόστη. Ευθυγραμμιζόμενη με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναγνωρίζει την ευθύνη των ναυλωτών για την κάλυψη του κόστους συμμόφωσης με την εν λόγω Οδηγία. Αυτή η αρχή είναι θεμελιώδης και η αποδοχή της αποτελεί σημαντική θετική εξέλιξη για τις συζητήσεις που θα λάβουν χώρα κατά την επόμενη φάση της νομοθετικής διαδικασίας της ΕΕ.

Η ΕΕΕ θα μπορούσε να υποστηρίξει την εισαγωγή ενός εναλλακτικού προβλέψιμου και λιγότερο προβληματικού ευρωπαϊκού αγορακεντρικού μέτρου (Market-Based Measure - MBM), με τη μορφή ενός ειδικού ταμείου (dedicated fund) για τη ναυτιλία, το οποίο θα μπορούσε να αγοράζει και να πουλάει δικαιώματα ρύπων μέσω του EU ETS με βάση τη μέση τιμή των δικαιωμάτων ETS του προηγούμενου έτους. Το εν λόγω ταμείο θα μπορεί να χρηματοδοτήσει την απαραίτητη Έρευνα & Ανάπτυξη για φιλικότερα προς το περιβάλλον ναυτιλιακά καύσιμα, χωρίς τα οποία δεν θα είναι δυνατή η απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον ορυκτό άνθρακα. Αυτά τα νέα καύσιμα και οι νέες τεχνολογίες θα πρέπει βεβαίως να αναπτυχθούν από φορείς εκτός του κλάδου, όπως είναι οι προμηθευτές καυσίμου, τα ναυπηγεία και οι κατασκευαστές ναυτικών μηχανών.

Η ίδρυση ενός ειδικού ταμείου για τη ναυτιλία θα ήταν ένα πιο ρεαλιστικό μέτρο για την εύρυθμη λειτουργία των χιλιάδων ΜΜΕ που απαρτίζουν τον κλάδο.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός FuelEU Maritime

Στις 14.7.2021 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε την πρότασή της για τον Κανονισμό FuelEU Maritime, με στόχο την επιτάχυνση της απεξάρτησης της ναυτιλίας από τον άνθρακα, μέσω της θέσπισης ενός υποχρεωτικού προτύπου ναυτιλιακών καυσίμων, το οποίο θα βασίζεται στην ένταση άνθρακα των εν λόγω καυσίμων που χρησιμοποιούνται από τα πλοία.

Ωστόσο, τα προτεινόμενα μέτρα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προκαλούν μεγάλη ανησυχία καθώς:

- Είναι ένα περιφερειακό μέτρο με εξωεδαφική εφαρμογή. Η bulk / tramp ναυτιλία θα βρεθεί σε ιδιαίτερα μειονεκτική θέση, καθώς οι μη τακτικού χαρακτήρα εμπορικές διαδρομές του τομέα παγκοσμίως καθιστούν δύσκολη την προμήθεια και την πιστοποίηση συμμόρφωσης του επιθυμητού καυσίμου. Η διαθεσιμότητα των απαιτούμενων συμμορφούμενων καυσίμων παγκοσμίως από σήμερα έως το 2050 και το συσχετιζόμενο με αυτά κόστος τους απαιτούν κατάλληλη έρευνα και μελέτη, οι οποίες δεν φαίνεται να έχουν πραγματοποιηθεί. Μέχρι στιγμής, τέτοιου είδους καύσιμα δεν είναι βιώσιμα χωρίς μεγάλες επιδοτήσεις.
- Είναι εσφαλμένο και εξαιρετικά προβληματικό να υποχρεώνονται τα πλοία να συμμορφώνονται με τον προτεινόμενο Κανονισμό αντί τούτο να επιβάλλεται στους παρόχους και τους προμηθευτές των καυσίμων.
- Η εν λόγω πρόταση εισάγει ένα δεύτερο σύστημα Παρακολούθησης, Υποβολής Εκθέσεων και Επαλήθευσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (MRV) και έναν σύνθετο συγκεντρωτικό μηχανισμό συμμόρφωσης των πλοίων, με βάση την ένταση του άνθρακα των καυσίμων που χρησιμοποιούν, επιπλέον της προτεινόμενης επέκτασης του EU ETS στη διεθνή ναυτιλία. Και τα δύο συστήματα είναι ακατάλληλα και ανεφάρμοστα για την πλειονότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ειδικά για την bulk / tramp ναυτιλία, η οποία περιλαμβάνει κυρίως ιδιωτικές μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Ο προτεινόμενος ευρωπαϊκός Κανονισμός FuelEU Maritime θα είναι ιδιαίτερα επαχθής για τη ναυτιλία της ΕΕ, καθώς και αναποτελεσματικός για την απεξάρτησή της από τον άνθρακα.

