

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

UNION OF GREEK SHIPOWNERS



Ετήσια Έκθεση

2015-16

Annual Report



Το έτος που πέρασε οι μεγάλες μεταβολές που παρατηρήθηκαν στην παγκόσμια οικονομία εξαιτίας της αναπάντεχης επιβράδυνσης του εμπορίου, βρήκαν τη διεθνή ναυτιλία ευάλωτη λόγω της υφιστάμενης υπερηροσφοράς χωρητικότητας και των προβλημάτων ρευστότητας από τη δυστοκία στη χρηματοδότηση και το δανεισμό. Το πρόβλημα ήταν εντονότατο στα πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου όπου οι ναύλοι υπέστησαν δραματική πτώση, σημειώνοντας ιστορικά χαμηλό ρεκόρ. Ευελπιστούμε ότι τα χειρότερα πέρασαν, δεδομένου ότι τις τελευταίες εβδομάδες ο γενικός δείκτης της ναυλαγοράς στον τομέα αυτό καταγράφει σημαντική άνοδο. Υπήρξαν όμως και θετικές παράμετροι, όπως στον κλάδο των δεξαμενοπλοίων που διατηρεί υγιή ναυλαγορά.

Σε εθνικό επίπεδο, το 2015 ήταν ένα άκρως επεισοδιακό έτος, λόγω της πολιτικής αστάθειας, της επιβράδυνσης της εθνικής οικονομίας και με το πρωτοφανές κλείσιμο των ελληνικών τραπεζών και την επακόλουθη επιβολή των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων που παραμένουν ενεργοί έως σήμερα. Η αρχική σοβαρή αναστάτωση στην καθημερινή λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ξεπεράστηκε σύντομα με αρνητικές συνέπειες όμως για την εθνική οικονομία. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα εμφάνισε κατακόρυφη μείωση, η οποία, παρά τη σχετική εξομάλυνση μετά τους πρώτους μήνες από την επιβολή των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων, συνεχίζεται συγκριτικά με τις αντίστοιχες περιόδους προηγούμενων ετών. Η εξήγηση είναι απλή και έγκειται στο γεγονός ότι η ναυτιλία ως κατ' εξοχήν φιλελεύθερη δραστηριότητα δεν μπορεί να λειτουργεί και να αναπτύσσεται σε περιβάλλον με περιοριστικούς οικονομικούς όρους και αβεβαιότητα στις επενδυτικές παραμέτρους.

Όμως παρ' όλες τις αντίξοες συνθήκες στο διεθνές και εθνικό περιβάλλον, η ναυτιλία των Ελλήνων κατόρθωσε να διατηρήσει την πρωτοκαθεδρία της, τόσο αριθμητικά, αυξάνοντας τα ποσοστά της σε περίπου 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε deadweight και σχεδόν σε 50% του κοινοτικού στόλου, όσο και ποιοτικά, παραμένοντας αξιόπιστος εταίρος ως προς την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών με τον πλήρως ανανεωμένο ηλικιακά και τεχνολογικά στόλο της. Εξάλλου, ο ναυτιλιακός τομέας χαρακτηρίζεται από προσαρμοστικότητα στις καταστάσεις και στις μεταπτώσεις της αγοράς και βρίσκει πάντα δρόμους προς την ανάκαμψη.

Οι τελευταίες ημέρες του 2015 επεφύλασσαν στην ελληνική ναυτιλία μια δυσάρεστη έκπληξη. Μετά από τρία σχεδόν χρόνια ανεπίσημης διερεύνησης του φορολογικού της πλαισίου από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατά τη διάρκεια της οποίας δόθηκαν όλες οι αιτούμενες διευκρινίσεις, η ελληνική κυβέρνηση ενημερώθηκε ότι ορισμένες πτυχές του ελληνικού συστήματος φόρου χωρητικότητας θεωρούνται μη συμβατές με τις κοινοτικές Κατευθυντήριες Γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές και επομένως, θα πρέπει να τροποποιηθούν ή να καταργηθούν. Μια εξαιρετικά δυσάρεστη εξέλιξη για τη ναυτιλία μας που, αντί να παραμένει επικεντρωμένη στην αντιμετώπιση της παγκόσμιας ύφεσης στις θαλάσσιες μεταφορές και της κατάρρευσης των ναύλων, καλείται επειγόντως να προασπίσει αποτελεσματικά το δικαίωμά της να παραμείνει ανταγωνιστική στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές. Και αποτελεί πράγματι ειρωνεία να πρέπει να υπερασπιστούμε τώρα ένα θεσμικό πλαίσιο, πρωτοποριακό για την εποχή που υιοθετήθηκε, πριν από περίπου 50 χρόνια, το οποίο αποτέλεσε πρότυπο για τη διαμόρφωση ανάλογων και ίσως και πιο εξελιγμένων και ευνοϊκών φορολογικών πλαισίων από κράτη εντός αλλά και εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η κατοχύρωση βασικών διατάξεων του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας στο Σύνταγμα της Ελλάδας του 1975 αποτελεί απόδειξη της αναγνώρισης από την πολιτεία της σημασίας που είχε και έχει ο τομέας αυτός ως ένας από τους θεμελιώδεις διαχρονικά παραγωγικούς πυλώνες της εθνικής οικονομίας με ευρύτερες στρατηγικές διαστάσεις για την ευημερία και το κύρος της χώρας μας. Για τον λόγο αυτό, η ελληνική πολιτεία εμπράκτως διαφυλάσσει το εθνικό κεφάλαιο της εμπορικής ναυτιλίας της. Με κοινό στόχο μια διεθνώς ανταγωνιστική εμπορική ναυτιλία που τα οφέλη της θα αποτελούν και οφέλη για την οικονομία και την κοινωνία, ελληνικό κράτος και ναυτιλία με μπεριστατωμένες θέσεις θα αντιμετωπίσουν και τη νέα αυτή πρόκληση. Με



δεδομένο ότι το 50% της κοινοτικής ναυτιλίας ανήκει σε Έλληνες επιχειρηματίες, η πρόκληση αυτή αφορά και την ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Υψηλή προτεραιότητα της ναυτιλίας αποτελεί η διατήρηση της ναυτοσύνης των Ελλήνων, την οποία η ελληνική πλοιοκτησία εκτιμά και εμπιστεύεται για τη λειτουργία του στόλου της. Απαραίτητη προϋπόθεση όμως για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι η λειτουργία ενός άρτιου και εξελιγμένου συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης, το οποίο θα εξελίσσει τη ναυτοσύνη σε υψηλή τεχνογνωσία. Μετά από μακρά χρονική περίοδο απραξίας της πολιτείας, προσφάτως επικροτήσαμε την ανακοίνωση της πιλοτικής λειτουργίας Γραφείου Σταδιοδρομίας για τους δοκίμους των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, εξέλιξη που αποτελεί τμήμα μιας ολιστικής πρότασης που είχαμε καταθέσει στην πολιτεία για την επίλυση των χρόνιων προβλημάτων της ναυτικής εκπαίδευσης. Το ναυτικό επάγγελμα ανοίγει ορίζοντες επαγγελματικής σταδιοδρομίας, ειδικά τώρα που η ελληνική κοινωνία μαστίζεται από την ανεργία, ιδίως στους νέους.

