



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής  
University of West Attica

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

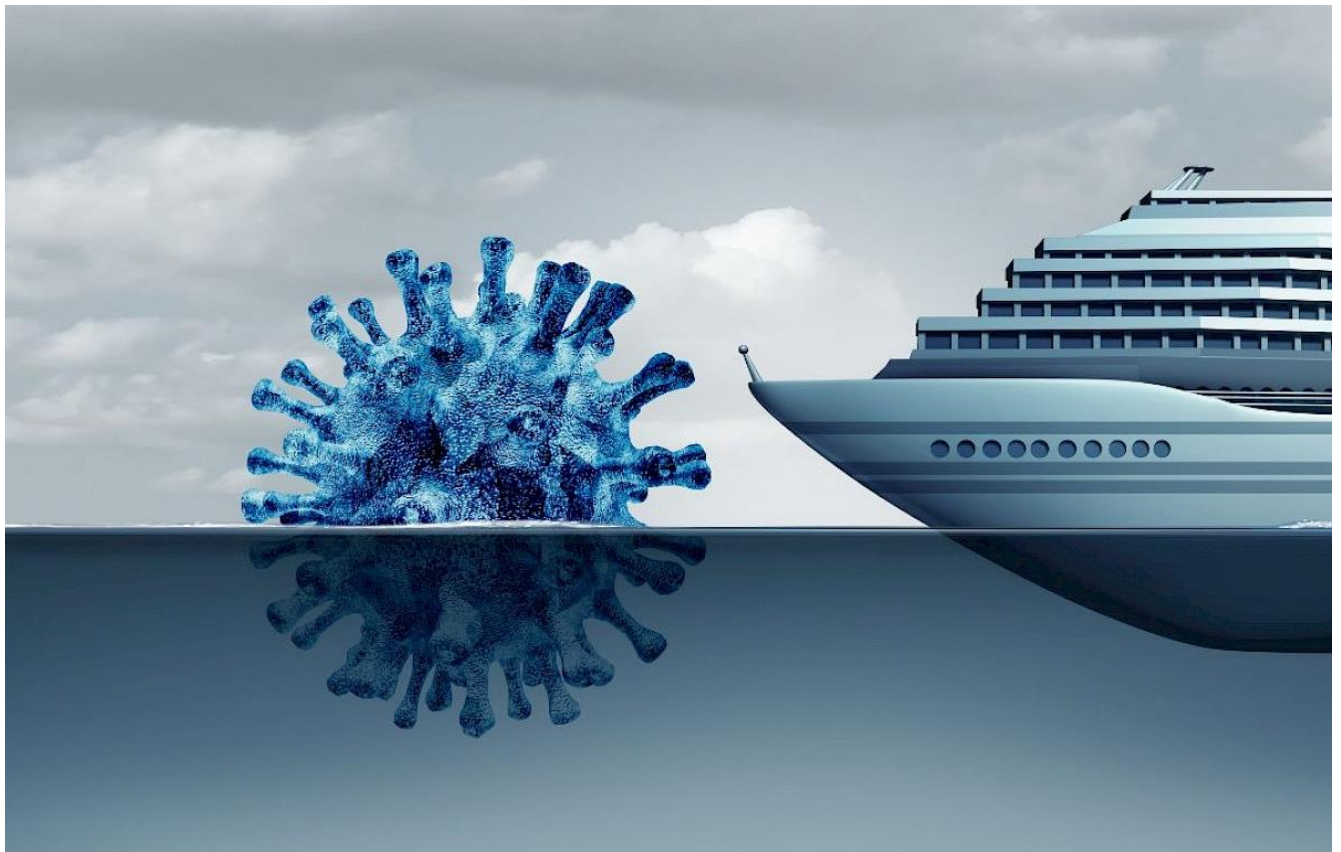
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

## Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία

# «ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ COVID-19 ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

Συγγραφέας : Αντώνιος Γρ. Κασιδιάρης (Α.Μ. 182019)

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια : κα Ελένη Ιμπριξή



Αθήνα, Μάιος 2021



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής  
University of West Attica

UNIVERSITY OF WEST ATTICA  
SCHOOL OF ADMINISTRATION, ECONOMICS & SOCIAL SCIENCES  
DEPARTMENT OF ACCOUNTING AND FINANCE

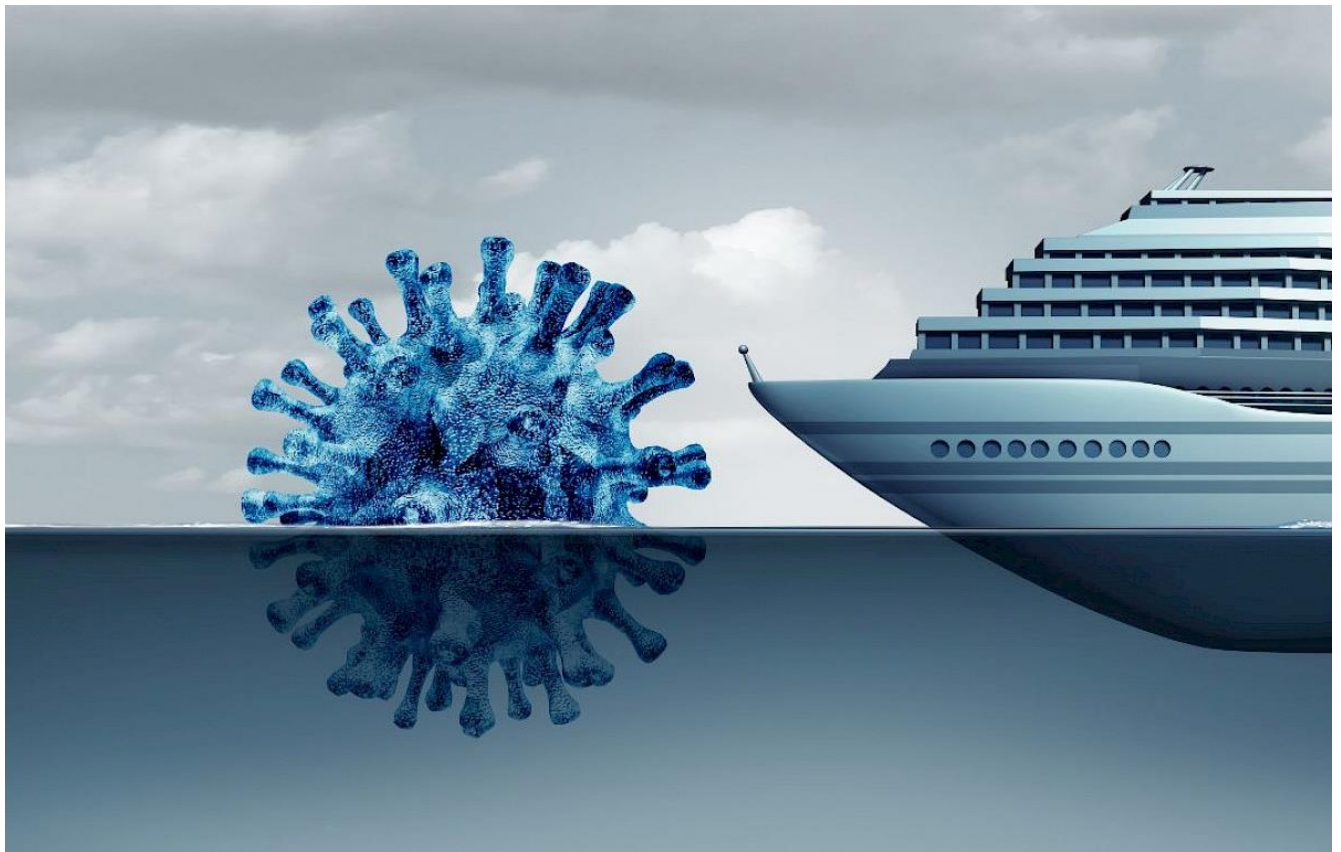
POSTGRADUATE STUDY IN SHIPPING FINANCE

**DiplomaThesis**

**«THE IMPACT OF THE COVID-19 PANDEMIC ON SHIPPING»**

**Student: Antonios G. Kasidiaris (R.N. 182019)**

**Supervisor: Mrs Helen Impriksi**



**Athens, May 2021**



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία

**«ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ COVID-19 ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»**

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένου και του Εισηγητή

Η μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία εξετάστηκε επιτυχώς από την κάτωθι Εξεταστική Επιτροπή:

A/α	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΨΗΦΙΑΚΗΥΠΟΓΡΑΦΗ
1	Κα ΙΜΠΡΙΞΗ Ελένη	
2	Κος ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ Νικόλαος	
3	Κα ΚΟΣΣΙΕΡΗ Ευαγγελία	

## ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ Αντώνιος του Γρηγορίου, με αριθμό μητρώου 182019, φοιτητής του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη χρηματοοικονομική της ναυτιλίας του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

*\*Επιθυμώ την απαγόρευση πρόσβασης στο πλήρες κείμενο της εργασίας μου μέχρι ..... και έπειτα από αίτηση μου στη Βιβλιοθήκη και έγκριση του επιβλέποντα καθηγητή.*

Ο/Η Δηλών/ούσα



**\* Ονοματεπώνυμο/Ιδιότητα Επιβλέποντα**

(Υπογραφή)

***\* Εάν κάποιος επιθυμεί απαγόρευση πρόσβασης στην εργασία για χρονικό διάστημα 6-12 μηνών (embargo), θα πρέπει να υπογράψει ψηφιακά ο/η επιβλέπων/ουσα καθηγητής/τρια, για να γνωστοποιεί ότι είναι ενημερωμένος/η και συναινεί. Οι λόγοι χρονικού αποκλεισμού πρόσβασης περιγράφονται αναλυτικά στις πολιτικές του Ι.Α. (σελ. 6):***

[https://www.uniwa.gr/wp-content/uploads/2021/01/%CE%A0%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CC%81%CF%82\\_%CE%99%CE%B4%CF%81%CF%85%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%85%CC%81\\_%CE%91%CF%80%CE%BF%CE%B8%CE%B5%CF%84%CE%B7%CF%81%CE%B9%CC%81%CE%BF%CF%85\\_final.pdf](https://www.uniwa.gr/wp-content/uploads/2021/01/%CE%A0%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CC%81%CF%82_%CE%99%CE%B4%CF%81%CF%85%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%85%CC%81_%CE%91%CF%80%CE%BF%CE%B8%CE%B5%CF%84%CE%B7%CF%81%CE%B9%CC%81%CE%BF%CF%85_final.pdf)

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ .....	3
Περίληψη .....	5
Εισαγωγή.....	7
A. ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ.....	10
Επιπτώσεις της πανδημίας στην ακτοπλοΐα και στον τουρισμό .....	10
Επιπτώσεις της πανδημίας στην θαλάσσια ασφάλιση .....	12
Παρεμπόδιση αλλαγής πληρωμάτων, περιορισμοί κυκλοφορίας και ανθρωπιστική κρίση .....	14
Οι επιπτώσεις της πανδημίας στον κλάδο των logistics.....	15
Επιπτώσεις της πανδημίας στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων .....	16
B. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	17
Λιμάνια.....	17
I. Το λιμάνι του Πειραιά.....	18
II. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης .....	18
Συζητήσεις.....	20
I. Διαδικτυακή συζήτηση που διοργάνωσε το Οικονομικό Φόρουμ των Δελφών με εκπροσώπους ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών .....	20
II. Webinar της Isalos.net, υπό την αιγίδα του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη .....	21
Γ. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ....	23
«Εξαρτημένη» από την Κίνα η ναυτιλία .....	25
Ο Ο.Η.Ε. για την Παγκόσμια Ημέρα Ναυτιλίας.....	32
Δ. ΜΕΤΡΑ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ .....	35
Διεθνείς Φορείς.....	35
I. Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) – πρωτοβουλίες προστασίας από την πανδημία.....	35
Δήλωση Γενικού Γραμματέα IMO Kitack Lim για την αντιμετώπιση της επίδρασης της πανδημίας κορωνοϊού για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και την παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού.....	39
II. Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping).....	40
III. Επιτροπή Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας.....	41
Επίλογος .....	43
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	45
ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ .....	46

## Περίληψη

Στην εισαγωγή της παρούσας διπλωματικής εργασίας τονίζεται ο ρόλος της ναυτιλίας ως αποτελεί βαρόμετρο της οικονομίας, τόσο σε εθνικό, όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο και έχει άμεση αλληλεπίδραση στο διεθνές εμπόριο, τις μεταφορές εμπορευμάτων και την εφοδιαστική αλυσίδα, την παραγωγικότητα και το ΑΕΠ. Η ναυτιλία αποτελεί διαχρονικά το βασικό πυλώνα ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας. Ωστόσο, επισημαίνεται εξαρχής ότι η ανοδική πορεία του ναυτιλιακού κλάδου αναχαιτίστηκε από τον COVID-19 που τον Μάρτιο του 2020 χαρακτηρίστηκε από τον Π.Ο.Υ. (Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας), ως πανδημία και προκάλεσε μια διεθνή και παρατεταμένη περίοδο ύφεσης. Οι τομείς του ναυτιλιακού κλάδου επλήγησαν σε όλα τα επίπεδα, εθνικό, ευρωπαϊκό, παγκόσμιο και ειδικότερα επλήγησαν οι θαλάσσιες μεταφορές των εμπορευμάτων και του πετρελαίου, ο κλάδος των logistics, η κυκλοφορία των πλοίων από λιμάνι σε λιμάνι, η παρεμπόδιση αλλαγής των πληρωμάτων που οδήγησε σε ανθρωπιστική κρίση, η ναυτική ασφάλιση, ο τουρισμός και δη η ακτοπλοΐα και ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας και της κρουαζιέρας, η αλυσίδα εφοδιασμού, η προστασία του περιβάλλοντος και η βιομηχανία ναυπήγησης πλοίων. Κάποιοι δε εκ των ως άνω πληγέντων τομέων αναλύονται στην ενότητα επί ειδικότερων ζητημάτων.

Για τις επιπτώσεις της πανδημίας στην ναυτιλία στην Ελλάδα, την Κύπρο, την Ευρώπη αλλά και όλη την υφήλιο, παρατίθενται στην παρούσα διπλωματική πολλές έρευνες-μελέτες συνοδευόμενες συχνά μετά στατιστικών στοιχείων και πινάκων και σε όλες τις περιπτώσεις γίνεται με σχετικές παραπομπές αναφορά των πηγών άντλησής τους. Ειδικότερα, η συγγραφή της παρούσας στηρίχθηκε σε : 1) έρευνες και μελέτες, όπως η μελέτη του I.O.B.E., η έρευνα της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA), η έρευνα της BIMCO, η έρευνα της XRTC, η έρευνα του World Maritime University, η έκθεση της Alpha Bank, η έκθεση της Sea-Intelligence, στατιστικά στοιχεία από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (WTO), του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Κύπρου και των Πλοιοδιαχειριστριών Εταιρειών), 2) συνεντεύξεις-ομιλίες και διαδικτυακές συζητήσεις: α) όπως η διεξαχθείσα από το Οικονομικό Φόρουμ των Δελφών, το webinar που διοργανώθηκε υπό την αιγίδα του Ιδρύματος Αικ. Λασκαρίδη και την Isalos.net και το 13ο Ναυτιλιακό Συνέδριο της MARITIME ECONOMIES, της PwC Ελλάδας, β) αρμοδίων φορέων (όπως των Προέδρων του ΕΒΕΠ, της Ε.Ε.Ν, του Σ.Ε.Ε.Ν, του Υπουργού και του Υφυπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, (επερώτηση) του Ευρωβουλευτή Ε. Μειμαράκη, του Προέδρου του Συνδέσμου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων Υποναύαρχου ε.α Λιμενικού Σώματος) αλλά και του Γενικού Γραμματέα του Ο.Η.Ε. Αντόνιο Γκουτέρες, του Γενικού Γραμματέα του IMO και CEO μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών (όπως του Danaos Corporation, της ARCADIA SHIPMANAGEMENT, Clyde & Co Venezuela). Ιδιαίτερη δε έμφαση δόθηκε στην αλληλεπίδραση της Κίνας στην τρέχουσα πλέον κατάσταση. Ακολούθησε η παράθεση της κύριας νομοθεσίας ως σημαντικό εργαλείο αντιμετώπισης νομικών δυσχερειών και λήψης έκτακτων μέτρων διευκόλυνσης των ναυτικών στην

αντιμετώπιση των επιπτώσεων της πανδημίας επί της ναυτικής εργασίας τους και δη η παράθεση νομοθεσίας εθνικής (όπως ο ν. 4757/20), ευρωπαϊκής (Κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την προστασία της υγείας, τον επαναπατρισμό και τις ταξιδιωτικές ρυθμίσεις για ναυτικούς, επιβάτες και άλλα άτομα επί των πλοίων 2020 / C 119/01) και διεθνούς (διεθνείς συμβάσεις MLC, STCW), οι οποίες τυγχάνουν συν-εφαρμοστές με συστάσεις-οδηγίες διεθνών φορέων (όπως συστάσεις του UN IMO και οδηγίες της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (International Labour Organization – ILO), Πρωτόκολλα και Εγκύκλιες επιστολές κατευθυντήριες οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου, οδηγίες της COSS (Επιτροπή Ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία), οδηγίες της Διεθνούς Ένωσης Λιμένων (International Association of Ports and Harbors). Τέλος, αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτέλεσε η έρευνα και η παράθεση των αποτελεσμάτων αυτής σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα ανάκαμψης στα οποία συγκλίνουν οι παρατεθείσες έρευνες και οι απόψεις αρμόδιων φορέων μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται : η εταιρική διακυβέρνηση-ψηφιοποίηση, η χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων από την Ε.Ε, οι νέες περιβαλλοντολογικές επενδύσεις στα πλοία, η εξαίρεση των ναυτικών από κάθε ταξιδιωτικό περιορισμό των κρατών, η άμεση αλλαγή στα πληρώματα και η αντιμετώπιση των ναυτικών ως κυρίως εργαζομένων. Στο επίλογο δε της παρούσας, επισημαίνεται η προσμονή ανάκαμψης της πανδημίας στη ναυτιλία και η αναχαίτιση των δυσμενών συνεπειών της εν αναμονή των εξελίξεων στο βασικό αυτό κλάδο του παγκοσμίου εμπορίου και κατ' επέκταση της παγκόσμιας οικονομίας.

**Λέξεις κλειδιά:** Πανδημία COVID-19, Ναυτιλία, Επιπτώσεις, Εθνικό, Ευρωπαϊκό, Παγκόσμιο Επίπεδο, Μέτρα ανάκαμψης

## Εισαγωγή

Η νόσος COVID-19 ή αλλιώς η ασθένεια κορωνοϊού 2019 είναι μια μολυσματική ασθένεια που οφείλεται στον ιό SARS-CoV-2 της οικογένειας των κορωνοϊών. Εμφανίστηκε πρώτη φορά περί τα τέλη του 2019 στην πόλη Wuhan της Κίνας και ανακοινώθηκε επίσημα από τις Κινεζικές υγειονομικές αρχές στις 09 Ιανουαρίου του 2020. Οι κορωνοϊοί ανήκουν στους ρετροϊούς και προκαλούν αναπνευστικές λοιμώξεις σε ανθρώπους και ζώα, η σοβαρότητα των οποίων ποικίλει. Ο ιός SARS-CoV-2 μεταδίδεται μεταξύ των ανθρώπων είτε μέσω της αναπνευστικής οδού, με τα σταγονίδια που παράγονται κατά το φτέρνισμα, το βήχα, την αναπνοή και την ομιλία, είτε μέσω της επαφής με μολυσμένες επιφάνειες. Προσβάλλει κυρίως το αναπνευστικό σύστημα και τα συχνότερα συμπτώματα που εμφανίζουν οι νοσούντες είναι πυρετός, ξηρός βήχας και σωματική εξάντληση. Λιγότερο συχνά συμπτώματα είναι πόνος στο λαιμό και στο κεφάλι, βήχας παραγωγικός με φλέγματα, δύσπνοια, καταρροή, μυαλγίες, έλλειψη οσμής και γεύσης και διάρροια. Ενώ οι περισσότεροι ασθενείς είναι ασυμπτωματικοί ή παρουσιάζουν ήπια συμπτώματα, υπάρχει μια μερίδα του πληθυσμού που η νόσος εξελίσσεται σε ιογενή πνευμονία και καταλήγει σε κάποιες περιπτώσεις οξεία αναπνευστική ανεπάρκεια, σήψη ή πολυοργανική ανεπάρκεια, με αποτέλεσμα το θάνατο<sup>1</sup>.

