
Οι Έλληνες εφοπλιστές, ως φυσικά πρόσωπα, θα καταβάλλουν το 10% επί των εισαγόμενων ναυτιλιακών μερισμάτων. Χαιρετίζει το υπουργείο Ναυτιλίας

2019/02/19 11:40 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Την απόφαση των Ελλήνων εφοπλιστών να καταβάλλουν, ως φυσικά πρόσωπα, το 10% επί των εισαγόμενων ναυτιλιακών μερισμάτων, χαιρέτισε το υπουργείο Ναυτιλίας.

«Στην παρούσα φάση, η πρωτοβουλία εθελοντικής υποστήριξης της εθνικής οικονομίας της χώρας μας από την ελληνική εφοπλιστική κοινότητα αποφασίστηκε να διενεργηθεί δια της καταβολής σταθερού ποσοστού 10% επί των εισαγομένων ναυτιλιακών μερισμάτων των φυσικών προσώπων, για αόριστη χρονική διάρκεια», δήλωσε ο υπουργός Ναυτιλίας Φώτης Κουβέλης.

Παράλληλα, ο υπουργός Ναυτιλίας υπογράμμισε τα ακόλουθα:

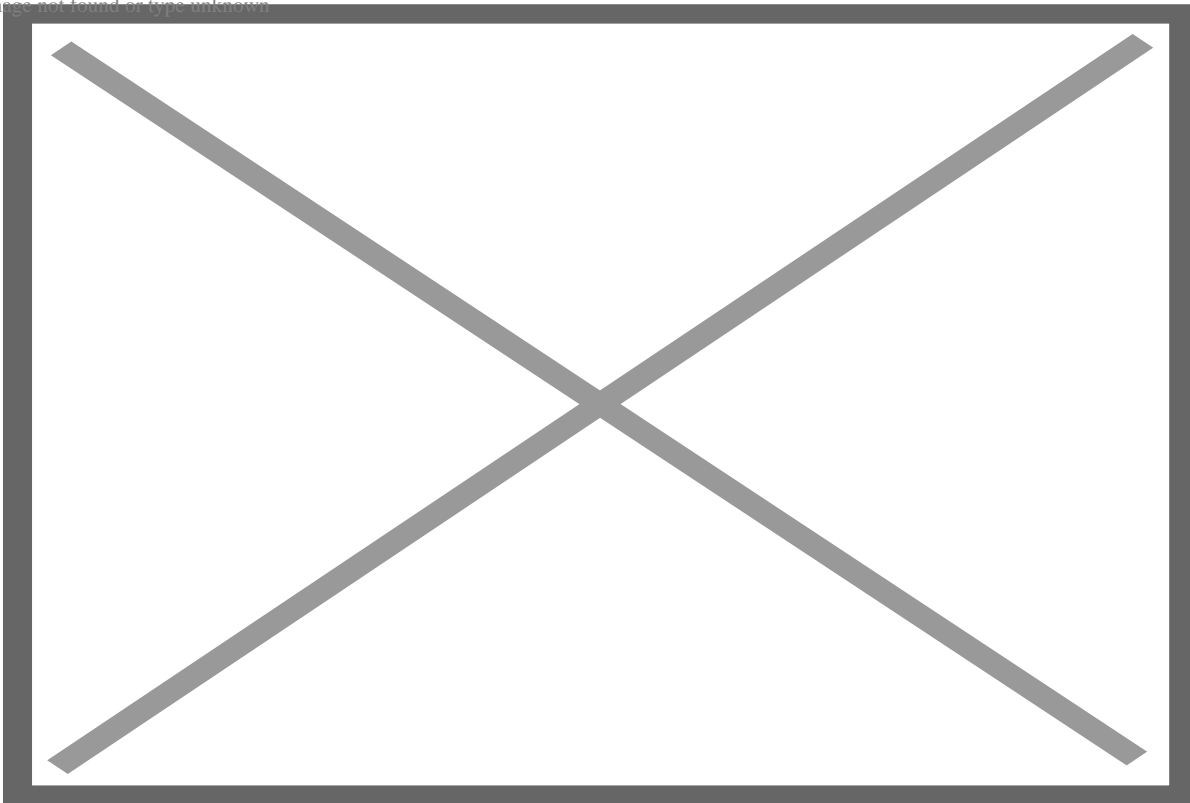
- Η ναυτιλία των Ελλήνων, με το μεγάλο αριθμό εγκατεστημένων γραφείων διαχείρισης πλοίων και την μεγαλύτερη χωρητικότητα διαχειριζόμενου στόλου, έχει καταστήσει τη χώρα μας ένα από τα σημαντικότερα κέντρα πλοιοδιαχείρισης παγκοσμίως.
- Η ναυτιλία των Ελλήνων αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα εξωστρέφειας.
- Η ελληνόκτητος ναυτιλία για το έτος 2018 συνέχισε να εκπροσωπεί άνω του 20% σε dwt της παγκόσμιας χωρητικότητας και πλέον του 51% της ναυτιλίας της ΕΕ.
- Η σύνδεση της ναυτιλίας με την οικονομία και την απασχόληση αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι και γνώμονα της κοινωνικά δίκαιης ανάπτυξης που προωθεί η ελληνική κυβέρνηση στο πλαίσιο της ανάκαμψης της εθνικής οικονομίας.

