

## 4.585 πλοία απαριθμεί ο ελληνόκτητος στόλος, τα 759 με ελληνική σημαία. Η έκθεση της ΕΕΕ

2017/07/03 14:22 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ελληνική ναυτιλία έδειξε, για μία ακόμη φορά σθένος, διατηρώντας την ηγετική της θέση σε διεθνές επίπεδο, σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται στην Ετήσια Έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2016-17.

Ο στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία (πλοία άνω των 1.000 gt), χωρητικότητας 342,75 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt) – αύξηση περίπου 0,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος – που αντιπροσωπεύει το 19,19% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και το 48,29% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ).

Το 2016, η ελληνική σημαία αριθμούσε 759 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 42,38 εκατομμυρίων gt.

Η ελληνική σημαία κατέχει την **έβδομη θέση διεθνώς και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε dwt)**.

Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 27,76% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,53% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων ξηρών χύδην φορτίων και το 15,94% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου.

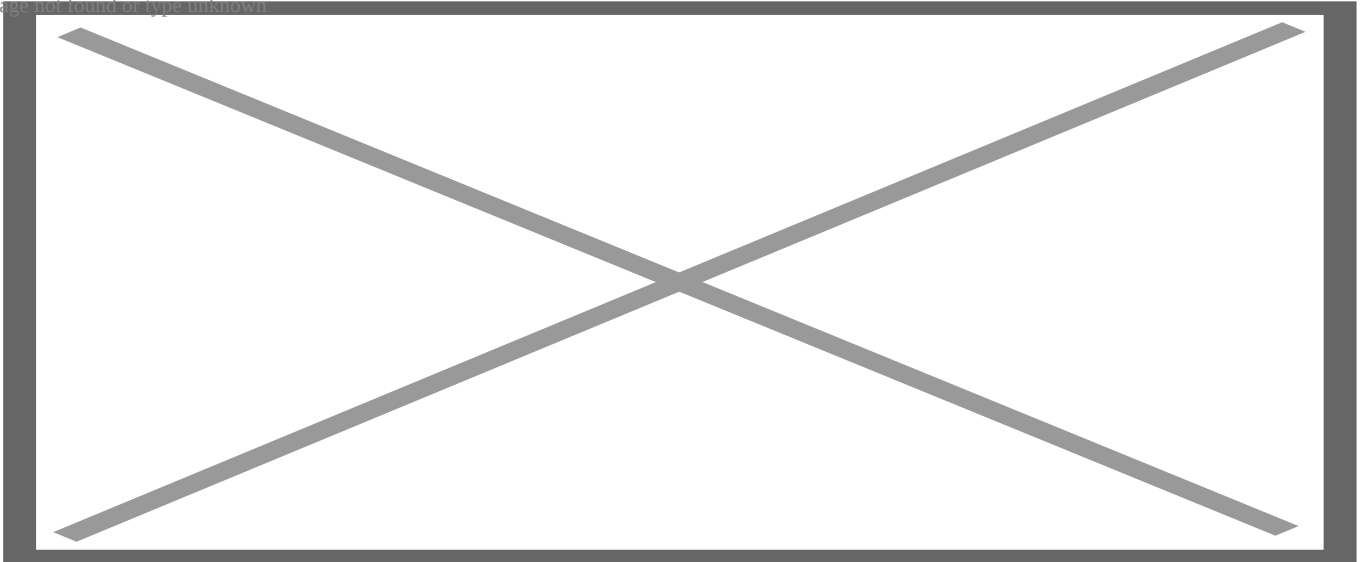
### **Στο 2,6% η ανάπτυξη του θαλασσιού εμπορίου το 2016**

Η παγκόσμια ναυτιλιακή ύφεση συνεχίστηκε και το 2016 με τις συνθήκες αγοράς να δημιουργούν προκλήσεις όσο ποτέ κατά τις τελευταίες δεκαετίες για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Η μέση παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε σταθερή στο 3,1% για το 2016 και αντανakλά αποκλίνουσες εξελίξεις, που αφορούν αβεβαιότητες συνυφασμένες με την πολιτική, την οικονομία και την εμπορική πολιτική στις προηγμένες οικονομίες (π.χ. το σοκ του Brexit, η ατζέντα εμπορικής πολιτικής του Προέδρου Trump), καθώς και διαφορετικούς ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ αναδυόμενων αγορών και αναπτυσσόμενων οικονομιών (σε γενικές γραμμές σταθερός ρυθμός ανάπτυξης σε ασιατικές οικονομίες και στην Ινδία, αλλά ασθενέστερος από ό,τι αναμενόταν σε ορισμένες χώρες της Λατινικής Αμερικής που βρίσκονται σήμερα σε ύφεση, όπως η

Αργεντινή και η Βραζιλία, και απότομη επιβράδυνση στην υπο-Σαχάρια Αφρική).

Image not found or type unknown



Ωστόσο, το 2016 το παγκόσμιο εμπόριο επιβραδύνθηκε ακόμα περισσότερο, τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και σε σχέση με τη συνολική οικονομική ανάπτυξη.

Ο ρυθμός αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου το 2016 ήταν περίπου 2,3% – χαμηλότερα από τον ετήσιο μέσο όρο 3% από το 2012 και λιγότερο από το μισό του μέσου ρυθμού ανάπτυξης κατά τη διάρκεια των τριών προηγούμενων δεκαετιών.

Μεγάλο μέρος αυτής της υποτονικής αύξησης του εμπορίου αποδίδεται στην αδύναμη επενδυτική δραστηριότητα σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες – μερικές από τις οποίες ακόμα αναρρώνουν από την παγκόσμια οικονομική κρίση και την κρίση του ευρωπαϊκού χρέους – καθώς και σε αναδυόμενες αγορές και αναπτυσσόμενες οικονομίες – λόγω των χαμηλών τιμών των βασικών εμπορευμάτων οι οποίες επιφέρουν απώλειες στις εξαγωγικές χώρες περιορίζοντας την ικανότητά τους για κεφαλαιουχικές δαπάνες.

Η εξισορρόπηση της οικονομίας της Κίνας ως αποτέλεσμα όχι επενδύσεων εντάσεως εισαγωγών, αλλά κυρίως μίας ανάπτυξης που ωθείται από την κατανάλωση και άλλες διαρθρωτικές αλλαγές, όπως πιο αργή ανάπτυξη των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας και αύξηση των μέτρων προστατευτισμού ενάντια στην παγκοσμιοποίηση, είναι επίσης παράγοντες που συνετέλεσαν στην επιβράδυνση του εμπορίου.

Αξίζει να επισημανθεί ότι μεταξύ του 1985 και του 2007, το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε κατά μέσο όρο δύο φορές πιο γρήγορα από το παγκόσμιο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ), ενώ τα τελευταία τέσσερα χρόνια μετά δυσκολίας σημείωσε σταθερό ρυθμό ανάπτυξης<sup>2</sup>.

Παρά τη συρρίκνωση της εμπορικής δραστηριότητας, η ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου το 2016 ήταν περίπου 2,6%. Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου

εκτιμάται σε 3% περίπου, παρουσιάζοντας το βραδύτερο ρυθμό ανάπτυξης του από το 2003, με σταθερή δραστηριότητα στη διάλυση πλοίων – ειδικά για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μέσο όρο ηλικίας διάλυσης τα 18 χρόνια – που αντιστάθμισε τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων.

Ο υπό ευρωπαϊκή πλοιοκτησία και διαχείριση στόλος εμφάνισε σημαντικά χαμηλότερο ρυθμό ανάπτυξης σε σχέση με τους στόλους ανταγωνιστών της ΕΕ, όπως για παράδειγμα, της Ασίας<sup>3</sup>. Τα έσοδα στους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας ήταν υπό πίεση με δύο σημεία ορόσημα για το 2016, την πτώση του δείκτη Baltic Dry σε ιστορικό χαμηλό 290 μονάδων το Φεβρουάριο και την κατάρρευση της Hanjin Shipping στον τομέα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που αποτέλεσε την πρώτη μεγάλη απώλεια εταιρείας εδώ και 30 χρόνια.