Εναλλακτικά Καύσιμα - Τεχνολογίες

Τα τελευταία χρόνια, η αυξανόμενη δυναμική αλλά και η νομοθετική τάση προς την κατεύθυνση ενός μέλλοντος απεξαρτημένου από τον άνθρακα, έχουν δημιουργήσει μία σοβαρή αβεβαιότητα στους πλοιοκτήτες αναφορικά με την προσέγγιση που θα πρέπει να ακολουθήσουν κατά την κατάρτιση μελλοντικών επενδυτικών σχεδίων. Αυτή η αβεβαιότητα είναι ιδιαίτερα έντονη για τους πλοιοκτήτες bulk / tramp πλοίων, δεδομένου ότι τα μελλοντικά καύσιμα και τεχνολογίες ναυτικών μηχανών είναι ακόμα σε μεγάλο βαθμό απροσδιόριστα. Ο τρόπος λειτουργίας της bulk / tramp ναυτιλίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένος και βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε ένα διαθέσιμο παγκοσμίως καύσιμο, που επιτρέπει στα πλοία να καταπλέουν σε οποιοδήποτε λιμάνι.

Αυτές οι προκλήσεις σηματοδότησαν την ανάγκη να συντάξει η ΕΕΕ μία Μελέτη με τίτλο "Survey of Alternative Fuels - Technologies for Shipping"[15], προκειμένου να παράσχει σχετική ενημέρωση στα μέλη της σε μια εποχή, όπου η λύση "one-size-fits-all" για την πρόωση πλοίων, φαίνεται ότι πλησιάζει στο τέλος της.

Τα συμπεράσματα της Μελέτης της ΕΕΕ καταδεικνύουν ότι:

- Απαιτούνται τεράστιες επενδύσεις για την παραγωγή και την παγκόσμια διαθεσιμότητα ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών άνθρακα, τα οποία θα πρέπει να αναπτυχθούν από εμπλεκόμενους φορείς εκτός του ναυτιλιακού τομέα. Επίσης, οι μακροοικονομικές επιπτώσεις του κόστους αυτών των νέων καυσίμων και οι απαιτήσεις για υποδομές ανεφοδιασμού παγκοσμίως δεν έχουν, μέχρι στιγμής, εξεταστεί.
- Μία τέτοια μακροοικονομική εκτίμηση επιπτώσεων είναι απαραίτητη, προκειμένου να εξακριβωθούν οι συνέπειες στην παγκόσμια οικονομία και στην οικονομία του θαλάσσιου εμπορίου και των θαλάσσιων μεταφορών.
- Τα εναλλακτικά καύσιμα, όπως η αμμωνία, η μεθανόλη ή το υδρογόνο χρειάζονται μια νέα γενιά μηχανών εσωτερικής καύσης και τεχνολογική πρόοδο, που δεν έχουν ακόμη αναπτυχθεί για τα ποντοπόρα πλοία.
- Η αντιμετώπιση των προκλήσεων αναφορικά με την ασφάλεια των περισσότερων νέων και εναλλακτικών καυσίμων απαιτεί την ανάπτυξη κανονισμών και τεχνικών κανόνων για ασφαλή σχεδιασμό και χρήση στα πλοία, παράλληλα με την τεχνολογική πρόοδο που απαιτείται για την ευρύτερη χρήση τους.

Η ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας απαιτεί επενδύσεις για την ανάπτυξη νέων ναυτιλιακών καυσίμων με μηδενικό ή χαμηλό αποτύπωμα άνθρακα, χωρίς τα οποία οι μακροπρόθεσμοι στόχοι της συμφωνημένης Στρατηγικής του IMO για την απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα και οι φιλόδοξοι στόχοι της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας δε μπορούν να επιτευχθούν. Χωρίς νέα καύσιμα, η ναυτιλιακή βιομηχανία θα παραμείνει εξαρτημένη από τον άνθρακα.