- Η ελληνική ναυτιλία αποτελώντας έναν από τους σημαντικότερους τομείς της εθνικής οικονομίας, συνεισφέρει πάνω από 9% στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ) δια της καταβολής φόρου χωρητικότητας (tonnage tax) στα ελληνικά και στα διαχειριζόμενα από την Ελλάδα πλοία, αλλά κυρίως δια της εισαγωγής ναυτιλιακού συναλλάγματος που διοχετεύεται πολύπλευρα στην οικονομία.

- Στην παρούσα φάση, η πρωτοβουλία εθελοντικής υποστήριξης της εθνικής οικονομίας της χώρας μας από την ελληνική εφοπλιστική κοινότητα αποφασίστηκε να διενεργηθεί δια της καταβολής σταθερού ποσοστού 10% επί των εισαγομένων ναυτιλιακών μερισμάτων των φυσικών προσώπων, για αόριστη χρονική διάρκεια.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της αρμόδιας Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του υπουργείου, ο αριθμός των πλοίων που συμμετέχουν, μέχρι σήμερα, στη νέα διαδικασία «Οικειοθελούς Παροχής» ανέρχεται σε υψηλό ποσοστό του διαχειριζόμενου στόλου της ποντοπόρου ναυτιλίας με τη δηλωθείσα χωρητικότητα να φτάνει στο 95% της χωρητικότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Image not found or type unknown



Τι είχε υποστηρίξει η ΕΕΕ

Την αποκάλυψη ότι οι Έλληνες εφοπλιστές ως φυσικά πρόσωπα **θα καταβάλλουν το 10% επί των εισαγόμενων ναυτιλιακών μερισμάτων** είχε κάνει ο πρόεδρος Θεόδωρος Βενιάμης στην ετήσια τακτική γενική συνέλευση των μελών της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ).

Συγκεκριμένα, ανέφερε ότι: «Σε εθνικό επίπεδο, με το τέλος του 2018 εξέπνευσε

τυπικά και η προθεσμία της προαναγγελθείσας προσαρμογής του ελληνικού ναυτιλιακού θεσμικού πλαισίου, σύμφωνα με τις τεχνοκρατικές συζητήσεις που είχαν λάβει χώρα τα τελευταία χρόνια μεταξύ της ελληνικής πολιτείας και της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στο πλαίσιο της ανεπίσημης διερεύνησης αυτού.

Ειδικότερα, μετά τη λήξη στο τέλος του 2018 του πενταετούς διάρκειας Συνυποσχετικού μεταξύ της ναυτιλιακής κοινότητας και της Πολιτείας, η ναυτιλιακή μας κοινότητα, με συντριπτική πλειοψηφία σε αριθμό πλοίων και χωρητικότητα, έχει ήδη αποφασίσει να συνάψει ένα νέο συνυποσχετικό οικειοθελούς παροχής με την Πολιτεία, το οποίο σε κάθε περίπτωση θα σέβεται νομοτεχνικά το υφιστάμενο θεσμικό ναυτιλιακό πλαίσιο.

Τα κύρια χαρακτηριστικά του νέου Συνυποσχετικού έγκεινται στην αόριστη χρονική διάρκεια αυτού και στην **καταβολή ενός σταθερού ποσοστού 10% επί των εισαγόμενων ναυτιλιακών μερισμάτων των φυσικών προσώπων.**

Είναι σημαντικό να τονισθεί ότι η απόφαση αυτή αποδεικνύει για άλλη μια φορά την υπευθυνότητα και ενότητα του κλάδου καθώς και την ισχυρή βούλησή μας να συνεχίσουμε τη διαχρονικά ενεργή παρουσία μας στον τόπο μας».

Επίσης, αναφέρθηκε και σε άλλα σημαντικά θέματα που απασχόλησαν και θα απασχολήσουν την ελληνόκτητη και παγκόσμια ναυτιλία.

Αναλυτικότερα, όπως διεμήνυσε ο κ. Βενιάμης:

Νοιώθουμε ιδιαίτερα περήφανοι για το γεγονός ότι και το 2018 η ελληνόκτητη ναυτιλία συνέχισε να εκπροσωπεί άνω του 20% σε dwt της παγκόσμιας χωρητικότητας και να ενδυναμώνει την ευρωπαϊκή ναυτιλία, **αποτελώντας άνω του 51% του κοινοτικού στόλου.**

Επίσης, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα της περιόδου Ιανουαρίου – Νοεμβρίου 2018 ανήλθε σε 15,2 δισ. ευρώ, παρουσιάζοντας αύξηση περίπου 15% σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2017, επανερχόμενο σταδιακά αλλά με σταθερούς αυξητικούς ρυθμούς στα επίπεδα εισαγωγής συναλλάγματος πριν την επιβολή των capital controls.