Εντέλει, ως συνέχιση και μετεξέλιξη του τριετούς προγράμματος κοινωνικής προσφοράς και αλληλεγγύης της Ενώσεώς μας, προσφάτως ιδρύθηκε από τη ναυτιλιακή κοινότητα η «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ» ως ανεξάρτητη αστική μη κερδοσκοπική εταιρεία, με σκοπό να αποτελέσει το μόνιμο όχημα της ναυτιλιακής κοινότητας για τη συνέχιση του κοινωνικού της έργου με στοχευμένες ενέργειες, σύμφωνες με τις ανάγκες και τις προτεραιότητες της κοινωνίας μας. Σύντομα θα προσεγγίσουμε και τα μέλη της ευρύτερης αλυσίδας των ναυτιλιακών μεταφορών στην Ελλάδα και το εξωτερικό, προκειμένου να υποστηρίξουν την πρωτοβουλία αυτή.

Το 2016 αποτελεί έτος ορόσημο για την ιστορία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία ολοκληρώνει έναν αιώνα δυναμικής παρουσίας στα ναυτιλιακά δρώμενα από την ίδρυσή της το 1916. Εκατό χρόνια επιτυχούς θεσμικής εκπροσώπησης της ναυτιλίας μας, που αποδεικνύουν έμπρακτα τη δύναμη και την αποτελεσματικότητα των συλλογικών προσπαθειών και της ενότητας στην προάσπιση των θεμιτών συμφερόντων της σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

Στις 9 Νοεμβρίου 2016, ημερομηνία που έχει προγραμματιστεί να πραγματοποιηθεί ο επίσημος εορτασμός της εκατονταετηρίδας της Ενώσεώς μας, η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια θα αποτίσει φόρο τιμής στην ιστορία και την αναπτυξιακή πορεία της ναυτιλίας των Ελλήνων, αναπολώντας με αισθήματα υπερηφάνειας τα επιτεύγματά της και ατενίζοντας το μέλλον με αισιοδοξία και σθένος. Ένα μέλλον αντάξιο του παρελθόντος, συνδεδεμένο στενά με την πατρίδα και με τη ζητούμενη επάνοδο της οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας της.

Θεόδωρος Ε. Βενιάμινς

In the past year major changes occurred in the global economy as a result of the unexpected slowdown of trade, which found international shipping vulnerable, due to the prevailing oversupply of capacity and liquidity issues created by restrictions in finance and lending. The problem was most severe in dry bulk carriers where the freight rates declined dramatically, reaching historic lows. Hopefully, the worst is over, given that in recent weeks the general index of the freight market in this sector has shown a significant increase. There were also positive factors with the tanker industry continuing to maintain healthy freight rates.

At national level, 2015 was also a highly eventful year, characterized by political turbulence, the continuing slowdown of the national economy and the unprecedented closure of Greek banks with the subsequent imposition of restrictions on capital movements which still remain in force. The initial serious disruption entailed for the daily operation of shipping companies was soon overcome, with negative, however, consequences for the national economy. The foreign currency inflow from shipping showed a sharp decline, which, despite the relative normalization following the imposition of capital controls, still continues, compared to the corresponding periods of previous years. The explanation is simple: shipping, a *par excellence* liberal activity, cannot function and prosper in a restrictive economic environment and with uncertainty in investment parameters.

Despite these highly adverse conditions in the global and national environment, Greek shipping managed to maintain its leading position both in figures - increasing its share to around 20% of the world capacity in deadweight and almost 50% of the EU fleet - and in quality, remaining a reliable partner in the provision of shipping services, with a modern and technologically advanced fleet. Moreover, the shipping sector always finds ways to respond positively in adversity, characterized as it is by adaptability to changing situations and market fluctuations.

During the last days of 2015 Greek shipping met with an unpleasant surprise. After almost three years of an informal investigation of the Greek shipping taxation framework by the European Commission, during which all the requested clarifications were provided, the Greek Government was informed that various aspects of the Greek tonnage tax system are considered incompatible with the EU Guidelines on State Aid to Maritime Transport as they stand and that they should therefore be amended or abolished. A disappointing blow for the shipping sector which, instead of remaining focused on ways to deal with the global recession and the collapse of freight rates, is urgently called upon to effectively defend the right to continue to remain competitive in the international context. It is truly ironic that we are now being asked to defend what was at the time of its adoption, about 50 years ago, an innovative institutional framework, which has served as a model for the introduction of similar and on occasion even more sophisticated and favourable fiscal regimes by states inside and outside the European Union.

The guarantee of basic provisions of the legal framework for shipping provided by the Greek Constitution in 1975 is proof that the state has recognized the importance over time of the sector as one of the prominent and fundamental productive pillars of the national economy with broader strategic dimensions for the prosperity and status of our country. For this reason, the Greek state indeed safeguards the national asset of the ocean-going shipping sector. Having as common goal the international competitiveness of shipping and the maintenance of its benefits for the Greek



economy and society, the Greek state and the shipping industry will face this new challenge. Given that 50% of EU shipping belongs to Greek entrepreneurs, this challenge concerns European shipping as well.

The maintenance of Greek seamanship, which Greek ship ownership appreciates and trusts for the operation of its fleet, remains a high priority. A prerequisite, however, for achieving this objective is the operation of an advanced maritime education system, which will develop seamanship to the highest technical standards. After a long period of inaction by the state, we recently welcomed the announcement of the pilot Career Office for the cadets of Merchant Marine Academies, a development that is part of a holistic proposal that we have presented to the state in order to solve chronic problems in marine education.

The maritime profession opens up career horizons, especially now that Greek society is plagued by unemployment, particularly among young people.

Finally, as a continuation and evolution of the social welfare and solidarity programme run by our Union during the last three years, the shipping community recently founded «SYN-ENOSIS», an independent not for profit legal entity, to constitute the permanent vehicle of the shipping community for social welfare and other targeted actions, in line with the needs and priorities of our society. Soon we will be approaching members of the broader maritime cluster in Greece and abroad to support this initiative.

The year 2016 is a milestone in the history of the Union of Greek Shipowners, which will celebrate a century of dynamic presence in maritime affairs since its establishment in 1916. One hundred years of successful institutional representation of our shipping industry, which proves the strength and effectiveness of collective endeavour and consensus in safeguarding the industry's legitimate interests, at national, European and international level.