Ανάλογα με τις εξελίξεις σχετικά με τη διαθεσιμότητα και την ποικιλία των μελλοντικών ναυτιλιακών καυσίμων, η μετάβαση σε ένα μέλλον πολλαπλών καυσίμων μπορεί στην πραγματικότητα να σημάνει το τέλος του θαλάσσιου εμπορίου χαμηλού κόστους.

[15] Η Μελέτη της ΕΕΕ μπορεί να αναζητηθεί στον ιστότοπο: https://ugs.gr/media/13685/survey-of-alternative-fuels-technologies-for-shipping_may21.pdf

Παγκόσμιο Όριο Περιεκτικότητας 0,50% σε Θείο των Ναυτιλιακών Καυσίμων

Μετά την εφαρμογή του παγκόσμιου ορίου περιεκτικότητας 0,50% σε θείο των ναυτιλιακών καυσίμων του IMO 2020, ρύθμιση για την οποία η ΕΕΕ θεωρεί ότι δεν είχε εξεταστεί επαρκώς κατά το χρόνο υιοθέτησής της, αναφέρθηκε σημαντικός αριθμός περιστατικών βλάβης στο πλοίο ή και στον μηχανολογικό του εξοπλισμό από πλοία που χρησιμοποίησαν ναυτιλιακά καύσιμα με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,50% κ.β. (m/m) (Very Low Sulphur Fuel Oils - VLSFOs). Σε πολλές περιπτώσεις, το προβληματικό και εκτός προδιαγραφών καύσιμο έπρεπε να απομακρυνθεί από το πλοίο.

Επιπλέον, η χρήση των VLSFOs έχει ως αποτέλεσμα την καταπόνηση των πληρωμάτων των πλοίων λόγω της συνεχούς ανάγκης παρακολούθησης μηχανημάτων και λειτουργιών. Επίσης, σε εξέλιξη βρίσκεται διαδικασία του IMO για την αξιολόγηση και την εναρμόνιση των κανονισμών και των οδηγιών σχετικά με τις απορρίψεις συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων (Exhaust Gas Cleaning Systems - Scrubbers) στο υδάτινο περιβάλλον με σκοπό τον προσδιορισμό και την ανάπτυξη ρυθμιστικών μέτρων, όπου είναι απαραίτητο.

Η ανησυχία των πλοιοκτητών και των διαχειριστών πλοίων αναφορικά με τις πιθανές ζημίες στο πλοίο ή/και στο μηχανολογικό του εξοπλισμό από «εκτός προδιαγραφών» καύσιμα VLSFOs παραμένει αμείωτη.

Ανακύκλωση Πλοίων

Από την 1.1.2021, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό Ανακύκλωσης Πλοίων (EU Ship Recycling Regulation), όλα τα υπό σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ ποντοπόρα πλοία που προορίζονται για ανακύκλωση πρέπει να κάνουν χρήση μονάδας ανακύκλωσης, η οποία περιλαμβάνεται στον κατάλογο των εγκεκριμένων από την ΕΕ εγκαταστάσεων ανακύκλωσης πλοίων. Στην πραγματικότητα, μόνο 9 ναυπηγεία του καταλόγου της ΕΕ προβαίνουν σε ανακύκλωση πλοίων και μόνο 3 θα μπορούσαν να διαλύσουν μεγάλα ποντοπόρα πλοία.

Η Σύμβαση της Βασιλείας για τον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων και τη διάθεσή τους (Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal), παρέχει στην ΕΕ τη δυνατότητα να συνάψει διμερείς συμφωνίες με άλλα συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση της Βασιλείας, όπως επιβεβαιώθηκε από τη Νομική Υπηρεσα του Συμβουλίου της ΕΕ. Τούτο, θα επιτρέψει σε περισσότερες εγκαταστάσεις ανακύκλωσης, που βρίσκονται σε χώρες εκτός του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), όπως η Ινδία, να αιτηθούν την ένταξή τους στον κατάλογο των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης πλοίων της ΕΕ.