Προοπτικές της ναυλαγοράς

Όσον αφορά τώρα τις προοπτικές της ναυλαγοράς, αρνητικοί παράγοντες όπως η επιβράδυνση στην κινεζική οικονομία, τα σημάδια κόπωσης που παρουσιάζει η οικονομία της Ευρώπης, οι εμπορικοί πόλεμοι μεταξύ σημαντικών κρατών, το πρόσφατο ατύχημα στη Βραζιλία καθώς και οι επιπτώσεις στη διακίνηση φορτίων από τις εμπορικές κυρώσεις των ΗΠΑ μας ανησυχούν.

Η χρονιά που πέρασε, με τις διακυμάνσεις που είχε η ναυλαγορά στους διάφορους κλάδους και λόγω των δυσοίωνων προβλέψεων για την παγκόσμια οικονομία το 2019, είχε ως αποτέλεσμα να γίνουν εγκαίρως διορθωτικές κινήσεις περιορισμού της προσφοράς χωρητικότητας, με τα βιβλία παραγγελιών να βρίσκονται στο χαμηλότερο σημείο από το 2002 στα φορτηγά και σε ιστορικά χαμηλό ρεκόρ για τα δεξαμενόπλοια.

Επομένως, μάλλον συγκρατημένα αισιόδοξοι θα πρέπει να είμαστε για την πορεία της ναυλαγοράς το 2019 τόσο για τον κλάδο των δεξαμενοπλοίων όσο και για τα φορτηγά ξηρού φορτίου που ελπίζουμε, ότι μετά τη δύσκολη περίοδο που αντιμετωπίζουν τώρα, θα μπορέσουν να βρεθούν σε πορεία ενίσχυσης εσόδων.

Εξάλλου, όπως ιστορικά συμβαίνει, σε εποχές με προκλήσεις και οικονομικές αναταράξεις που επηρεάζουν τις ναυλαγορές, οι Έλληνες πλοιοκτήτες «επιχειρούν» με το πλεονέκτημα της προσαρμοστικότητας και της έμφυτης ικανότητας έγκαιρης επανατοποθέτησης που τους χαρακτηρίζει.

Ελληνικός εφοπλισμός

Τον Ιούνιο του 2018, η διεθνής Έκθεση των Ποσειδωνίων έφερε στο διεθνές προσκήνιο το δυναμικό παρόν και το πολλά υποσχόμενο μέλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά και την ίδια την Ελλάδα και την ποσοτική και ποιοτική, ηγετική θέση της ναυτιλίας που εκπροσωπεί ο ελληνικός εφοπλισμός.

Έγινε πασιφανές ότι η χώρα μας δύναται να αναδειχθεί σε πόλο έλξης πολλών επιχειρηματικών ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων, ειδικά σε μια περίοδο που η Ευρώπη αντιμετωπίζει αναταράξεις όπως η έξοδος του Ηνωμένου Βασιλείου, με την ποντοπόρο ναυτιλία και τη διαχείρισή της να αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο ενός αναπτυξιακού σχεδίου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ένωσή μας με την ευκαιρία των Ποσειδωνίων συναντήθηκε, με τον γενικό γραμματέα του IMO, Kitack Lim, καθώς και με την Επίτροπο Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Violeta Bulc, η οποία μάλιστα μας τίμησε με επίσκεψή της στα γραφεία της Ενώσεως, όπου έλαβε χώρα συνάντηση και ευρεία ανταλλαγή απόψεων με τα μέλη του διοικητικού μας συμβουλίου, μια επίσκεψη που υπήρξε η αφετηρία για την ανάπτυξη ενός ανοικτού διαύλου επικοινωνιακής επικοινωνίας μαζί της.

Ναυτική εκπαίδευση

Πριν ολοκληρώσουμε την αναφορά στα εντός της χώρας μας τεκταινόμενα, θα ήθελα επίσης να επαναλάβω τις πάγιες θέσεις μας για τον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης, όπου μπορεί το έτος που πέρασε να έγιναν προσπάθειες βελτίωσης των αδυναμιών της, αλλά δυστυχώς το όλο σύστημα συνεχίζει να χωλαίνει, λόγω της έλλειψης μιας ολιστικής πολιτικής, προσανατολιζόμενης στη ριζική αναβάθμιση αυτής και όχι σε άστοχες μεμονωμένες προσπάθειες ανωτατικοποίησής της.

Αναμένουμε λοιπόν, με ενδιαφέρον τα αποτελέσματα από τη **λειτουργία, σε πλήρη πια επιχειρησιακή δομή, του Γραφείου Σταδιοδρομίας**, που θα συνδράμει στην καλύτερη διασύνδεση των σπουδαστών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού με τις ναυτιλιακές εταιρίες για την εκτέλεση των εκπαιδευτικών τους ταξιδιών, καθώς επίσης και στη λειτουργία του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) Βορείου Ελλάδος, η ίδρυση του οποίου έχει ανακοινωθεί από τον Μάιο του 2016.

Τέλος, υπενθυμίζω ότι έχουμε προ καιρού καταθέσει πρόταση για αλλαγές στη νομοθεσία σχετικά με τη δυνατότητα επαγγελματικής ανέλιξης των αποφοίτων των Επαγγελματικών Λυκείων Ναυτικής Κατεύθυνσης (ΕΠΑΛ) σε συνδυασμό με την ευρύτερη αναβάθμιση του επιπέδου μάθησης και μετεκπαίδευσής τους, που θα επιτρέψουν στην αξιοποίηση νέων ανθρώπων που συνειδητά έχουν επιλέξει την κατεύθυνση του ναυτικού επαγγέλματος.