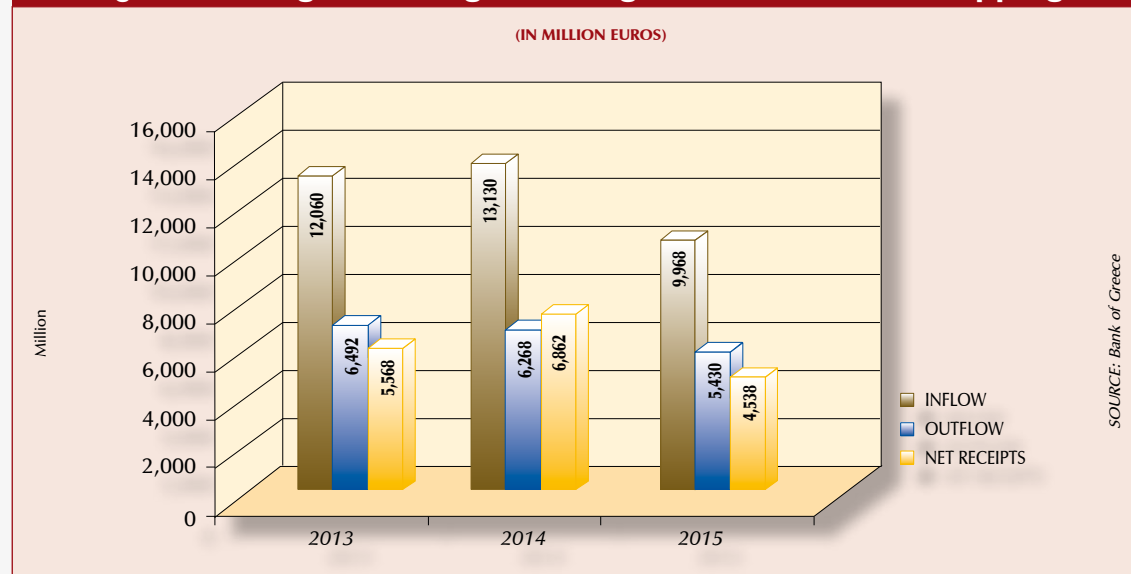
On 9 November 2016, the date which has been scheduled for the official celebration of the centenary of our Union, the Greek shipping community will pay tribute to the history and development of Greek shipping, looking back on its achievements with pride and looking to the future with optimism and vigour. A future worthy of the past, closely connected with our homeland and with the return to economic and social prosperity.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Theodore E. Veniamis'.

Theodore E. Veniamis

Tο 2015 ήταν μια πολύ δύσκολη χρονιά για τις ναυτιλιακές αγορές, με μία υποτονική εικόνα του παγκόσμιου εμπορίου και μια πιο αργή από την αναμενόμενη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας. Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε αναιμική στο 3,1%, με τις αναδυόμενες και τις αναπτυσσόμενες χώρες να σημειώνουν πτώση στην ανάπτυξη για πέμπτη συνεχή χρονιά και την ανάπτυξη στις προηγμένες οικονομίες να παρουσιάζει μέτρια και άνιση ανάκαμψη. Το έτος σηματοδεύτηκε από: επιβράδυνση και επανεξισορρόπηση της οικονομικής δραστηριότητας στην Κίνα με λιγότερη εξάρτηση από επενδύσεις έντασης εισαγωγών και μεγαλύτερη έμφαση στην κατανάλωση και τις υπηρεσίες, χαμηλότερες τιμές ενέργειας και άλλων εμπορευμάτων, αδύναμες προοπτικές των εξαγωγών και δραματική μείωση των εισαγωγών από ορισμένες αναπτυσσόμενες χώρες. Η ενίσχυση της μέτριας ανάκαμψης στην Ευρωζώνη, η επιστροφή σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης στην Ιαπωνία και η οριοθετημένη ανάκαμψη στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ) μετριάστηκαν από συνολικά χαμηλή αύξηση της παραγωγικότητας, χαμηλές επενδύσεις διεθνώς, υψηλό

Figure 1: Foreign Exchange Earnings of Greece from Shipping



δημόσιο και ιδιωτικό χρέος και αδυναμία του χρηματοπιστωτικού τομέα σε ορισμένες προηγμένες οικονομίες. Η αργή ανάκαμψη διεθνώς από την οικονομική κρίση του 2008 είχε ουσιαστικό αντίκτυπο στην επιβράδυνση του παγκόσμιου εμπορίου, το οποίο παρουσίασε αύξηση 2,6% το 2015¹. Εντός του έτους, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο κατέληξε με ανάπτυξη 2% έναντι αύξησης του παγκόσμιου στόλου 3%. Συνολικά, το 2015 ήταν μια χρονιά αντιθέσεων για τη ναυτιλία, με πολύ χαμηλά έσοδα σε πολλούς τομείς και ακμάζουσα την αγορά των δεξαμενοπλοίων. Η αγορά πλοίων κύδην ξηρού φορτίου είναι σε σταθερή πτώση με μειωμένη εμπορική δραστηριότητα και υπερπροσφορά χωρητικότητας. Ο δείκτης Baltic Dry Index έπεσε στα χαμηλότερα επίπεδα όλων των εποχών με μέσο όρο 718 μονάδες το 2015, το δεύτερο χαμηλότερο ετήσιο μέσο όρο στα χρονικά. Παρά το γεγονός ότι ο ρυθμός αύξησης του στόλου πλοίων κύδην ξηρού φορτίου ήταν στο 2,4% το 2015 –ο χαμηλότερος ρυθμός σε 16 χρόνια– η χαμηλή κινεζική ζήτηση για σχετικές εισαγωγές (κυρίως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα) και η μείωση των εισαγωγών άνθρακα από την Ινδία δημιούργησαν αυξημένες πιέσεις. Στον τομέα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, το 2015 χαρακτηρίστηκε από σαφή ανάκαμψη των κερδών το πρώτο εξάμηνο ακολουθούμενη από κατάρρευση των εσόδων στο δεύτερο εξάμηνο, με μείωση 9% στο επίπεδο των ναύλων. Η αύξηση του εμπορίου πετρελαίου αναδείχθηκε ως η μεγαλύτερη κινητήρια δύναμη της αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου, κυρίως λόγω των κινεζικών εισαγωγών αργού πετρελαίου διά θαλάσσης.

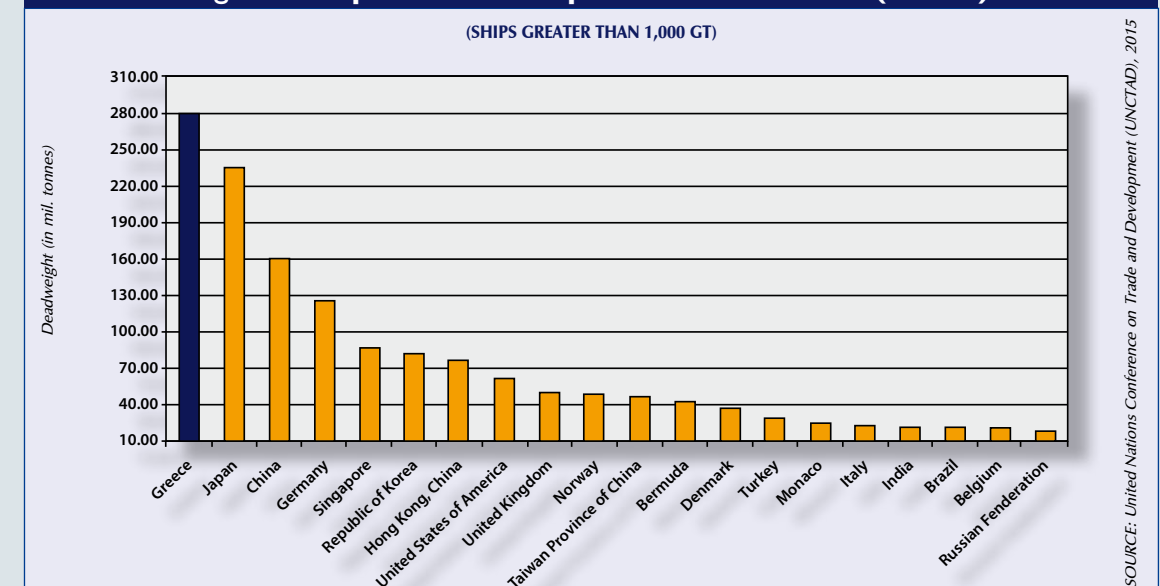
⁽¹⁾ International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook, Ιανουάριος 2016