Η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων το 2016 σημείωσε επίσης πτώση σε σχέση με το προηγούμενο εύρωστο έτος, κυρίως λόγω της αρνητικής δυσαναλογίας στο ρυθμό ανάπτυξης στόλου και εμπορίου, ενώ ο τομέας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνέχισε να ταλανίζεται από τη ζοφερή κατάσταση του τέλους του προηγούμενου έτους, προκαλώντας περαιτέρω συγχωνεύσεις στον κλάδο.

Με τα έσοδα των πλοίων να βρίσκονται στο κατώτερο επίπεδο του ναυτιλιακού κύκλου για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας, οι παραγγελίες νέων πλοίων σχεδόν έπαυσαν.

Το 2016 σηματοδότησε συνολική πτώση της τάξης του 71% στις παραγγελίες νέων πλοίων, οι οποίες βρέθηκαν στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 30 χρόνων, τόσο αριθμητικώς όσο και από άποψη χωρητικότητας, με εξαίρεση τις παραγγελίες κρουαζιεροπλοίων και επιβατηγών πλοίων.

Σε αντίθεση, οι πλοιοκτήτες έδειξαν ενδιαφέρον για την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σε τομείς όπου η ναυλαγορά βρισκόταν στο κατώτερό της σημείο, όπως η αγορά πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, όπου σημειώθηκε αύξηση κατά 24% της δραστηριότητας στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

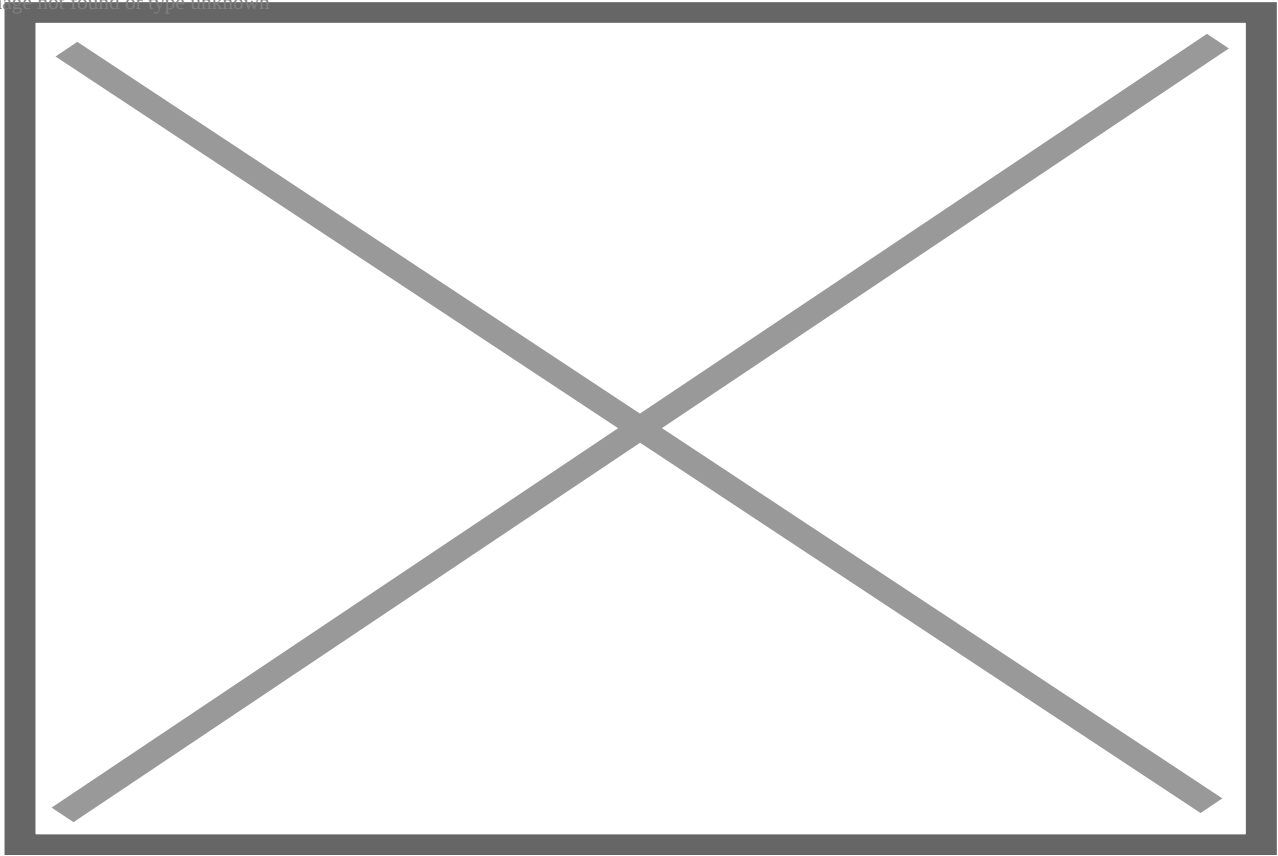
### **Ο ελληνόκτητος στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία**

Το 2016 ήταν άλλη μια δύσκολη χρονιά τόσο για την ελληνική οικονομία όσο και την ελληνική ναυτιλία. Καθυστερήσεις σε αξιοσημείωτη βελτίωση των βασικών οικονομικών μεγεθών στην Ελλάδα σε συνδυασμό με την κρατούσα οικονομική αβεβαιότητα δημιούργησαν ένα ζοφερό περιβάλλον για επενδύσεις στη χώρα.

Οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων είχαν καταστροφικές συνέπειες για το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα για τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από τη ναυτιλία από όταν επιβλήθηκαν για πρώτη φορά τον Ιούλιο του 2015.

Το πρώτο εξάμηνο του 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ήταν 3,60 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας μείωση 42,42% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 6,42 δισεκατομμύρια ευρώ.

Image not found or type unknown



Η ελληνική ναυτιλία, η οποία δεν αποτέλεσε ποτέ μέρος της κρίσης χρέους του ελληνικού κράτους, γνώρισε σημαντικές διαταραχές στην καθημερινή λειτουργία της εξαιτίας των περιορισμών στις κινήσεις κεφαλαίων.

Ως εκ τούτου, ένας σημαντικός αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων αναγκάστηκε να μεταφέρει έσοδα των πλοίων στο εξωτερικό, προκειμένου να είναι σε θέση να εκπληρώσουν έγκαιρα και αποτελεσματικά τις διεθνείς οικονομικές τους υποχρεώσεις.

Ως θετικό καταγράφεται το γεγονός ότι στο διάστημα Ιουλίου-Δεκεμβρίου 2016 οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν σε 4,22 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας αύξηση σχεδόν 20% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 3,54 δισεκατομμύρια ευρώ.

Συνολικά, το 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ήταν 7,81 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 22% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 9,97 δισεκατομμύρια ευρώ (Figure 1).

Οι εισροές από τη ναυτιλία τα δύο τελευταία χρόνια (2015-2016) σημείωσαν μείωση 29,4% σε σχέση με τα έτη 2013-2014, ως αποτέλεσμα των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων.

Παρ' όλες τις ανωτέρω αρνητικές εξελίξεις, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους δύο πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, καθώς επί δεκαετίες συνεισφέρει σταθερά στην ελληνική οικονομία με ποικίλους τρόπους, προβάλλοντας ταυτόχρονα το προφίλ της χώρας διεθνώς.

Οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 136 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2007-2016.

Δηλαδή, 16% περισσότερο από τον άλλο σημαντικό οικονομικό τομέα, τον τουρισμό, ο οποίος συνεισέφερε περίπου 117 δισεκατομμύρια ευρώ κατά την ίδια δεκαετία.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία απασχολεί περίπου 200.000 άτομα, ενώ η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) έχει επανειλημμένα υπογραμμίσει τη δυνατότητα της βιομηχανίας να προσφέρει επιπλέον ευκαιρίες απασχόλησης στους Έλληνες για μια σταδιοδρομία στη θάλασσα μέσα σε ένα διεθνώς ανταγωνιστικό πλαίσιο.