Σε κάθε περίπτωση, προτεραιότητα της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών παραμένει η αναβίωση της ναυτοσύνης του λαού μας, προκειμένου να μην χάσουμε ως έθνος τη ναυτική μας ταυτότητα και τεχνογνωσία. Απαραίτητη προϋπόθεση για αυτό είναι η παραγωγή ικανοποιητικού αριθμού άρτια εκπαιδευμένων αξιωματικών.

Ανταγωνιστικότητα

Επιπροσθέτως όμως, χρειάζεται να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη και ο θεμελιώδης παράγοντας της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας μας. Η ελληνική ναυτεργασία καλείται να ακολουθήσει τα βήματα της παγκοσμιοποίησης και να συμπλεύσει με τις αρχές της ανταγωνιστικότητας της διεθνούς ναυτεργασίας.

Και μόνο τότε θα δοθεί στους νέους της πατρίδας μας η επαγγελματική διέξοδος του ναυτικού επαγγέλματος, μια επιλογή που τώρα μπλοκάρεται από τελματώδεις συνδικαλιστικές πρακτικές και νοοτροπίες άλλων εποχών.

Η ναυτιλία των Ελλήνων όχι μόνο με την επάνδρωση του στόλου της στη θάλασσα, αλλά και με την στελέχωση των επιχειρήσεών της, έχει τη δυναμική να προσφέρει περισσότερες θέσεις εργασίας, με όρους όμως αντικειμενικά ανταγωνιστικούς, παράμετρος που έγινε αμοιβαίως αποδεκτή στις διαπραγματεύσεις με την ΠΑΣΕΝΤ, το σωματείο των υπαλλήλων των διαχειριστικών μας γραφείων και είχαμε το θετικό αποτέλεσμα να υπογράψουμε τον Δύνοιστο του 2018 νέα τριετή συλλογική σύμβαση εργασίας, προστατεύοντας την εργασιακή ειρήνη στον κλάδο μας.



Αγαπητοί

συνάδελφοι,

Θα ήθελα επίσης να σας ενημερώσω για τις εξελίξεις σε καίρια θέματα που χειριστήκαμε στο διεθνές επίπεδο, δίνοντας έμφαση στους νέους κανόνες παιχνιδιού που επιβάλλονται στη διεθνή ναυτιλία στο πλαίσιο των νέων πολιτικών και νομοθετημάτων για την περιβαλλοντική λειτουργία των πλοίων, και ειδικότερα για τη μείωση των ατμοσφαιρικών εκπομπών από τα πλοία και για τη **μετάβαση στη χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας.**

Όσον αφορά το πρώτο, η ΕΕΕ σε ταύτιση με τις θέσεις της διεθνούς ναυτιλίας υποστήριξε σθεναρά σε όλα τα επίπεδα την ανάγκη για την υιοθέτηση μιας ρεαλιστικής διεθνούς στρατηγικής, στα πλαίσια του μοναδικού αρμόδιου εξειδικευμένου οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών για τη ναυτιλία, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, του IMO, για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Τα αποτελέσματα της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του IMO (MEPC 72) τον Απρίλιο του 2018 μας δικαίωσαν πλήρως με τη λήψη μιας απόφασης ορόσημο, που υπερβαίνει τη Συμφωνία των Παρισίων χάρη στη συμπερίληψη ποσοτικών στόχων, και παράλληλα καθιστά τη ναυτιλία τον πρώτο βιομηχανικό

κλάδο που υιοθέτησε σε παγκόσμιο επίπεδο συγκεκριμένους στόχους για τη μείωση των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Θα ήθελα επίσης να επαναλάβω και σήμερα ότι τα μέτρα, που θα ακολουθήσουν ως εφαρμογή της απόφασης αυτής, βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και κυρίως μακροπρόθεσμα, θα πρέπει να είναι εφικτά και ρεαλιστικά στην εφαρμογή τους, να διασφαλίζουν ίσους όρους παγκόσμιου ανταγωνισμού και να λαμβάνουν υπόψη τους τις πιθανές επιπτώσεις στην αναπτυσσόμενη παγκόσμια οικονομία και το αυξανόμενο διεθνές εμπόριο.

Η ναυτιλία θα χρειασθεί, σε κάθε περίπτωση, **ασφαλή, εναλλακτικά, χαμηλής ή μηδενικής περιεκτικότητας σε ορυκτό άνθρακα, ασφαλή καύσιμα**, για να μπορέσει να επιτύχει την απεξάρτησή της από αυτόν. Είναι επομένως φανερό, ότι όλα τα μέρη της ναυτιλιακής αλυσίδας, και αναφέρομαι στην ανάγκη δραστηριοποίησης των προμηθευτών ενέργειας και καυσίμων, των ναυπηγείων, των κατασκευαστών μηχανών, των εταιρειών ναυτιλιακής τεχνολογίας, πρέπει να συνδράμουν στην επιτυχή υλοποίηση των στόχων της στρατηγικής του IMO.