The year 2015 was a very challenging one for the shipping markets, with lacklustre global commerce and slower than anticipated growth of the world economy. Global economic growth remained subdued at 3.1%, with emerging and developing countries recording a decline in growth for the fifth consecutive year and growth in advanced economies exhibiting a moderate and uneven recovery. The year was marked by: a slowdown and rebalancing of economic activity in China with less reliance on import - intensive investment and more emphasis on consumption and services, lower prices for energy and other commodities, a weak outlook for exports, and a dramatic decline in imports in some developing countries. A strengthening of the moderate recovery in the Eurozone, a return to positive growth in Japan and an entrenched recovery in the United States of America (US) have been tempered by overall low productivity growth, low investment worldwide, high public and private debt and financial sector weakness in some advanced economies. The world's slow recovery from the 2008 financial crisis has had a fundamental impact on the slowdown in global trade, which in 2015 exhibited a 2.6% growth¹. Within the year, world seaborne trade ended with a 2% growth against a 3% world fleet growth. Overall, 2015 was a year of contrasting fortunes in shipping with rock bottom earnings in many sectors and a thriving oil tanker industry. The dry bulk market has been in steady decline with reduced trade activity and oversupply of vessels. The Baltic Dry Index has hit all-time lows and averaged 718 points in 2015, the second lowest annual average on record. Despite the fact that the dry bulk fleet growth eased to 2.4% in 2015 – the slowest pace in 16 years – lower Chinese demand for related imports (especially, iron ore and coal, minor bulk) and lower Indian coal imports put on increased pressures. In the container trades, 2015 was characterised by a clear upturn in earnings in the first half followed by a collapse of earnings in the second, with a 9% decline in freight rates level. Oil trade growth emerged as the largest driver of global trade growth primarily due to Chinese seaborne crude imports.

Despite current challenges, Greek shipping aims to maintain its share of 50% of the EU and 20% of the world deadweight capacity.

2015 was a year of turmoil both for the Greek economy and Greek shipping. Uncertainty regarding a new agreement between Greece, the European Commission, the European Central Bank and the International

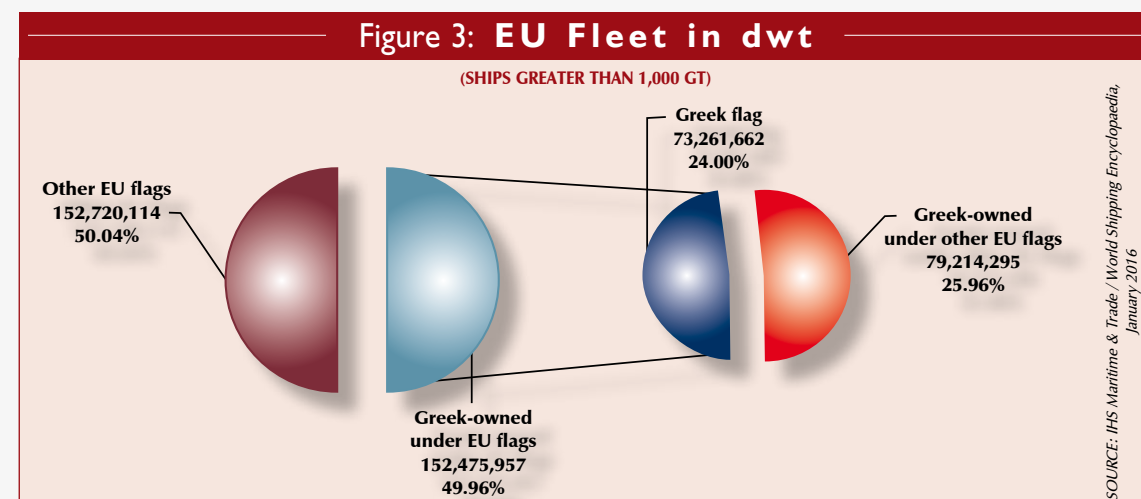
Figure 2: Top 20 Ownership of the World Fleet (in dwt)



⁽¹⁾ International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook, January 2016

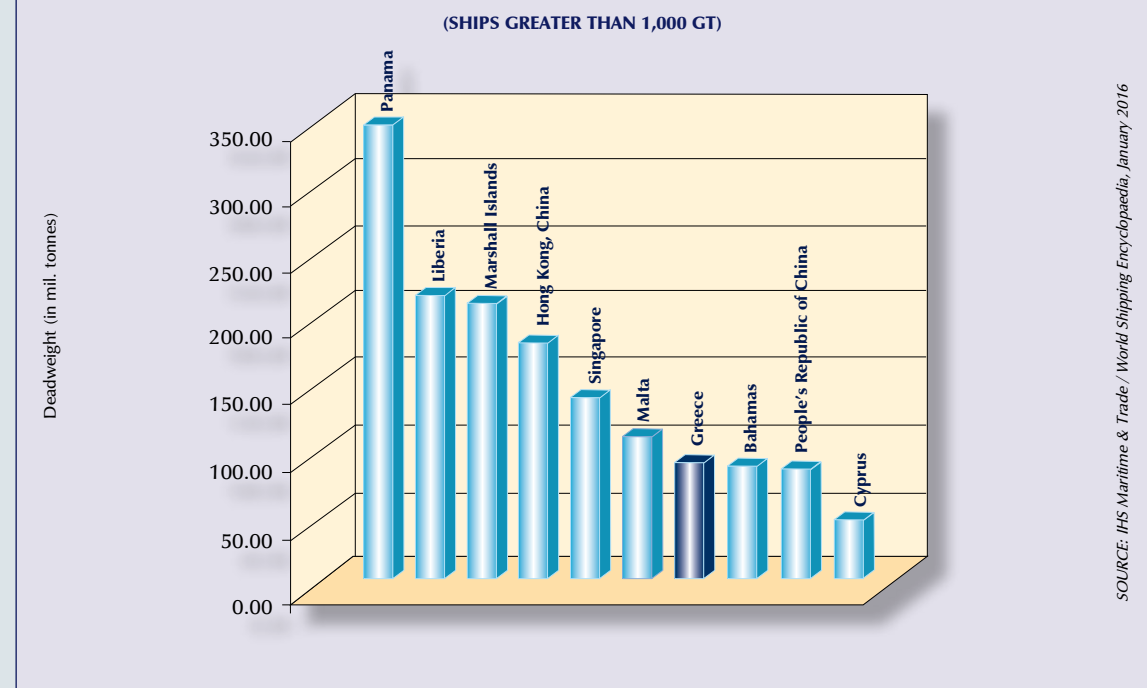
Το 2015 ήταν μια χρονιά αναταραχών τόσο για την ελληνική οικονομία όσο και για την ελληνική ναυτιλία. Η αβεβαιότητα σχετικά με τη νέα συμφωνία μεταξύ Ελλάδας, Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και οι συζητήσεις για την πρόοδο του οικονομικού προγράμματος προσαρμογής της Ελλάδας, με αποκορύφωμα την επιβολή ελέγχων στη διακίνηση κεφαλαίων τον Ιούλιο του 2015 έχουν επηρεάσει αρνητικά την οικονομία. Οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων έχουν επηρεάσει αρνητικά το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα τα έσοδα σε ξένο συναλλάγμα από τη ναυτιλία. Το πρώτο εξάμηνο του 2015 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών² από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ήταν 6,42 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας αύξηση 2,13% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που ήταν 6,29 δισεκατομμύρια ευρώ. Στο διάστημα, όμως, Ιουλίου - Δεκεμβρίου 2015 οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν μόνο σε 3,54 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας μείωση σχεδόν 50% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που ήταν 6,84 δισεκατομμύρια ευρώ. Η μείωση αυτή είναι αποτέλεσμα των ελέγχων στη διακίνηση κεφαλαίων και της πολιτικοοικονομικής αστάθειας. Συνολικά, το 2015 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ήταν 9,97 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 24% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που ήταν 13,13 δισεκατομμύρια ευρώ (Figure 1). Παρά τη δεινή οικονομική κατάσταση, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους δύο πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 142 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2006-2015. Η ελληνική πλοιοκτησία δια της υπογραφής συνυποσχετικού οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό δημόσιο, ξεκίνησε το 2014 να εισφέρει ποσό ύψους 420 εκατομμυρίων ευρώ, η καταβολή του οποίου θα ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια. Η συνεισφορά αυτή αποσκοπεί στην ενίσχυση των φορολογικών εσόδων του ελληνικού κράτους κατά την κρίσιμη αυτή περίοδο για την ελληνική οικονομία.

Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας από τους τελευταίους εναπομείναντες αληθείς επιχειρηματικούς τομείς που αποτελείται κατά βάση από μικρομεσαίες μη εισηγμένες ιδιωτικές εταιρείες, κυρίως οικογενειακής δομής. Είναι σημαντικό τα ειδικά χαρακτηριστικά αυτού του επιχειρηματικού μοντέλου να κατανοηθούν και να υποστηριχθούν. Ο τομέας της ελληνικής ναυτιλίας προσφέρει πολυδιάστατα οφέλη στην Ελλάδα, οικονομικής, κοινωνικής και στρατηγικής σημασίας. Σύμφωνα με τις μελέτες του Boston Consulting Group (BCG) και του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) (2013), η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει άνω του 7% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ), παρέχει απασχόληση σε 200.000 άτομα και καλύπτει άνω του 30% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Είναι επίσης σημαντικό το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία δεν ήταν ποτέ μέρος της κρίσης χρέους του ελληνικού κράτους. Αντίθετα, η συνεπής συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και στο ισοζύγιο πληρωμών κατά τα τελευταία 35 χρόνια υπήρξε ουσιαστική και αναντικατάστατη ιδιαίτερα μετά τον επαναπατρισμό των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών που άρχισε στη δεκαετία του 1980.



⁽²⁾ Αναφορά Τράπεζας της Ελλάδος, Φεβρουάριος 2016

Figure 4: Top 10 Merchant Fleets of the World (in dwt) - By Registration



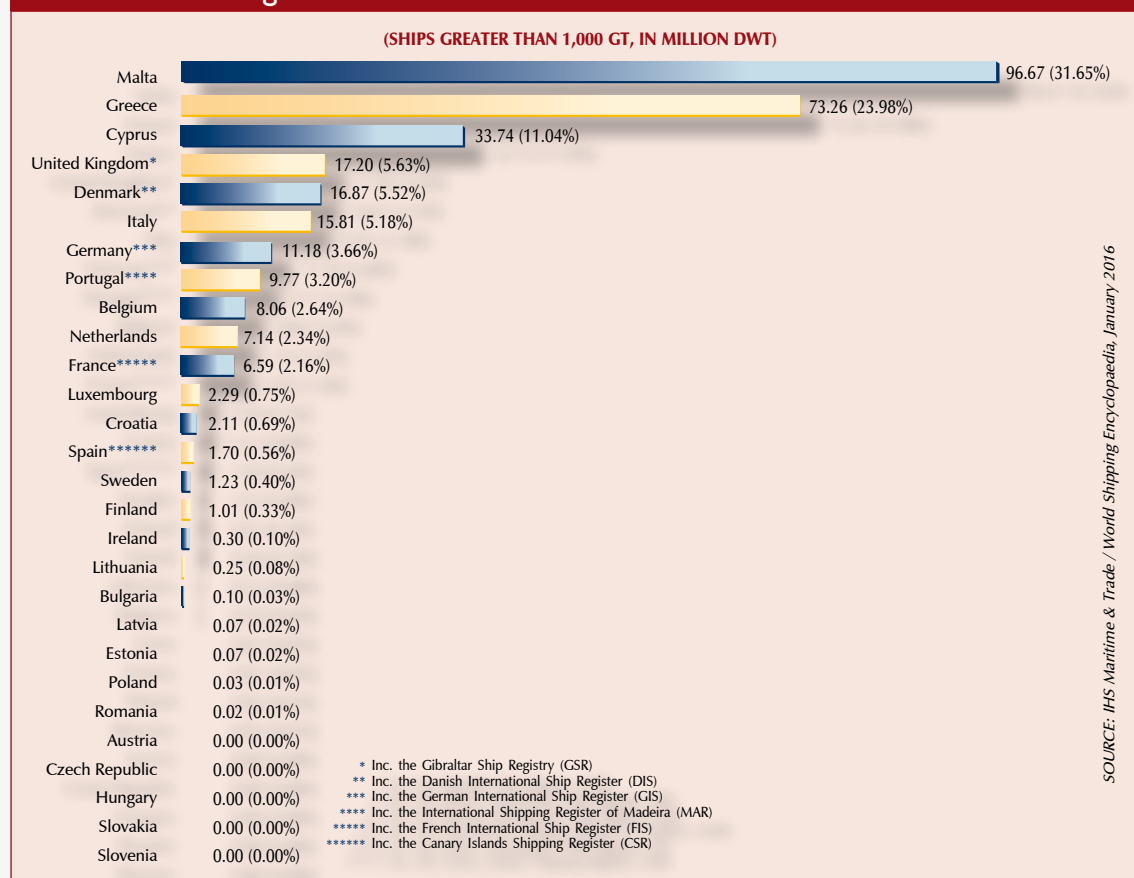
Monetary Fund and debates over Greece's bailout programme, culminating in the July 2015 imposition of 'capital controls', have adversely affected the economy. The capital controls have had a sinking impact on the foreign exchange account balance and especially the foreign exchange earnings from shipping. The first half of 2015, receipts in the Services Balance of Payments² that come from maritime transport services were €6.42 billion, an increase of 2.13%, compared to the same period in 2014, which was €6.29 billion. However, in the period July - December 2015 foreign currency inflow from maritime services reached only €3.54 billion, a decrease of almost 50% compared to the same period in 2014 which was €6.84 billion. This decrease is the joint result of capital controls and politico-economic instability. In total, the foreign currency inflow from shipping in 2015 was €9.97 billion, a decrease of 24% compared to the same period in 2014 which was €13.13 billion (Figure 1). Despite the dire economic situation, shipping remained one of the two stalwarts of the Greek economy. The receipts in the Services Balance of Payments from maritime transport services are estimated at approximately €142 billion for the years 2006-2015. Greek shipowners – following a voluntary agreement with the Greek state – started in 2014 to contribute an amount which will reach €420 million over a period of four years. This contribution aims at enhancing the fiscal revenues of the Greek state over this critical period for the Greek economy.