Παρά τις προαναφερθείσες δυσμενείς οικονομικές συνθήκες παγκοσμίως αλλά και στην Ελλάδα, η ελληνική ναυτιλία έδειξε για μία ακόμη φορά σθένος διατηρώντας την ηγετική της θέση σε διεθνές επίπεδο (Figure 2).

Ο στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία (πλοία άνω των 1.000 gt), χωρητικότητας 342,75 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt) – αύξηση περίπου 0,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος – που αντιπροσωπεύει το 19,19% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και το 48,29% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ)<sup>6</sup> (Figure 3).

Το 2016 η ελληνική σημαία αριθμούσε 759 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 42,38 εκατομμυρίων gt<sup>7</sup>.

Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς (Figure 4) και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε dwt) (Figure 5). Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 27,76% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,53% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων ξηρών χύδην φορτίων και το 15,94% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου (Figure 6).

Παρά τη συρρίκνωση της χρηματοδότησης και τη χαμηλή ναυλαγορά, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 288 πλοία (άνω των 1.000 gt), αντιπροσωπεύοντας 29,06 εκατομμύρια dwt σε σύνολο 2.717 παραγγελιών χωρητικότητας 192,66 εκατομμυρίων dwt<sup>8</sup> νέων πλοίων μέχρι το τέλος του 2016.

Από αυτά τα πλοία, 187 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιστοιχούν στο 25,33% της

παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται 49 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG / LPG που ανέρχονται στο 19,21% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 77 πλοία μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων που αντιστοιχούν στο 9,44% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, και 22 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 5,13% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία.

**Το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας το 2016 ήταν 13,2 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 11,3 έτη**, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 14,6 έτη<sup>9</sup>. Η Ελλάδα παραμένει στη Λευκή Λίστα STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping International Convention for Seafarers) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization – IMO) και η ελληνική σημαία περιλαμβάνεται στη Λευκή Λίστα του Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU), ενώ είναι ένας από τους πιο ασφαλείς στόλους παγκοσμίως καθώς μόλις 0,76% του στόλου (με βάση τον αριθμό πλοίων) ή 0,16% του στόλου (με βάση τη χωρητικότητα) ενεπλάκη σε μικρά ναυτικά ατυχήματα το 2016<sup>10</sup>.

Αν και ο δρόμος προς μια πλήρη ανάκαμψη αναμένεται να είναι μακρύς και δύσκολος, υπάρχουν ενδείξεις ότι κάποια βελτίωση είναι πιθανή για το 2017, κυρίως λόγω της σταδιακής μείωσης της διαφοράς μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

Η παγκόσμια ανάπτυξη αναμένεται να είναι 3,4% το 2017 με αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στις αναδυόμενες αγορές και τις αναπτυσσόμενες οικονομίες και αύξηση του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, ενώ παράλληλα υπάρχουν θετικές εξελίξεις σε βασικούς παράγοντες της προσφοράς με υψηλή δραστηριότητα στην αγορά διάλυσης πλοίων – ενόψει και της εφαρμογής νέων διεθνών κανονισμών – οι οποίοι αρχίζουν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο. Πράγματι, έχουν ήδη σημειωθεί θετικές εξελίξεις στην αγορά ναύλων με το δείκτη ξηρού φορτίου Baltic Dry Index να καταγράφει, τον Μάρτιο του 2017, αύξηση 29% από την αρχή του έτους και 324% από το ιστορικά χαμηλό ρεκόρ του το Φεβρουάριο του 2016.

Ωστόσο, οποιαδήποτε ανάκαμψη θα παραμείνει εύθραυστη και ευάλωτη από πολλούς παράγοντες: την αστάθεια του γεωπολιτικού περιβάλλοντος, τις ενδεχόμενες διαταραχές του εμπορίου και την παρεμπόδιση της λειτουργίας των εμπορικών οδών λόγω περιφερειακών εντάσεων, αύξηση του προστατευτισμού και κίνδυνο για επακόλουθους εμπορικούς πολέμους, την αύξηση περιφερειακών μέτρων, ειδικά σε σχέση με περιβαλλοντικά θέματα και τον κίνδυνο υιοθέτησης μη ρεαλιστικών και αναποτελεσματικών κανονισμών, τη συρρίκνωση του τραπεζικού δανεισμού και το αυξημένο κόστος δανεισμού.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία αποτελείται κυρίως από μικρές και μεσαίες ιδιωτικές εταιρείες και ενσαρκώνει το αληθινό πνεύμα της επιχειρηματικότητας, υποστηρίζει σθεναρά την ύπαρξη ελεύθερου

εμπορίου και ελεύθερης πρόσβασης στις αγορές και ενός αποτελεσματικού διεθνούς καθεστώτος για μία ζωτικής σημασίας διεθνή βιομηχανία, όπως η ναυτιλία.

Αντιπροσωπεύοντας τον μεγαλύτερο διεθνή εμπορικό, “cross-trading” στόλο στον κόσμο, ο ελληνόκτητος στόλος έχει στρατηγικό ρόλο στη μεταφορά του εμπορίου και της ενέργειας παγκοσμίως και στην ΕΕ, η οποία εξαρτάται από τη ναυτιλία για τη μεταφορά του 75% του διεθνούς της εμπορίου<sup>12</sup> και της οποίας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος.

## **Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές**

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία επιδεικνύει ενεργό ενδιαφέρον σε ό,τι αφορά την παρακολούθηση των εξελίξεων που σχετίζονται με τις Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές (State Aid Guidelines – SAGs).

Οι SAGs αποτελούν το πλαίσιο των επιτρεπόμενων μέτρων ενίσχυσης της ΕΕ για τον τομέα των θαλασσίων μεταφορών.

Σκοπός τους είναι να επιτραπεί στην ευρωπαϊκή ναυτιλία να ανταγωνισθεί σε ένα διεθνές περιβάλλον, παρέχοντας έναν κατάλογο πιθανών πλεονεκτημάτων (π.χ. σε σχέση με τη φορολογία των πλοίων, τη συνεισφορά στις δαπάνες κοινωνικής ασφάλισης, τη ναυτική εκπαίδευση) από τον οποίο τα κράτη μέλη δύνανται να επιλέξουν σύμφωνα με τους πόρους που διαθέτουν και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ναυτιλιακού τους τομέα.

Δεν συνιστούν ένα πρότυπο το οποίο εφαρμόζεται σε όλες τις περιπτώσεις, αλλά ένα ευέλικτο πλαίσιο, το οποίο πρέπει να παραμείνει κατάλληλο για τον σκοπό που εξυπηρετεί.

Αφ’ ής στιγμής ο πρωταρχικός σκοπός των Κατευθυντήριων Γραμμών είναι να αντιμετωπίσουν τη διεθνή ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και όχι τον ανταγωνισμό εντός της ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες των κρατών μελών, η αυστηρά ομοιόμορφη εφαρμογή τους είναι ακατάλληλη και εκτός πλαισίου.

Μέχρι σήμερα, οι Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές υπήρξαν αποτελεσματικές στην ανάσχεση της φυγής πλοίων από τα κοινοτικά νηολόγια και στην αντιμετώπιση του έντονου διεθνούς ανταγωνισμού.

Ωστόσο, τα αποτελέσματα της μελέτης Monitor Deloitte για την Ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας (Φεβρουάριος 2017) δείχνουν ότι οι Κατευθυντήριες Γραμμές δεν ανταποκρίνονται επαρκώς στις διεθνείς προκλήσεις ενώ, λόγω της εγγενούς υψηλής κινητικότητας της ναυτιλίας, υφίσταται ο κίνδυνος της

μετεγκατάστασης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων εκτός Ευρώπης και της διαγραφής πλοίων από τα ευρωπαϊκά νηολόγια.