Ο Π.Ο.Υ. (Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας) ανακοίνωσε στις 11/03/2020 πως ο COVID-19 αποτελεί πανδημία και συγκεκριμένα την πρώτη πανδημία που έχει προκληθεί από κορωνοϊό. Οι επιπτώσεις διαφάνηκαν εξ αρχής πως θα επηρεάσουν το σύνολο της επιχειρηματικής κοινότητας, με τη βιομηχανία της ναυτιλίας να συγκαταλέγεται σε αυτές. Ειδικότερα δε, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κλάδος της ναυτιλίας στην οικονομία έχει στρατηγική σημασία, ως εκ τούτου οι επιπτώσεις της πανδημίας του COVID-19 αποτελούν ιδιαίτερη πρόκληση για τον κλάδο, σε εθνικό, ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο, το εύρος των οποίων θα διαμορφώσει τον αντίκτυπο στην οικονομία. Σύμφωνα με έγκυρους οικονομικούς αναλυτές, η πανδημία μέχρι σήμερα που συγγράφεται η παρούσα, έχει προκαλέσει μεγάλο πλήγμα στην παγκόσμια και εθνική οικονομική δραστηριότητα επιφέροντας μείωση του ΑΕΠ περίπου στο 3%, πολύ μεγαλύτερη από εκείνη που προκλήθηκε το 2003 και το 2009 από τις πανδημίες του SARS και του H1N1, αντίστοιχα, όπου η μείωση του παγκόσμιου ΑΕΠ ήταν 0,1%<sup>2</sup>. Μάλιστα στις ΗΠΑ και την Ευρώπη, η μείωση του ΑΕΠ, το δεύτερο τρίμηνο του 2020, πλησίασε το 20%. Με την εξάπλωση της πανδημίας, η ναυτιλία και οι συναφείς τομείς οικονομικής δραστηριότητας (τερματικοί σταθμοί, λιμένες, διακινητές φορτιών), έχουν πληγεί σε μεγάλο βαθμό με επακόλουθο αποτέλεσμα την πρόκληση πίεσης και πολλαπλών προβλημάτων στις ναυτιλιακές εταιρείες και τις συναφείς βιομηχανίες. Ειδικότερα οι Τομείς που επλήγησαν κυρίως από την πανδημία ήταν :

---

<sup>1</sup> Ελληνική Εταιρεία Επείγουσας Ιατρικής, (2020), <https://www.hesem.gr/wp-content/uploads/2020/04/COVID19-GreekEDguidelines09Apr20.pdf>

<sup>2</sup> Διονύσης Γαλάνης, 18-05-2020, COVID-19: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, <https://www.moore-greece.gr/news/author?a=%CE%94%CE%B9%CE%BF%CE%BD%CF%8D%CF%83%CE%B7%CF%82%20%CE%93%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CE%BD%CE%B7%CF%82>



1. Οι μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, όπως αναλύονται στην μελέτη του I.O.B.E. Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και η ανάπτυξη τους, συνεπάγονται σημαντικά οφέλη για την εκάστοτε εγχώρια οικονομία και την κοινωνική πρόοδο. Λόγω της πανδημίας υπήρξαν σε πολλά λιμάνια της χώρας πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών (liners) που δεν εκτέλεσαν τα προγραμματισμένα εσωτερικά δρομολόγια. Το γεγονός αυτό είχε ως συνέπεια τόσο την απώλεια θέσεων εργασίας των εργαζομένων σε αυτά όσο και την ανάγκη των πλοιοκτητών να ζητήσουν επιδοτήσεις από το κράτος προκειμένου αν αντιμετωπίσουν την απώλεια εσόδων από την αναστολή αυτή των δρομολογίων. Η διακίνηση εμπορευμάτων σημείωσε σημαντική πτώση, με συνέπεια να υποχωρήσουν οι τιμές των ναύλων, ενώ σπουδαίο ήταν και το πλήγμα στον τουρισμό. Οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη μεταφορά ξηρού χύδην φορτίου (π.χ. σιδηρομέταλλευμα, κάρβουνο, σιτηρά) υπέστησαν σημαντικές απώλειες και τα containerships, με το κλείσιμο των εργοστασίων και των συνόρων παρέμειναν εγκλωβισμένα σε αποθήκες σε διάφορα λιμάνια,

2. η ομαλή κυκλοφορία των πλοίων, λόγω των περιορισμών που επεβλήθησαν στις κινήσεις τόσο των επιβατών, όσο και των μελών των πληρωμάτων (κατά κύριο λόγο στα επιβατηγά πλοία), δυσκολίες στην προσέγγιση λιμανιών σε επικίνδυνες περιοχές, αυστηροί έλεγχοι στα λιμάνια και κυρίως μέτρα διαφόρων κρατών που περιόρισαν την οικονομική δραστηριότητα, με αποτέλεσμα τον περεταίρω περιορισμό του διεθνούς εμπορίου και την επιβάρυνση με πρόσθετες χρεώσεις λόγω αναπροσανατολισμού αγαθών σε εναλλακτικούς προορισμούς,

3. Η κρουαζιέρα, καθώς άμα τη εμφανίσει της πανδημίας υπήρξαν και συλλήβδην ακυρώσεις στον κλάδο της, προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος εξάπλωσης του ιού μέσω των πληρωμάτων και των επιβατών, αλλά και λόγω των μέτρων που κατέστησαν τους τουριστικούς προορισμούς απαγορευτικούς. Οι περιορισμοί της κυκλοφορίας έπληξαν κατά κύριο λόγο τα κρουαζιερόπλοια κι εν συνεχεία τα επιβατηγά και τα πλοία μεταφοράς οχημάτων. Εν γένει όμως η πανδημία, λόγω των ταξιδιωτικών περιορισμών, έχει πλήξει ανεπανόρθωτα την τουριστική βιομηχανία,

4. Η μεταφορά πετρελαίου με Tankers, καθώς ραγδαίες υπήρξαν οι επιπτώσεις της πανδημίας τόσο στη ζήτηση όσο και στο ύψος της τιμής του πετρελαίου που μειώθηκε κατακόρυφα. Παρότι δε, ο κλάδος της αγοράς των Tankers αρχικά επωφελήθηκε από τις χαμηλές τιμές πετρελαίου, το δεύτερο τρίμηνο του 2020, παρά την μείωση της παγκόσμιας παραγωγής κατά 20 εκ. βαρέλια ημερησίως και της μείωσης της ζήτησης για ενέργεια λόγω της έλλειψης αποθηκευτικών χώρων στην ξηρά, χρησιμοποιήθηκαν VLCC (Very Large Crude Carriers με μεταφορική ικανότητα που κυμαίνεται μεταξύ 180.000 και 320.000 τόνων) για αποθήκευση, με άμεσο αποτέλεσμα η τιμή TCE (time charter equivalent) για VLCC να σταθεροποιηθεί τους τελευταίους μήνες στο επίπεδο του Δεκεμβρίου 2019,

5. η ναυτική ασφάλεια, καθώς λόγω της αναστολής οικονομικής δραστηριότητας στον τομέα της ναυπήγησης συχνά καθίσταται σχεδόν αδύνατη η πρόσβαση και η λειτουργία των ναυπηγείων και των εγκαταστάσεων επισκευής πλοίων,

**6.** η προστασία του περιβάλλοντος, δηλονότι έχει γίνει ιδιαίτερος δυσχερής η διαδικασία επιθεώρησης των πλοίων προκειμένου να ανανεωθούν ή να επανεκδοθούν τα πιστοποιητικά τους, σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις (ΔΣ) του UN IMO, για τις οποίες συνήθως απαιτείται ο δεξαμενισμός τους για να πραγματοποιηθούν τόσο επισκευές, όσο και εγκαταστάσεις νέου εξοπλισμού. Εξάλλου και οι υποβαθμισμένες λιμενικές υποδομές σε συνδυασμό με τα μέτρα που εφαρμόζονται για το κλίμα και την ενέργεια επηρεάζουν τη λειτουργία του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας<sup>3</sup>,

**7.** η αλυσίδα εφοδιασμού, καθώς οι περιορισμοί που επεβλήθησαν από τα κράτη στην κυκλοφορία των εμπορευμάτων είχαν ως αποτέλεσμα αυτά να μην μπορούν να παραληφθούν διότι οι αποθήκες ήταν κλειστές, κάποια λιμάνια να μείνουν με μειωμένο εργατικό δυναμικό, με απώτερο αποτέλεσμα τη συμφόρηση στην κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων κι απώτατο αποτέλεσμα τη διακοπή λειτουργίας της αλυσίδας εφοδιασμού, συμπεριλαμβανομένης και της μεταφοράς βασικών αγαθών και τροφίμων, βλάπτοντας έτσι και τις εισαγωγές και τις εξαγωγές. Μάλιστα από το πλήγμα στην αλυσίδα του εφοδιασμού επηρεάστηκε αναπόδραστα και η παροχή απαραίτητου ιατρικού εξοπλισμού (π.χ. αναπνευστήρες και μάσκες) που ήταν απαραίτητος για την καταπολέμηση της πανδημίας, αφού διεκόπη η παραγωγή κρίσιμων εξαρτημάτων,

**8.** Η αλλαγή πληρωμάτων και η εξαιτίας αυτής δημιουργία ανθρωπιστικής κρίσης ως απότοκος της παρεμπόδισης της αλλαγής αυτής και του επαναπατρισμού των ναυτικών εξαιτίας εθνικών ταξιδιωτικών περιορισμών των πληρωμάτων, με ταυτόχρονη εκτόξευση της ανεργίας. Επίσης, υπήρξαν ελλείψεις σε ιατρικό εξοπλισμό και άλλες προμήθειες και σε πολλά λιμάνια όπου απασχολήθηκε προσωπικό έκτακτης ανάγκης, παρατηρήθηκαν καθυστερήσεις και μειωμένης ποιότητας υπηρεσίες από την ξηρά,

**9.** Η βιομηχανία ναυπήγησης πλοίων, καθώς πολλοί πλοιοκτήτες προέβησαν στην πώληση των πλοίων τους σαν scrap λόγω της έλλειψης μεταφορικού έργου προς εξυπηρέτηση δανείων και κεφαλαίου κίνησης, ιδίως σε αγορές όπως της Κίνας, της Ινδίας, του Μπαγκλαντές και του Πακιστάν. Μάλιστα οι πρώτες ακυρώσεις παραγγελιών έχουν γίνει στα ναυπηγία της Κίνας με επακόλουθο την αναστολή λειτουργίας μεγάλων ναυπηγικών μονάδων στις ως άνω χώρες. Σημειωτέον όμως ότι εκτός από τις αρνητικές στην συντριπτική τους πλειοψηφία επιπτώσεις της πανδημίας στην ναυτιλία υπήρξε και μια θετική επίπτωση, ήτοι η επιτάχυνση της ψηφιοποίησης πολλών διαδικασιών στη Ναυτιλία με αναγκαία συνέπεια η πλειονότητα των λιμένων παγκοσμίως να χρειαστεί να επανεξετάσουν τον τρόπο εργασίας τους.

---

<sup>3</sup> <https://www.politica.gr/business/iobe-oi-epiptoseis-tis-pandimias-sti-nautilia>



## A. ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

### Επιπτώσεις της πανδημίας στην ακτοπλοΐα και στον τουρισμό

Όπως ήδη προαναφέρθηκε, μεγάλος υπήρξε ο αντίκτυπος της πανδημίας στην ακτοπλοΐα και στη βιομηχανία της Κρουαζιέρας<sup>4</sup>, ήτοι στην επιβατηγό ναυτιλία, κλάδος που πλήττεται σημαντικά σε εθνικό και κυρίως σε παγκόσμιο επίπεδο. Εκτιμάται ότι η μεταφορά επιβατών και όχι εμπορευμάτων, αποτελεί ένα γεγονός που καθιστά πιο ευοίωνες τις προβλέψεις ανάκαμψής του. Η πανδημία προκάλεσε μέσα στο 2020 ένα «freak wave», με αποτέλεσμα να προκληθούν στον κλάδο ζημιές της τάξεως των 120 εκατομμυρίων ευρώ<sup>5</sup>. Σε εθνικό μάλιστα επίπεδο, όπου ένας μεγάλο αριθμός του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας απασχολείται στην ακτοπλοΐα, το πλήγμα είναι βαρύτατο αν αναλογιστεί κανείς ότι από τον κλάδο αυτό εξαρτάται μεγάλος αριθμός θέσεων εργασίας απαραίτητου προσωπικού για την εξυπηρέτηση των αναγκών και των δραστηριοτήτων των πλοίων από τη ξηρά.

Ιδιαίτερος σοβαρό είναι το πλήγμα που επέφερε η πανδημία στην ποντοπόρο ναυτιλία και κατ' επέκταση στην εγχώρια οικονομία. Ο κλάδος αποφέρει 13 δις ευρώ ετησίως και μαζί με τον τουρισμό καλύπτουν το έλλειμμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών. Οι τιμές στους ναύλους έχουν υποστεί μεγάλη πτώση και οι καθυστερήσεις των Κινεζικών ναυπηγείων σε επισκευές προκαλούν επιπλέον ζημιές στις ναυτιλιακές εταιρείες, με χαρακτηριστική την πτώση του δείκτη της αγοράς μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου «Baltic Dry Index» που έφτασε στα ιστορικά χαμηλά που βρισκόταν στις αρχές του 2016.

<sup>4</sup> <https://www.naftikachronika.gr/2020/04/29/pos-i-pandimia-allazei-ta-plana-ton-koryfaion-stin-krouaziera/> (29-4-2020)

<sup>5</sup> <https://www.mononews.gr/business/shipping/zimies-120-ekat-evro-gia-tin-aktoplo%ce%90a-to-2020-i-prooptikes-gia-to-2021>

Όσον αφορά τον κλάδο της κρουαζιέρας, σύμφωνα με τη **Διεθνή Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA)** μέσα στο 2019, 30 εκατομμύρια άνθρωποι παγκοσμίως πραγματοποίησαν κρουαζιέρες, με το λιμάνι του Πειραιά να εξυπηρετεί 20 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Οι κρουαζιέρες πραγματοποιούνται πια με σύγχρονα υπερμεγέθη πλοία που μπορούν να φιλοξενήσουν έως 5500 επιβάτες, γεγονός που οδήγησε σε πολλές περιπτώσεις σε ανεξέλεγκτη μετάδοση του ιού. Η χρήση των κοινόχρηστων χώρων του πλοίου και ο συνωστισμός που προκαλείται είναι αυτά που οδήγησαν στη διασπορά με χαρακτηριστική την περίπτωση του «DIAMOND PRINCESS», στο οποίο παρουσιάστηκαν 712 κρούσματα του κορωνοϊού, εκ των οποίων απεβίωσαν 14 άνθρωποι. Ειδικότερα, το εν λόγω κρουαζιερόπλοιο, το οποίο διαχειρίζεται η Princess Cruise Lines, αναχώρησε από τη Γιοκοχάμα στις 4 Φεβρουαρίου για μια κρουαζιέρα μετ' επιστροφής. Στις 20 Ιανουαρίου 2020, ένας 80χρονος επιβάτης από το Χονγκ Κονγκ επιβιβάστηκε στη Γιοκοχάμα και αποβιβάστηκε στο Χονγκ Κονγκ στις 25 Ιανουαρίου. Την 1η Φεβρουαρίου, ήτοι έξι ημέρες μετά την αποβίβασή του επισκέφθηκε ένα νοσοκομείο του Χονγκ Κονγκ, όπου βρέθηκε θετικός στον Covid-19. Το πλοίο επρόκειτο να αναχωρήσει από τη Γιοκοχάμα για την επόμενη κρουαζιέρα του στις 4 Φεβρουαρίου, αλλά ανακοίνωσε καθυστέρηση την ίδια μέρα για να επιτρέψει στις ιαπωνικές αρχές να ελέγξουν και να δοκιμάσουν τους επιβάτες και το πλήρωμα που εξακολουθούν να επιβιβάζονται. Στις 4 Φεβρουαρίου, οι αρχές ανακοίνωσαν θετικά αποτελέσματα δοκιμών για το SARS-CoV-2 για δέκα άτομα στο πλοίο, την ακύρωση της κρουαζιέρας και ότι το πλοίο μπαίνει σε καραντίνα. Μέχρι τα τέλη Μαρτίου, περίπου 712 από 3.711 άτομα στο Diamond Princess (19%) είχαν μολυνθεί από τον Covid-19. Από τις 15 Μαρτίου, η Αυστραλία απαγόρευσε τα κρουαζιερόπλοια να φτάνουν από ξένα λιμάνια. Ωστόσο, χορηγήθηκαν εξαιρέσεις για να επιτρέψουν σε τέσσερα πλοία που είχαν ήδη ξεκινήσει στην Αυστραλία να ελλιμενίσουν και να αποβιβάσουν τους επιβάτες τους. Στις 19 Μαρτίου, ένα από τα τέσσερα πλοία στα οποία χορηγήθηκε εξαίρεση, αγκυροβόλησε στο Σίδνεϊ μετά από κρουαζιέρα στη Νέα Ζηλανδία. Το κρουαζιερόπλοιο αναγκάστηκε να επιστρέψει στο Σίδνεϊ νωρίτερα αφού ένας επιβάτης ανέφερε αναπνευστικό πρόβλημα. Ακολούθως, πολλές χώρες στη Νοτιοανατολική Ασία απαγόρευσαν στα κρουαζιερόπλοια να αποβιβάσουν οι επιβάτες τους από φόβο εισαγωγής του ιού μέσω μολυσμένων επιβατών και πληρώματος. Και σήμερα, εξακολουθούν να υπάρχουν κρουαζιερόπλοια με επιβάτες και πλήρωμα που έχουν μολυνθεί από τον Covid-19 που αναζητούν ασφαλές λιμάνι. Αυτά τα πλοία δυσκολεύονται συχνά να βρουν χώρες και λιμάνια που επιθυμούν να τα λάβουν και να τους επιτρέψουν να αποβιβάσουν επιβάτες. Κάθε χώρα μπορεί να θέσει όρους για την είσοδο στα λιμάνια της και πολλές έχουν αρνηθεί την είσοδο σε αυτά τα πλοία που αναζητούν ασφαλές λιμάνι. Αυτά τα περιστατικά που αφορούν κρουαζιερόπλοια θέτουν το ερώτημα αν η βιομηχανία κρουαζιέρας μπορεί να επιβιώσει ή να ανακάμψει από τις επιπτώσεις της πανδημίας. Σημειωτέον δε ότι συχνά κάποια κρουαζιερόπλοια είναι νηολογημένα με σημαίες ευκαιρίας, όπως ο Παναμάς, οι Μπαχάμες και άλλες χώρες που έχουν επιλεγεί για τους χαμηλούς μισθούς τους, τις φτηνές αμοιβές και τους επιεικείς κανονισμούς για την υγεία και την ασφάλεια. Οι ως άνω περιπτώσεις τουριστών που βρέθηκαν θετικοί στον ιό ενόσω ταξίδευαν με κρουαζιερόπλοια, σε συνδυασμό με τις διεθνείς απαγορεύσεις και τα περιοριστικά μέτρα, είχαν ως αποτέλεσμα τη συνεχή μείωση της ζήτησης,

τόσο για την ακτοπλοΐα, όσο και για τις κρουαζιέρες. Περαιτέρω συνέπεια ήταν οι μετοχές των ναυτιλιακών εταιρειών που πραγματοποιούν κρουαζιέρες να καταγράψουν πτώση της τάξεως του 80% από τον Ιανουάριο του 2020 μέχρι σήμερα.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας, **Θεόδωρο Κόντε**, επιπρόσθετες δαπάνες επιβάρυναν τις εταιρείες του κλάδου για ακυρώσεις - αποζημιώσεις των πελατών τους, οι οποίες σε συνδυασμό με τις τρέχουσες υποχρεώσεις των εταιρειών (π.χ. η αποπληρωμή δανείων), προκάλεσαν ζημιές άνω 70 δισ. δολαρίων για τις εταιρείες της κρουαζιέρας. Σύμφωνα με τον τ. υπουργό Τουρισμού **Χάρη Θεοχάρη**, οι ακυρώσεις από την Κίνα μέχρι τα τέλη του 2020 ήταν της τάξης του 60%-70%. Μέτρα πιθανής ανάκαμψης του κλάδου θα μπορούσαν να αποτελέσουν η μείωση του αριθμού των επιβαινόντων ανά πλοίο και κυρίως η άμεση χρηματοδότηση-οικονομική στήριξη των εταιρειών του κλάδου.