Η κύρωση από την Ινδία της ΔΣ του Hong Kong για την Ασφαλή και Φιλική προς το Περιβάλλον Ανακύκλωση Πλοίων του IMO (HKC, 2009), έφερε την εν λόγω ΔΣ εγγύτερα προς την ημερομηνία θέσης της σε ισχύ διεθνώς. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να ενθαρρύνει και να διευκολύνει την κύρωση της HKC από τα Κράτη Μέλη της ΕΕ. Παρά τη σημαντική αύξηση στην Ινδία, εγκαταστάσεων συμμορφούμενων με την HKC, άλλες εγκαταστάσεις ανακύκλωσης στη Νότια Ασία, την περιοχή με τη μεγαλύτερη δυναμικότητα ανακύκλωσης πλοίων στον κόσμο, δεν έχουν ακόμη συμπεριληφθεί στον κατάλογο της ΕΕ.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να αναγνωρίσει την πρόοδο που σημείωσαν τρίτες χώρες σε ό,τι αφορά την αειφόρο ανακύκλωση πλοίων. Για να επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ, είναι απαραίτητη η κατάρτιση ενός γεωγραφικά ισορροπημένου ευρωπαϊκού καταλόγου, βάσει του Ευρωπαϊκού Κανονισμού Ανακύκλωσης Πλοίων.

Δραστηριότητες της ΕΕΕ

Από το 1916, η ΕΕΕ εκπροσωπεί τα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία άνω των 3.000 gt υπό ελληνική και άλλες σημαίες.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει και προάγει πολιτικές που εξασφαλίζουν ένα πραγματικά ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, το ελεύθερο εμπόριο, 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 (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).

Η ΕΕΕ είναι ενεργή σε σχέση με διεθνή και ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και ενδιαφερόμενους φορείς. Διατηρεί μια στενή σχέση συνεργασίας με την INTERTANKO, την INTERCARGO και με τη BIMCO. 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.

Η ΕΕΕ διατηρεί επίσης 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.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αναλάβει 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 συνδράμει την ελληνική κοινωνία, υποστηρίζοντας προγράμματα και δραστηριότητες κοινωνικής πρόνοιας για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, καθώς και έργα δημόσιου ενδιαφέροντος, μέσω της ανάπτυξης ανθρωπιστικής και φιλανθρωπικής δράσης.

Διοικητικό Συμβούλιο

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ε. ΒΕΝΙΑΜΗΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Ι. ΜΑΡΤΙΝΟΣ

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ – ΘΩΜΑΣ Ν. ΛΑΙΜΟΣ
ΜΕΛΙΝΑ Ν. ΤΡΑΥΛΟΥ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Ι. ΚΑΡΟΥΣΗΣ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Δ. ΛΕΚΑΝΙΔΗΣ

ΤΑΜΙΑΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ΞΥΛΑΣ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΤΑΜΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΣ

ΜΕΛΗ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΑΓΓΕΛΑΚΗΣ
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΒΑΦΕΙΑΣ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Θ. ΒΕΝΙΑΜΗΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΔΡΑΓΝΗΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ. ΚΑΝΕΛΛΑΚΗΣ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ – ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. ΚΟΛΛΑΚΗΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ
ΔΡ. ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ΚΟΥΣΤΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΛΥΡΑΣ
ΔΡ. ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ
ΜΙΧΑΗΛ Χ. ΜΠΟΔΟΥΡΟΓΛΟΥ
ΜΑΡΚΟΣ Α. ΝΟΜΙΚΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Α. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ
ΙΩΑΝΝΑ Γ. ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ι. ΦΑΦΑΛΙΟΣ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Ν. ΦΡΑΓΚΟΥ
ΜΙΧΑΗΛ Δ. ΧΑΝΔΡΗΣ

Επιτροπές

ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΕΕΕ	ΠΡΟΕΔΡΟΙ	ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΛΥΡΑΣ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Θ. ΒΕΝΙΑΜΗΣ
ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ΞΥΛΑΣ	ΜΕΛΙΝΑ Ν. ΤΡΑΥΛΟΥ
ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ε. ΒΕΝΙΑΜΗΣ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Β. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΝΟΜΙΚΗ	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ Π. ΤΣΙΡΙΔΗΣ	ΑΝΤΩΝΙΟΣ – ΘΩΜΑΣ Ν. ΛΑΙΜΟΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ι. ΦΑΦΑΛΙΟΣ	ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΛΥΡΑΣ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ε. ΒΕΝΙΑΜΗΣ	ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Ε. ΠΛΑΤΣΙΔΑΚΗΣ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ε. ΒΕΝΙΑΜΗΣ	ΜΕΛΙΝΑ Ν. ΤΡΑΥΛΟΥ ΜΙΧΑΗΛ Δ. ΧΑΝΔΡΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ ΕΕΕ	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α. ΠΕΠΠΑ	

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