The Greek shipping is one of the last remaining truly entrepreneurial sectors comprising primarily small and medium-sized unquoted private companies, mostly family businesses. It is important that the special characteristics of this business model are understood and supported. The Greek shipping sector provides multifaceted benefits to Greece of a financial, social and strategic importance. According to reports by the Boston Consulting Group (BCG) and the Foundation for Economic and Industrial Research (IOBE) (2013), Greek shipping contributes over 7% of Gross Domestic Product (GDP), provides employment to 200,000 people and covers over 30% of the trade deficit. It is also significant that the Greek shipping industry was never part of the debt crisis of the Greek state. On the contrary, the consistent contribution of shipping to the

⁽²⁾ Bank of Greece Report, February 2016

Παρά το εξαιρετικά δυσμενές οικονομικό περιβάλλον στην Ελλάδα και παγκοσμίως, η ελληνική ναυτιλία διατήρησε την ηγετική της θέση. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παραμένει στην πρώτη θέση διεθνώς (Figure 2). Ο στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία (πλοία άνω των 1.000 gt), χωρητικότητας 341,17 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt) –αύξηση περίπου 22% σε σχέση με το προηγούμενο έτος– που αντιπροσωπεύει το 19,63% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και το 49,96% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ)³ (Figure 3). Αμφότερα τα ποσοστά παρουσιάζουν ανοδική πορεία συγκρινόμενα με τα προηγούμενα έτη. Το 2015 η ελληνική σημαία αριθμούσε 770 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 41,37 εκατομμυρίων gt⁴. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς (Figure 4) και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε dwt) (Figure 5). Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,18% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου (Figure 6).

Figure 5: Merchant Fleets of the EU



Παρά τη συρρίκνωση της χρηματοδότησης και την ασταθή ναυλαγορά, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 407 πλοία (άνω των 1.000 gt), αντιπροσωπεύοντας 44,83 εκατομμύρια dwt σε σύνολο 3.507 παραγγελιών χωρητικότητας 260,35 εκατομμυρίων dwt⁵ νέων πλοίων μέχρι το τέλος του 2015. Από αυτά τα πλοία, 221 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιστοιχούν στο 25,88% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και 63 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG /

⁽³⁾ IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2016

⁽⁴⁾ IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2016

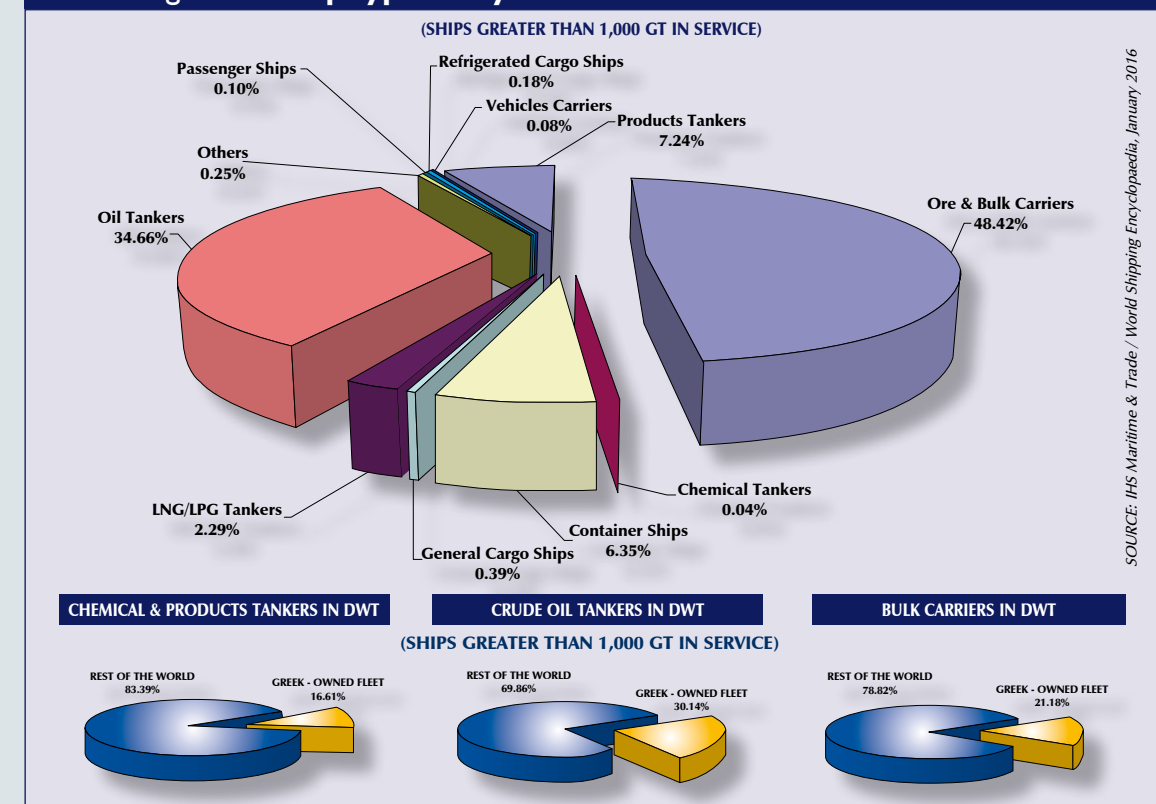
⁽⁵⁾ IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2016

Greek economy and the Balance of Payments over the past 35 years has been substantial and irreplaceable especially since the repatriation of Greek shipping companies which commenced in the 1980s.

Despite the especially unfavourable economic environment in Greece and worldwide, Greek shipping has more than held its ground. Greek-owned tonnage holds the first position internationally (Figure 2). The fleet amounts to 4,585 vessels (ships over 1,000 gt) of 341.17 million deadweight tons (dwt) – an increase of approximately 22% from the previous year –, representing 19.63% of total world dwt and 49.96% of the total European Union (EU) fleet³ (Figure 3). Both figures indicate an increase compared to previous years. In 2015, the Greek Register accounted for 770 vessels (over 1,000 gt) amounting to 41.37 million gt⁴. The Greek flag fleet ranks seventh internationally (Figure 4) and second in the EU (in terms of dwt) (Figure 5). Moreover, Greek owners control 30.14 % of the world tanker fleet (crude oil tankers), 21.18% of the world bulk carrier fleet and 16.61% of the world chemical and products tanker fleet (Figure 6).