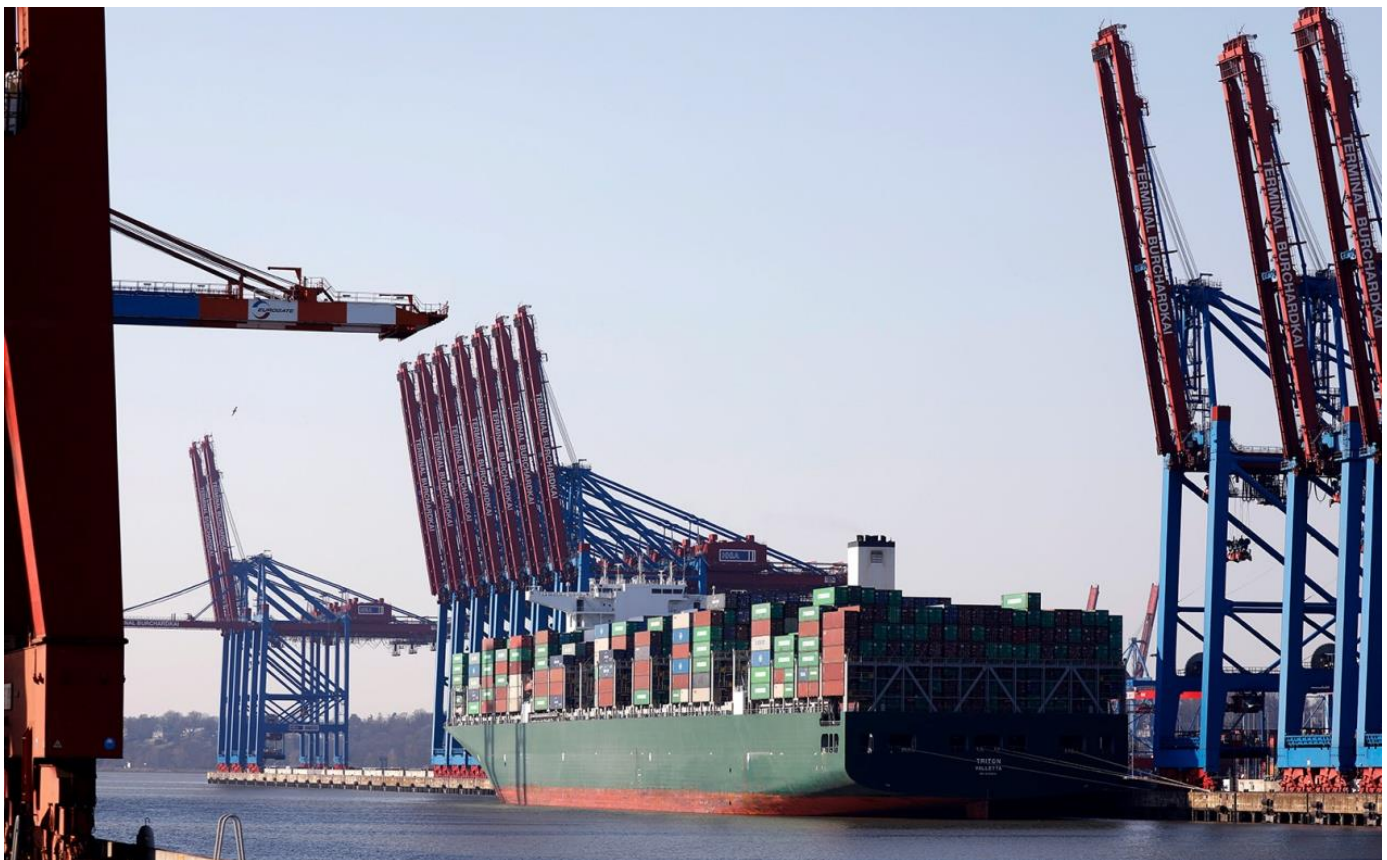


## Επιπτώσεις της πανδημίας στην θαλάσσια ασφάλιση

Λόγω της πανδημίας σημαντικές είναι οι συνέπειες στη θαλάσσια ασφάλιση, καθώς το κόστος έχει εκτοξευτεί σε υψηλά επίπεδα<sup>6</sup>. Η διακοπή σε μεγάλο βαθμό της ναυτιλιακής δραστηριότητας και οι αρρυθμίες που προκάλεσε μεταξύ άλλων η πανδημία στην εφοδιαστική αλυσίδα είχε ως συνέπεια την

<sup>6</sup> <https://insuranceworld.gr/85099/eidiseis/asfalistikes-eidiseis/naytilia-i-pandimia-efere-allages-stin-asfalisi-ortion/>, Βάιος Κρόκος, (8/9/2020)

επανεξέταση και διατάραξη κάποιων ασφαλιστικών ρητρών και την αύξηση του κόστους της θαλάσσιας ασφάλισης. Στην πλειοψηφία τους οι ασφαλιστικές συμβάσεις που αφορούν τη μεταφορά εμπορευμάτων καλύπτουν την απώλεια ή τη ζημία που προκαλείται αποκλειστικά από καθυστέρηση. Οι περιορισμοί και τα μέτρα που επιβλήθηκαν στην πανδημία προκάλεσε την ύπαρξη επιπρόσθετων χρεώσεων για τον ναυλωτή, λόγω της ανάγκης αποθήκευσης ή μεταφοράς των φορτίων σε εναλλακτικό προορισμό. Έτσι, οι συμβαλλόμενοι άμεσα και διαμεσολαβητικώς στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως οι ιδιοκτήτες των εμπορευμάτων, οι εισαγωγείς, οι εξαγωγείς και οι ασφαλιστές, πρέπει πλέον να λαμβάνουν υπόψη παράγοντες, όπως την αποθήκευση φορτίου, την ρήτρα καθυστέρησης για λόγους διατάραξης ή διακοπής της θαλάσσιας συγκοινωνίας, την ρήτρα για αποζημίωση ή/και τους λόγους που συνιστά ανωτέρα βία επιτρεπομένης της μέγιστης χρονικά καθυστέρησης, καθώς ευάλωτα και ευπαθή προϊόντα, τα οποία πρέπει να διακινούνται βάσει αυστηρού χρονοδιαγράμματος, απαιτούν πλέον ειδική και επιπλέον ασφάλιση. Έτσι, η μειωμένη διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού που συντρέχει συνήθως με τον μειωμένο ρυθμό ικανότητα διακίνησης των φορτίων-εμπορευμάτων, δημιουργεί πλέον το ενδεχόμενο της μακρύτερης χρονικά αποθήκευσης και ακολούθως της αυξημένης ποσότητας αποθηκευμένων φορτίων σε περιορισμένο χώρο και τελικά της σημαντικής καθυστέρησης στις μελλοντικές διακινήσεις των φορτίων. Τέλος, σε πολλές χώρες ο υγειονομικός έλεγχος των πληρωμάτων στα λιμάνια προκαλεί επιπλέον καθυστέρηση με αποτέλεσμα την επιβάρυνση του πλοιοκτήτη και όχι του ναυλωτή.



## Παρεμπόδιση αλλαγής πληρωμάτων, περιορισμοί κυκλοφορίας και ανθρωπιστική κρίση

Σε διεθνές επίπεδο μέχρι και σήμερα έχουν παρατηρηθεί πάνω από 5.3 εκατομμύρια κρούσματα και 342 χιλιάδες θάνατοι με τις ΗΠΑ, το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιταλία ανάμεσα στις χώρες που έχουν τα περισσότερα καταγεγραμμένα θύματα από τον ιό. Άμεσος αντίκτυπος από το ξέσπασμα του ιού παρουσιάζεται και στην καθημερινή ζωή των ναυτικών με την παρεμπόδιση της αλλαγής των πληρωμάτων με αποτέλεσμα οι ναυτικοί να είναι εγκλωβισμένοι στα πλοία τους και ανήμποροι να επιστρέψουν στους δικούς τους ανθρώπους. Η Γερμανία, η Γαλλία και οι ΗΠΑ, εφαρμόζουν περιοριστικά μέτρα για την ελαχιστοποίηση του αριθμού των νέων περιπτώσεων ιών κορωνοϊού, συμπεριλαμβανομένων των εκτεταμένων διακοπών λειτουργίας και των προσωρινών περιορισμών στην ελεύθερη κυκλοφορία των ανθρώπων κι έτσι οι οικονομικές προοπτικές συνεχίζουν να επιδεινώνονται.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το **Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο(ICS)** σε μηνιαία βάση θα πρέπει σε περισσότερους από 100.000 ναυτικούς να γίνεται η αλλαγή στα πλοία για να υπάρξει συμμόρφωση με τους κανονισμούς ασφαλείας. Ειδικότερα, οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί που επέβαλαν κάποιες χώρες στις μετακινήσεις των πληρωμάτων των πλοίων και μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις για αρκετούς μήνες, εμπόδισαν τις αλλαγές των πληρωμάτων και δη τον επαναπατρισμό των ναυτικών, των οποίων έληξε η σύμβαση εργασίας, γεγονός που οδήγησε σε μια αυξανόμενη ανθρωπιστική κρίση, ενώ επέφερε και αυξημένο κίνδυνο για την ασφάλεια των ναυτικών. Συνέπεια αυτού ήταν η δημιουργία ανθρωπιστικής κρίσης, εκτός από την υγειονομική κρίση και την εξ αυτήν προκληθείσα οικονομική κρίση. Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο(ICS) *«με πάνω από 1,6 εκατομμύρια ανθρώπους να απασχολούνται στη θάλασσα ,οι ναυτικοί είναι η ψυχή και το σώμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας που δεν σταμάτησαν να εργάζονται αντιμέτωποι τόσο με τους περιορισμούς και τους αυστηρότερους κανονισμούς στις πλειοψηφία των λιμανιών διεθνώς όσο και από τη ψυχική κούραση και το συσσωρευμένο άγχος από την αδυναμία επαναπατρισμού τους»*. Επίσης, όπως σημειώνει ο **Παγκόσμιος Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)** *«Οι αλλαγές του πληρώματος είναι ζωτικής σημασίας για την πρόληψη της κόπωσης και την προστασία της υγείας, της ασφάλειας και της ευεξίας των ναυτικών - διασφαλίζοντας έτσι την ασφαλή λειτουργία του θαλάσσιου εμπορίου<sup>7</sup>. Δεν μπορούν να αναβληθούν επ' αόριστον. Η διάρκεια των συμβάσεων των ναυτικών ποικίλλει, αλλά συνήθως λειτουργεί μεταξύ τεσσάρων και έξι μηνών σε πλοία, ακολουθούμενη από περίοδο άδειας. Όταν βρίσκονται στη θάλασσα, συχνά εργάζονται με βάρδιες 10-12 ώρες, επτά ημέρες την εβδομάδα - εκτελώντας εργασίες που απαιτούν συνεχή επαγγελματική προσοχή. Οι ναυτικοί που ξοδεύουν παρατεταμένες περιόδους στο πλοίο κινδυνεύουν περισσότερο από δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία, συμπεριλαμβανομένων προβλημάτων σωματικής και ψυχικής υγείας. Χιλιάδες ναυτικοί που έχουν εγκλωβιστεί σε πλοία έχουν ήδη εκφράσει την εξάντληση, την*

<sup>7</sup> <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>

κόπωση, το άγχος και το ψυχικό στρες. Και ένας ναυτικός που είναι σωματικά και διανοητικά κουρασμένος έχει πολύ μεγαλύτερο κίνδυνο να εμπλακεί σε θαλάσσιο ατύχημα». Εξάλλου, οι αλλαγές του πληρώματος είναι απαραίτητες για τη συμμόρφωση με τους διεθνείς ναυτικούς κανονισμούς για την ασφάλεια, την υγεία και την ευημερία του πληρώματος και την απασχόληση. Η **Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας της ΔΟΕ του 2006 (MLC)** αναφέρει ότι η μέγιστη συνεχής περίοδος που πρέπει να υπηρετεί ένας ναυτικός σε πλοίο χωρίς άδεια είναι 11 μήνες. Αυτή η περίοδος μπορεί να ξεπεραστεί σε περιπτώσεις «ανωτέρας βίας», αλλά οποιαδήποτε επέκταση πρέπει να συνοδεύεται από κατάλληλες διασφαλίσεις για την αποφυγή κάθε κατάχρησης και την προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών. Σύμφωνα με τη ΔΟΕ, εκατοντάδες χιλιάδες ναυτικοί υποχρεώθηκαν να παραμείνουν στο πλοίο πέραν της μέγιστης περιόδου των 11 μηνών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι ναυτικοί δεν μπόρεσαν να πάνε σπίτι τους για 18 μήνες.

Επίσης, για να ολοκληρωθεί η αγοραπωλησία ενός πλοίου, προαπαιτείται καταρχάς η φυσική παράδοση του πλοίου, μετά την ολοκλήρωση της οποίας αναλαμβάνει το πλήρωμα της αγοράστριας. Εξαιτίας όμως των μέτρων αντιμετώπισης της πανδημίας, τα μέλη των πληρωμάτων των αγοραστών δυσκολεύονται ή/και αδυνατούν να ταξιδέψουν προς συγκεκριμένες χώρες ανά τον κόσμο και κυρίως στην Άπω Ανατολή, όπου είθισται η πλειοψηφία των παραδόσεων των πλοίων να λαμβάνει χώρα, ώστε να εκτελεστεί η παραλαβή του πλοίου, με συνέπεια τα μέλη των πληρωμάτων των πωλητών αντιμετωπίζουν παρόμοιες δυσκολίες και μεγάλες καθυστερήσεις κατά τον επαναπατρισμό τους, δεδομένου του ότι στις περισσότερες περιπτώσεις τίθενται σε περιορισμό τουλάχιστον 2 εβδομάδων, προ της επιστροφής τους. Δυσκολίες προκύπτουν επίσης από το γεγονός ότι η κυβέρνηση της χώρας προέλευσης τους πρέπει να επιτρέπει εισερχόμενες πτήσεις και φυσικά να υπάρχουν διαθέσιμες πτήσεις από τον τόπο παράδοσης του πλοίου προς την χώρα τους, περίπτωση που δεν συντρέχει συχνά διότι πολλές χώρες έχουν αποκλείσει εισερχόμενες πτήσεις, με αποκλεισμό έτσι των απευθείας μετακινήσεων και στις πτήσεις ανταποκρίσεως να υπάρχουν περιορισμοί στο πλήθος των ταξιδιωτών που μπορούν να εισέρχονται σε «ανοικτές» χώρες και στην εξασφάλιση άδειας εισόδου και μερικής διαμονής. Ενδεικτικά στην Άπω Ανατολή, η αλλαγή πληρωμάτων, γίνεται δύσκολα στην Ιαπωνία, στην Κορέα, στο Βιετνάμ και στην Σιγκαπούρη, η οποία, όμως, πρόσφατα θέσπισε και ανακοίνωσε πιο αυστηρά μέτρα, με αποτέλεσμα να μην καθίσταται πλέον εφικτή αυτή η διαδικασία, σε πολλές περιπτώσεις, ενώ οι υπόλοιπες χώρες δεν παρέχουν πρόσφορο έδαφος για την εκτέλεσή της.

## Οι επιπτώσεις της πανδημίας στον κλάδο των logistics

Η πανδημία του COVID-19 επέφερε μεταξύ άλλων βαρύτατο πλήγμα και στον κλάδο της απρόσκοπτης διανομής των πρώτων υλών<sup>8</sup> δια της θαλάσσιας μεταφοράς<sup>9</sup> που εκδηλώθηκε με τεράστιες καθυστερήσεις στον εφοδιασμό των διεθνών αγορών με προϊόντα κινεζικής παραγωγής. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στη γερμανική εταιρία logistics Kühne & Nagel η μείωση του όγκου των

<sup>8</sup> *Ινζα Βρέζε*, 22-5-2020, <https://www.dw.com>

<sup>9</sup> *Ως προς τον όγκο των εμπορευμάτων το σημαντικότερο μέσο μεταφοράς είναι τα πλοία*



αποστολών για μεταφορές από και προς την Κίνα μειώθηκε κατά το πρώτο τρίμηνο του 2020 σε διψήφιο ποσοστό. Περαιτέρω, υπήρξαν τεράστιες απώλειες στη ναυτιλία καθώς πολλά λιμάνια παγκοσμίως υπολειπόμενα είτε λόγω των νέων αυστηρών λόγω της πανδημίας προδιαγραφών είτε λόγω έλλειψης επαρκούς ανθρωπίνου δυναμικού. Εν γένει, στην Ευρώπη οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν περιορίσει κατά το ήμισυ τη μεταφορική τους ικανότητα ώστε να καταφέρουν να εξισορροπήσουν προσφορά και ζήτηση, ενώ ειδικότερα, σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποίησε ο **Σύνδεσμος Γερμανών Εφοπλιστών**, ο τζίρος της γερμανικής ναυτιλιακής βιομηχανίας μειώθηκε τον Μάρτιο και τον Απρίλιο κατά 30-40%. Ομοίως δραματική πτώση υπήρξε και στην αμερικανική οικονομία ενώ, όπως αναφέρει ο επικεφαλής του Γερμανικού Συνδέσμου Μεταφορών και Διανομής Προϊόντων **Φρανκ Χούστερ** στην νότια Αμερική «Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην περιοχή αυτή στον κλάδο των εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να αναμένουν δραστική μείωση του κύκλου των εργασιών τους». «Το πλήγμα για τον κλάδο των logistics εν γένει είναι τεράστιο», επισημαίνει ο **Ρόμπερτ Φελκλ**, διευθυντής του Συλλόγου Μεταφορέων Βρέμης, αλλά «η κρίση δεν πλήττει όμως όλους του μεταφορείς στον ίδιο βαθμό... Όποιος εργάζεται για λογαριασμό της αυτοκινητοβιομηχανίας απώλεσε σχεδόν το 100% του τζίρου» ενώ «καλά πάνε τα πράγματα στο πεδίο της αποθήκευσης προϊόντων», επισημαίνει ο επικεφαλής του Γερμανικού Συνδέσμου Μεταφορών και Διανομής Προϊόντων **Φρανκ Χούστερ**.

## Επιπτώσεις της πανδημίας στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων

Η πανδημία μεταξύ άλλων αρνητικών συνεπειών, επέφερε στον κλάδο της ναυτιλίας και του διεθνούς εμπορίου: 1. μεγάλη αναμονή στην παράδοση των εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια θαλάσσης και 2. έλλειμμα εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμιο αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ειδικώς από και προς την Κίνα, γεγονός που έχει εκτινάξει στα ύψη τα έξοδα αποστολής των θαλασσινών εμπορευμάτων που αγοράζονται από την Κίνα. Ειδικότερα, όπως προκύπτει από στατιστικά στοιχεία σχετικών ερευνών τον Δεκέμβριο του 2020 το ποσοστό των εμπορευματικών μεταφορών ήταν 264% ανώτερο από την Ασία προς τη Βόρεια Ευρώπη, σε σχέση με ένα χρόνο πριν, ενώ το ποσοστό από την Ασία προς τη Δυτική Ακτή των ΗΠΑ, όσον αφορά το κόστος μεταφοράς, ήταν αυξημένο κατά 145% ετησίως. Επίσης, σύμφωνα με όσα δήλωσε στο CNBC ο διευθύνων σύμβουλος της Redwood Logistics, **Μαρκ Γιάγκερ** τον Ιανουάριο του 2021 σε σχέση με τον Μάρτιο του 2020, οι ναύλοι από την Κίνα προς τις ΗΠΑ και την Ευρώπη έχουν αυξηθεί κατά 300% ενώ οι τιμές ανέρχονται στις 6.000 δολάρια ανά εμπορευματοκιβώτιο σε σύγκριση με τη συνήθη τιμή των 1.200 δολαρίων. Τέλος, υπάρχουν περίπου 180 εκατ. εμπορευματοκιβώτια παγκοσμίως, αλλά «βρίσκονται σε λάθος μέρος», δήλωσε ο κ. Γιάγκερ.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> [https://www.imerisia.gr/epiheiriseis/naytilia/4601\\_i-mahi-ton-containers-ektinassei-ta-exoda-apostolis-sta-ypsi](https://www.imerisia.gr/epiheiriseis/naytilia/4601_i-mahi-ton-containers-ektinassei-ta-exoda-apostolis-sta-ypsi)



## Β. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

### Λιμάνια

Η πανδημία του COVID-19 έχει αναμφίβολα αποτελέσει ασύμμετρη απειλή για Ναυτιλία και Τουρισμό στην Ελλάδα κι έχει προκαλέσει αρρυθμίες στην λειτουργία των μεγάλων λιμανιών της Χώρας. Τουρισμός, ναυτιλία, μεταποίηση και εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο με την Κίνα έχουν πληγεί ανεπανόρθωτα από την πανδημία στην ασιατική οικονομία, με άγνωστο επακριβώς εισέτι πλήγμα ως προς την ισχύ και τη διάρκειά του. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η Κίνα και η Ελλάδα υπέγραψαν μνημόνιο συνεργασίας στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος» το 2018, ενώ τον Απρίλιο του 2019 η Ελλάδα έγινε πλήρες μέλος της Πρωτοβουλίας 17+1, ενός μηχανισμού για τη συνεργασία των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης με την Κίνα<sup>11</sup>. Αυτά τα δύο καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα συνεργασιών στο εμπόριο, στις επενδύσεις, στις υποδομές, στη γεωργία, στην επιστήμη και την τεχνολογία, στον χρηματοοικονομικό τομέα, στη ναυτιλία, στις διαπροσωπικές ανταλλαγές κ.α. Τίποτα από όλα αυτά δεν θα μείνει αλώβητο. Ήδη οι πρώτες μη ασφαλείς εκτιμήσεις κάνουν λόγο για απώλειες έως και 1 δισ. ευρώ για την οικονομία της χώρας. Σύμφωνα με στελέχη της ελληνικής ναυτιλίας, που αποτελούν το 51% της ευρωπαϊκής και το 20% της παγκόσμιας, η ελληνική ναυτιλία επλήγη από την

<sup>11</sup> Βασίλης Γεώργας - Απόστολος Σκουμπούρης, 24/02/2020, <https://www.liberal.gr/economy/koronoios-asmmetri-apeili-gia-nautilia-kai-tourismo-stin-ellada/288091>

πανδημία σημαντικά. Αρχικά η πανδημία σε εθνικό επίπεδο είχε επιπτώσεις στα λιμάνια με κύριες γραμμές, όπως αυτό του Πειραιά και δευτερευόντως στα λιμάνια τροφοδοσίας, όπως αυτό της Θεσσαλονίκης.