Συνεπώς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να εντοπίσει μέσα στο ευρωπαϊκό καθεστώς που διέπει τη ναυτιλία, τόσο σε φορολογικό όσο και σε κανονιστικό επίπεδο, τις αδυναμίες εκείνες, οι οποίες μπορεί να θέτουν τους ευρωπαίους πλοιοκτήτες σε ανταγωνιστικό μειονέκτημα.

Εξετάζοντας την εφαρμογή των Κατευθυντήριων Γραμμών από τα κράτη μέλη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν πρέπει να παραβλέπει την στρατηγική, εμπορική και διεθνή διάσταση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Το μεγαλύτερο μέρος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας δραστηριοποιείται στις μεταφορές φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών, με την ΕΕ να εξαρτάται από τη διεθνή ναυτιλία σε ποσοστό 75% για το εμπόριό της με τον υπόλοιπο κόσμο. Η καθοριστική εξάρτηση της ΕΕ από τη ναυτιλία, ειδικά σχετικά με τις ανάγκες της για εισαγωγές ενέργειας και πρώτων υλών, καταδεικνύει τη ζωτική σημασία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας για την ευημερία της Ευρώπης και των πολιτών της.

### **Διεθνές εμπόριο**

Το θαλάσσιο εμπόριο έχει ευδοκιμήσει ως αποτέλεσμα της ελεύθερης πρόσβασης στις αγορές χωρίς διακρίσεις με βάση τη σημαία και χωρίς μονομερείς, διμερείς ή περιφερειακές επιφυλάξεις φορτίων ή άλλου είδους μέτρα προστατευτισμού.

Τα μέτρα προστατευτισμού – μια εύκολη λύση σε περιόδους κρίσης – θα πρέπει να αποφεύγονται, καθόσον, σε κάθε περίπτωση, προκαλούν περαιτέρω καθυστέρηση στην επιστροφή σε υγιείς οικονομίες.

Στην παρούσα συγκυρία, θα πρέπει να ενισχυθούν οι προσπάθειες με σκοπό την αποφυγή λήψης προστατευτικών μέτρων.

Τέτοιου είδους πολιτικές μπορεί να εξυπηρετούν άμεσα σκοπιμότητες, αλλά εμποδίζουν την απρόσκοπτη παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ ο κίνδυνος ενός φαινομένου ντόμινο (domino effect), όπου άλλες χώρες καταφεύγουν σε παρόμοια μέτρα, θα προκαλούσε μια αλυσιδωτή αντίδραση σε σχέση με την επιβολή αντιμέτρων.

Αρκετά κράτη συνηγορούν στην υιοθέτηση εμπορικών περιοριστικών μέτρων με συνοριακά μέτρα, όπως άδειες εισαγωγής, αυξημένους τελωνειακούς δασμούς, καθώς επίσης και επαχθείς ελέγχους των εμπορευμάτων στα λιμάνια.

Μέσα σε ένα τέτοιο περιβάλλον προστατευτισμού, το οποίο στην παρούσα συγκυρία εξαπλώνεται διεθνώς, είναι σημαντικό η ναυτιλία να παραμείνει σε εγρήγορση

ενάντια στον προστατευτισμό, ο οποίος επιφέρει ζημία στο ελεύθερο εμπόριο και τις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές.

Η ΕΕΕ πιστεύει σθεναρά ότι η ΕΕ, με την ενεργό υποστήριξη από τα κράτη μέλη της και με σεβασμό στο ευρωπαϊκό κεκτημένο (π.χ. Κανονισμός 4055/1986), το οποίο έχει αναπτυχθεί τα τελευταία 60 χρόνια στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, θα πρέπει να επιδεικνύει αποφασιστικότητα και φιλόδοξη προσέγγιση όταν διαπραγματεύεται όρους που σχετίζονται με τη ναυτιλία στο πλαίσιο σύναψης Συμφωνιών Ελεύθερου Εμπορίου (Free Trade Agreements – FTA) με τρίτες χώρες.

Τέτοιου είδους όροι θα πρέπει να υποστηρίζονται τόσο στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων της ΕΕ για τη σύναψη διμερών Συμφωνιών Ελεύθερου Εμπορίου όσο και πολυμερών Συμφωνιών, όπως η Συμφωνία για το Εμπόριο των Υπηρεσιών (Trade in Services Agreement – TiSA).

Δεδομένων των σημαντικών προκλήσεων που αντιμετωπίζει σήμερα η ΕΕ, η ανάγκη να διατηρήσει και να φιλελευθεροποιήσει περαιτέρω την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών στοχεύοντας στο άνοιγμα των ναυτιλιακών αγορών και παρέχοντας ίση πρόσβαση στην αγορά φορτίων, είναι περισσότερο απαραίτητη από ποτέ καθώς τούτο θα συμβάλει στην επίτευξη και διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, η οποία δέχεται σφοδρό ανταγωνισμό από τρίτες χώρες.

### **Μετανάστευση μεγάλης κλίμακας από τη θάλασσα**

Σύμφωνα με το Διεθνή Οργανισμό Μετανάστευσης (IOM), κατά το 2016 υπήρξε αύξηση του αριθμού των μεταναστών στη Μεσόγειο Θάλασσα, με τις αφίξεις μεταναστών δια θαλάσσης να ανέρχονται στις 363.40113.

Στην Κεντρική Μεσόγειο Θάλασσα διασώθηκαν 14.000 άτομα από εμπορικά πλοία, αριθμός που αντιπροσωπεύει το 8% του συνολικού αριθμού των διασωθέντων, παρουσιάζοντας μικρή μείωση σε σύγκριση με το 2015 (που ήταν 11% του συνόλου των διασωθέντων).

Η Συμφωνία ΕΕ-Τουρκίας επέφερε μια δραστική μείωση του αριθμού των αφίξεων των μεταναστών στην Ελλάδα, από 10.000 ανά ημέρα στο τέλος του 2015 σε μερικές δεκάδες την ημέρα κατά το 2ο εξάμηνο του 2016. Ωστόσο, υπάρχουν ανησυχητικές ενδείξεις ότι οι μεταναστευτικές ροές προς την Ελλάδα έχουν αυξηθεί ξανά ραγδαία από το πρώτο τρίμηνο του 2017.

Σε ό,τι αφορά τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στην Κεντρική Μεσόγειο Θάλασσα, παρά το γεγονός ότι έχει υπάρξει μείωση του αριθμού των εμπορικών πλοίων που άλλαξαν πορεία προκειμένου να συμμετάσχουν σε επιχειρήσεις διάσωσης (121 πλοία για το έτος 2016 έναντι 141 πλοίων το έτος 2015), η κατάσταση

παραμένει το ίδιο σοβαρή.

Στο πλαίσιο αυτό, εξακολουθεί να υπάρχει ανησυχία αναφορικά με μία σειρά θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια του πληρώματος, του φορτίου και των μεταναστών επί του πλοίου, καθώς επίσης και για θέματα που αφορούν στις αποζημιώσεις σε περίπτωση ατυχημάτων, θανάτου, θαλάσσιας ρύπανσης, ασθενειών και στα εμπόδια για την ασφαλή αποβίβαση των μεταναστών.

Η ναυτιλία, προσηλωμένη στη ναυτική παράδοση, έχει το ηθικό καθήκον και τη νομική υποχρέωση να παρέξει βοήθεια σε κάθε πρόσωπο που βρίσκεται σε κίνδυνο στη θάλασσα.

Ωστόσο, πρέπει να τονισθεί ότι τα εμπορικά πλοία δεν είναι κατασκευασμένα ούτε εξοπλισμένα και οι ναυτικοί δεν είναι εκπαιδευμένοι για τέτοιου είδους μεγάλης κλίμακας επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Τα πληρώματα των πλοίων, τα οποία πραγματικά βοηθούν τα πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, δεν θα πρέπει να εκτίθενται σε κίνδυνο, εντάσεις, φυσική και ψυχολογική καταπόνηση.