Εξάλλου θέλω να υπενθυμίσω ότι η πλοιοκτησία δεν έχει ευθύνη για την ποιότητα των μηχανών, ούτε για την ποιότητα και την ασφάλεια των καυσίμων που της παρέχονται για τη λειτουργία των πλοίων της.

Η ΕΕΕ συνεχίζει να παρακολουθεί διεξοδικά τις συζητήσεις σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο και με την εκπόνηση σχετικών μελετών στοχεύει σε πρώτο στάδιο στη διαμόρφωση ρεαλιστικών προτάσεων για το θέμα των βραχυπρόθεσμων μέτρων, που αποτελεί και την πολιτική προτεραιότητα των νομοθετικών οργάνων, κυρίως σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να εμμείνω στη λανθασμένη, όπως αποδείχθηκε και στην πράξη, πολιτική επιλογή του υπουργείου Ναυτιλίας μας να συνταχθεί, πριν από την προαναφερόμενη κρίσιμη σύνοδο του IMO, με τη **μη ρεαλιστική κοινή θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για 100% απόλυτη μείωση των αερίων εκπομπών από τα πλοία έως το 2050**, μία θέση που έθεσε σε κίνδυνο τις διαπραγματεύσεις στον IMO, ευτυχώς τελικά χωρίς καμία αποδοχή, και να στερήσει από τη χώρα μας τη δική της αυτόνομη φωνή, μια επιλογή που δεσμεύει πια την Ελλάδα από κάθε σχετική με το θέμα πρωτοβουλία στον IMO.

Όσον αφορά τώρα το δεύτερο μεγάλο θέμα, που θα κληθεί να αντιμετωπίσει η ναυτιλία σύντομα, και αναφέρομαι στην υποχρέωση σε λίγους μήνες, στο ξεκίνημα του 2020, για μετάβαση σε νέα καύσιμα χαμηλής 0,5% περιεκτικότητας σε θείο, η Ένωσή μας εγκαίρως εξέφρασε δημοσίως τις έντονες ανησυχίες της για τους νέους κανόνες παιχνιδιού στη λειτουργία της ναυτιλίας.

Απαίτησή μας ήταν και παραμένει τα ναυτιλιακά καύσιμα που θα χρησιμοποιούμε μετά το 2020, όχι μόνο να συμμορφώνονται με την απαιτούμενη περιεκτικότητα σε θείο αλλά να είναι κατάλληλα για χρήση, χωρίς να διακυβεύεται η ασφάλεια των πλοίων, των πληρωμάτων και η προστασία του περιβάλλοντος. **Έχουμε το δικαίωμα αλλά και την υποχρέωση ως υπεύθυνη βιομηχανία να προβάλλουμε τις ενστάσεις** μας, και να απαιτούμε έγκαιρη συνεκτίμηση όλων των παραμέτρων του θέματος.

Είναι θετικό ότι η ορθότητα των θέσεών μας για άλλη μια φορά επιβεβαιώθηκε, αφού οι δύο αρμόδιες Επιτροπές του IMO, η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος και η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, αποφάσισαν ότι επιβάλλεται από τις περιστάσεις να ασχοληθούν, η πρώτη με τη διαδικασία εφαρμογής του νέου Κανονισμού και η δεύτερη με τα θέματα ασφαλείας των νέων καυσίμων και των blended fuels.

Σε κάθε περίπτωση, τα θέματα αυτά ανησυχούν περισσότερο την bulk/tramp ναυτιλία, που είναι υποχρεωμένη να προμηθεύεται καύσιμα στα διάφορα λιμάνια της υφηλίου. Στην προσεχή MEPC, τον Μάιο του 2019, αναμένεται νέα πρόταση που διαμορφώνεται από διευρυμένη Ομάδα κρατών-μελών του IMO, και όχι μόνο από τα τέσσερα μεγάλα νηολόγια, Marshall Islands, Λιβερίας, Παναμά, Bahamas, και τους οργανισμούς της διεθνούς ναυτιλίας που έγειραν πρώτοι το όλο θέμα. Ειδική μνεία θα πρέπει να γίνει και στην ενεργή συμμετοχή των ΗΠΑ μετά τις δηλώσεις του προέδρου Trump για τις πιθανές επιπτώσεις της εφαρμογής του νέου μέτρου στην αμερικανική οικονομία.

Θα πρέπει να συγχαρούμε τον IMO όπου, αν και καθυστερημένα, είχε το πολιτικό θάρρος να αναγνωρίσει τα κενά της νομοθετικής του πρόβλεψης και να δεχθεί να εξετάσει το θέμα. Ίσως θα έπρεπε και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με τους διαχρονικά υψηλούς περιβαλλοντικούς στόχους της, να είχε εγκαίρως επιληφθεί του θέματος της ασφάλειας και των ευρύτερων προεκτάσεων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Αυτό δεν συνέβη, αλλά υπάρχουν ενδείξεις ότι τώρα τουλάχιστον αρχίζει να αναγνωρίζει το πρόβλημα που διαφαίνεται και όλες τις παραμέτρους αυτού.