## I. Το λιμάνι του Πειραιά

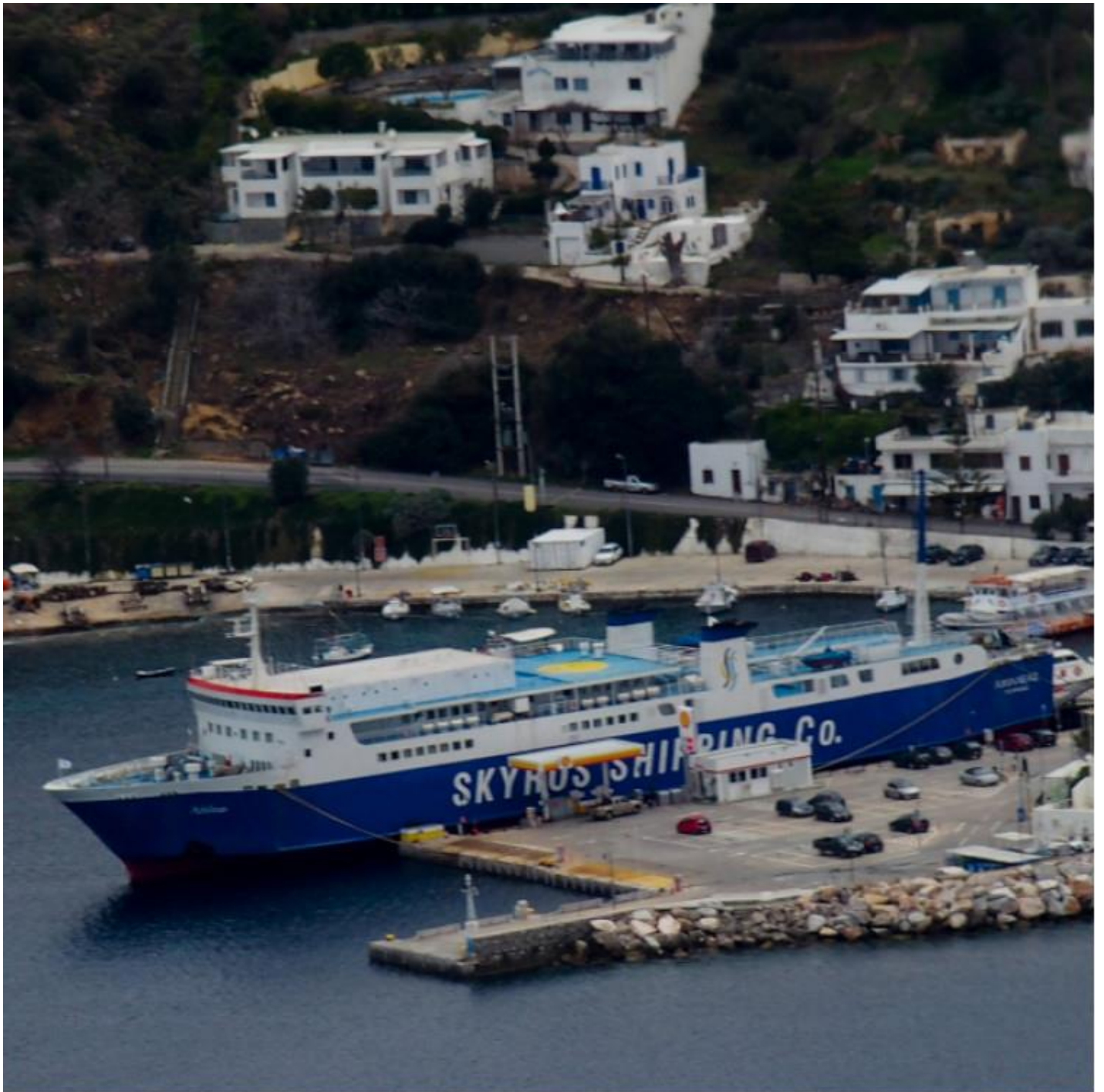
Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του **E.B.E.Π.** η πανδημία έπληξε καίρια το λιμάνι της Cosco στον Πειραιά, που υπήρξε όσον αφορά στη διακίνηση των containers το 1<sup>ο</sup> λιμάνι στη Μεσόγειο και το 4<sup>ο</sup> στην Ευρώπη. Συγκεκριμένα, λόγω της πανδημίας υπήρξε δραστική μείωση των προσεγγίσεων των πλοίων και των εμπορευμάτων κατά ποσοστό 46% . Παρά δε τα αυστηρά μέτρα υγιεινής-ασφάλειας, τους προληπτικούς ελέγχους, άμα τη εμφανίσει της πανδημίας στην πλειοψηφία τους τα φορτηγά και τα κοντέινερ με εμπορεύματα προερχόμενα από την Κίνα δεν μπορούσαν να διακινηθούν από το λιμάνι καθώς απαγορεύθηκαν οι μεταφορές ενώ τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο του 2020 από τις προβλήτες II και III, των οποίων τη διαχείριση έχει η θυγατρική της Cosco, η ΣΕΠ, προκύπτει ότι υπήρξε διακίνηση συνολικά 838.000 εμπορευματοκιβωτίων, ήτοι σε ποσοστό 4,8 % αυξανόμενο σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά , στην οποία κατ' έτος το ποσοστό αύξησης ανήλθε σε περίπου 22% ενώ και τα διακινούμενα transit TEUs κατά τον Φεβρουάριο του 2020 ο ρυθμός αύξησης σε σχέση με τον Φεβρουάριο του 2019 δεν ξεπέρασε το 2,2% με 415.000 κοντέινερ.

## II. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Όσον αφορά το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας μας, αυτό της Θεσσαλονίκης, το οποίο κατά κύριο λόγο αποτελεί λιμάνι τροφοδοσίας υπάρχει μια σχετικά μειωμένη σε σχέση με αυτή του Πειραιά πτώση στη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, περίπου 3,5%

Σημειωτέον ότι ακόμη και σήμερα που έχει επέλθει εξομάλυνση όσον αφορά στις επιπτώσεις της πανδημίας στην Κίνα , δεν αναμένεται προς το παρόν τουλάχιστον ότι θα επανέλθει η διακίνηση των εμπορευμάτων στα ελληνικά λιμάνια στον ίδιο ρυθμό που ανήρχετο προ της πανδημίας, δεδομένου ότι η ανάκαμψη συνδέεται με το επίκεντρο της πανδημίας , που πλέον έχει αποκρυσταλλωθεί και παραμένει στην Ευρώπη, τυχόν δε ανάκαμψη και επαναφορά στους ρυθμούς του παρελθόντος είναι άμεσα συνδεδεμένη με το φαινόμενο του «cascading effect». Πλην όμως σφόδρα πιθανολογείται ότι μετά το πέρας της πανδημίας, τα ελληνικά λιμάνια και κυρίως το λιμάνι του Πειραιά θα μπορέσει να υποδεχθεί περισσότερα μεσογειακά φορτία από ότι τα λιμάνια της Ιταλίας και της Ισπανίας και να παρουσιάσει σημαντική αύξηση στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/arrhythmia-sta-megala-emporika-limania-logo-koronoiou/>





## Συζητήσεις

### I. Διαδικτυακή συζήτηση που διοργάνωσε το Οικονομικό Φόρουμ των Δελφών με εκπροσώπους ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών<sup>13</sup>

#### Θέμα συζήτησης: «Οι επιπτώσεις του κορωνοϊού σε ποντοπόρο ναυτιλία και τουρισμό»

Οι αρνητικές επιπτώσεις της πανδημίας του κορωνοϊού στον θαλάσσιο τουρισμό και στην ποντοπξόρο ναυτιλία και ο ρόλος της τεχνολογίας σε αυτή την δύσκολη περίοδο αλλά και τις προοπτικές της Ελλάδας ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου αναφέρθηκαν σε διαδικτυακή συζήτηση που διοργάνωσε το **Οικονομικό Φόρουμ των Δελφών** πέντε εκπρόσωποι ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, της νέας γενιάς. Ο **Γιάννης Δράγνης**, διευθύνων σύμβουλος της Golden port Group ,ο οποίος εκτός από την ποντοπόρο ναυτιλία και στο γιωτινγκ μέσω της Golden Yachts εταιρείας που επενδύει στα υπερπολυτελή γιοτ, αφού επεσήμανε ότι ο τουρισμός αποτελεί κυρίαρχη δύναμη παγκοσμίως

<sup>13</sup> [https://www.efsyn.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/243819\\_oi-epiptoseis-toy-koronoioy-se-pontoporo-naytilia-kai-toyrismo](https://www.efsyn.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/243819_oi-epiptoseis-toy-koronoioy-se-pontoporo-naytilia-kai-toyrismo) (18-5-2020)

αναφέρθηκε στις επιπτώσεις της πανδημίας στην τουριστική βιομηχανία που αφορά το yachting, το οποίο όπως ανέφερε καλύπτει το 10% του παγκόσμιου ΑΕΠ, σημειώνοντας ότι έχουν επηρεαστεί περίπου 100 εκατομμύρια εργαζόμενοι στη συγκεκριμένη βιομηχανία. Στο ερώτημα δε της συντονίστριας της συζήτησης **Δανάης Μπεζαντάκου**, Διευθύνουσας Συμβούλου της **Navigator Shipping Consultants**, για το πόσες ακυρώσεις είχαν εξαιτίας της πανδημίας, απάντησε πως έφτασαν στο 90% αλλά τα πράγματα είναι καλύτερα από ότι στις κρουαζιέρες κι ευελπιστεί ότι με την άρση των περιορισμών των αεροπορικών ταξιδιών θα επανακάμψει ο τομέας του yachting, αναφέροντας ειδικότερα ότι «*οι τουρίστες θέλουν να ταξιδέψουν στην Ελλάδα και να κάνουν με ασφάλεια τις διακοπές τους σε γιοτ, απλά δεν ξέρουν ακόμα πως να έρθουν*».

Όσον αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία η **Ιωάννα Προκοπίου**, διευθύνουσα σύμβουλος της Sea Traders S.A., ανέφερε ότι η πανδημία δημιούργησε πολλά προβλήματα καθώς εμπόδισε τη μεταφορά του προσωπικού στα πλοία και την ασφαλή επιστροφή των πληρωμάτων στα σπίτια τους, επισημαίνοντας ότι «*Έχουμε δυσκολίες να μεταφέρουμε τους τεχνικούς μας στα πλοία για να κάνουν τις απαραίτητες επισκευές, να μεταφέρουμε τα απαραίτητα τρόφιμα στους ναυτικούς μας, ενώ και οι ελεγκτές αρνούνται να πάνε στα πλοία*». Περαιτέρω, ο **Χρήστος Μάγκος**, διευθύνων σύμβουλος της Interunity Management Corporation, αναφέρθηκε στη πτώση της ζήτησης του πετρελαίου σε ποσοστό 30%. Παρά την πτώση αυτή, όπως ανέφερε παράγεται ο ίδιος αριθμός και το πετρέλαιο που περισσεύει αποθηκεύεται στα πλοία. Παρ' όλα αυτά, «*δεν έχει υπάρξει συστημική αλλαγή στην κατανάλωση του πετρελαίου, και ο κόσμος θα συνεχίσει να το καταναλώνει... η ύφεση θα είναι βαθιά αλλά βραχυπρόθεσμη, γιατί έχει πληγεί κυρίως η παροχή υπηρεσιών και αυτός ο τομέας απολύει γρήγορα, αλλά το ίδιο γρήγορα προσλαμβάνει μόλις ανακάμψει*». Τέλος, ο **Ιωάννης Μαρτίνος**, ιδιοκτήτης και διευθύνων σύμβουλος της The Signal Group, επισήμανε πως «*η τεχνολογία έχει βοηθήσει πολύ σε αυτήν την κρίση γιατί επέτρεψε στους ανθρώπους να δουλεύουν κανονικά από απόσταση μέσα από τις ειδικές διαδικτυακές πλατφόρμες*»

## II. Webinar της Isalos.net, υπό την αιγίδα του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη<sup>14</sup>

Το μέλλον στην οργάνωση και λειτουργία των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, στη μετα-κορωνοϊού εποχή αποτέλεσε αντικείμενο **webinar** που διοργανώθηκε από την Isalos.net, υπό την αιγίδα του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη στο οποίο συμμετείχαν υψηλόβαθμα στελέχη σημαντικών ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και ναυτιλιακών ομίλων. Ειδικότερα, συμμετείχαν οι, Σπύρος Βλασσόπουλος, Managing Director, Ionic Shipping (Mgt) Inc. – Κώστας Βλάχος, COO, Latsco Marine Management Inc. – Αντώνης Λάμπρος, Director, Centrofin S.A. – Βασίλης Σακέλλης, Managing Director, Alassia NewShips Management Inc. – Γιώργος Φράγκος, Διευθύνων Σύμβουλος, Sun Enterprises Ltd. Τη συζήτηση συντόνισε ο Δρ. Νικόλαος Π. Βεντικός, Αναπληρωτής Καθηγητής, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Το κοινό συμπέρασμα όλων ήταν ότι «*δεν υπάρχει ακόμη*

<sup>14</sup> <https://www.limenikanea.gr/gr/nautilia/nautilia-mia-aorati-biomixania-sta-matia-ton-kuberniseon-15338>, (29/05/20)

καθαρή εικόνα για την επόμενη ημέρα αφού η πανδημία είναι σε εξέλιξη, αποκλείεται η επιστροφή στην κανονικότητα όπως την εννοούσαμε πριν την πανδημία και ενώ οι επιπτώσεις που θα υπάρξουν και οι οποίες θα γίνουν μέρος της καθημερινότητας» καθώς όπως επεσήμαναν «Είμαστε μία αόρατη βιομηχανία». Ειδικότερο δε θέμα της συζήτησης αποτέλεσε το ζήτημα της αλλαγής πληρωμάτων και την επιμέλεια όσων βρίσκονται πάνω στα πλοία για μεγαλύτερο διάστημα από όσο προβλέπει η σύμβασή τους αλλά και όσων παραμένουν στη στεριά αντιμετωπίζοντας οικονομικά προβλήματα, επισημαίνοντας ότι «ενώ οι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί καταβάλουν προσπάθειες για τη λύση του προβλήματος με την αλλαγή πληρωμάτων, τα κράτη δείχνουν να υποβαθμίζουν τη σοβαρότητα του θέματος».

Συγκεκριμένα αναφερόμενοι στις επιπτώσεις της πανδημίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία ειπώθηκαν από τους συμμετέχοντες τα ακόλουθα:

**Κώστας Βλάχος:** «Η διάρκεια της κρίσης και ο τρόπος που τα κράτη θα αντιδράσουν σε αυτή την κρίση είναι οι άγνωστοι παράγοντες αυτή τη στιγμή που δεν μας επιτρέπουν να έχουμε καλύτερη εικόνα και προοπτική για το μέλλον, Το σίγουρο είναι ότι αυτή πανδημία την επόμενη ημέρα θα επηρεάσει τρεις τομείς:

1) Τα *operational conditions*. Ήδη οι νηογνώμονες μιλάνε για ελάττωση των επιθεωρήσεων, αλλαγή και αντικατάσταση των ετήσιων επιθεωρήσεων με επεξεργασία δεδομένων ώστε να μην χρειάζονται ετήσιες επιθεωρήσεις.

2) Το *trading* των πλοίων θα επηρεαστεί ανάλογα με τις αντιδράσεις των εθνών και το τι ακριβώς θα κάνουν με την επιβολή δασμών και ταριφών καθώς και τι θα κάνουν με τις εταιρείες που έχουν εγκαταστήσει σε διάφορα ανατολικά κράτη κράτη.

3) Θα επηρεαστεί ο άνθρωπος. Η τηλε-εργασία θα έχει αντίκτυπο στο μέλλον, Αλλά κανείς δεν είναι σίγουρος για το ποια θα είναι η τελική έκβαση».

**Αντώνης Λάμπρος:** «Επιπλέον υπάρχουν δύο τομείς που θα επηρεαστούν ακόμα. Η χρηματοδότηση και οι ασφάλειες. Έχουν πάθει ζημιά, Προσπαθούν ακόμη να μετρήσουν γιατί δεν ξέρουν τι τους βρήκε. Η ναυτιλία επειδή είναι στο τομέα των μεταφορών πέφτει μαζί με τις αεροπορικές εταιρείες που έχουν πληγεί πάρα πολύ Το τέλος δεν διαφαίνεται. Δεν μπορούμε να μιλάμε για ανάκαμψη».



## Γ. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Οι επιπτώσεις της πανδημίας στον τομέα της Ναυτιλίας, με την Ασία κατά την παρούσα συγκυρία σε ρόλο αρνητικού πρωταγωνιστή, έχουν αλλάξει δραστικά τη διεξαγωγή της ευρωπαϊκής και διεθνούς ναυτιλίας και γενικότερα το περιβάλλον της παγκόσμιας αγοράς, επηρεάζοντας όλο το φάσμα των ναυτιλιακών και παρεμφερών επιχειρήσεων. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία βρίσκεται σε κρίσιμη καμπή καθώς ναυτιλιακές εταιρείες, πλοιοκτήτες, ναυλωτές και ναυτικοί αντιμετωπίζουν πολλές δυσκολίες ενώ ο ναυτιλιακός κλάδος σε παγκόσμιο επίπεδο έχει καταγράψει αυξανόμενα προβλήματα στις δραστηριότητες των ναυπηγείων και άλλων συνεργατών ναυτιλιακών εταιρειών, καθώς και σε θέματα αλλαγής πληρωμάτων, διεξαγωγής επιθεωρήσεων, επιδιορθώσεων. Σύμφωνα με μελέτη του ΕΒΕΠ υπήρξε μείωση από 20% έως 70% της μεταφοράς εμπορευμάτων προς λιμάνια στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ από την Κίνα ενώ κι αντιστρόφως προς την Κίνα υπήρξε απαγόρευση των μεταφορών . Όσον αφορά την Κίνα που αποτελεί τη μεγαλύτερη εξαγωγική οικονομία του κόσμου, τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο του 2020 οι εξαγωγές από τα λιμάνια της έχει μειωθεί σε ποσοστό 17% ενώ ακόμη και μετά την πρόσφατη εξομάλυνση της κατάστασης και την σταδιακή επιστροφή της πλειοψηφίας των απασχολούμενων στην ναυτιλία εργαζομένων στην εργασία τους, παραμένει μειωμένη η κίνηση στα λιμάνια της κατά ποσοστό 40%-50%. Ειδικότερα, υπήρξε πτώση στη διακίνηση των εμπορευμάτων, σε πολλά ευρωπαϊκά κυρίως λιμάνια, η οποία ανήλθε σε ποσοστό 50%- 70% ειδικώς τους πρώτους μήνες



εμφάνισης της πανδημίας. Η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA)<sup>15</sup> διενήργησε έρευνα για την οικονομική επίδραση της πανδημίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία τον Απρίλιο του 2020, ερευνώντας μεταξύ άλλων και τα μέτρα στήριξης που έχουν λάβει οι χώρες της Ε.Ε., καταλήγοντας ότι το μεγαλύτερο πλήγμα έχουν υποστεί τα ferries, τα κρουαζιερόπλοια και τα πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων, που παρουσιάζουν πτώση στο τζίρο τους πάνω από 60% και έπονται τα containerships και τα dry bulkers.<sup>16</sup>

Περαιτέρω, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, λόγω της εμφάνισης πολλών κρουσμάτων στην Ιταλία και της εξάπλωσης του ιού με δραματικούς ρυθμούς, απαγορεύτηκε ο κατάπλους εμπορικών πλοίων προερχόμενων από ιταλικά λιμάνια αλλά και ο απόπλους πλοίων από 21 συνολικά χώρες τόσο Ευρωπαϊκές όσο και Ασιατικές (ενδεικτ. Γαλλία, Ισπανία, Κύπρος, Ολλανδία, Σαουδική Αραβία, Ιράκ), οι οποίες αρνήθηκαν να παραδώσουν εμπορεύματα-φορτία σε λιμάνια της Ιταλίας, δεδομένου ότι για 15 ημέρες τα πλοία τους δεν θα μπορούσαν να προσεγγίσουν άλλα λιμάνια. Επίσης στο λιμάνι του Ρότερνταμ, από το οποίο ετησίως διακινούνται περί τους 470.000.000 τόνους εμπορευμάτων που στην πλειοψηφία του προέρχεται από την Κίνα κι έχει κίνηση με 14,5 εκατ. TEUs, οι αφίξεις πλοίων από την Κίνα μειώθηκαν κατά 20% σε μία εβδομάδα.<sup>17</sup> Επιπλέον έχει παρεμποδισθεί ή τουλάχιστον δυσχερανθεί σε μεγάλο βαθμό η διαδικασία αντικατάστασης των μελών πληρώματος με κίνδυνο την ασφάλεια τόσο των πληρωμάτων όσο και των πλοίων ενώ και ταξιδιωτικοί περιορισμοί, όπως η αναστολή διεθνών πτήσεων και η απαγόρευση αλλαγών πληρώματος στα περισσότερα λιμάνια παγκοσμίως, έχουν ως αποτέλεσμα οι ναυτιλιακές εταιρείες να μην μπορούν να προβούν σε αντικατάσταση ναυτικών, των οποίων οι συμβάσεις εργασίας έχουν λήξει. Περαιτέρω, εμπόδια έχουν προκύψει και στην ανανέωση των πιστοποιητικών STCW, καθώς και στην έγκριση πιστοποιητικών STCW τρίτων χωρών, που είτε έληξαν είτε επίκειται να λήξουν.



