

Γιάννα Παυλοπούλου  
Κιν#: +30694428144 US#: +1.202.705.9894  
[γρπν@commonlawgic.org](mailto:γρπν@commonlawgic.org)



Ερευνητικό Ινστιτούτο Βιώσιμης Ανάπτυξης  
[www.commonlawgic.org](http://www.commonlawgic.org)



## ΔΕΛΤΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

### 1<sup>ος</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ COMMONLAWGIC

στο Πανεπιστήμιο Georgetown,  
Washington DC – 5 Μαρτίου 2024

Ο κος **Ευάγγελος Μαλτέζος**, Τεχνικός Διευθυντής της Hellenic Star Shipping Co. & Διευθύνων Εταίρος **CommonLawgic** και η κα **Γιάννα Παυλοπούλου** Πρόεδρος και Ιδρύτρια του Ερευνητικού Ινστιτούτου Βιώσιμης Ανάπτυξης **CommonLawgic**, που λειτουργεί από το 2012, υποδέχθηκαν στις 5 Μαρτίου 2024, στο Πανεπιστήμιο Georgetown, ναυτιλιακά στελέχη από την Ελλάδα και ανέδειξαν την στρατηγική σημασία της Ελληνικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο εμπόριο, σε διπλωμάτες, νομικούς, ερευνητές



και σπουδαστές πολιτικών επιστημών στην Ουάσινγκτον DC. Ως εκπρόσωπος του Πανεπιστημίου ο Δρ **Spiros Dimolitsas**, Αντιπρόεδρος & Υπεύθυνος Έρευνας και Συνεργασιών του **Georgetown**, χαιρέτησε τους παριστάμενους. Την εκδήλωση αναλυτικά προλόγισε η κα **Σεμίραμις Παλιού**, ως Διευθύνουσα της DIANA SHIPPING INC. κι ως Πρόεδρος HELMEPA & INTERMEPA.



Στην συζήτηση, που συντόνισε η κα **Παυλοπούλου**, συμμετείχαν 1. η κα **Άννα Καλαθάκη**, Εκτελεστική Αντιπρόεδρος NAVIOS Maritime Partners L.P, 2. ο κπτ **Παναγιώτης Αγγέλικας**, Γενικός Διευθυντής SPRINGFIELD SHIPPING CO. και 3. ο κος **Πάνος Ζαχαριάδης**, Τεχνικός Διευθυντής ATLANTIC BULK CARRIERS.



Τα περισσότερα ναυτιλιακά στελέχη, ήταν μέλη της αποστολής της HELMEPA στην Ουάσινγκτον DC, και οι παρόντες συνολικά εκπροσωπούσαν την διαχείριση 790 ποντοπόρων πλοίων. Αποτελεί διαχρονικά σημαντικό ποσοστό, αφού οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν περίπου 5.000 εμπορικά ποντοπόρα πλοία, που αντιστοιχούν σε χωρητικότητα στο 21% του παγκόσμιου και το 52% του Ευρωπαϊκού στόλου. Αντίστοιχα η Αμερική ελέγχει μόνο το 0,4%

των ποντοπόρων εμπορικών πλοίων. Το ενεργειακό αποτύπωμα του συνόλου της ναυτιλίας στην κλιματική αλλαγή, είναι ελάχιστο (περίπου 2%), σε σχέση με το μεταφορικό έργο του 90% των φορτίων παγκοσμίως. Η επιβολή φόρων στην θαλάσσια διακίνηση, σε συνδυασμό με τις γεωπολιτικές εντάσεις στην Υεμένη, με το κλείσιμο του Σουέζ αλλά και την κλιματική ανομβρία στον Παναμά, αναμένεται να επιβαρύνει σημαντικά τους καταναλωτές. Οι τρέχουσες κρίσεις δεν θα έχουν τόσο σημαντική επίπτωση στην αύξηση του κόστους μεταφορών, όσο ο φόρος διοξειδίου του άνθρακα, μέσω Περιφερειακών Χρηματιστηρίων Ρύπων.

Στην διάρκεια της συζήτησης έγινε επισκόπηση και συζήτηση επί των νέων Ευρωπαϊκών



περιβαλλοντικών κανονισμών που επηρεάζουν την υγιή ανταγωνιστικότητα και το κόστος μεταφορών. Οι ναυτιλιακοί παράγοντες προσπάθησαν να ενημερώσουν ότι οι καταναλωτές θα πληρώσουν τελικά το κόστος της Ευρωπαϊκής Ενεργειακής Μετάβασης. Το ανθρακικό αποτύπωμα της Ευρώπης στην κλιματική αλλαγή (με την