Από την άλλη πλευρά, τα παράκτια κράτη θα πρέπει να σέβονται πάντα τις δεσμεύσεις και τις νομικές υποχρεώσεις τους και να επιτρέπουν την ομαλή αποβίβαση των μεταναστών, μετά από μια ασφαλή επιχείρηση διάσωσης. Τέτοιες επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης είναι πρωτίστως και αδιαμφισβήτητα ευθύνη των κρατικών αρχών.

Τα εμπορικά πλοία μπορούν και θα βοηθάνε όταν υπάρχει ανάγκη, αλλά δεν μπορεί να αποτελούν μέρος της διαδικασίας διαχείρισης μεταναστευτικών ροών στη Μεσόγειο Θάλασσα.

Δεδομένου ότι οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης ενέχουν μεγάλες προκλήσεις για την ασφάλεια των πληρωμάτων και των πλοίων, καθώς και των μεταναστών, η κατάσταση στη Μεσόγειο Θάλασσα θα πρέπει να παρακολουθείται στενά και οι διαθέσιμοι πόροι για την έρευνα και διάσωση θα πρέπει να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες και οδούς μεταναστευτικών ροών προκειμένου να αποφευχθεί μια υπερ-εξάρτηση από τα εμπορικά πλοία.

## **ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ**

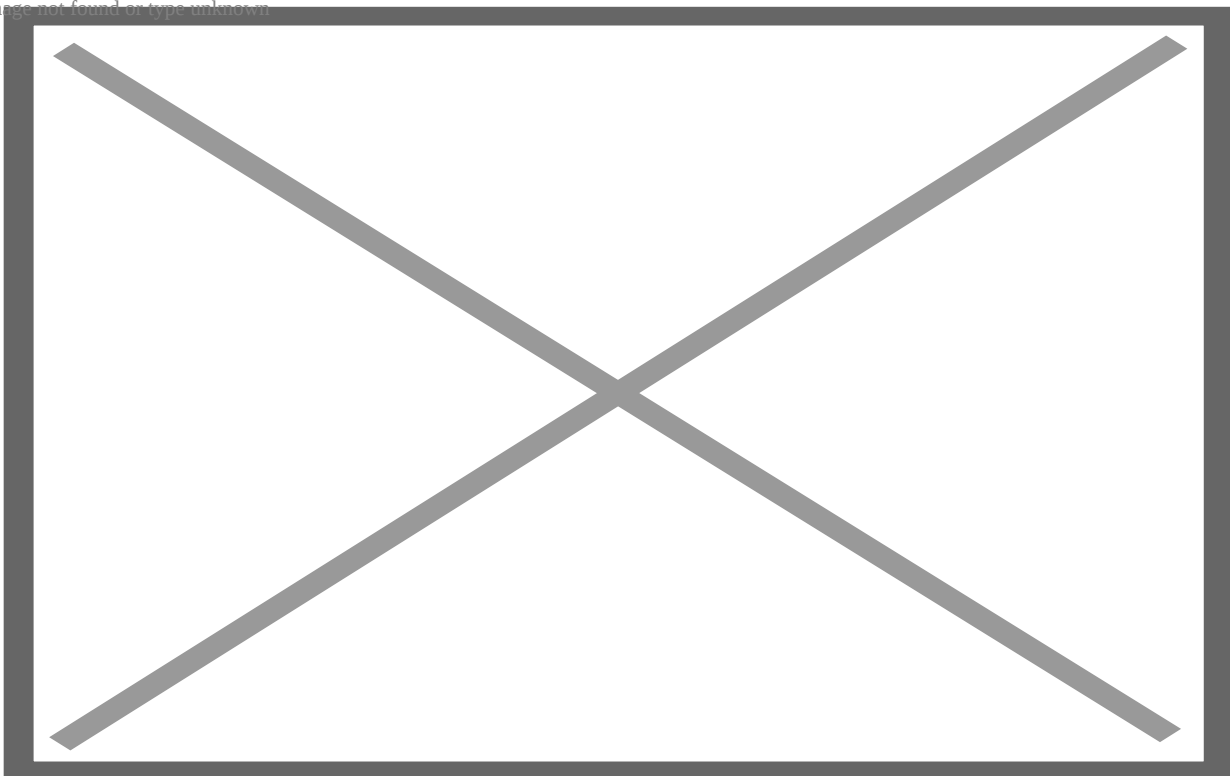
Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) αποτελεί προτεραιότητα της ΕΕ εδώ και ένα μεγάλο χρονικό διάστημα. Παρά την ύπαρξη πληθώρας πρωτοβουλιών, πολλά από τα υπάρχοντα προβλήματα δεν έχουν επιλυθεί ακόμα, με αποτέλεσμα η δυναμική της NMA να μην έχει πραγματωθεί. Πιο συγκεκριμένα, η NMA αντιμετωπίζει ακόμα νομοθετικά και διοικητικά εμπόδια, τα οποία περιορίζουν τις δυνατότητές της, εμποδίζουν την αποτελεσματικότητά της και δυσχεραίνουν το ρόλο της στη σύγχρονη ευρωπαϊκή μεταφορική αλυσίδα.

Μειονεκτεί αδικαιολογήτως σε σύγκριση με τις οδικές ή σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες λειτουργούν υπό καθεστώς ελάχιστου διοικητικού βάρους και κόστους υποδομών.

Η NMA μπορεί να αγγίξει το ζενίθ της μόνο εάν ολοκληρωθεί η Ενιαία Ναυτιλιακή Αγορά, αν απλοποιηθούν οι διαδικασίες για τις τακτικές υπηρεσίες ναυτιλίας μικρών αποστάσεων με τρίτες χώρες και εάν καταστεί γεγονός τόσο η πρόσβαση στην αγορά των υπηρεσιών λιμένα, όσο και η ελεύθερη διακίνηση αγαθών.

Δυστυχώς, η πρόσφατη υιοθέτηση του ευρωπαϊκού Κανονισμού για τη «θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» δεν έχει επιφέρει τα προσδοκώμενα οφέλη αναφορικά με την απελευθέρωση των υπηρεσιών λιμένα και τη διαφάνεια και αιτιολόγηση των επιβαλλόμενων χρεώσεων.

Image not found or type unknown



Η ΕΕΕ πιστεύει πως η απλοποίηση των διοικητικών διατυπώσεων και η υιοθέτηση ενός περιεκτικού ηλεκτρονικού Εγγράφου Δηλωτικού Φορτίου, του επονομαζόμενου

“e-manifest”, θα επιφέρει ουσιώδη οφέλη στη NMA, εξασφαλίζοντας την αρχή της «εφάπαξ αναφοράς» σε όλη την ΕΕ. Επιπρόσθετα, η χρήση νέων τεχνολογιών θα συντελέσει στη βελτιστοποίηση των ροών φορτίου και την αποτελεσματική χρήση των υπαρχουσών λιμενικών υποδομών.

Η ΕΕΕ έχει την άποψη πως η NMA μπορεί να ευημερήσει μόνο εάν τα υπόλοιπα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς αναλάβουν το εξωτερικό κόστος που προκαλούν στην κοινωνία.

Το κόστος αυτό περιλαμβάνει τις εκπομπές ρύπων και θορύβου, την επιβάρυνση των οδικών δικτύων, τις ζημίες και τα ατυχήματα, καθώς και την απαιτούμενη συντήρηση των υποδομών.

Οι ως άνω προϋπόθεσεις, οι οποίες απαιτούν νομοθετικές πρωτοβουλίες τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, πρέπει να εκπληρωθούν, ώστε η NMA να καταστεί η πλέον προτιμώμενη μέθοδος μεταφοράς για μικρές αποστάσεις.

Συμπερασματικά, απαιτούνται επιπρόσθετες ενέργειες. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη μέλη, ο ευρωπαϊκός εφοπλισμός, οι φορτωτές και κάθε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος πρέπει να εκπονήσουν λύσεις, ώστε να βελτιωθεί η απόδοση της NMA εντός ενός εμπορικά βιώσιμου πλαισίου.