<sup>15</sup> <https://www.reporter.gr/Eidhseis/Naytilia/436742-Pandhmia-kai-eyrwpaikh-naytilia-Plhgma-se-esoda,-apascholhsh-kai-ependyseis>, (20-5-2020)

<sup>16</sup> <https://www.reporter.gr/Eidhseis/Naytilia/436742-Pandhmia-kai-eyrwpaikh-naytilia-Plhgma-se-esoda,-apascholhsh-kai-ependyseis>, (20-5-2020)

<sup>17</sup> [http://www.pcci.gr/evepimages/ArrLimania\\_F14302.pdf](http://www.pcci.gr/evepimages/ArrLimania_F14302.pdf)

## «Εξαρτημένη» από την Κίνα η ναυτιλία

Τρία σενάρια με το τρίτο να είναι το εφιαλτικότερο περιγράφει στην ανάλυσή του ο επικεφαλής αναλυτής της BIMCO, **Peter Sand**<sup>18</sup>, ο οποίος και επισημαίνει ότι «το ξέσπασμα του νέου κορωνοϊού έχει απεικονίσει πόσο εξαρτημένη ναυτιλία έχει γίνει στην κινεζική οικονομία. Αν μεγάλα τμήματα κινεζικού εργατικού δυναμικού βρίσκονται σε καραντίνα, τα τμήματα εμπορικής ναυτιλίας θα κολλήσουν σε σκοτεινή περιοχή».

Σύμφωνα δε με τον **Alphaliner** εκτιμάται ότι 1,7 εκατομμύρια TEU εξαγωγικής ικανότητας από την Κίνα έχουν ακυρωθεί από τα τέλη Ιανουαρίου 2020, ενώ από ανεπίσημες αναφορές προκύπτει ότι πολλές από τις υπόλοιπες αναχωρήσεις πλοίων ταξιδεύουν με λιγότερο από πλήρες φορτίο. Τα πρακτορεία και οι μεταφορείς των πλοίων ανέφεραν ότι η έλλειψη φορτηγών είναι ένας σοβαρός παράγοντας και το **BIMCO**<sup>19</sup> δείχνει ότι σε μερικές επαρχίες, μέχρι και τα δύο τρίτα του εργατικού δυναμικού του δεν έχει παρουσιαστεί για εργασία. Για τα δεξαμενόπλοια, η ζημιά έχει ουσιαστικά γίνει, αφού το διάστημα μεταξύ της άρσης των κυρώσεων των ΗΠΑ για το Cosco Dalian και των επιπτώσεων του κορωνοϊού, τα ποσοστά των δεξαμενόπλοιων έπεσαν από πάνω από \$ 100.000 την ημέρα τον Δεκέμβριο σε μόλις \$ 18.000 την ημέρα τον Ιανουάριο, ενώ όσον αφορά τα ναυτιλιακά συμφέροντα, ο αντίκτυπος στα κινεζικά ναυπηγεία μπορεί να αποδειχθεί ένα από τα λίγα θετικά: η παράδοση νέας χωρητικότητας περιορίστηκε προσωρινά με μέτρα απομόνωσης, τα οποία θα βοηθήσουν στην υποστήριξη των ποσοστών της ναυλαγοράς.

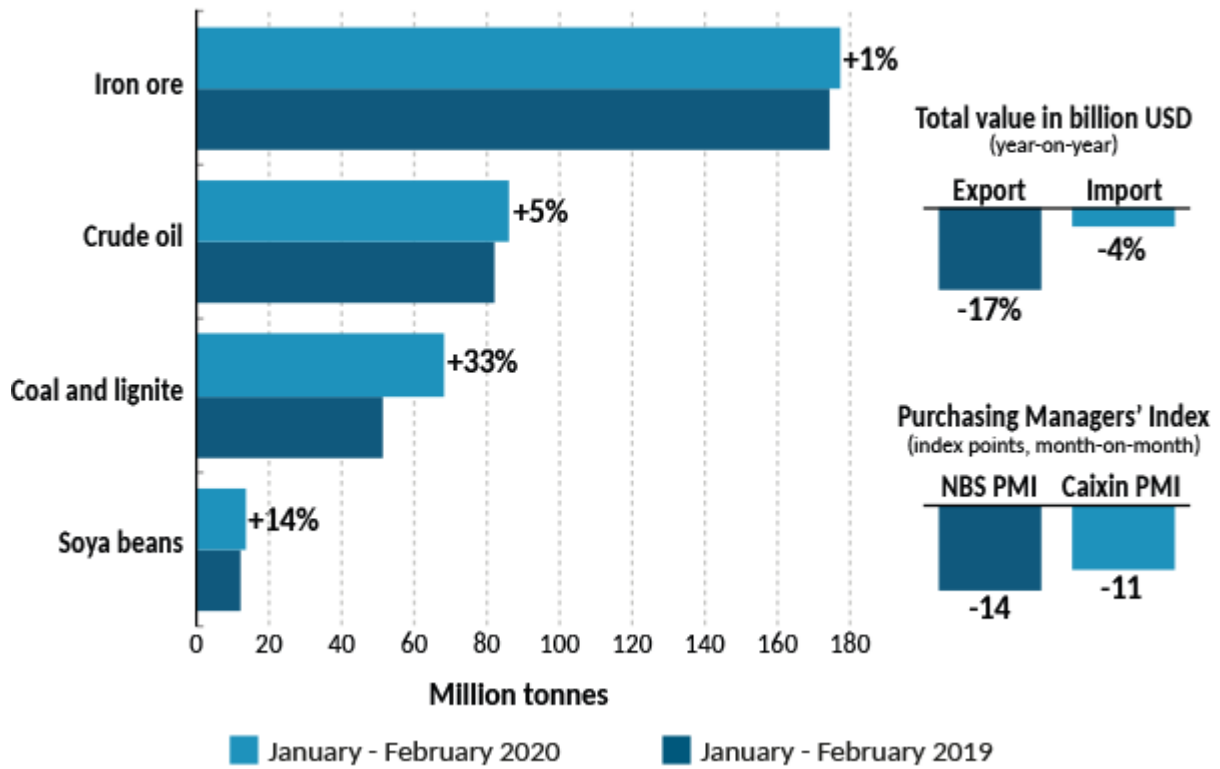
---

<sup>18</sup> <http://theseanation.gr/%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1/%CE%BD%CE%B5%CE%B1-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CF%82/%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%83-%CE%B5%CF%81%CE%B5%CF%85%CE%BD%CE%B5%CF%83/46161-covid-19-%E2%80%9C%CE%B5%CE%BE%CE%B1%CF%81%CF%84%CE%B7%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B7%CE%BB-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BA%CE%AF%CE%BD%CE%B1-%CE%B7-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%E2%80%A6.html>, (24-2-2020)

<sup>19</sup> <https://www.ship-technology.com/features/impact-of-covid-19-on-shipping/>

# Chinese imports/exports and PMI in February

Million tonnes, 2019-2020



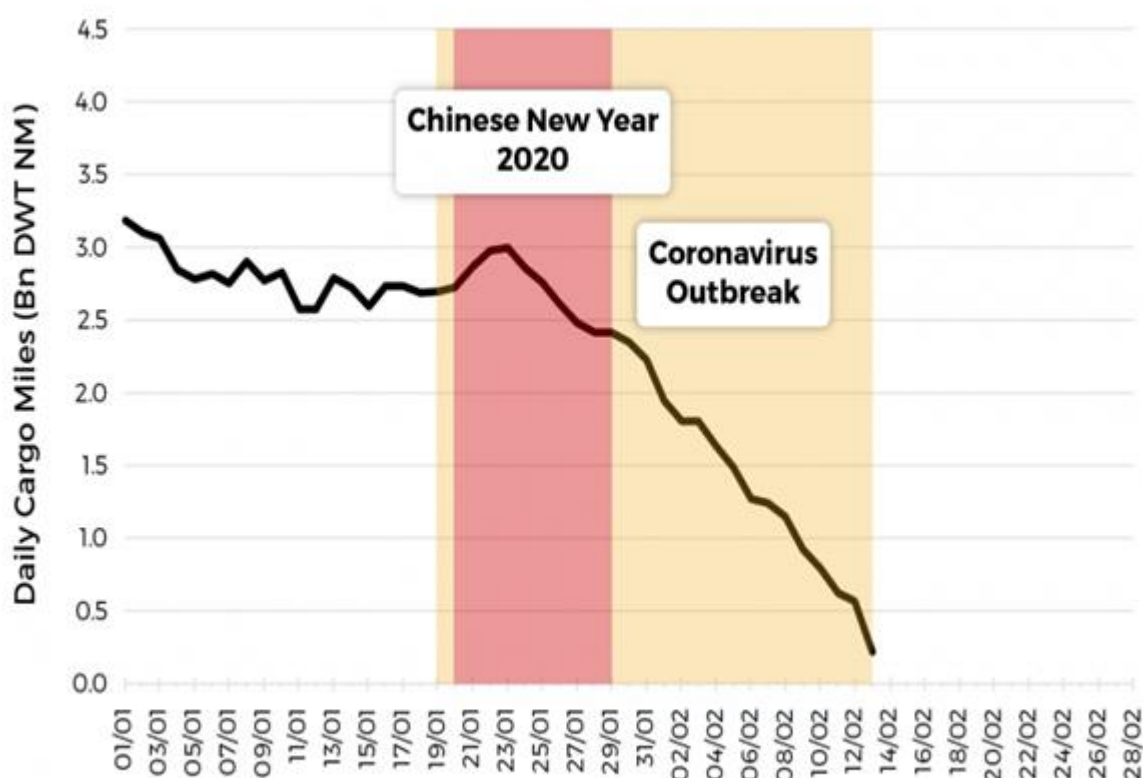
Source: BIMCO, GACC, National Bureau of Statistics China, IHS Markit

## Caixin China PMI and export growth



Sources: IHS Markit, Caixin, China Customs

## 2020 Chinese Crude Tanker Demand



\*Middle East to China Route for VLCC, Suezmax and Aframax Tankers

Source: VesselsValue February 2020



Σύμφωνα με τον **Eirik Haavaldsen**, (επικεφαλής αναλυτής της τράπεζας επενδύσεων Pareto Securities στο Όσλο), βρισκόμαστε μέσα σε ένα χάος, καθώς η Κίνα διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο για τη ναυτιλία.

Σύμφωνα με την έρευνα που δημοσίευσε το Διεθνές Ινστιτούτο Ναυτιλίας της Σανγκάης υπάρχει πτώση στην κινητικότητα των Κινεζικών Λιμανιών της τάξεως 20% με 50%, ενώ ταυτόχρονα το 30% των λιμανιών έχουν πληρότητα στις αποθήκες τους πάνω από 90%.

Οι επιπτώσεις στον ναυτιλιακό κλάδο είναι πιθανό να έχουν διάρκεια. Σύμφωνα με την από 20-27 Νοεμβρίου 2020 εβδομαδιαία έκθεση του **BIMCO**<sup>20</sup>, τα αποτελέσματα της πανδημίας αποτυπώνονται σε παγκόσμιο επίπεδο ως εξής :

<sup>20</sup> Το τμήμα θαλάσσιων πληροφοριών BIMCO ενημερώνει τα μέλη σε εβδομαδιαία βάση, ενημερώσεις σχετικά με το COVID-19 σε σχέση με τα μέτρα εφαρμογής που επιβάλλουν οι κυβερνήσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της αλλαγής πληρώματος, καθώς και από φορείς του Ηνωμένου Έθνους όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας (ΠΟΥ) και Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ).

# The coronavirus pandemic

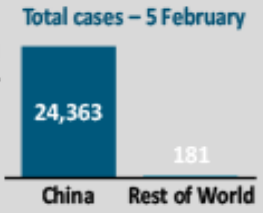


	Implications	What to look out for
<b>Oil tanker shipping</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Worldwide cancellations of air travel and wide-spread quarantines in advanced economies will drive down global oil demand.</li> <li>Plummeting oil prices will bring some demand back to the market, as importers and traders leverage the lower prices.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Any resolutions to the OPEC+ conflict, which could put a halt to high levels of crude output.</li> <li>Whether the Chinese population mobilizes back to pre-quarantine conditions, driving up oil product demand.</li> <li>Restrictions to the free trade of goods and port closures as well as additional travel restrictions and cancellations of air plane travel.</li> <li>Drastic movements in the oil price.</li> </ul>
<b>Container shipping</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consumer spending in advanced economies will start to weaken, prompting a slowdown of container demand growth.</li> <li>The bleak GDP growth outlook and a low trade-to-GDP multiplier could slow down or even cause annual container volume growth to decline, adding additional pressure to the fundamental balance.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>The spread and containment measures in major Western economies, which could weaken consumer sentiment and spending.</li> <li>Downward adjustments to the GDP growth of advanced economies.</li> <li>Quarantines in Asian countries, such as South Korea and Japan, with large manufacturing hubs.</li> <li>Restrictions to the free trade of goods and port closures.</li> </ul>
<b>Dry bulk shipping</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>As China returns to the market, freight rates could start to recover towards profitability, yet protectionist measures could hinder imports of some commodities.</li> <li>Slowing infrastructure investments and economic activity outside of China could drive down demand for raw materials.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Roll out of fiscal stimulus in China directed at infrastructure.</li> <li>Brazilian iron ore exports, Chinese steel production and industrial production.</li> <li>Quarantines and economic resilience of other emerging markets and dry bulk commodity exporters.</li> <li>Restrictions to the free trade of goods and port closures.</li> </ul>

Source: BIMCO

Note: The pandemic is still developing and thus the outlook presented above is simply BIMCO's market expectations given the current information available.

## Developments

## Impact to shipping

<p><b>Confined to China</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• China extends the Lunar New Year holiday and quarantines major cities.</li> <li>• The economic impact is largely limited to China, but regional countries feel the impact.</li> <li>• Global market sentiment remains strong.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manufacturing activity and industrial output slow.</li> <li>• Few container exports cause disruptions to supply chains.</li> <li>• Oil prices and tanker freight rates start to decline.</li> <li>• Container carriers blank sailings.</li> </ul> <p><b>Total cases – 5 February</b></p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Region</th> <th>Total Cases</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>China</td> <td>24,363</td> </tr> <tr> <td>Rest of World</td> <td>181</td> </tr> </tbody> </table>	Region	Total Cases	China	24,363	Rest of World	181
Region	Total Cases							
China	24,363							
Rest of World	181							
<p><b>The virus spreads beyond China</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• China's quarantines bear fruit and economic activity starts to pick up.</li> <li>• More cases are detected outside of China, causing uncertainty in financial markets.</li> <li>• Global market sentiment remains relatively strong.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Container volumes remain low, but a pick-up is expected.</li> <li>• Tanker freight rates remain resilient to the lower demand.</li> <li>• Dry bulk demand, excluding Capesize, starts to pick up.</li> <li>• Bunker prices drop drastically.</li> </ul> <p><b>Total cases – 29 February</b></p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Region</th> <th>Total Cases</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>China</td> <td>79,394</td> </tr> <tr> <td>Rest of World</td> <td>6,009</td> </tr> </tbody> </table>	Region	Total Cases	China	79,394	Rest of World	6,009
Region	Total Cases							
China	79,394							
Rest of World	6,009							
<p><b>Pandemic<sup>1</sup></b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• The virus spreads exponentially outside of China.</li> <li>• Financial markets and oil prices tumble.</li> <li>• Quarantines are set in motion throughout Europe and the US.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demand for shipping rapidly slows.</li> <li>• Oil tanker freight rates spike due to high output from SA.<sup>2</sup></li> <li>• Container volumes start to slow due to poor demand.</li> <li>• Oil and bunker prices crash.</li> </ul> <p><b>Total cases – 15 March</b></p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Region</th> <th>Total Cases</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>China</td> <td>81,048</td> </tr> <tr> <td>Rest of World</td> <td>72,475</td> </tr> </tbody> </table>	Region	Total Cases	China	81,048	Rest of World	72,475
Region	Total Cases							
China	81,048							
Rest of World	72,475							

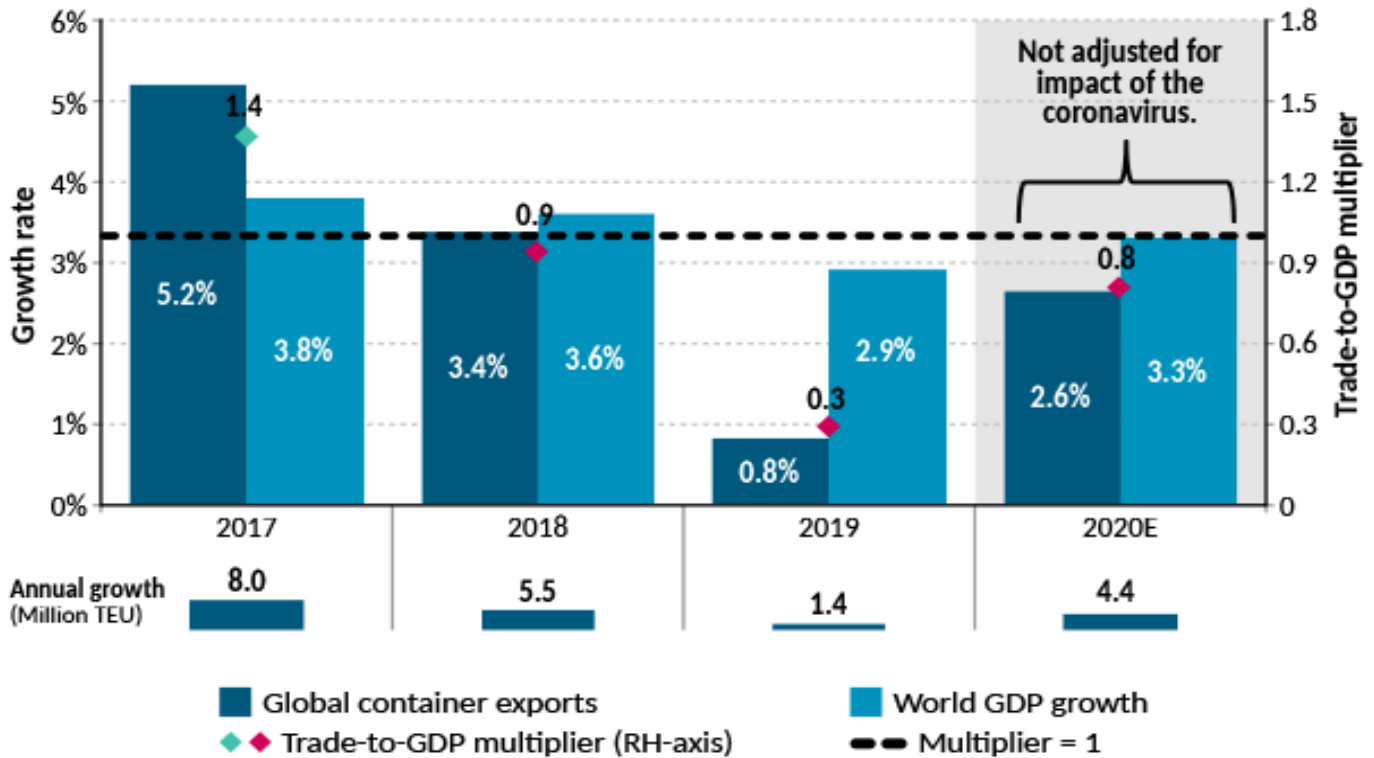
Source: BIMCO, WHO

<sup>1</sup>The pandemic is still developing and thus the outlook presented above is simply BIMCO's market expectations given the current information available.

<sup>2</sup>Saudi Arabia.

# Container exports and GDP growth

Year-on-year, 2017-2020E

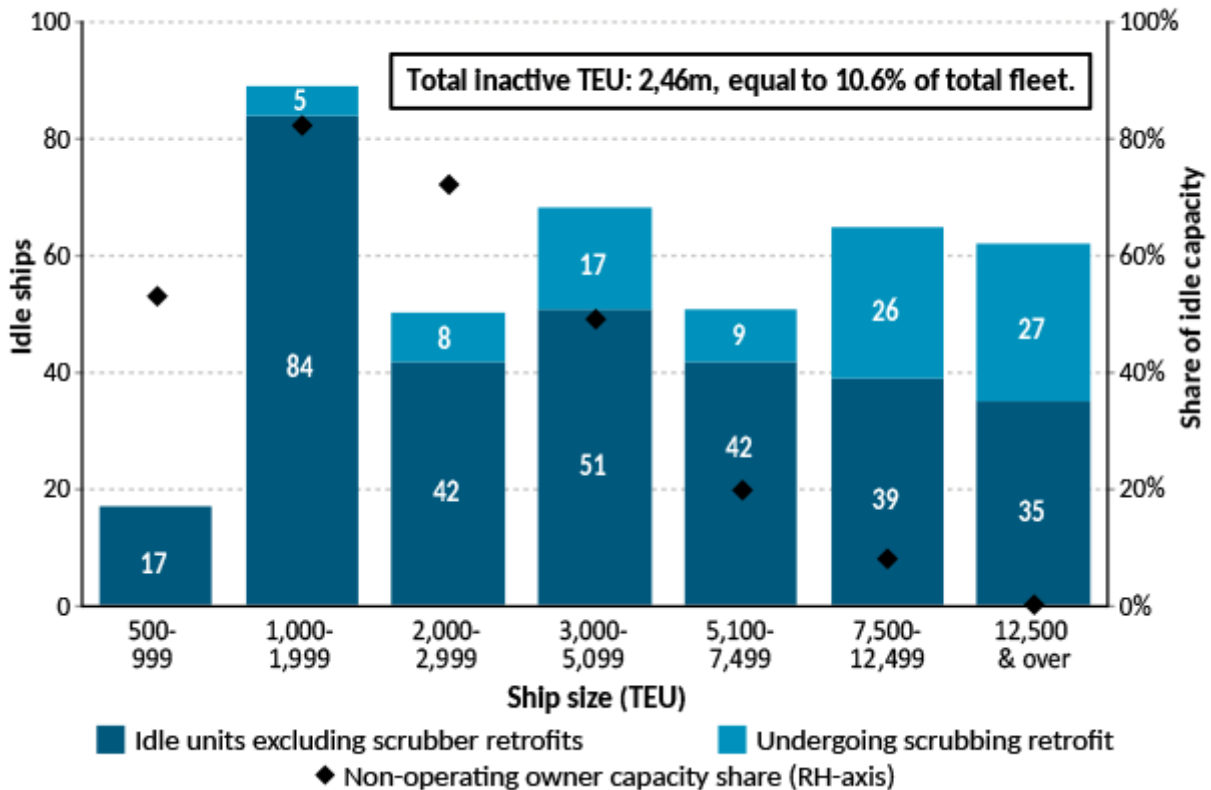


Source: BIMCO, IMF, CTS

Note: Container growth for 2020 is based on IMF's growth projections and an expected multiplier of 0.8.