Επιπροσθέτως, είναι αναγκαίο στις προσεχείς συζητήσεις να τοποθετηθούν υπεύθυνα επιτέλους και άλλοι παράγοντες με καθοριστικό ρόλο, όπως οι νηογνώμονες, οι κατασκευαστές μηχανών, και οι ασφαλιστές, τους οποίους η ΕΕΕ έθεσε ενώπιον των ευθυνών τους, χωρίς ωστόσο να έχουμε κάποια δέσμευση εκ μέρους τους, με εξαίρεση τους νηογνώμονες που αντελήφθησαν την αδικαιολόγητη έως κάποια χρονική στιγμή απουσία τους από τα τεκταινόμενα.

Μια σοβαρή παράμετρος στις συζητήσεις, έχει αποτελέσει η χρήση scrubbers ως εναλλακτική, αλλά καταδεικνύεται όχι ισοδύναμη, μέθοδος συμμόρφωσης με τους νέους Κανονισμούς. Η χρήση scrubbers είναι μια εξαίρεση στον κανόνα, για την οποία σε καμία περίπτωση δεν έχει μελετηθεί το περιβαλλοντικό της αποτύπωμα εγκαίρως όπως θα έπρεπε. Η Ένωση, εξ αρχής και πριν την υιοθέτηση του σχετικού Κανονισμού, είχε τοποθετηθεί υπέρ της θεμελιώδους αρχής ότι η αποθείωση των καυσίμων πρέπει να υλοποιείται στην στεριά και όχι επί των πλοίων.

Η χρήση των scrubbers δυστυχώς έχει δημιουργήσει πόλωση μεταξύ της ευρείας ναυτιλιακής βιομηχανίας και της μειονότητας των εφοπλιστών που έχουν ήδη ή προτίθενται να εφοδιάσουν τα πλοία τους με scrubbers.

Με το θεσμικό μου ρόλο και χωρίς να υπεισέρχομαι σε παράγοντες εμπορικού χαρακτήρα, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι η ΕΕΕ προβαίνει σε όλες τις ενέργειες που απαιτούνται να γίνουν για να προασπίσουμε το συμφέρον της πλειονότητας.

Οι εξελίξεις των τελευταίων μηνών, όπου όλο και μεγαλύτερος αριθμός κρατών απαγορεύει στα λιμάνια του τη χρήση open-loop scrubbers επιβεβαιώνουν δυστυχώς το γεγονός ότι πρόκειται για μία μη επιστημονικά τεκμηριωμένη νομοθετική πρόβλεψη, που θα απασχολήσει έντονα τη ναυτιλία το επόμενο διάστημα.

Η ΕΕΕ λοιπόν παρέμεινε και το 2018 στο προσκήνιο των εξελίξεων, επηρεάζοντας αυτές ή και κάποιες φορές πρωτοστατώντας, με γνώμονα όμως πάντα τη βαθιά τεχνογνωσία και το συμφέρον των πολλών. Εξάλλου αυτός είναι και ο θεσμικός ρόλος της Ένωσής μας και αυτόν τον ρόλο έχω κληθεί να υπηρετώ και θα συνεχίσω να το κάνω έως τη λήξη της θητείας μου. Και θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι το κύρος της φωνής της ΕΕΕ είναι πιο ενδυναμωμένο από κάθε άλλη εποχή σε κάθε επίπεδο, λόγω του γεγονότος ότι η ναυτιλία των Ελλήνων έχει αναγνωρισθεί διεθνώς ως εταίρος μεγάλος εμβέλειας.

Στα πλαίσια αυτά συνεχίσαμε τις τακτικές και πραγματικά εποικοδομητικές συναντήσεις μας με τους νηογνώμονες τόσο αυτοτελώς όσο και με την Διεθνή Ένωση Νηογνώμωνων, τον IACS, όπου ο πρόεδρος αυτού μάλιστα επισκέφθηκε την Ένωσή μας στις 1/11/2018. Κύριο μήνυμά μας προς τον IACS ήταν και παραμένει ότι λόγω της πληθώρας των τεχνολογικών προκλήσεων, κρίνεται αναγκαίο τώρα, περισσότερο από κάθε άλλη εποχή, η ουσιαστική του συμμετοχή στα τεκταινόμενα, ως ο θεσμικός σύμβουλος ασφαλείας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και υπεύθυνος για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων.

Συνεχής ήταν και η ανταλλαγή απόψεων με φίλιες εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις όπως της Μάλτας, της Κύπρου, της Γερμανίας, της Ιταλίας, της Νορβηγίας, αλλά και του Χονγκ Κονγκ. Αλλά και με ενώσεις όπως της Δανίας, όπου παρά τον σαφώς

διαφορετικό τρόπο προσέγγισης σε αρκετά θέματα, υπάρχει η κοινή επιθυμία και συναντίληψη για την ανάγκη γεφύρωσης των όποιων διαφορών, και στενότερης συνεργασίας προς την επίτευξη κοινών προτεραιοτήτων που συνάδουν με την παραδοσιακή ναυτιλιακή φύση των δύο χωρών. Αυτό διαπιστώθηκε και στη συνάντηση που έλαβε χώρα τον Σεπτέμβριο του 2018 κατά την επίσκεψη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Δανών Εφοπλιστών στην Ένωσή μας.