συμπερίληψη όλων των βιομηχανιών της), είναι μόλις 7%. Η Ευρώπη μονομερώς ψήφισε, πολύ πιο αυστηρή περιφερειακή (regional) νομοθεσία (EU ETS - Emissions Trading Scheme) και υιοθέτησε φόρο Άνθρακα (και αερίων Θερμοκηπίου) και στην ναυτιλία, μέσω της υποχρεωτικής αγοράς Δικαιωμάτων (Carbon Allowances) στα Εθνικά Χρηματιστήρια Ρύπων, που τέθηκε σ' εφαρμογή από 1/1/24. Οι Ευρωπαϊκοί στόχοι Ενεργειακής Μετάβασης, προσβλέπουν σε μείωση των ρύπων κατά 55% μέχρι το 2030 και κατά 90% μέχρι το 2040, σε αντίθεση με τις ρυθμίσεις του αρμόδιου Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) των Ηνωμένων



Εθνών, που θα οριστικοποιηθούν το 2027. Κάποτε οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν ισχυρή φωνή στον IMO, τώρα πλέον η Ευρώπη υποβάλλει ενιαία θέση που δεσμεύει όλα τα κράτη-μέλη. Η Ευρώπη, με κίνητρο την περιβαλλοντική πρωτοπορία, κυττάει προς το απώτερο μέλλον χωρίς να υπολογίζει τις οικονομικές επιπτώσεις στις βιομηχανίες της, που

αναχωρούν γι' άλλες ηπείρους, λόγω του κόστους ενέργειας. Η ναυτιλία για την Ελλάδα και την Ευρώπη είναι βασικός βιομηχανικός πυλώνας. Μακροπρόθεσμα θα πληγεί το ελεύθερο

εμπόριο, κι ο υγιής ανταγωνισμός και των Αμερικανών εξαγωγέων/ εισαγωγέων φορτίων (cargo-owners), ως ναυλωτών πλοίων (charterers) από και προς Ευρωπαϊκά λιμάνια, αλλά και των ΜικροΜεσαίων Ελληνικών ναυτιλιακών Επιχειρήσεων. Το Ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο, μονομερώς πρωτοπορεί σε σχέση με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) των Ηνωμένων Εθνών. Παρεμβαίνει στην ανταγωνιστικότητα των ΜικροΜεσαίων ναυτιλιακών Εταιριών ελληνικών συμφερόντων (με 15-100 υπαλλήλους στα γραφεία και 25 άτομα πλήρωμα σε κάθε πλοίο), αφού θα πρέπει 1) να διαπραγματεύονται στο Χρηματιστήριο Ρύπων, αλλά και 2) να δημοσιεύουν την αξιολόγηση της εταιρικής τους βιωσιμότητας, βάσει κριτηρίων ESG (Environmental, Social & Governance) κι Ευρωπαϊκών Προτύπων της CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). Επίκειται δε ραγδαία αύξηση του μεταφορικού κόστους, με την επερχόμενη εφαρμογή των Ευρωπαϊκών κανονισμών Fit 55, EU Taxonomy και FUELEU Maritime. Οι οικονομικές προβλέψεις της Lloyd's Register, για την FUELEU Maritime προβλέπουν εξαπλασιασμό (6x) του κόστους απανθρακοποίησης μέχρι το 2050, χωρίς να προσμετρά την ανεξέλεγκτα αυξητική άνοδο, ανά τόνο άνθρακα στα Χρηματιστήρια Ρύπων (EU ETS).

Ως συντονίστρια της συζήτησης, η κα **Γιάννα Παυλοπούλου** παρουσίασε συμπεράσματα της έρευνας της. Τόνισε ότι, χάριν της αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, αναβαθμίστηκε ο ρόλος των ορκωτών λογιστών και χρηματιστών Εμπόριο Ρύπων στην παγκόσμια οικονομία, σε βάρος του ελεύθερου εμπορίου, της ανταγωνιστικότητας και του καταναλωτή. Προτάθηκε να ενισχυθούν οι συνεργασίες με ακαδημαϊκούς κι ερευνητές αλλά και η διαδραστική ενημέρωση διπλωματών, νομικών, και φοιτητών, σχετικά με την διεθνή σημασία των Ελλήνων πλοιοκτητών. Εφόσον οι πράσινες μεταρρυθμιστικές προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχουν ήδη νομοθετηθεί,



μόνο οι νομικοί και οι διπλωμάτες, μπορούν να εναντιωθούν, ως λειτουργοί προληπτικής Δικαιοσύνης κι εγγυητές της ασφάλειας των συναλλαγών, αποκρούοντας την παρεμπόδιση, μέσω επιβολής περιφερειακών (regional) φόρων, του ελεύθερου εμπορίου και του ανταγωνισμού. Θα έπρεπε οι Έλληνες πλοιοκτήτες να συνεργαστούν με ενδιαφερόμενα μέρη στην Αμερική και να

κτίσουν διεθνείς συμμαχίες για την προάσπιση της βιωσιμότητας τους. Μια ιδέα θα ήταν να συντονισθούν οι διπλωματικές προσπάθειες ακόμη και με νομική προσφυγή ενώπιον του Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου (WTO) για τον έλεγχο νομιμότητας των Ευρωπαϊκών