# Idle container ships by size

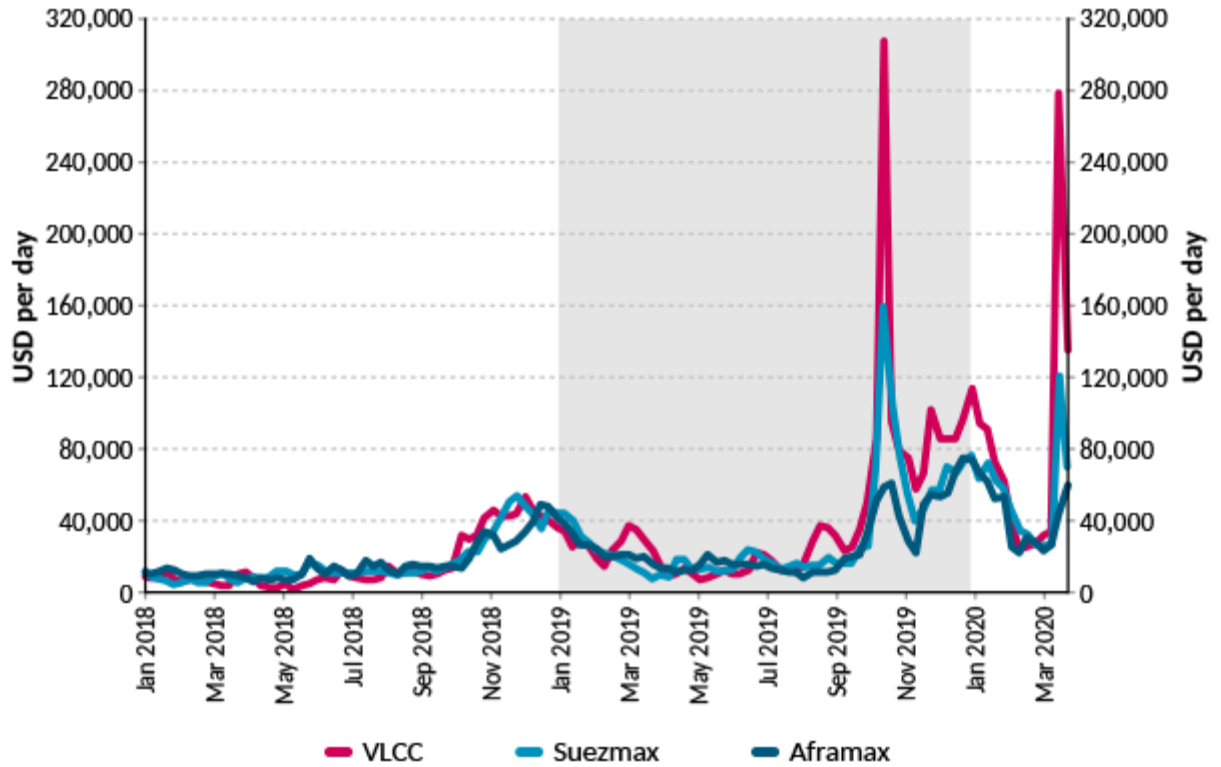
Number of idle ships, 2 March 2020



Source: BIMCO, Alphaliner

## Crude oil tanker earnings

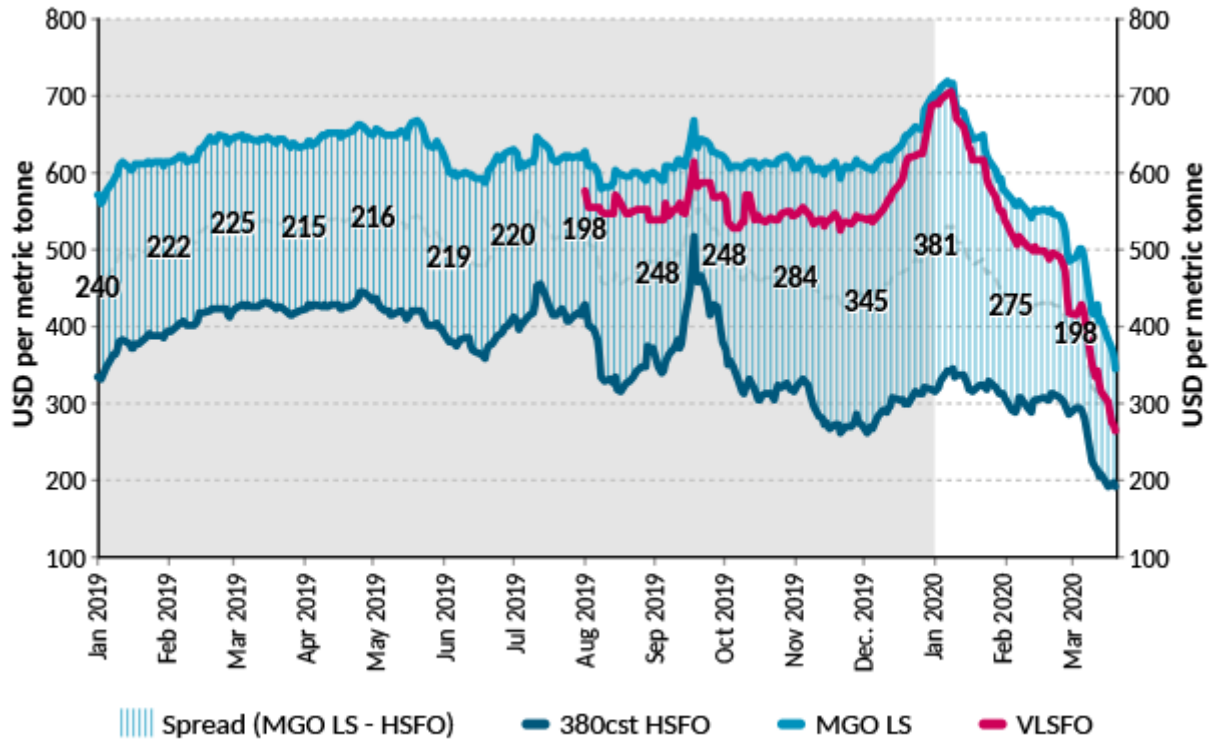
USD per day, 2018-2020



Source: BIMCO, Clarksons

## Bunker prices in major bunkering hubs

USD per metric tonne, 2019-2020



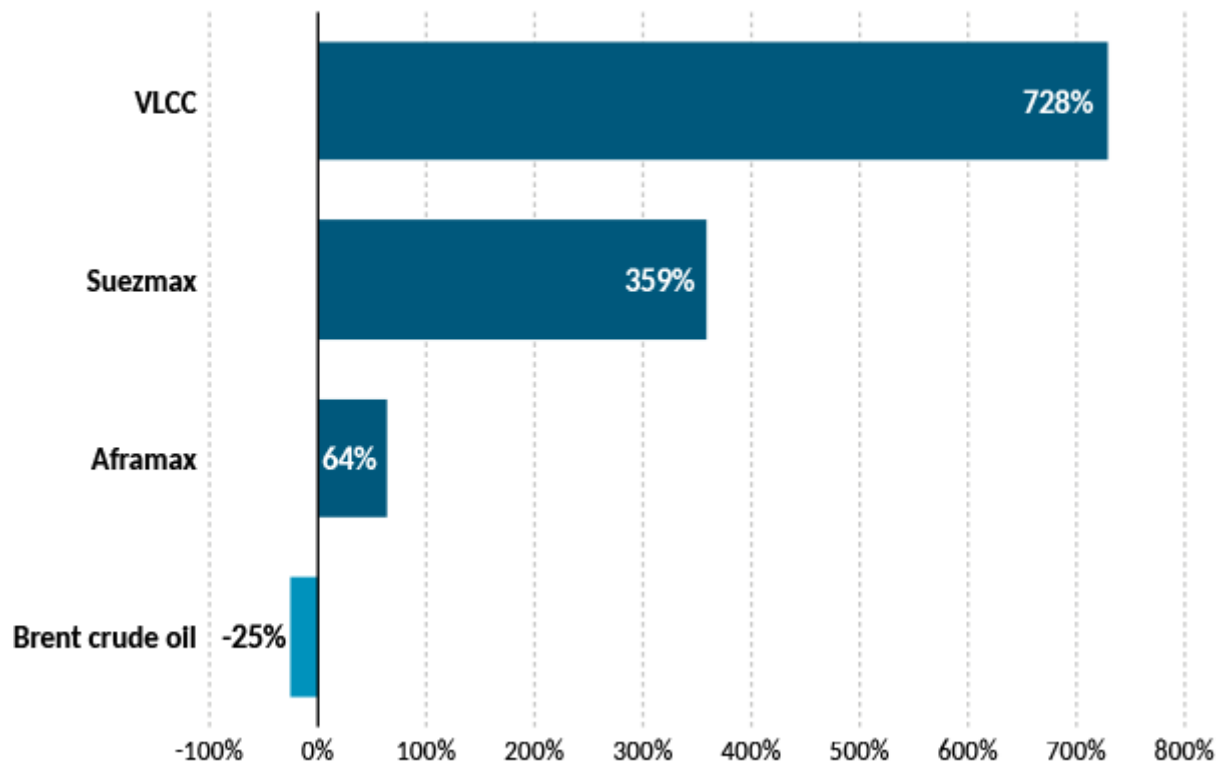
Source: BIMCO, Marine Bunker Exchange (MABUX)

Note: The prices are averages based on quoted bunker prices in Singapore, Rotterdam and Fujairah.



## Crude oil tanker earnings spike

Weekly percentage change, 6-13 March 2020



Source: BIMCO, Clarksons, Marine Bunker Exchange

### Ο Ο.Η.Ε. για την Παγκόσμια Ημέρα Ναυτιλίας<sup>21</sup>

Στο μήνυμά του ο Γενικός Γραμματέας του Ο.Η.Ε. **Αντόνιο Γκουτέρες** στις 24-9-2020 απηύθυνε το εξής μήνυμα «*Το θέμα της φετινής Παγκόσμιας Ημέρας Ναυτιλίας - βιώσιμη ναυτιλία για έναν βιώσιμο πλανήτη - έχει αποκτήσει εξαιρετικό συντονισμό καθώς η ναυτιλία συνέχισε να μεταφέρει περισσότερο από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου, συμπεριλαμβανομένων ζωτικών ιατρικών προμηθειών, τροφίμων και άλλων βασικών αγαθών που είναι κρίσιμα για την Απόκριση και ανάκτηση COVID-19. Η πανδημία COVID-19 τόνισε επίσης τον επαγγελματισμό και τη θυσία των δύο εκατομμυρίων ναυτικών που υπηρετούν στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο. Παραμένω πολύ ανήσυχος για την αυξανόμενη ανθρωπιστική κρίση και την ασφάλεια που αντιμετωπίζουν εκατοντάδες χιλιάδες από αυτούς τους βασικούς εργαζόμενους. Παρά τις άνευ προηγουμένου συνθήκες που προκαλούνται από την πανδημία, οι ναυτικοί συνέχισαν να υποστηρίζουν ακούραστα την συχνά αόρατη παγκόσμια αλυσίδα εφοδιαστικής. Εξαντλημένοι σωματικά και ψυχικά, μακριά από τις οικογένειες και τους αγαπημένους τους, ο χρόνος τους στη θάλασσα έχει πλέον επεκταθεί πολύ πέρα από τα πρότυπα που ορίζονται στις διεθνείς συμβάσεις, με κάποιες περιηγήσεις στο καθήκον να εκτείνονται περισσότερο από 17 μήνες. Οι κουρασμένοι ναυτικοί δεν μπορούν να λειτουργούν επ' αόριστον και οι διαταραχές στη διεθνή ναυτιλία θα έχουν καταστροφικές συνέπειες. Ανανεώνω την έκκλησή μου προς τις κυβερνήσεις να αντιμετωπίσουν τη δυστυχία τους, ορίζοντας επίσημα τους ναυτικούς και το θαλάσσιο προσωπικό ως «βασικούς εργαζόμενους», διασφαλίζοντας ασφαλείς αλλαγές στο πλήρωμα και εφαρμόζοντας τα πρωτόκολλα που*

<sup>21</sup> <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>

ανέπτυξαν οι υπηρεσίες του ΟΗΕ, καθώς και το Διεθνές Επιμελητήριο Ναυτιλίας και οι Διεθνείς Εργαζόμενοι στις Μεταφορές επιτρέποντας στον επαναπατρισμό των λαθραίων ναυτικών και άλλοι να προσχωρήσουν σε πλοία. Μακροπρόθεσμα, μια βιώσιμη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ζωτικής σημασίας. Η ναυτιλία θα διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στην επίτευξη των περισσότερων, αν όχι όλων, των δεκαεπτά στόχων αειφόρου ανάπτυξης. Ωστόσο, οι ναυτιλιακές δραστηριότητες πρέπει να εξισορροπούνται με τη μακροπρόθεσμη υγεία και τη βιοποικιλότητα των ωκεανών. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός του ΟΗΕ (IMO) έχει αναπτύξει παγκόσμια πρότυπα που υποστηρίζουν καθαρότερες και πιο πράσινες μεταφορές. Οι κυβερνήσεις και ο IMO πρέπει να συνεχίσουν να συνεργάζονται για να υποστηρίξουν τον αποκαρβονισμό των πλοίων και τη βελτιωμένη ενεργειακή απόδοση, τη διευκόλυνση της ναυτιλίας μέσω της αυξημένης ψηφιοποίησης, με τη συμμετοχή λιμένων και προσπάθειες για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της προστασίας του εργατικού δυναμικού, συμπεριλαμβανομένης της εστίασης στη διαφορετικότητα. Η ναυτιλία μπορεί και πρέπει να συνεχίσει να συμβάλλει στην παγκόσμια οικονομία χωρίς να διαταράσσεται η λεπτή ισορροπία της φύσης. Ο ναυτιλιακός τομέας υποστηρίζει το παγκόσμιο εμπόριο και θα συνεχίσει να είναι ουσιαστικός για την οικοδόμηση ενός βιώσιμου μέλλοντος για ανθρώπους και πλανήτες. Φέτος, η Παγκόσμια Ημέρα Ναυτιλίας είναι αφιερωμένη στο θέμα «Βιώσιμες θαλάσσιες μεταφορές για έναν βιώσιμο πλανήτη». Αυτό το θέμα έχει ιδιαίτερη σημασία στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19: σήμερα, το 80% των εμπορευμάτων που διακινούνται παγκοσμίως μεταφέρονται δια θαλάσσης, συμπεριλαμβανομένων ζωτικών ιατρικών προμηθειών, τροφίμων και ποτών. Άλλα προϊόντα που είναι κρίσιμα για τις προσπάθειές μας για ανταπόκριση και ανάκαμψη... η διακοπή της διεθνούς ναυτιλίας θα μπορούσε να έχει καταστροφικές συνέπειες. Για άλλη μια φορά, καλώ τις κυβερνήσεις να δράσουν για να διορθώσουν αυτήν την κρίσιμη κατάσταση, ορίζοντας τους ναυτικούς και το προσωπικό του ναυτιλιακού τομέα ως βασικούς εργαζόμενους, διασφαλίζοντας ότι οι αλλαγές του πληρώματος πραγματοποιούνται με ασφάλεια και επιβάλλοντας τους κανόνες. πρωτόκολλα που έχουν αναπτυχθεί από οργανισμούς των Ηνωμένων Εθνών, το Διεθνές Επιμελητήριο Ναυτιλίας και τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές, έτσι ώστε οι ναυτικοί που είναι προσαρμοσμένοι σε πλοία να επαναπατρίζονται και άλλοι να μπορούν να επιστρέψουν στον τόπο εργασίας τους.

Μακροπρόθεσμα, δεν μπορούμε να κάνουμε χωρίς έναν βιώσιμο ναυτιλιακό τομέα. Οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στην επίτευξη των περισσότερων από τους δεκαεπτά στόχους της αειφόρου ανάπτυξης, εάν όχι όλων. Αλλά πρέπει να πετύχουμε να βρούμε μια ισορροπία ώστε να μην θέτουν σε κίνδυνο την υγεία και τη βιοποικιλότητα των ωκεανών μακροπρόθεσμα. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει αναπτύξει παγκόσμια πρότυπα για να κάνει τον τομέα καθαρότερο και πιο πράσινο. Οι κυβερνήσεις και ο ΔΝΟ πρέπει να συνεχίσουν να εργάζονται από κοινού για την απολύμανση των θαλάσσιων μεταφορών και να το καταστήσουν πιο ενεργειακά αποδοτικό, να διευκολύνουν τις δραστηριότητες του τομέα συνεχίζοντας να τις ψηφιοποιούν, ειδικά σε λιμάνια, Οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν και πρέπει να συμβάλλουν στην παγκόσμια οικονομία χωρίς να διαταράσσεται η εύθραυστη ισορροπία της φύσης. Θα ήταν αδύνατο να οικοδομήσουμε ένα βιώσιμο μέλλον για τον πλανήτη και τους

ανθρώπους του χωρίς τον ναυτιλιακό τομέα, που αποτελεί τη βάση του παγκόσμιου εμπορίου», κατέληξε στο μήνυμά του ο Γ.Γ. του Ο.Η.Ε.





## Δ. ΜΕΤΡΑ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ

### Διεθνείς Φορείς



#### I. Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) – πρωτοβουλίες προστασίας από την πανδημία

Οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί που επιβλήθηκαν σε όλο τον κόσμο δημιούργησαν σημαντικά εμπόδια στις αλλαγές του πληρώματος και στον επαναπατρισμό των ναυτικών, με αποτέλεσμα την αυξανόμενη ανθρωπιστική κρίση και την διακινδύνευση της ασφάλεια των ναυτικών και της ναυτιλίας. Ο ΙΜΟ παρενέβη αμέσως προτρέποντας τα κράτη μέλη του να ορίσουν τους ναυτικούς ως βασικούς εργαζόμενους, για να δύνανται να ταξιδεύουν μεταξύ των πλοίων που αποτελούν τον χώρο

εργασίας τους και των χωρών διαμονής τους. Πολλά κράτη μέλη του IMO και συνδεδεμένα μέλη έχουν στείλει ανακοινώσεις στον IMO, όπου αναφέρονται συγκεκριμένα οι ναυτικοί ως βασικοί εργαζόμενοι. Ο IMO διαδίδει τέτοιες επικοινωνίες μέσω Κυκλικών Επιστολών που είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο του IMO<sup>22</sup>. Περαιτέρω, στις 9 Ιουλίου 2020, 13 χώρες υπέγραψαν την Κοινή Δήλωση της Διεθνούς Θαλάσσιας Εικονικής Διάσκεψης Κορυφής για τις αλλαγές του πληρώματος, στην οποία οι κυβερνήσεις δεσμεύτηκαν να διευκολύνουν τις αλλαγές του πληρώματος και να επιτύχουν καθοριστικό καθορισμό εργαζομένων για τους ναυτικούς. Από τις 12 Ιανουαρίου 2021, 51 κράτη μέλη του ΔΝΟ και ένα συνδεδεμένο μέλος<sup>23</sup> έχουν ορίσει τους ναυτικούς ως βασικούς εργαζόμενους. Τα κράτη μέλη είναι: Αζερμπαϊτζάν, Μπαχάμες, Μπαγκλαντές, Μπαρμπάντος, Βέλγιο, Βραζιλία, Καναδάς, Χιλή, Κύπρος, Δανία, Δομινικανή Δημοκρατία, Αίγυπτος, Γαλλία, Γκαμπόν, Γεωργία, Γερμανία, Γκάνα, Ελλάδα, Ινδία, Ινδονησία, Ιράν (Ισλαμική Δημοκρατία), Τζαμάικα, Ιαπωνία, Κένυα, Κιριμπάτι, Λίβανος, Λιβερία, Νήσοι Μάρσαλ, Μολδαβία, Μαυροβούνιο, Μιανμάρ, Ολλανδία, Νέα Ζηλανδία, Νιγηρία, Νορβηγία, Παναμάς, Φιλιππίνες, Πολωνία, Δημοκρατία της Κορέας, Ρουμανία, Σαουδική Αραβία, Σιγκαπούρη, Νότια Αφρική, Ισπανία, Σουηδία, Ταϊλάνδη, Τουρκία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες, Υεμένη. Το συνεργαζόμενο μέλος είναι το Χονγκ Κονγκ (Κίνα).