Against shrinking ship finance and a depressed freight market, newbuilding orders by Greek interests amounted to 407 vessels (over 1,000 gt), representing 44.83 million dwt in total of 3,507 orders of 260.35 million dwt⁵ placed for newbuildings by the end of 2015. Of these vessels, 221 were tankers corresponding to 25.88% of world tonnage (dwt) on order, including 63 LNG / LPG tankers amounting to 19.72% of world tonnage (dwt) on order, 153 bulk carriers corresponding to 14.39% of world tonnage (dwt) on order, 30 containerships corresponding to 6.12% of world tonnage (dwt) on order and 3 other vessels. Greek shipowners continue to renew their fleets by investing in modern, technically advanced, efficient and

Figure 6: Ship Type Analysis of the Greek-owned Fleet in dwt



⁽³⁾ IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, January 2016

⁽⁴⁾ IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, January 2016

⁽⁵⁾ IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, January 2016

LPG που ανέρχονται στο 19,72% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 153 πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων που αντιστοιχούν στο 14,39% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 30 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 6,12% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία και 3 άλλα σκάφη. Οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν την ανανέωση του στόλου τους επενδύοντας σε σύγχρονα, τεχνολογικά προηγμένα, αποδοτικά και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία, με μία τάση προς μεγαλύτερα πλοία κατά μέσο όρο. Το 2015, οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν επίσης δραστήριοι στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων, καθώς συμμετείχαν σχεδόν στο 50% όλων των αναφερόμενων συναλλαγών σε δεξαμενόπλοια και φορτηγά είτε ως αγοραστές είτε ως πωλητές⁶. Η παρατεταμένη περίοδος εξαιρετικά χαμηλών ναύλων, ειδικά στον τομέα πλοίων μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων, είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των παροπλισμένων πλοίων.

Το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας το 2015 ήταν 13,2 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 11,2 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 14,4 έτη⁷. Ο ελληνικός στόλος παραμένει στη λίστα του Qualship 21 των ΗΠΑ, στη Λευκή Λίστα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO) και στη Λευκή Λίστα του Paris Memorandum of Understanding (MOU), ενώ είναι ένας από τους πιο ασφαλείς στόλους παγκοσμίως με λιγότερο από 1% μικρά ναυτικά ατυχήματα καταγεγραμμένα για το 2015⁸.

Παρά τις υφιστάμενες προκλήσεις, η ελληνική ναυτιλία στοχεύει στη διατήρηση του μεριδίου του 50% του στόλου της ΕΕ και του 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt).

Η ελληνόκτητη ναυτιλία κατέχει τον μεγαλύτερο «cross-trading» στόλο στον κόσμο, καθώς το 98,5% της υπό ελληνική πλοιοκτησία χωρητικότητας μεταφέρει φορτία μεταξύ τρίτων χωρών προσφέροντας, ως εκ τούτου, μία απαραίτητη υπηρεσία παγκοσμίως. Ο ελληνόκτητος στόλος έχει υψηλή ανταπόκριση στις μεταβολές των εμπορικών ροών, όπως η άνοδος της ασιατικής ζήτησης, ενώ η σημασία του για την Ευρώπη είναι διττή: σε σχέση με την εξασφάλιση των εισαγωγικών / εξαγωγικών αναγκών της ΕΕ και την ενίσχυση του ναυτιλιακού πλέγματος δραστηριοτήτων της. Η μεγαλύτερη ναυτιλιακή ζώνη «πλοιοκτησίας» στον κόσμο βρίσκεται στο πλέγμα Αθήνας / Πειραιά, η οποία συνδέεται στενά με την εθνική ιδιοκτησιακή βάση της, σε αντίθεση με παρεμφερείς πλοιοκτητικές ζώνες, όπως η Σιγκαπούρη και το Λονδίνο, που προσελκύουν μία πλοιοκτητική βάση προερχόμενη από την υφήλιο⁹.

Το 2016 αναμένεται να είναι εξαιρετικά δύσκολο για την παγκόσμια ναυτιλία. Η ναυτιλιακή αγορά αναμένεται να παραμείνει σε χαμηλά επίπεδα, με στασιμότητα στην ανάπτυξη των οικονομιών των μεγάλων χωρών και με ανάγκη αυστηρής πειθαρχίας στη διαχείριση της ανισορροπίας προσφοράς και ζήτησης μεταφορικής ικανότητας. Γεωπολιτικές εντάσεις, υψηλότερο λειτουργικό κόστος και κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς, αυξημένο κόστος δανεισμού και περιορισμένη πρόσβαση στη χρηματοδότηση επιτείνουν τη ζοφερή εικόνα. Επιπρόσθετες προκλήσεις περιλαμβάνουν τις συνέπειες της συμφωνίας της Συνδιάσκεψης του Παρισιού περί κλιματικής αλλαγής (COP 21) (Δεκέμβριος 2015) όσον αφορά στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), την οικονομική αναδιάρθρωση της Κίνας και άλλων οικονομιών αναπτυσσόμενων χωρών, καθώς προσανατολίζονται όλο και περισσότερο στον κλάδο των υπηρεσιών.

⁽⁶⁾ Clarksons Research, 8/1/2016, <https://sin.clarksons.net/features/details/39821>

⁽⁷⁾ IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2016

⁽⁸⁾ Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) (2016)

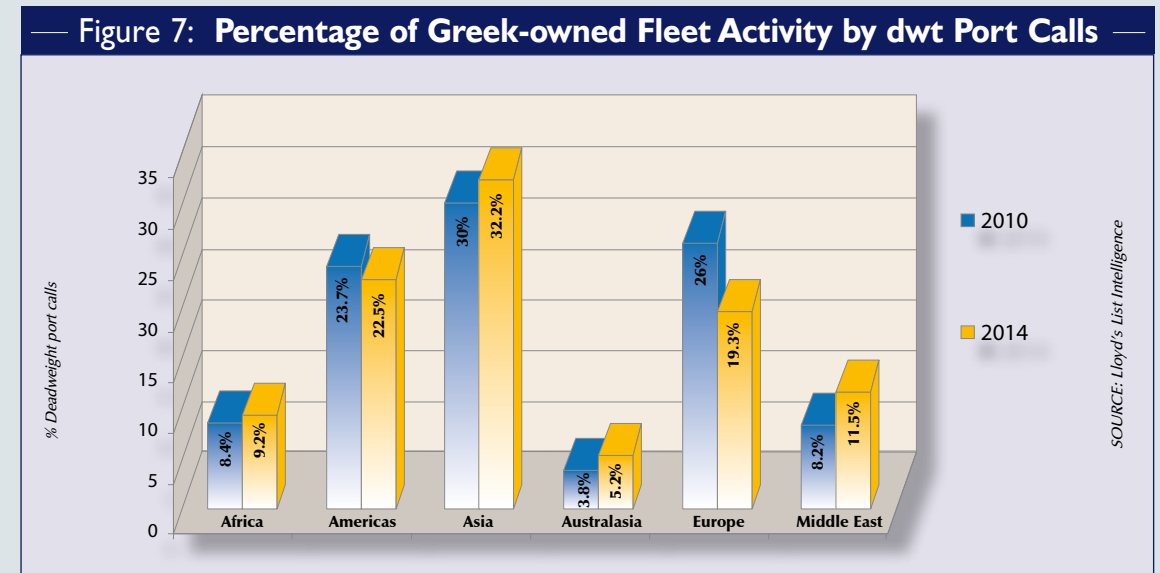
⁽⁹⁾ Clarksons Research, 19/11/2015, <https://sin.clarksons.net/features/details/37626>

environmentally friendly ships gravitating towards larger ships on average. In 2015, they were also active in the sale and purchase market of second hand tonnage as they were involved in nearly 50% of all reported tanker and bulk deals either as buyers or sellers⁶. The prolonged period of extremely low freight rates, especially in the dry bulk sector, has resulted in a substantial increase of laid up ships.