επιδοτήσεων και κρατικών ενισχύσεων σε βάρος αλλοδαπών επιχειρήσεων (εισαγωγέων κι εξαγωγέων στην ΕΕ), όταν προσεγγίζουν Ευρωπαϊκά λιμάνια. Ας σημειωθεί ότι και η Κίνα εισήγαγε από το 2021 τον θεσμό των Χρηματιστηρίων ρύπων. Δυστυχώς, όταν η Αμερική καινοτομεί, η Κίνα αντιγράφει και η **Ευρώπη νομοθετεί!** Αλλά...ότι είναι νόμιμο, είναι αδιαπραγμάτευτο και νομικά αμετάκλητο;

Όσο αυξάνεται το γραφειοκρατικό βάρος για τα πληρώματα και τα στελέχη ναυτιλιακών, τόσο αυξάνεται και η πιθανότητα ατυχημάτων, λόγω κόπωσης ή αβλεψίας. Δυστυχώς το ανθρώπινο λάθος, δεν θ' αποδοθεί στα γραφεία, ούτε των Βρυξελλών, ούτε των Ομίλων Αξιολόγησης κι ορκωτών λογιστών. Παρότι τα Χρηματιστήρια Ρύπων λειτουργούν από το 2005, οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής καλπάζουν. Τα δε αναμενόμενα έσοδα από την ναυτιλία θα διατεθούν κατά 75% σε αναδασώσεις (ακόμη και σε χώρες μέλη της Ευρώπης) και κατά 25% στο συσταθέν Ταμείο για Έρευνα (και ναυτιλιακού ενδιαφέροντος)! Παρά την πίεση γι' άμεση



απανθρακοποίηση της ναυτιλίας, ενέργειας, και αεροπορικής βιομηχανίας, δεν απαιτήθηκε η διεθνής συνεργασία διυλιστηρίων, ναυπηγείων και κατασκευαστών, ώστε να προηγηθούν στην παροχή εναλλακτικών καυσίμων, νέων τύπων πλοίου κι εξοπλισμού. Η κα Παυλοπούλου επεσήμανε ότι οι πλοιοκτήτες ως τελικοί καταναλωτές των πλοίων τους, οφείλουν έγκαιρα να προσφύγουν νομικά και διπλωματικά για την εφαρμογή των αρχών της κυκλικής οικονομίας, οικολογικού σχεδιασμού (Eco-design) και Διευρυμένης Ευθύνης Παραγωγού (EPR), απαιτώντας την υπεύθυνη κι αποτελεσματική αυτο-συγκράτηση των κατασκευαστών στην κατασπατάληση πόρων, μέσω της αλόγιστης προσφοράς «πράσινων λύσεων». Ποιός αλήθεια θ' αναλάβει το βάρος και κόστος επανάχρησης (upcycling) κι ανακύκλωσης συμβατικών κι εναλλακτικών εφαρμογών; Συνεπώς οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές πρέπει έγκαιρα να υποστηρίξουν κοινές ακαδημαϊκές μελέτες, νομοθετικές και διπλωματικές μακροπρόθεσμες πρωτοβουλίες με απώτερο στόχο την διασφάλιση της βιωσιμότητας του διεθνούς εμπορίου και των καταναλωτών.

Η διοργανώτρια της συζήτησης, **Γιάννα Παυλοπούλου**, ΥΔ (ΕΜΠ), JD, LL.M, MSc, PGDs ([ypav@commonlawgic.org](mailto:ypav@commonlawgic.org)) έχει πολυετή εμπειρία δικηγορίας στον ναυτιλιακό επιχειρηματικό χώρο, ανώτατες σπουδές σε διαφορετικά γνωστικά αντικείμενα –νομικά και τεχνοοικονομική αξιολόγηση- κι ερευνητική ακαδημαϊκή εμπειρία σε θέματα κοινωνικής υπευθυνότητας, στρατηγικής, λογοδοσίας, βιώσιμης, κυκλικής και συνεργατικής ανάπτυξης (με δημοσιεύσεις επιστημονικών άρθρων και συνεπίβλεψη διπλωματικών εργασιών στο Μετσόβιο Πολυτεχνείο). Το Ερευνητικό Ινστιτούτο Βιώσιμης Ανάπτυξης **CommonLawgic** [www.commonlawgic.org](http://www.commonlawgic.org) έχει εμπειρία στην διεπιστημονική ακαδημαϊκή έρευνα κι αποτελεί πλατφόρμα συνάντησης



τεχνικών εμπειρογνομώνων, με ακαδημαϊκούς, νομικούς, ερευνητές, διπλωμάτες και πρωτοπόρους επαγγελματίες διεθνούς εμβέλειας. Τα μέλη μας ανταλλάσσουν απόψεις και γνώσεις, για την θέσπιση νόμιμων πολιτικών στήριξης της ανταγωνιστικότητας. Συντονίζουμε εκδηλώσεις για θέματα στρατηγικής και βιωσιμότητας κυρίως της ναυτιλίας, με διάδοση βέλτιστων πρακτικών υπεύθυνης ανάπτυξης.