Εξάλλου κι ο **Κανονισμός 2.5 της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας<sup>24</sup> της ΔΟΕ (MLC)** ορίζει ότι οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα να επαναπατριστούν στο τέλος των συμβάσεών τους. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτή τα κράτη σημαίας έχουν ευθύνη έναντι του δικαιώματος επαναπατριsmού των ναυτικών και τα κράτη λιμένα έχουν υποχρέωση να διευκολύνουν τον επαναπατριsmό καθώς και την αντικατάσταση των ναυτικών. Η ΔΟΕ έχει δηλώσει ότι αυτές οι υποχρεώσεις πρέπει να τηρούνται κατά τη διάρκεια της πανδημίας χωρίς να θίγεται η ανάγκη λήψης μέτρων για την πρόληψη της μετάδοσης. Περαιτέρω, η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας της ILO το 2006 (MLC) ορίζει ότι η μέγιστη συνεχής περίοδος που πρέπει να υπηρετεί ένας ναυτικός σε πλοίο χωρίς άδεια είναι 11 μήνες. Αυτή η περίοδος μπορεί να ξεπεραστεί σε περιπτώσεις «ανωτέρας βίας», αλλά οποιαδήποτε επέκταση πρέπει να συνοδεύεται από κατάλληλες διασφαλίσεις για την αποφυγή κάθε κατάχρησης και την προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών.

Επίσης, ο IMO ενέκρινε ένα σύνολο πρωτοκόλλων που καθορίζουν γενικά μέτρα και διαδικασίες που έχουν σχεδιαστεί για να διασφαλίσουν ότι οι αλλαγές του πληρώματος μπορούν να πραγματοποιηθούν με ασφάλεια κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Αυτά τα πρωτόκολλα έχουν καταρτιστεί από μια ευρεία διατομή παγκόσμιων ενώσεων βιομηχανίας που εκπροσωπούν διάφορους τομείς της βιομηχανίας θαλάσσιων μεταφορών. Τα πρωτόκολλα προβλέπουν ασφαλείς διαδικασίες για την ένταξη πλοίων, καθώς και την αποχώρηση από πλοία και τον

<sup>22</sup> <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/COVID-19-Member-States-Communications.aspx>

<sup>23</sup> [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID CL 4204 adds/Circular Letter No.4204-Add.24 - Coronavirus \(Covid-19\) - Outcome Of The International Maritime Virtual Summit On Crew Change.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.24%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-%20Outcome%20Of%20The%20International%20Maritime%20Virtual%20Summit%20On%20Crew%20Change.pdf)

<sup>24</sup> [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO::P91\\_SECTION:MLCA\\_AMEND\\_A2](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO::P91_SECTION:MLCA_AMEND_A2)

επαναπατρισμό. Καλύπτουν την παροχή εξοπλισμού ατομικής προστασίας (PPE), δοκιμών COVID-19, κοινωνικής απόστασης, προφυλάξεων υγιεινής, ελέγχου θερμοκρασίας, προσωρινής στέγασης και προτάσεων για καθορισμένες λωρίδες στα αεροδρόμια για ναυτικούς, απαιτήσεις για ναυτιλιακές εταιρείες και συστάσεις προς κυβερνήσεις, ναυτιλιακές διοικήσεις και άλλες σχετικές εθνικές αρχές όπως οι αρχές υγείας, τελωνείων, μετανάστευσης, ελέγχου των συνόρων, θαλάσσιων λιμένων και πολιτικής αεροπορίας. Ενδεικτικά :

## **ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΦΑΛΩΝ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΚΑΙ**

### **ΤΑΞΙΔΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΝΔΗΜΙΑ ΚΟΡΩΝΟΙΟΥ (COVID-19)**

«1. Η Επιτροπή Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, στην 102η σύνοδό της (4 έως 11 Νοεμβρίου 2020), μεταξύ άλλων, αναγνώρισε τη σημασία του προτεινόμενου πλαισίου πρωτοκόλλων για τη διασφάλιση Ασφαλών αλλαγών στο πλήρωμα του πλοίου και ταξίδια κατά τη διάρκεια πανδημίας κορωνοϊού (COVID-19), που κυκλοφόρησε με την εγκύκλιο δια επιστολής No.4204 / Add.14 / Rev.1 (τα πρωτόκολλα, και αυτό, στο μέτρο του δυνατού. Τα κράτη μέλη και όλοι οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο εφαρμογής των πρωτοκόλλων στη μέγιστη δυνατή έκταση.

2. Η επιτροπή σημείωσε ότι ...καθώς εξελίχθηκε η πανδημία και ότι τα πρωτόκολλα θα χρειάζονται περαιτέρω αναθεώρηση. Ως εκ τούτου, η επιτροπή εξουσιοδότησε τον πρόεδρο και τη γραμματεία του IMO να διανείμει τυχόν αναθεωρημένες εκδόσεις των πρωτοκόλλων ως αναθεωρήσεις αυτής της εγκυκλίου MSC μη περιμένοντας την προηγούμενη έγκριση της επιτροπής. Στη συνέχεια, η επιτροπή θα κληθεί να εγκρίνει οποιαδήποτε αναθεωρημένη εγκύκλιο αναδρομικά στην επόμενη συνεδρίασή του.

3. Τα κράτη μέλη καλούνται να εξετάσουν τα πρωτόκολλα, όπως ορίζονται στο παράρτημα, και να ενημερώσουν ιδιοκτήτες, χειριστές και διαχειριστές πλοίων που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία τους, κατά περίπτωση, καθώς και το προσωπικό του πλοίου απασχολούσε ή ασχολήθηκε με τέτοια πλοία για να ενεργήσει ανάλογα, λαμβάνοντας υπόψη τη συνιστώμενη δράση για τη διευκόλυνση της αλλαγής πληρώματος πλοίων, την πρόσβαση σε ιατρική περίθαλψη και ναυτικά ταξίδια κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 (ανάλυση MSC.473 (ES.2)).

4. Διακυβερνητικές οργανώσεις και μη κυβερνητικές οργανώσεις σε συμβουλευτική Κατάσταση με τον Οργανισμό καλούνται επίσης να εξετάσουν τα πρωτόκολλα και άλλες οδηγίες, ως παρέχεται στην παράγραφο 3 παραπάνω, και συμβουλεύει τη συμμετοχή τους ανάλογα...».

Επίσης ο IMO δημιούργησε μια **Ομάδα Δράσης Κρίσης Ναυτικών (SCAT)**<sup>25</sup> για να παρακολουθεί τις εξελίξεις, να συντονίζει τις προσπάθειες, να επικοινωνεί με όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη και να παρέχει στοχοθετημένη υποστήριξη σε μεμονωμένες περιπτώσεις και ιδιαίτερα επείγουσες καταστάσεις. Αυτή η ομάδα συχνά συνεργάζεται με άλλους οργανισμούς όπως η

<sup>25</sup> <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/pages/support-for-seafarers-during-covid-19.aspx>

Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (**ΔΟΕ**), η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων Μεταφορών (ITF) και το Διεθνές Επιμελητήριο Ναυτιλίας (ICS). Όμως ο IMO συνεργάζεται και με κυβερνήσεις σε διπλωματικό επίπεδο για να ενθαρρύνει την άρση των τοπικών και εθνικών ταξιδιωτικών περιορισμών για τους ναυτικούς, ενώ έχει εκδώσει και πλήθος κυκλικών επιστολών που παρέχουν καθοδήγηση και βασικές πληροφορίες για θέματα όπως η διασφάλιση ασφαλών αλλαγών στο πλήρωμα του πλοίου (CL.4204 / Add.14), ο εξοπλισμός ατομικής προστασίας (CL.4204 / Add.15), πιστοποιητικά ναυτικών (CL.4204 / Add.19) και η διασφάλιση ασφαλούς επαφής μεταξύ προσωπικού πλοίου και ξηράς (CL.4204 / Add.16). Στο πλαίσιο αυτό τον Σεπτέμβριο του 2020 η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO ενέκρινε ψήφισμα καλώντας όλες τις κυβερνήσεις να λάβουν επείγουσα δράση για την επίλυση της ανθρωπιστικής κρίσης και της κρίσης ασφάλειας που αντιμετωπίζει η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα ως αποτέλεσμα της πανδημίας COVID-19.

Ενδεικτικά ο IMO εξέδωσε τις ακόλουθες κυκλικές επιστολές: [Εγκύκλιος επιστολής No.4204 / Προσθήκη.37](#) (22 Δεκεμβρίου 2020) - Coronavirus (COVID 19) - Τρίτη βιντεοδιάσκεψη για τα καθεστώτα του Port State Control (PSC) σχετικά με εναρμονισμένες δράσεις τη στιγμή της πανδημίας του Covid-19, [Εγκύκλιος επιστολής No.4204 / Προσθήκη.36 / Αναθ.1](#) (23 Δεκεμβρίου 2020) - Coronavirus (COVID 19) - ρήτρες «Χωρίς αλλαγή πληρώματος» σε charterparties, [Εγκύκλιος επιστολής No.4204 / Add.35 / Rev.2](#) (12 January 2021) - Coronavirus (COVID-19) - Καθορισμός ναυτικών ως βασικών εργαζομένων, [Εγκύκλιος επιστολής No.4204 / Add.34](#) (19 Νοεμβρίου 2020) - Coronavirus (COVID 19) - Μαθήματα ηλεκτρονικής μάθησης του ΠΟΥ με θέμα "Προώθηση μέτρων δημόσιας υγείας ως απάντηση στο COVID-19 σε φορτηγά πλοία και αλιευτικά σκάφη" και "Επιχειρησιακά ζητήματα για διαχείριση περιπτώσεων COVID-19 και εστιών σε πλοία ", [Εγκύκλιος επιστολής No.4204 / Προσθήκη.33](#) (5 Νοεμβρίου 2020) - Coronavirus (COVID-19) - Κοινή δήλωση IMO-UNWTO για την υποστήριξη της ασφαλούς επανέναρξης των κρουαζιερόπλοιων μετά την πανδημία COVID-19, [Εγκύκλιος επιστολή αριθ. 4204 / Προσθήκη.31](#) (17 Σεπτεμβρίου 2020) - Coronavirus (COVID-19) - Κοινή δήλωση σχετικά με τη συμβολή του διεθνούς εμπορίου και των αλυσίδων εφοδιασμού σε μια βιώσιμη κοινωνικοοικονομική ανάκαμψη στο COVID-19 , [Εγκύκλιος επιστολή αριθ. 4204 / Προσθήκη.28](#) (26 Αυγούστου 2020) - Coronavirus (COVID 19) - Οδηγίες της ΠΟΥ για την προώθηση μέτρων δημόσιας υγείας σε φορτηγά πλοία και αλιευτικά σκάφη, [Εγκύκλιος επιστολής αρ. 4204 / Προσθήκη.27](#) (26 Αυγούστου 2020) - Coronavirus (COVID 19) - Πρωτόκολλα για τον μετριασμό των κινδύνων περιπτώσεων σε πλοία, [Εγκύκλιος επιστολής αρ. 4204 / Προσθήκη.26](#) (3 Αυγούστου 2020) - Coronavirus (COVID-19) - Οδηγίες για τη σταδιακή και ασφαλή επανέναρξη λειτουργίας των κρουαζιερόπλοιων στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε σχέση με την πανδημία COVID-19, [Εγκύκλιος επιστολής αρ. 4204 / Προσθήκη.25](#) (24 Ιουλίου 2020) - Coronavirus (COVID-19) - Αποτελέσματα ερευνών από την ICS και την ITF σχετικά με μέτρα προστασίας της υγείας στα πλοία ως απάντηση στην πανδημία κοροναϊού (COVID-19), [Εγκύκλιος επιστολή αριθ. 4204 / Προσθήκη.21](#) (8 Ιουνίου 2020) - Κοινή δήλωση IMO-UNCTAD - Πρόσκληση για συνεργατική δράση για την υποστήριξη της διατήρησης των πλοίων, των λιμένων ανοικτών και του διασυνοριακού εμπορίου που ρέει κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19,

[Εγκύκλιος επιστολή αριθ. 4204 / Προσθήκη.20](#) (5 Ιουνίου 2020) - Coronavirus (COVID-19) - Επιτάχυνση της ψηφιοποίησης του θαλάσσιου εμπορίου και της εφοδιαστικής - Έκκληση για δράση, [Εγκύκλιος επιστολής No.4204 / Add.19 / Rev.2](#) (22 Ιουλίου 2020) - Coronavirus (COVID-19) - Οδηγίες για τα κράτη σημαίας σχετικά με τις έρευνες και τις ανανεώσεις πιστοποιητικών κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, [Εγκύκλιος επιστολής No.4204 / Προσθήκη.11](#) (24 Απριλίου 2020) - Coronavirus (COVID 19) - Οδηγίες ΕΚ για την προστασία της υγείας, τον επαναπατρισμό και τις ταξιδιωτικές ρυθμίσεις για ναυτικούς, επιβάτες και άλλα άτομα επί των πλοίων, [Εγκύκλιος επιστολή αριθ. 4204 / Προσθήκη.9](#) (16 Απριλίου 2020) - Κοινή δήλωση IMO-WCO σχετικά με την ακεραιότητα της παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, [Εγκύκλιος επιστολή αριθ. 4204 / Προσθήκη.7](#) (3 Απριλίου 2020) - Coronavirus (COVID-19) - Οδηγίες σχετικά με απρόβλεπτες καθυστερήσεις στην παράδοση των πλοίων, [Εγκύκλιος επιστολής αριθ. 4204 / Προσθήκη.6](#) (27 Μαρτίου 2020) Coronavirus (COVID-19) - Προκαταρκτικός κατάλογος συστάσεων για κυβερνήσεις και αρμόδιες εθνικές αρχές σχετικά με τη διευκόλυνση του θαλάσσιου εμπορίου κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, [Εγκύκλιος επιστολής No.4204 / Add.5 / Rev.1](#) (2 Απριλίου 2020) Coronavirus (COVID-19) - Οδηγίες σχετικά με την πιστοποίηση των ναυτικών και του προσωπικού των αλιευτικών σκαφών, [Η εγκύκλιος επιστολή αριθ. 4204 / Προσθήκη 4 / Αναθ. 2](#) (9 Οκτωβρίου 2020) περιέχει οδηγίες ICS Coronavirus (COVID-19) για τους χειριστές πλοίων για την προστασία της υγείας των ναυτικών, [Εγκύκλιος επιστολή αριθ. 4204 / Προσθήκη 3](#) (2 Μαρτίου 2020) - Λειτουργικά ζητήματα για τη διαχείριση περιπτώσεων COVID-19 / εστία σε πλοία, [Η εγκύκλιος επιστολή αριθ. 4204 / Προσθήκη.1](#) (19 Φεβρουαρίου 2020) παρέχει συμβουλές σχετικά με την εφαρμογή και την επιβολή σχετικών μέσων του ΔΝΟ, [Εγκύκλιος επιστολή αριθ. 4204](#) (31 Ιανουαρίου 2020) που παρέχει πληροφορίες και καθοδήγηση, βάσει συστάσεων του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (ΠΟΥ), σχετικά με τις προφυλάξεις που πρέπει να ληφθούν για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων για ναυτικούς, επιβάτες και άλλους σε πλοία, [MSC.7 / Circ.1 / Rev](#) National Focal Points για την αλλαγή πληρώματος και τον επαναπατρισμό των ναυτικών

### *Δήλωση Γενικού Γραμματέα IMO Kitack Lim για την αντιμετώπιση της επίδρασης της πανδημίας κορωνοϊού για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και την παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού.*

Ο Γενικός Γραμματέας του IMO **Kitack Lim** εξέδωσε δήλωση σχετικά με την αντιμετώπιση της επίδρασης της πανδημίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία και την παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού, τονίζοντας καταρχάς την ζωτική ανάγκη να διατηρηθεί το εμπόριο δια θαλάσσης και να προστατευθεί η ευημερία των ναυτικών ενόψει του τερματισμού του κορωνοϊού : «*Η εξάπλωση του κορωνοϊού έβαλε ολόκληρο τον κόσμο σε μια άνευ προηγουμένου κατάσταση. Για να επιβραδύνει τη διάδοση της νόσου και να μετριάσει τις επιπτώσεις της, τα ταξίδια περιορίζονται και τα σύνορα κλείνουν. Οι κόμβοι μεταφορών επηρεάζονται. Οι λιμένες κλείνουν και τα πλοία αρνήθηκε την είσοδο. Σε αυτούς τους δύσκολους καιρούς, η ικανότητα των ναυτιλιακών υπηρεσιών και των ναυτικών να παραδίδουν ζωτικά αγαθά, συμπεριλαμβανομένων ιατρικών προμηθειών και τροφίμων, θα είναι κεντρική για την ανταπόκριση και τελικά την υπέρβαση αυτής της πανδημίας. Είναι, επομένως, ζωτικής σημασίας η ροή του εμπορίου δια*



θαλάσσης να μην διαταραχθεί άσκοπα. Ταυτόχρονα, η ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος πρέπει επίσης να παραμείνουν υψίστης σημασίας.

Ένας από τους στόχους του IMO, όπως αναφέρεται στη Σύμβαση του, είναι να διασφαλίσει τη διαθεσιμότητα των ναυτιλιακών υπηρεσιών στο εμπόριο του κόσμου, προς όφελος της ανθρωπότητας. Καλώ όλα τα κράτη μέλη του IMO να το λάβουν αυτό υπόψη κατά τη διαμόρφωση των πολιτικών αποφάσεών τους σχετικά με τον κορωνοϊό. Η νίκη του ιού πρέπει να είναι η πρώτη προτεραιότητα, αλλά το παγκόσμιο εμπόριο, με ασφαλή, ασφαλή και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο, πρέπει επίσης να μπορεί να συνεχιστεί. Πρέπει επίσης να θυμόμαστε τις εκατοντάδες χιλιάδες ναυτικούς στα πλοία. Είναι, ακούσια, στην πρώτη γραμμή αυτής της παγκόσμιας καταστροφής. Ο επαγγελματισμός τους διασφαλίζει ότι τα προϊόντα που χρειαζόμαστε όλοι παραδίδονται - με ασφάλεια και με ελάχιστο αντίκτυπο στο πολύτιμο περιβάλλον μας. Αυτοί είναι άνθρωποι, συνήθως μακριά από το σπίτι και την οικογένεια. Η υγεία και η ευημερία τους είναι εξίσου σημαντικά με εκείνα των άλλων. Και πάλι, προτρέπω μια πρακτική και ρεαλιστική προσέγγιση, σε αυτούς τους ασυνήθιστους χρόνους, σε θέματα όπως η αλλαγή πληρώματος, η προμήθεια, η επισκευή, η έρευνα και η πιστοποίηση και η αδειοδότηση ναυτικών. Μαζί με τους συνεργάτες της βιομηχανίας και τους συναδέλφους μας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, ο IMO αναπτύσσει και εκδίδει πρακτικές συμβουλές και οδηγίες σχετικά με μια ποικιλία τεχνικών και επιχειρησιακών θεμάτων που σχετίζονται με τον κορωνοϊό. Μπορείτε να το βρείτε στον ιστότοπό μας και θα το ενημερώνουμε ανάλογα με την εξέλιξη της κατάστασης. Προσωπικά, θα ξεκινήσω μια σειρά συναντήσεων και διαβουλεύσεων με ηγέτες από τη ναυτιλία, τα λιμάνια και άλλους βασικούς συναφείς τομείς, ώστε όλοι να κατανοήσουμε καλύτερα τα ζητήματα που αντιμετωπίζουμε και να αναπτύξουμε λογικές, πρακτικές και ενοποιημένες λύσεις. Έχω μιλήσει πολλές φορές για το «ταξίδι μαζί». Ποτέ το πνεύμα αυτών των λέξεων δεν ήταν πιο σημαντικό από ό, τι είναι τώρα».



## II. Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping)

Επιπλέον και το **Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο** εξέδωσε στις 30 Σεπτεμβρίου 2020 την 3<sup>η</sup> έκδοση με **κατευθυντήριες οδηγίες** για την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία για να βοηθήσει στην καταπολέμηση της εξάπλωσης του COVID-19. Ειδικότερα, εξέδωσε οδηγίες για χειριστές πλοίων για την Προστασία της υγείας των ναυτικών από τον Κορωνοϊό (COVID-19): Οδηγίες για τους πλοιοκτήτες για την προστασία της υγείας των ναυτικών v3 PDF (556 KB).<sup>26</sup> Την 1<sup>η</sup> φορά εξέδωσε οδηγίες τον Μάρτιο του 2020.

<sup>26</sup> <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2020/11/covid19-guidance-for-ship-operators-for-the-protection-of-the-health-of-seafarers-v3-min.pdf>

Η έκδοση 3 έχει μια ενημερωμένη εισαγωγή που αντικατοπτρίζει την κατάσταση εννέα μήνες από την έναρξη της παγκόσμιας πανδημίας και προσθέτει δύο νέα παραρτήματα για δοκιμές PCR και Διαχείριση πολλαπλών περιπτώσεων COVID-19 On Board Vessels. Αυτό αντικαθιστά την έκδοση 2, που δημοσιεύθηκε τον Μάιο και πρέπει να διαβαστεί σε συνδυασμό με το COVID-19 - Πρωτόκολλα για τον μετριασμό των κινδύνων των υποθέσεων στα πλοία.