Οι διμερείς σχέσεις τόσο με άλλες εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις όσο και με τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθώς και τα μέλη του Ευρωκοινοβουλίου ενισχύθηκαν και μέσω της λειτουργίας από την 1/1/2018 του γραφείου της ΕΕΕ στις Βρυξέλλες και την παρουσία μόνιμου συνεργάτη μας εκεί. Μάλιστα από την 1/1/2019 μεταφέραμε την έδρα του γραφείου μας εντός των γραφείων της ECSA, κάνοντας ακόμη πιο αποτελεσματική την καθημερινή συνεργασία μας και με το αντιπροσωπευτικό όργανο του ευρωπαϊκού εφοπλισμού στις Βρυξέλλες.

Επίσης, τον Απρίλιο του 2018 πραγματοποιήθηκε μία από τις πιο επιτυχημένες επισκέψεις της Ενώσεώς μας στην Ουάσινγκτον των Ηνωμένων Πολιτειών, όπου είχαμε την ευκαιρία σε σειρά επαφών υψηλού επιπέδου να αναδείξουμε το στρατηγικό ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας για το αμερικανικό και το διεθνές εμπόριο και για την ευημερία όλων των εθνών. Η υποδοχή που έλαβε η αντιπροσωπεία της Ένωσής μας ήταν εντυπωσιακά θερμή, και αναμφισβήτητα η επίσκεψη ενίσχυσε τους διαχρονικούς γνήσιους δεσμούς της ελληνικής ναυτιλίας με τις ΗΠΑ, απόρροια των αξιόπιστων και ποιοτικών μεταφορικών υπηρεσιών που τους προσφέρουμε.

Τέλος, το 2018 έκλεισε με την ευχάριστη εξέλιξη της αποδοχής της Ενώσεώς μας ως μέλους στο Οικονομικό Συμβούλιο της Αρκτικής, απτή αναγνώριση της καθοριστικής παρουσίας διεθνώς της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας και του γεγονότος ότι τα ελληνόκτητα πλοία ήταν από τα πρώτα που χρησιμοποίησαν τον διάπλου της Αρκτικής.

Όμως, η διεθνής παρουσία και εκπροσώπηση του ελληνικού εφοπλισμού αναδεικνύεται πολύ περισσότερο από το ευχάριστο γεγονός της παρουσίας αγαπητών Ελλήνων συναδέλφων στις προεδρίες διεθνών οργανισμών, ειδικότερα του Πάνου Λασκαρίδη στην ECSA, του Γιάννη Πλατσιδάκη και από 1/1/2019 του Δημήτρη Φαφαλιού στην Intercargo, του Νίκου Τσάκου μέχρι πριν λίγο καιρό στην Intertanko, και του Τάσου Παπαγιαννόπουλου στην BIMCO. Η συνεισφορά τους στα κοινά της ναυτιλίας είναι σημαντική και ο ρόλος τους καθοριστικός στη διαμόρφωση της διεθνούς και ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής.

Θα ήταν όμως παράλειψή μου να μην ευχαριστήσω και όλους τους συναδέλφους μας που συνδράμουν το έργο της Ένωσής μας με τη συμμετοχή τους τόσο στις διάφορες εκπροσωπήσεις μας σε ναυτιλιακούς οργανισμούς και fora όσο και με την καθοριστική τους συνδρομή στις εργασίες των εσωτερικών επιτροπών της Ένωσης.

Πάνω από όλα όμως θέλω να ευχαριστήσω από καρδιάς όλους τους συναδέλφους μου στο διοικητικό συμβούλιο της Ένωσής μας και τους εκπροσώπους τους για την αμέριστη υποστήριξή τους στις συνεχείς προσπάθειες επιτυχούς εκτέλεσης του απαιτητικού έργου, που μας έχετε αναθέσει: αυτό της προάσπισης των θεμιτών συμφερόντων του κλάδου μας.

Ευχαριστίες και στους αγαπητούς φίλους και συναδέλφους μου Χάρη Φαφαλιό, πρόεδρο του Greek Shipping Co-operation Committee, Γιώργο Πατέρα, πρόεδρο του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος και Γιώργο Γράτσο, πρόεδρο της Helmera για την αγαστή συνεργασία μας.

Τέλος, θέλω επίσης να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στην διευθύντριά μας, στην Νομική Υπηρεσία μας, στους συνεργάτες μας και σε όλο το προσωπικό της Ένωσης, για τον επαγγελματισμό τους, την αφοσίωση και το πάθος που επιδεικνύουν καθημερινά στα ιδιαίτερα απαιτητικά, ιδίως τα τελευταία χρόνια, καθήκοντά τους. Ευχαριστίες και τους εξωτερικούς μας συνεργάτες Μουρ Στήβενς για την μακρόχρονη υποστήριξή τους με την άρτια παροχή των λογιστικών και ελεγκτικών τους υπηρεσιών.