#### Θαλάσσια Πειρατεία

Η πειρατεία παραμένει ένα επίκαιρο και ανησυχητικό ζήτημα για τη διεθνή ναυτιλία. Το 2016, σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου (International Maritime Bureau – IMB), καταγράφηκαν παγκοσμίως 20% λιγότερα περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων, σε σύγκριση με το 2015.

Στον Κόλπο του Άντεν και στο Δυτικό Ινδικό Ωκεανό, ως αποτέλεσμα των από κοινού ενεργειών του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), του IMO, της ΕΕ, κυβερνήσεων και της ναυτιλίας, η πειρατεία παρέμεινε περιορισμένη. Ωστόσο, η κατάληψη του Δ/Ξ μεταφοράς καυσίμων Aris 13 σημαίας Κομόρος, η οποία έλαβε χώρα στα ανοικτά της Σομαλικής Ακτής το Μάρτιο του 2017, αποτελώντας το πρώτο τέτοιο περιστατικό στην περιοχή από το 2012, πιθανώς σηματοδοτεί την ανάκαμψη της πειρατείας στην περιοχή.

Ως εκ τούτου, η ΕΕΕ επικροτεί τη συμφωνία επέκτασης της εντολής της αποστολής της ΕΕ ATALANTA (EU NAVFOR) για τα έτη 2016-2018. Μάλιστα, η επιχείρηση ATALANTA θα πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω και να υποστηριχθεί από έναν επαρκή αριθμό πλοίων, προκειμένου να διατηρηθεί ένα υψηλό επίπεδο επιχειρησιακής ετοιμότητας και η πρόληψη των περιστατικών πειρατείας.

Επίσης, σημαντική αύξηση των επιθέσεων πειρατείας σημειώνεται στη

Νοτιοανατολική Ασία, καθώς και αύξηση των περιστατικών απαγωγών ναυτικών στην περιοχή Sulu / Θάλασσα Celebes. Ακόμη, σοβαρά περιστατικά, ιδιαίτερα απαγωγών, εξακολουθούν να λαμβάνουν χώρα στα ανοικτά της Δυτικής Αφρικής (Gulf of Guinea).

Πιο συγκεκριμένα, τα περιστατικά απαγωγής μελών πληρώματος το 2016, που ανήλθαν σε 62 συνολικά, τριπλασιάστηκαν σε σχέση με το 2015. Στις αρχές του 2017, ένα από αυτά τα περιστατικά κατέληξε στη δολοφονία ενός ναυτικού.

Αποτελεί πρωταρχικά ευθύνη των παράκτιων κρατών ο σεβασμός των υποχρεώσεων τους που απορρέουν από τη Διεθνή Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS) και η εκπλήρωση των υποχρεώσεων που αναλήφθηκαν στο πλαίσιο περιφερειακών συμφωνιών (ReCAAP, Yaoundé Code of Conduct, Lomé Charter).

### **Ναυτική Ασφάλεια στο Διαδίκτυο**

Η ΕΕΕ επικροτεί τις Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO για τη διαχείριση του κινδύνου του κυβερνοχώρου στη ναυτιλία που υιοθετήθηκαν τον Μάιο του 2016 και παρέχουν υψηλού επιπέδου συστάσεις.

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές ακολουθούν μια προσέγγιση με βάση τον κίνδυνο για τη διαχείριση των θεμάτων του κυβερνοχώρου και εστιάζουν στη χρήση δεδομένων ως πληροφορία και, επιχειρησιακά, στη χρήση δεδομένων για τον έλεγχο ή την παρακολούθηση των φυσικών διαδικασιών.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει την ευελιξία που αυτές οι Κατευθυντήριες Γραμμές προσφέρουν καθώς καθίστανται συμπληρωματικές προς τις πρακτικές διαχείρισης ασφάλειας και προστασίας που έχει καταρτίσει ο IMO, ενώ περιέχουν βέλτιστες πρακτικές για λεπτομερείς οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων των Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ασφάλεια επί των πλοίων στο Διαδίκτυο που ανέπτυξαν από κοινού BIMCO, CLIA, ICS, INTERCARGO και INTERTANKO.

Παράλληλα, η ΕΕ δημοσίευσε τον Ιούλιο του 2016 την Οδηγία για την Ασφάλεια Δικτύων και Πληροφοριών (Network and Information Security - NIS). Η Οδηγία εφαρμόζεται οριζόντια σε όλους τους τομείς και καθορίζει τα μέτρα επίτευξης ενός κοινού υψηλού επιπέδου ασφάλειας των δικτύων και των συστημάτων πληροφοριών εντός της ΕΕ.

Στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας περιλαμβάνονται οι πάροχοι θαλασσίων μεταφορών αλλά όχι τα πλοία.

Η ΕΕΕ ανησυχεί σχετικά με τα κυβερνητικά σχέδια των ΗΠΑ για τη θέσπιση νομοθεσίας για την Ασφάλεια στο Διαδίκτυο, που θα μπορούσε να επηρεάσει όλα τα

πλοία που εισέρχονται σε ύδατα των ΗΠΑ, και υποστηρίζει τις μη υποχρεωτικού χαρακτήρα πρωτοβουλίες σε παγκόσμιο επίπεδο, σύμφωνα με τις σχετικές Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO.

## **Ναυτική Εκπαίδευση**

Η ΕΕΕ ενδιαφέρεται ιδιαίτερα για τη ναυτική εκπαίδευση και συνεισφέρει ενεργά στη βελτίωση του ελληνικού εκπαιδευτικού συστήματος και των εθνικών υποδομών. Για τη βελτίωση των ανωτέρω, η ΕΕΕ δε φείδεται χρημάτων και προσπάθειών, καθώς υποστηρίζει υλικώς επισκευές και αναβαθμίσεις των υποδομών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ).

Επίσης, η ΕΕΕ προωθεί προτάσεις για την αναμόρφωση του εκπαιδευτικού συστήματος. Για παράδειγμα, η ΕΕΕ έχει προτείνει την τροποποίηση των χρονικών περιόδων ταξιδιών των δόκιμων ναυτικών. Κάτι τέτοιο θα επέτρεπε στους δόκιμους να επωφελούνται πλήρως από την πρακτική εκπαίδευση, προσφέροντάς τους επιπλέον την ευκαιρία να ενισχύσουν και να επεκτείνουν τη συνεργασία τους με τις ναυτιλιακές εταιρείες ακόμη και μετά την αποφοίτησή τους.

Για την ΕΕΕ, η διοικητική αναμόρφωση του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), με προσανατολισμό στη μείωση περιττών διατυπώσεων και μη αναγκαίων γραφειοκρατικών διαδικασιών, μπορεί να οδηγήσει στον εκσυγχρονισμό του εθνικού Συστήματος Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Ακόμη, είναι απολύτως αναγκαία η σύσταση Ναυτικών Σχολών, οι οποίες θα λειτουργούν υπό κάποιας μορφής ιδιωτικής πρωτοβουλίας / οργάνωσης. Επιπλέον, η ΕΕΕ φρονεί πως απαιτείται η λήψη πρωτοβουλιών και ενεργειών και σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την προσέλκυση και εκπαίδευση ενός επαρκούς αριθμού νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

## **ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

Εκπομπές CO<sub>2</sub> – Κλιματική Αλλαγή – Σύστημα για την Παρακολούθηση, την Υποβολή Εκθέσεων και την Επαλήθευση Εκπομπών (MRV)

Ο μετριασμός της κλιματικής αλλαγής είναι μια διεθνής πρόκληση και ως εκ τούτου απαιτεί διεθνή προσέγγιση. Η ΕΕΕ επικροτεί την υιοθέτηση από τον IMO τον Οκτώβριο του 2016 ενός υποχρεωτικού παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων πλοίων. Αυτό θεωρείται το πρώτο βήμα της «Προσέγγισης Τριών Βημάτων» του IMO, για την οποία η ΕΕΕ έχει δεσμευτεί και υποστηρίζει σταθερά.