Οι νέες οδηγίες 48 σελίδων καθοδήγησης αναπτύχθηκαν με την υποστήριξη πολλών διακεκριμένων διεθνών φορέων, όπως:

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)

Το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC)

Η Διεθνής Ένωση Ναυτιλιακής Υγείας (IMHA)

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων Μεταφορών (ITF)

INTEPTANKO

Τα μέτρα που επισημαίνονται περιλαμβάνουν συμβουλές για τη διαχείριση περιορισμών εισόδου στο λιμάνι, μέτρα πλοίων για την αντιμετώπιση κινδύνων που σχετίζονται με το COVID-19, διαχείριση περιπτώσεων COVID-19 επί του πλοίου όταν βρίσκονται στη θάλασσα, βοήθεια σε όλους τους ναυτικούς να έχουν πρόσβαση σε ιατρική περίθαλψη όταν βρίσκονται σε λιμάνια, και αντιμετώπιση άλλων ιατρικών ζητημάτων κατά τη διάρκεια του COVID-19. Εκτός από το νέο PCR Testing Procedures Matrix, η δημοσίευση περιλαμβάνει επίσης ενημερωμένες πρακτικές συμβουλές σχετικά με τη χρήση μάσκας, ανανεώσιμων συνταγών, υποστήριξης και εφοδιαστικής, λήψης αποφάσεων για υπόπτους ή επιβεβαιωμένες περιπτώσεις COVID-19 και μέτρα για την ενίσχυση της ψυχικής υγείας και ευεξία, ενώ περιλαμβάνει και δείγματα καρτών εντοπισμού πληρώματος / επιβατών και έντυπα αυτο-δήλωσης υγείας, καθώς και μια σειρά αφισών που μπορούν να εκτυπωθούν και να εμφανιστούν.

Ο **Guy Platten**, Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου, επεσήμανε ότι: *«είναι σημαντικό οι κυβερνήσεις και οι ναυτιλιακές εταιρείες να κάνουν ό, τι μπορούν για να υποστηρίξουν αυτήν την ενημερωμένη καθοδήγηση και οι ναυτικοί να χρησιμοποιήσουν τις συστάσεις του για να διασφαλίσουν ότι όλοι κάνουμε ό, τι μπορούμε για να διατηρήσουμε όλους ασφαλείς».*

### III. Επιτροπή Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας

Με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002<sup>27</sup>, συστάθηκε **Επιτροπή Ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS)**, την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία. Η επιτροπή αυτή στη 102η σύνοδος (MSC 102), στις 4-11

<sup>27</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/AUTO/?uri=celex:32002R2099>

Νοεμβρίου 2020 (εικονική συνεδρία) ενέκρινε εγκύκλιο που περιέχει πρωτόκολλα για ασφαλή αλλαγή πληρώματος κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Επίσης αρκετός αριθμός πρωτοκόλλων αναφοράς για την εξασφάλιση ασφαλών αλλαγών στο πλήρωμα του πλοίου και του ταξιδιού κατά τη διάρκεια της πανδημίας Coronavirus (COVID-19) έχει αναγνωριστεί από τον τεχνικό οργανισμό του IMO, την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC). Ειδικότερα, η Επιτροπή, η οποία συνεδρίασε ουσιαστικά για την 102η σύνοδό της (4 έως 11 Νοεμβρίου) ενέκρινε εγκύκλιο MSC αναγνωρίζοντας τα βιομηχανικά πρωτόκολλα, τα οποία καθορίζουν γενικά μέτρα και διαδικασίες που έχουν σχεδιαστεί για να διασφαλίσουν ότι οι αλλαγές του πληρώματος πλοίων και τα ταξίδια μπορούν να πραγματοποιηθούν με ασφάλεια κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Τα πρωτόκολλα τονίζουν την ανάγκη οι κυβερνήσεις να ορίσουν τους ναυτικούς ως βασικούς εργαζόμενους, παρέχοντας μια ουσιαστική υπηρεσία. Τα πρωτόκολλα (που είχαν εκδοθεί προηγουμένως μέσω κυκλικής επιστολής)<sup>28</sup> περιλαμβάνουν πρακτικά βήματα για την ένταξη και την έξοδο από πλοία, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης συμμόρφωσης και της αυστηρής τήρησης των απαιτήσεων δοκιμών και καραντίνας COVID-19, καθώς και μέτρα για την πρόληψη μόλυνσης στα πλοία. Η κίνηση έκδοσης πρωτοκόλλων αλλαγής πληρώματος μέσω επίσημης εγκύκλιος της IMO (MSC.1 / Circ.1636) ήταν μία από τις διάφορες ενέργειες που ανέλαβε η Επιτροπή για την υποστήριξη των προσπαθειών των υπηρεσιών του ΟΗΕ, της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των κυβερνήσεων για την αντιμετώπιση της αλλαγής πληρώματος κρίση, ένα πολύ σοβαρό ανθρωπιστικό ζήτημα για τους ναυτικούς που απειλεί την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και του παγκόσμιου εμπορίου. Τέλος, μεταξύ άλλων η MSC συμφώνησε μια ενοποιημένη ερμηνεία σχετικά με τις καθυστερήσεις στην παράδοση των πλοίων, κατά τη διάρκεια της πανδημίας Coronavirus (COVID-19). Η ενοποιημένη ερμηνεία του κανονισμού SOLAS II-1 / 3-10 αφορά τον όρο «απρόβλεπτη καθυστέρηση στην παράδοση πλοίων». Ο IMO εξέδωσε την εγκύκλιο επιστολή αριθ. 4204 / Προσθήκη.1<sup>29</sup> σχετικά με την εφαρμογή και την επιβολή σχετικών μέσων του IMO υπό το πρίσμα της πανδημίας COVID-19, η οποία απαιτεί κατανόηση και στενή συνεργασία μεταξύ όλων των κρατών μελών για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με την εφαρμογή και την επιβολή μέσων του IMO. Επίσης, η επιτροπή συζήτησε μια πρόταση για την ανάπτυξη καθοδήγησης σχετικά με την εφαρμογή απομακρυσμένων ερευνών. Η πρόταση αναγνωρίζει ότι η χρήση απομακρυσμένης έρευνας αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται τα επόμενα χρόνια, ακόμη και μετά τη λήξη της πανδημίας. Ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και διεθνείς οργανισμοί μπορούν να υποβάλουν νέα πρόταση παραγωγής, ενώ η επιτροπή σημείωσε ότι η ανάπτυξη τέτοιων κατευθυντήριων γραμμών θα απαιτούσε λεπτομερή τεχνική εξέταση από εμπειρογνώμονες, η οποία θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει θέματα που σχετίζονται με περιπτώσεις ανωτέρας βίας. Τέλος, η Επιτροπή Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας προχώρησε επίσης στις εργασίες της για ένα ευρύ φάσμα σημαντικών τεχνικών θεμάτων, συμπεριλαμβανομένης της έγκρισης τροπολογιών και κατευθυντήριων γραμμών.

<sup>28</sup> [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID CL 4204 adds/Circular Letter No.4204-Add.14 - Coronavirus \(Covid-19\) - Recommended Framework Of Protocols.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-Coronavirus%20(Covid-19)%20-Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf)

<sup>29</sup> [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/CL.4204-Add.1 English.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/CL.4204-Add.1%20English.pdf)



## Επίλογος

Η πανδημία έχει πλήξει ποικιλοτρόπως την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα. Ο κλάδος της ναυτιλίας επλήγη τόσο σε εθνικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο περισσότερο από τους περισσότερους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας λόγω της πανδημίας του COVID-19 δεδομένου ότι περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω πλοίων. Καθώς η πανδημία εξακολουθεί να μαστίζει τον κόσμο, το μέγεθος της συνολικής επίδρασης στη ναυτιλία παραμένει άγνωστο, αφού δεν μπορούμε να γνωρίζουμε τη διάρκεια αυτής της κρίσης πλύν όμως κάποιες επιπτώσεις είναι εμφανείς, έχουν προκαλέσει ύφεση σε παγκόσμιο επίπεδο και θα πρέπει να αντιμετωπιστούν δραστικά. Αντιθέτως άλλες επιπτώσεις δεν είναι προβλέψιμες ακόμα ενώ τα πλήγματα που θα πρέπει να διαχειριστούν τα κράτη στην μετά COVID-19 εποχή θα πρέπει να αποτελέσουν το εφαλτήριο για τον επανασχεδιασμό της ναυτιλιακής βιομηχανίας και την αναδιάρθρωση της προμηθευτικής τους αλυσίδας, που ανέδειξε την εξάρτηση της προσφοράς από συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές κι εκδηλώθηκε αρχικά με την εμπορική αντιπαράθεση ΗΠΑ-Κίνας πριν την εμφάνιση της υγειονομικής κρίσης. Περαιτέρω, η πανδημία δημιούργησε ανθρωπιστική κρίση καθώς όπως προέκυψε συμπερασματικά από διενεργηθείσες έρευνες, που προαναφέρθηκαν, ανεστάλησαν οι άδειες εξόδου των ναυτικών, γεγονός που επέδρασε σημαντικά στην ψυχική υγεία των ναυτικών και αποτελούν ένα ζήτημα που χρήζει αντιμετώπισης, δεδομένου ότι η επιβολή επεκτάσεων των συμβάσεων εργασίας στους ναυτικούς παρά τη θέλησή τους αποτελεί παραβίαση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και προϋποθέτει τη λήψη πιο αυστηρών προστατευτικών μέτρων από τις Σημαίες των πλοίων. Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη ότι η υγεία των ναυτικών είναι

ευάλωτη περισσότερο από ποτέ λόγω της πανδημίας, καθίσταται σαφές ότι η σωστή εκπαίδευση των ναυτικών μέσω της STCW, σχετικά με τα δικαιώματά τους από τους κανονισμούς της MLC, μπορεί να την προστατεύσει αποτελεσματικά.

Επιπλέον, μια από τις παράπλευρες συνέπειες της πανδημίας στη ναυτιλία, είναι η δυσκολία ανανέωσης - θεώρησης πιστοποιητικών για φορτηγά πλοία, η οποία προϋποθέτει δεξαμενισμό και επισκευές των πλοίων σε λιμάνια της Κίνας. Και αυτό την ώρα που περισσότερα από 200 πλοία βρίσκονται στην Κίνα για προγραμματισμένες εργασίες επισκευών, οι οποίες δεν προχωρούν σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, με αποτέλεσμα να πολλαπλασιάζονται οι καθυστερήσεις. Με γνώμονα την αντιμετώπιση αυτής της κρίσης τα κράτη θα πρέπει να προσανατολιστούν σε επενδύσεις στην έξυπνη τεχνολογία που θα αφορά τις μεταφορές εμπορευμάτων, την αυτοματοποίηση των λιμένων και τη διαχείριση της αποδοτικότητας και της χωρητικότητας ώστε να διασφαλισθεί η ανταγωνιστικότητα στη νέα πραγματικότητα. Σε εθνικό επίπεδο, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς, με αφορμή και την πρόσφατα παρουσιασμένη μελέτη του IOBE για την ακτοπλοία της χώρας, βρίσκεται στην ίδια κατεύθυνση με τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (**ΣΕΕΝ**) ως προς το ζήτημα της αξιοποίησης όλων των χρηματοδοτικών εργαλείων για τη στήριξη του τομέα. Εξάλλου, λόγω της πανδημίας τα επίπεδα μεταβλητότητας και τα χαμηλά επίπεδα εμπορίου και ναύλων έχουν μετατοπίσει την προσοχή όλων των ενδιαφερομένων στο να επανεξετάσουν τις στρατηγικές τους σε λειτουργικούς τομείς με αυτόν της χρηματοδότησης να αποτελεί τον πυρήνα. Μάλιστα κατά τη διάρκεια των τελευταίων μηνών, με τη δραματική πτώση των τιμών του πετρελαίου και την αυξανόμενη ανησυχία σχετικά με τον αντίκτυπο της πανδημίας του Covid-19, οι χρηματοδότες και οι πλοιοκτήτες νιώθουν επιτακτική την ανάγκη εξέτασης τις δανειακών τους συμβάσεων και των επιπτώσεων που μπορεί να έχει σε αυτές η πανδημία. Η ανάγκη αυτή καθίσταται ακόμη πιο επιτακτική αν ληφθεί υπόψη ότι πριν την πανδημία οι προκλήσεις που είχε αντιμετωπίσει ο ναυτιλιακός τομέας ήταν η προσαρμογή της ναυτιλιακής βιομηχανίας με το **IMO 2020**, την ανάγκη νέων περιβαλλοντολογικών επενδύσεων στα πλοία και τις επικείμενες λήξεις των δανειακών συμβάσεων, (προκλήσεις) στις οποίες πλέον προσετέθη η πανδημία του Covid-19 και η παράλληλη διαταραχή της τιμής του πετρελαίου<sup>30</sup>.

Επομένως, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και δη οι τράπεζες πρέπει να εξετάσουν τις στρατηγικές ψηφιακού μετασχηματισμού τους, δεδομένου ότι προβλέπουν περαιτέρω συγχωνεύσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία σε διάφορους τομείς, να αναπροσαρμόσουν τα υπάρχοντα επιχειρηματικά μοντέλα και να επενδύσουν σε νέες λύσεις. Εφόσον αυτό επιτευχθεί θα μπορούμε να αναμένουμε εξελίξεις στον κλάδο της ναυτιλίας, οι οποίες στη συνέχεια θα επηρεάσουν κι άλλους οργανισμούς από την Ασία που θα διαδραματίσουν κύριο ρόλο της ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Κρίσιμο ρόλο επίσης στην αντιμετώπιση της πανδημίας θα διαδραματίσει αναμφίβολα και η ικανότητα των θαλάσσιων

---

<sup>30</sup> Έρευνα για τη Χρηματοδότηση της Ναυτιλίας 2020 της XRTC Business Consultants, [https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/pos-epireazi-i-pandimia-ti-chrimatodotisi-tis-naftilias/?fbclid=IwAR1VBbG71fZ6QNa12xNnQcUmtYVf6bbpdVtbMHxFHsW8gbUr2UDJ\\_ZlrL6l](https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/pos-epireazi-i-pandimia-ti-chrimatodotisi-tis-naftilias/?fbclid=IwAR1VBbG71fZ6QNa12xNnQcUmtYVf6bbpdVtbMHxFHsW8gbUr2UDJ_ZlrL6l)

μεταφορών να συνεχίσει χωρίς διακοπή τη μεταφορά τροφίμων, ενέργειας και ιατρικών προμηθειών σε όλες τις ηπείρους, έχοντας έτσι ουσιαστικό ρόλο στην ανάπτυξη και τη βιώσιμη ανάπτυξη, ενώ τόσο οι ναυτιλιακές εταιρείες όσο και οι δανειστές τους θα πρέπει να γίνουν ευέλικτοι και να προσαρμοστούν σε αυτήν την μεταβαλλόμενη κατάσταση επικεντρώνοντας την προσοχή τους στην οικοδόμηση αποτελεσματικών στρατηγικών. Εξάλλου οι εμπειρίες και τα μαθήματα που έφερε η πανδημία στον τομέα της ναυτιλίας θα πρέπει να αποτελέσουν κίνητρα για την προετοιμασία ανάλογων καταστάσεων στο μέλλον.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Alizadeh, A. & Nomikos, N. K., 2009. Shipping Derivatives and Risk Management.
- Corbett, J. J. & Winebrake, J., 2008. The Impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity , Mexico: Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World .

- Corbett, J. J. & Winebrake, J. J., 2007. Sustainable Movement of Goods: Energy and Environmental Implications of Trucks, Trains, Ships, and Planes.
- Global Development Finance, Charting a Global Recovery. I: Review, Analysis and Outlook 2009, Washington, DC: The World Bank. UNCTAD, 2008. Review of maritime transport, s.l.: UNCTAD. Wang Xiaolin, 2014.
- Investing in ships: An essay on Constraints, Risk and Attitudes. . Στο : Th. Grammenos (Ed.), The handbook of maritime economics and business. London: LLP, Informa, Professional, pp. 661-692.
- International Chamber of Shipping, 2010. International Shipping Federation – Shipping Facts. Available at: <http://www.marisec.org/shippingfacts/home/> Krugman, P., 2009.
- Maritime Economics. 3rd ε πιμ . London/New York: Routledge. 68 Thanopoulou, H., 2002.
- Total Quality Logistics A.E. , 2012. <http://www.tql-logistics.gr/> The World Bank, 2009.
- World Trade Organization, 2009.
- World trade 2008, prospects for 2009, Geneva: World Trade Organization.
- WTO, 2009. Quarterly world merchandise export developments since 2005. [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://www.wto.org/> [Πρόσβαση 25 July 2018].
- Zeien, J., 1992. International Shipyards Subsidies: Can the United States level the playing field. George Washington Journal of International Law and Economics, p. 615.
- Βιτσούνης, Θ., 2006 Επιστημονική Έρευνα και Λιμένες : Θέματα αιχμής <https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/naftikachronika-issues/142.pdf>
- Βλάχος , Γ . & Νικολαΐδης , Μ ., 1999. Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης , Πειραιάς.
- Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών, 2011 -2012. Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών, Αθήνα:
- Μπέλλος, Η., 2017 Τα 10 διδάγματα από την παγκόσμια οικονομική κρίση
- Διοίκηση και Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων. s.l.: Διάλεξη η NAME.
- Σιφνιώτης, Κ., 1997. Logistics Management. Θεωρία και Πράξη Χαρλαύτη, Τ., 2005. Ιστορία και Ναυτιλία 16ος -20ος αιώνας . Αθήνα

## ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- The impact of Covid-19 on global shipping: part 1, system shock, Adele Berti, 2 April 2020 (Last Updated April 14th, 2020 10:42) : <https://www.ship-technology.com/features/impact-of-covid-19-on-shipping/>
- COVID-19: Top 5 Financial reporting considerations for the Shipping Industry: <https://www.pwc.com/gr/en/industries/top-5-financial-considerations-shipping.html>
- Putting cruises to the Covid-19 test, Ilaria Grasso Macola 20 January 2021 (Last Updated January 20th, 2021 12:13) : <https://www.ship-technology.com/features/putting-cruises-to-the-covid-test/>

- Public Health Responses to COVID-19 Outbreaks on Cruise Ships — Worldwide, February–March 2020, *Weekly* / March 27, 2020 On March 23, 2020, this report was posted online as an MMWR Early Release : <https://www.cdc.gov/mmwr/volumes/69/wr/mm6912e3.htm>
- COVID -19 and its impact on Shipping and port sector in Asia and the Pacific:<https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/ShippingPoliyBrief-16Oct2020-FINAL.pdf>
- UNITED ARABIC EMIRATES : IMPACT OF COVID-19 ON THE SHIPPING AND MARITIME INDUSTRY:<https://www.mondaq.com/marine-shipping/958770/impact-of-covid-19-on-the-shipping-and-maritime-industry>
- OVERVIEW :IMPACT OF COVID-19 ON THE SHIPPING AND MARITIME INDUSTRY:[https://www.stalawfirm.com/en/blogs/view/covid-19-on-shipping-and-maritime-industry?utm\\_source=Mondaq&utm\\_medium=syndication&utm\\_campaign=LinkedIn-integration](https://www.stalawfirm.com/en/blogs/view/covid-19-on-shipping-and-maritime-industry?utm_source=Mondaq&utm_medium=syndication&utm_campaign=LinkedIn-integration)
- How Coronavirus Might Impact the Shipping Industry Mar 10. Mark Williams, GLG Council Member and Managing Director at Shipping Strategy: <https://glginsights.com/articles/how-coronavirus-might-impact-the-shipping-industry/>
- COVID-19 cuts global maritime trade, transforms industry, 12 November 2020: <https://unctad.org/news/covid-19-cuts-global-maritime-trade-transforms-industry>
- COVID-19 drives large international trade declines in 2020 : <https://unctad.org/news/covid-19-drives-large-international-trade-declines-2020>
- How coronavirus affects shipping : <https://safety4sea.com/cm-how-coronavirus-affects-shipping-everything-you-need-to-know/>
- The Pandemic is a Top Maritime Industry Issue — But It's Not the Only One, October 12, 2020 Marcus Baker Global Head of Marine and Cargo at Marsh JLT Specialty: <https://www.brinknews.com/coronavirus-pandemic-becomes-a-top-maritime-industry-issue-but-its-not-the-only-one/>
- Global Maritime Issues Monitor 2020, Global economic crisis tops concerns of maritime decision makers as climate and environmental issues stay high on the agenda despite COVID-19 : <https://www.marsh.com/uk/insights/research/global-maritime-issues-monitor-2020.html>
- The Impact of the Covid-19 Pandemic on Shipping : <https://www.maritime-executive.com/editorials/the-impact-of-the-covid-19-pandemic-on-shipping>



- BIMCO TO OFFER INSIGHT ON CORONAVIRUS IMPACT ON SHIPPING MARKETS :  
**[https://www.bimco.org/news/market\\_analysis/2020/20200323\\_bimco\\_to\\_offer\\_insight\\_on\\_coronavirus](https://www.bimco.org/news/market_analysis/2020/20200323_bimco_to_offer_insight_on_coronavirus)**
- Coronavirus disease (COVID-19) Pandemic:  
**<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>**