Τέλος, ευχαριστίες και θερμές ευχές για καλές θάλασσες σε όλους τους ναυτικούς μας που ταξιδεύουν τα πλοία μας ανά τον κόσμο, πρεσβευτές της ναυτοσύνης του λαού μας, της ναυτικής μας παράδοσης αλλά και της πρωτοκαθεδρίας της ναυτιλίας των Ελλήνων.

Με την ευκαιρία της Γενικής μας Συνέλευσης, θα ήθελα να αναφερθώ με συντομία και στο δημιούργημα της Ένωσής μας, την Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού, τη γνωστή ως «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ», που σε λίγο καιρό θα κλείσει τρία χρόνια ύπαρξης.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι συνεχίζει το πολυδιάστατο έργο της, το οποίο αναπτύσσεται συνεχώς, χάριν των χρηματικών συνεισφορών σας αλλά και της προσωπικής εργασίας εθελοντών συναδέλφων μας που προσφέρουν τον χρόνο και τις γνώσεις τους για τους σκοπούς αυτής.

Το προηγούμενο έτος η «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ», κλήθηκε να σταθεί στο ύψος των έκτακτων περιστάσεων από τις φονικές και καταστροφικές πυρκαγιές του καλοκαιριού. Για άλλη μια φορά η άμεση και γενναιόδωρη ανταπόκριση πολλών μελών της ναυτιλιακής μας οικογένειας οδήγησε στη συγκέντρωση ενός κεφαλαίου ειδικού σκοπού, περίπου

7.5 εκατ. ευρώ έως σήμερα.

Όπως προσφάτως ανακοινώσαμε αυτό θα διατεθεί αποκλειστικώς για την οικονομική συνδρομή και υλοποίηση ενός σχεδίου δράσης που περιλαμβάνει στοχευμένες πρωτοβουλίες σε διαφορετικούς τομείς, προκειμένου να υπάρξει ανακούφιση των συμπολιτών μας που υπέστησαν υλικές καταστροφές, καθώς και έργα ευρύτερου σκοπού, για την πρόληψη ή αντιμετώπιση παρόμοιων καταστροφών, μεταξύ των οποίων είναι και η επισκευή εναέριων μέσων έρευνας και διάσωσης (ελικόπτερα super ruma).

Θέλω να ευχαριστήσω για άλλη μια φορά από το βήμα αυτό όλους τους δωρητές αλλά και να ζητήσω από όλους σας να μείνετε κοντά στην ΣΥΝ-ΕΝΩΣΗ, ώστε να συνεχίσει το συλλογικό έργο της προσφοράς και της κοινωνικής αλληλεγγύης της ναυτιλίας μας προς την πατρίδα και τους συνανθρώπους μας.

Αγαπητοί συνάδελφοι και φίλοι,

Έχοντας ολοκληρώσει την παράθεση των πεπραγμένων του έτους που πέρασε, θα ήθελα να σας ζητήσω θερμά να συνεχίσετε την υποστήριξή σας στην Ένωσή μας, καθώς και να ενισχύσετε περαιτέρω, ηθικά και υλικά, τη συμμετοχή σας στο έργο της με την εγγραφή περισσότερων πλοίων.

Ένα έργο πολυδιάστατο και ιδιαίτερα απαιτητικό λόγω του θεσμικού της ρόλου ως το αντιπροσωπευτικό, εντός και εκτός της πατρίδας μας, όργανο της ναυτιλίας των Ελλήνων:

- Της ναυτιλίας μας που αποτελεί για την πατρίδα αναμφισβήτητο εθνικό κεφάλαιο στρατηγικής, οικονομικής και κοινωνικής διάστασης.
- Της ναυτιλίας μας που παραμένει στενά συνδεδεμένη με τον τόπο της, αν και διαπρέπει εκτός αυτού.
- Της ναυτιλίας μας που εκπροσωπεί το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας και άνω του 50% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Υπηρετώντας την Ένωσή μας από την τιμητική θέση του Προέδρου τα τελευταία 10 χρόνια και έχοντας εκλεγεί για πρώτη φορά στο Διοικητικό Συμβούλιο αυτής το 1987, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι η ΕΕΕ αποτελεί καταφανή και έμπρακτη απόδειξη της δύναμης της συλλογικότητας και της ενότητας ενός δυναμικού, επιχειρηματικού κλάδου.

Ο καθένας μας ως επιχειρηματίας επιδιώκει την προσωπική επιτυχία και κερδοφορία, αλλά όλοι μαζί, μέσω της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, επιδιώκουμε το κοινό συμφέρον των πολλών και μοιραζόμαστε όλοι μαζί την εθνική υπερηφάνεια των διακρίσεων της ναυτιλίας μας. Και με την ενότητα αυτή έχουμε καταφέρει να αντεπεξέλθουμε σε πληθώρα προκλήσεων σε διεθνές αλλά και εθνικό επίπεδο, και να

διατηρούμε την πρωτοκαθεδρία στη διεθνή ναυτιλιακή κατάταξη.

Και είμαι βέβαιος ότι όπως η μακρά ναυτική μας παράδοση αποτελεί παρακαταθήκη για το μέλλον της ναυτιλίας μας, έτσι και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, με περισσότερα από 100 χρόνια λειτουργίας από την ίδρυσή της το 1916, είναι εχέγγυο της ομοψυχίας του κλάδου μας.