Η υιοθέτηση του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων ανοίγει το δρόμο στην ΕΕ για ευθυγράμμιση του ευρωπαϊκού Κανονισμού για την

Παρακολούθηση, την Υποβολή Εκθέσεων και την Επαλήθευση Εκπομπών (Monitoring, Reporting and Verification – MRV) με το παγκόσμιο σύστημα, όπως ήδη ορίζεται στον Κανονισμό, προκειμένου να υπάρχει ομοιομορφία παγκοσμίως στο κανονιστικό πλαίσιο και να αποφεύγονται οι περιττές επιβαρύνσεις και επιπλοκές για τα πλοία.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Κανονισμός MRV της ΕΕ δεν είναι καλύτερος ή πιο προηγμένος από το σύστημα του IMO, αλλά έχει εντελώς διαφορετική στόχευση και συγκεκριμένα την κατάταξη κάθε πλοίου βάσει της ενεργειακής του απόδοσης, μια ιδιαίτερα προβληματική αντίληψη με πολλές ενδεχόμενες αυθαίρετες ανισότητες και στρεβλώσεις ειδικά για πλοία που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές bulk / tramp.

Η ΕΕ ενεργά υποστηρίζει την πρόσφατη απόφαση του IMO σχετικά με έναν οδικό χάρτη για μια ολοκληρωμένη στρατηγική μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>, η οποία περιλαμβάνει καθορισμένες εργασίες και χρονοδιαγράμματα για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (Greenhouse Gas – GHG) από τα πλοία ως ένα περαιτέρω συγκροτημένο βήμα της «Προσέγγισης Τριών Βημάτων» του IMO. Η πρώτη σημαντική φάση για την ανάπτυξη του οδικού χάρτη του IMO θα είναι η υιοθέτηση, το 2018, μιας αρχικής στρατηγικής για τον τομέα της ναυτιλίας, με στόχους μείωσης, υποψήφια μέτρα και ημερομηνίες-στόχους.

Οι ευρωπαϊκές ναυτιλιακές ενώσεις, συμπεριλαμβανομένης της ΕΕΕ, αντιτίθενται έντονα στην πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να συμπεριλάβει την παγκόσμια ναυτιλία στην Οδηγία για το Σύστημα Εμπορίας Εκπομπών της ΕΕ (EU ETS), δεδομένου ότι πρόκειται για ένα περιφερειακό μέτρο το οποίο απλώς διακινδυνεύει να πολώσει και να περιπλέξει άσκοπα το διάλογο των κρατών μελών του IMO σε ένα κρίσιμο στάδιο.

Η ΕΕΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τη συνεχιζόμενη υποστήριξη των κρατών μελών της ΕΕ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στη μη συμπερίληψη της ναυτιλίας στην Οδηγία EU ETS, η οποία δεν έχει επιτευχθεί μέχρι στιγμής και για βάσιμους λόγους.

Η ναυτιλία είναι ένας από τους αποδοτικότερους ενεργειακά τομείς μέσω των μεταφορών και ως εκ τούτου υπάρχει περιορισμένο περιθώριο για περαιτέρω ουσιαστική βελτίωση, ιδίως επειδή είναι δέσμια των ορυκτών καυσίμων. Ελλείψει σημαντικής τεχνολογικής καινοτομίας με τη χρήση ισοδύναμων μη ορυκτών καυσίμων παγκοσμίως, αγορακεντρικά μέτρα (Market Based Measures – MBMs) δεν μπορούν να θεωρηθούν ως βιώσιμα μακροπρόθεσμα μέτρα για πλήρη απεξάρτηση από άνθρακα του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Εάν χρειαστεί ένα MBM για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> βραχυπρόθεσμα ή

μεσοπρόθεσμα, η σταθερή προτίμηση της διεθνούς ναυτιλίας είναι υπέρ της επιβολής ενός τέλους επί του ναυτιλιακού καυσίμου που θα διαχειρίζεται ο IMO.

## **Εκπομπές SOx**

Ο IMO αποφάσισε τον Οκτώβριο του 2016 να εφαρμοσθεί από 1/1/2020 η απαίτηση χρήσης ναυτιλιακού καυσίμου περιεκτικότητας σε θείο 0,5% ή λιγότερο (εκτός των Περιοχών Ελέγχου Εκπομπών-ECAs). Η περίοδος μέχρι και το 2020 είναι κρίσιμη προκειμένου αυτή η ριζική αλλαγή σε καθαρότερα καύσιμα να εφαρμοστεί ομαλά και με εναρμονισμένο τρόπο.

Η ΕΕΕ επικροτεί την πρωτοβουλία του IMO να εξετάσει την ποιότητα των καυσίμων, τις αναμείξεις (blending) και τα θέματα ασφάλειας, καθώς και τον έλεγχο της συμμόρφωσης των απαιτήσεων για τις εκπομπές θείου με πρακτικό τρόπο, ώστε να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού.

Αυτές οι κανονιστικές ρυθμίσεις αποτελούν σημαντική αλλαγή για τους πλοιοκτήτες φέρνοντάς τους αντιμέτωπους με μεγάλες προκλήσεις. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕΕ παρακολουθεί με ανησυχία τη δημιουργία νέων ECAs μονομερώς, όπως αυτές που αναπτύσσονται από το Χονγκ Κονγκ και την Κίνα. Ενδεχόμενη ανάγκη δημιουργίας τέτοιων περιοχών θα πρέπει να αποδεικνύεται σύμφωνα με τα κριτήρια και τις διαδικασίες του IMO.

## **Διαχείριση Θαλασσίου Έρματος**

Μετά την κύρωση την 8/9/2016 από τη Φιλανδία της Διεθνούς Σύμβασης (ΔΣ) του IMO για τη Διαχείριση Θαλασσίου Έρματος πλοίων (BWM Convention), η ΔΣ θα τεθεί σε ισχύ ένα χρόνο αργότερα. Η έγκριση των αναθεωρημένων Κατευθυντήριων Γραμμών (2016) από τον IMO (MEPC 70) ως υποχρεωτικού Κώδικα αναμένεται να οδηγήσει σε αυστηρότερες εγκρίσεις τύπου συστημάτων διαχείρισης θαλασσίου έρματος “δεύτερης γενιάς”, καθιστώντας τα πιο εύρωστα και κατάλληλα για το σκοπό που προορίζονται.

Με τη θέση σε ισχύ της ΔΣ, όλα τα πλοία υποχρεούνται να εγκαταστήσουν συστήματα διαχείρισης θαλασσίου έρματος “πρώτης γενιάς” – τα νεότευκτα στην παράδοσή τους και τα υπάρχοντα στην πρώτη ανανέωση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (IOPPC).

Τέτοια συστήματα ενδέχεται να μη συμμορφώνονται με τα αυστηρά πρότυπα που προβλέπει η αμερικανική νομοθεσία και/ή είναι πιθανό να πρέπει να αντικατασταθούν σε σύντομο χρόνο μετά από ένα κατάλληλο για το πλοίο σύστημα “δεύτερης γενιάς”, όπως περιγράφεται στις προαναφερθείσες αναθεωρημένες Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO.

Επί του παρόντος, μόνο τρία συστήματα επεξεργασίας έρματος που παράγονται από ευρωπαϊούς κατασκευαστές έχουν λάβει έγκριση τύπου από την Αμερικανική Ακτοφυλακή και θεωρούνται ότι πληρούν τόσο τις απαιτήσεις της ΔΣ όσο και τα πρότυπα της σχετικής αμερικανικής νομοθεσίας, γεγονός που αυξάνει την αβεβαιότητα.

Οι διαχειριστές πλοίων δε μπορούν πλέον να προβάλουν ως αιτιολογία την έλλειψη διαθέσιμων συστημάτων κατά την υποβολή αιτήματος χορήγησης παράτασης στην Αμερικανική Ακτοφυλακή για την εγκατάσταση συστήματος διαχείρισης θαλασσίου έρματος σε πλοίο τους. Καθώς πρόσθετα συστήματα αποκτούν έγκριση τύπου, η Αμερικανική Ακτοφυλακή αναμένεται να αυστηροποιήσει τη διαδικασία χορήγησης παρατάσεων για πλοία που απαιτείται να συμμορφωθούν με τους αμερικανικούς κανονισμούς διαχείρισης θαλασσίου έρματος.

Ένας ολοένα αυξανόμενος αριθμός κρατών μελών του IMO προχωρούν στην αποσύνδεση της επιθεώρησης ανανέωσης του πιστοποιητικού IOPP από το εναρμονισμένο σύστημα ελέγχου και πιστοποίησης (Harmonized System of Survey and Certification – HSSC) του IMO.

Αυτό επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να ανανεώσουν το πιστοποιητικό IOPP νωρίτερα από την προγραμματισμένη ημερομηνία, ώστε να τους παρασχεθεί πρόσθετη χρονική περίοδος έως 5 χρόνια, ωστόσο να υπάρξει στην αγορά εξοπλισμός συμμόρφωσης νέας τεχνολογίας.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει τη θεσμοθέτηση ενός ρεαλιστικού προγράμματος χορήγησης παρατάσεων που θα μπορούσε να επεκτείνει χρονικά υφιστάμενες ημερομηνίες συμμόρφωσης για τα υπάρχοντα, αλλά και να παράσχει περισσότερη ευελιξία για τα νεότευκτα πλοία. Η MEPC 71 (Ιούλιος 2017) αναμένεται να συζητήσει μια ενδεχόμενη εναλλακτική πρόταση η οποία θα επιτρέπει λογικές προσαρμογές στο χρονοδιάγραμμα συμμόρφωσης και θα αντιμετωπίζει περιορισμούς, τεχνικής και λειτουργικής φύσης, ειδικότερα σε υπάρχοντα πλοία ξηρού χύδην φορτίου.

### **IMO / Πρότυπα Βάσει Στόχων (GBS) - IACS / Κοινοί Κατασκευαστικοί Κανόνες (CSR)**

Η ολοκλήρωση από τον IMO το 2016 του ελέγχου Προτύπων Βάσει Στόχων (GBS) των κανόνων σχεδίασης / ναυπήγησης των μελών της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων (IACS) και των διαδικασιών των νηογνωμόνων για τη ναυπήγηση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων ναυπήγησης σε κοινό πλαίσιο (Common Structural Rules-CSR), σηματοδότησαν την ολοκλήρωση μιας δεκαπενταετούς διαδικασίας για την κατασκευή πιο εύρωστων και κατάλληλων για τον σκοπό τους πλοίων. Πρόκειται για

μια προορατική προσέγγιση που ξεκίνησε και αναλήφθηκε από την ΕΕΕ, η οποία προωθήθηκε από την Ελλάδα και τις Μπαχάμες και υποστηρίχθηκε από ορισμένα μεγάλα νηολόγια.

Σχετικά με τις εκκρεμείς μη συμμορφώσεις και τις παρατηρήσεις που απορρέουν από τον έλεγχο του ΙΜΟ, διεξάγεται συστηματική ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των εκπροσώπων του ΙΑCS και του ΙCS με τη συμμετοχή της ΕΕΕ. Αυτός ο εποικοδομητικός διάλογος θα επιταχύνει την ενσωμάτωση όσο το δυνατόν περισσότερων βελτιώσεων στους κανόνες σχεδίασης / ναυπήγησης και στις διαδικασίες των νηογνωμόνων, έως ότου εγκριθούν οι διορθωτικές ενέργειες που προτείνουν τα μέλη του ΙΑCS από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΙΜΟ.

Στο μέλλον, αυτός ο διάλογος θα συνεχιστεί σε μόνιμη βάση, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής βελτίωση των κανόνων κατά τη διάρκεια της διαδικασίας τροποποίησης.

Η συνεργασία αυτή θα ενισχυθεί περαιτέρω προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κανόνες εφαρμόζονται με συνέπεια και ομοιόμορφα στα νεότευκτα πλοία από τα ναυπηγεία παγκοσμίως.

## **ΕΟΡΤΑΣΜΟΣ 100 ΧΡΟΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΕΕΕ**

Το 2016 ήταν η εκατονταετηρίδα της ίδρυσης της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών. Η ΕΕΕ συμπλήρωσε έναν αιώνα προόδου και δυναμικής παρουσίας, αποδεικνύοντας τη σημασία και την υπεροχή της συλλογικής δράσης για την υπεράσπιση των θεσμικών συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας· ένα δύσκολο, απαιτητικό αλλά και αξιόλογο έργο.

Οι 16 πρόεδροί της, τα 247 εκλεγμένα μέλη στο Διοικητικό Συμβούλιο και η ιστορία της διαδοχής εκφράζουν τρεις θεμελιώδεις αρχές, οι οποίες καθοδήγησαν το έργο της Ενώσεως κατά τη διάρκεια των ετών: συνέχεια, συνέπεια και αφοσίωση.

Η ΕΕΕ αντιπροσωπεύει πάντα μια ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων όλων των μελών της ναυτιλιακής κοινότητας, χωρίς διακρίσεις μεταξύ μικρών και μεγάλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες υπήρξαν πρωτοπόροι στις θαλάσσιες μεταφορές και πρώτοι στην υιοθέτηση της τεχνολογικής προόδου στη ναυπήγηση πλοίων.

Διάσπαρτοι για αρκετές δεκαετίες σε ναυτιλιακά κέντρα σε όλο τον κόσμο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες επιθυμούσαν πάντα την επιστροφή των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, η οποία πραγματοποιήθηκε μόλις οι συνθήκες και οι περιστάσεις το κατέστησαν εφικτό. Από τότε, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο, πέρα από πολιτικά κόμματα, με αποφασιστική και πολύπλευρη οικονομική,

πολιτική και στρατηγική σημασία για τη χώρα μας.

Η ΕΕΕ γιόρτασε την συμπλήρωση των 100 χρόνων από την ίδρυσή της στις 9/11/2016 με μία εντυπωσιακή εκδήλωση στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών και με τη συμμετοχή 1.800 προσκεκλημένων.

Η εκδήλωση τιμήθηκε από την παρουσία του Προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας, κ. Προκόπη Παυλόπουλου και του Πρωθυπουργού, κ. Αλέξη Τσίπρα.

Ολόκληρη η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα συμμετείχε στην εκδήλωση μαζί με εξέχουσες προσωπικότητες του ελληνικού πολιτικού, επιχειρηματικού και τραπεζικού τομέα, αρχηγούς πολιτικών κομμάτων, υπουργούς, βουλευτές, πρέσβεις και διακεκριμένους προσκεκλημένους από το εξωτερικό.

Ο πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας απηύθυνε θερμό χαιρετισμό, υπογραμμίζοντας τη σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για το ελληνικό έθνος και τον κόσμο εν γένει και επιβεβαίωσε την πλήρη υποστήριξη της κυβέρνησης. Τόνισε, μεταξύ άλλων, ότι «η Πολιτεία θα συνεχίσει να είναι αρωγός και συνταξιδιώτης στις τρικυμίες και στις νηνεμίες. Θα συνεχίσει να προασπίζει τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας στους διεθνείς οργανισμούς».

Ο Πρόεδρος της ΕΕΕ, κ. Θεόδωρος Βενιάμης, δήλωσε, μεταξύ άλλων, στην ομιλία του: «Η ναυτιλία μας κατακτά αυτοτελώς κυριαρχική θέση σε μια ανταγωνιστική διεθνή αγορά. [...] Είναι ο μόνος τομέας της εθνικής οικονομίας, στον οποίο η χώρα μπορεί και ασκεί πρωταθλητισμό, υπό τη βασική προϋπόθεση ότι της επιτρέπουν να είναι ανταγωνιστική. [...] Η ανεκτίμητη παρακαταθήκη των 100 χρόνων ιστορίας της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών αποτελεί εχέγγυο για το μέλλον».