The age profile of the Greek flag fleet in 2015 was 13.2 years and of the Greek-owned fleet 11.2 years, whilst the average age of the world fleet was 14.4 years⁷. The Greek fleet remains on the US Qualship 21 list, the International Maritime Organization (IMO) White List and the Paris Memorandum of Understanding (MOU) White List, while it is one of the safest fleets worldwide with less than 1% minor accidents recorded in 2015⁸.

The Greek-owned fleet is the world's largest cross-trading fleet with 98.5% of its trading capacity carrying cargoes between third countries, thus, rendering an indispensable service to the world. The Greek-owned fleet is highly responsive to shifts in trade patterns, such as the rise of Asian demand, while its importance for Europe is twofold: in relation to securing its import / export needs and boosting the EU maritime cluster. Shipping's largest 'shipowner' zone in the world is the Athens / Piraeus cluster, closely linked to its national ownership base, contrary to other such owner zones, like Singapore and London, with an owner base attracted from around the world⁹.

2016 is expected to be exceptionally trying for world shipping. The shipping industry is expected to remain depressed with stagnating growth in large economies and the need for rigorous capacity discipline in order to manage the supply-demand imbalance. Geopolitical tensions, higher operating costs and cost of compliance with regulations, increased cost of lending and restricted access to finance add to the depressing picture. Additional challenges include the aftermath of the December 2015 Paris Conference agreement (COP 21) on climate change regarding CO₂ emissions and the economic restructuring of China and of other developing nations' economies as they become increasingly service-oriented.



⁽⁶⁾ Clarksons Research, 8/1/2016, <https://sin.clarksons.net/features/details/39821>

⁽⁷⁾ IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, January 2016

⁽⁸⁾ Hellenic Statistical Authority (ELSTAT) (2016)

⁽⁹⁾ Clarksons Research, 19/11/2015, <https://sin.clarksons.net/features/details/37626>

Στο πλαίσιο άτυπης διαδικασίας διερεύνησης από τον Αύγουστο του 2012, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (DG COMP) απέστειλε στην ελληνική κυβέρνηση επιστολή (21/12/2015) ισχυριζόμενη ότι ορισμένες διατάξεις του ελληνικού ναυτιλιακού φορολογικού συστήματος (νόμος 27/1975) αντίκεινται στις προϋποθέσεις που καθορίζονται στις Κατευθυντήριες Γραμμές της ΕΕ περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές (State Aid Guidelines - SAG) και ζητώντας από το ελληνικό κράτος τροποποίηση του ελληνικού συστήματος φόρου χωρητικότητας σε πολλά σημεία.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) αντέδρασε στην απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς υποστήριξη του *status quo*, επισημαίνοντας τη στρατηγική, οικονομική και εμπορική σημασία της ναυτιλίας και υπογραμμίζοντας τις επιζήμιες συνέπειες που θα είχαν για την Ελλάδα και την ΕΕ ενδεχόμενες θεμελιώδεις αλλαγές στο ελληνικό θεσμικό και δημοσιονομικό ναυτιλιακό πλαίσιο. Η απάντηση της ελληνικής κυβέρνησης κατά των ισχυρισμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με συνέπεια αιτιολόγησε και παρέσχε ισχυρά νομικά στοιχεία σχετικά με τη νομιμότητα του ελληνικού φορολογικού συστήματος της ναυτιλίας τονίζοντας ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί σημαντικό μέρος της εθνικής ταυτότητας, στοιχείο που απηχείται στο Σύνταγμα. Επιπροσθέτως, η απάντηση υποστηρίζει ότι το θεσμικό καθεστώς της ελληνικής ναυτιλίας είναι συμβατό με τις Κατευθυντήριες Γραμμές της ΕΕ για τις Κρατικές Ενισχύσεις στις Θαλάσσιες Μεταφορές, και τελικώς, καταρρίπτει τον ισχυρισμό ότι το ελληνικό σύστημα φόρου χωρητικότητας αποτελεί προνομιακή μεταχείριση και ότι στρεβλώνει τον ανταγωνισμό της ΕΕ.



ROKOS VERGOTTIS, built 1919

Τα SAG έχουν αποδειχθεί επιτυχή στην ανάσχεση της φυγής πλοίων και επιχειρήσεων από τα κοινοτικά νηολόγια και την ΕΕ, καθώς και στην αντιμετώπιση του σφοδρού διεθνούς ανταγωνισμού, παρέχοντας στα Κράτη Μέλη ένα ευέλικτο πλαίσιο ενίσχυσης, αναγνωρίζοντας τον εγγενώς διεθνή χαρακτήρα και την κινητικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Στην πραγματικότητα, το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για τη φορολογία της ναυτιλίας και, ειδικότερα, το ελληνικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας για τα πλοία –που υιοθετήθηκε το 1953 και θεσμοθετήθηκε εκ νέου το 1975 με συνταγματική κατοχύρωση– αποτέλεσε το προηγούμενο για



PARALOS, built 1906

In the context of an informal investigation procedure since August 2012, the European Commission (DG COMP) sent a letter (21/12/2015) to the Greek government alleging that some provisions of the shipping taxation regime (law 27/1975) are in breach of the conditions set out in the EU Guidelines on State Aid to Maritime Transport (SAG) and requiring the Greek state to amend the Greek tonnage tax scheme in several respects.

The Union of Greek Shipowners (UGS) reacted to the European Commission's decision in defence of the *status quo*, highlighting the shipping industry's strategic, economic and commercial significance and underlining the detrimental consequences that any fundamental changes to the Greek institutional and fiscal shipping framework will have for Greece and the EU. The Greek Government's response to the European Commission's allegations coherently invoked and provided solid legal grounds defending the legitimacy of the Greek shipping taxation regime and stressing that the Greek shipping industry is an important part of the national identity, a fact which is reflected in the Constitution. In addition, the response maintains that the Greek shipping institutional regime is compatible with the Maritime State Aid Guidelines, as in force. *In fine*, the Greek submission repudiates the claim that the Greek tonnage tax system constitutes preferential treatment and that it distorts EU competition.

The SAG have been successful in stemming de-flagging from EU registers and meeting intense international competition through the provision to Member States of a flexible framework of support, recognizing that the



LAERTIS, built 1912

την ανάπτυξη των Κατευθυντήριων Γραμμών και των σχετικών συστημάτων στην ΕΕ και διεθνώς. Το ελληνικό ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο προϋπήρχε μακράν των Κατευθυντήριων Γραμμών περί Κρατικών Ενισχύσεων και της ένταξης της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ) το 1981.

Το ελληνικό ναυτιλιακό φορολογικό καθεστώς έχει επιτύχει τον επαναπατρισμό της ελληνόκτητης ναυτιλίας και την προσέλκυση επενδύσεων στον ναυτιλιακό τομέα, χωρίς, ταυτόχρονα, να δημιουργεί στρέβλωση του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού. Μάλιστα, η παρούσα έρευνα και η σχετική απόφαση της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού (DG COMP) δεν είναι απόρροια επίσημης καταγγελίας, ούτε αποτέλεσμα στοιχειοθετημένης εκτίμησης ότι υπάρχει πράγματι ουσιαστική στρέβλωση του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού στον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας.

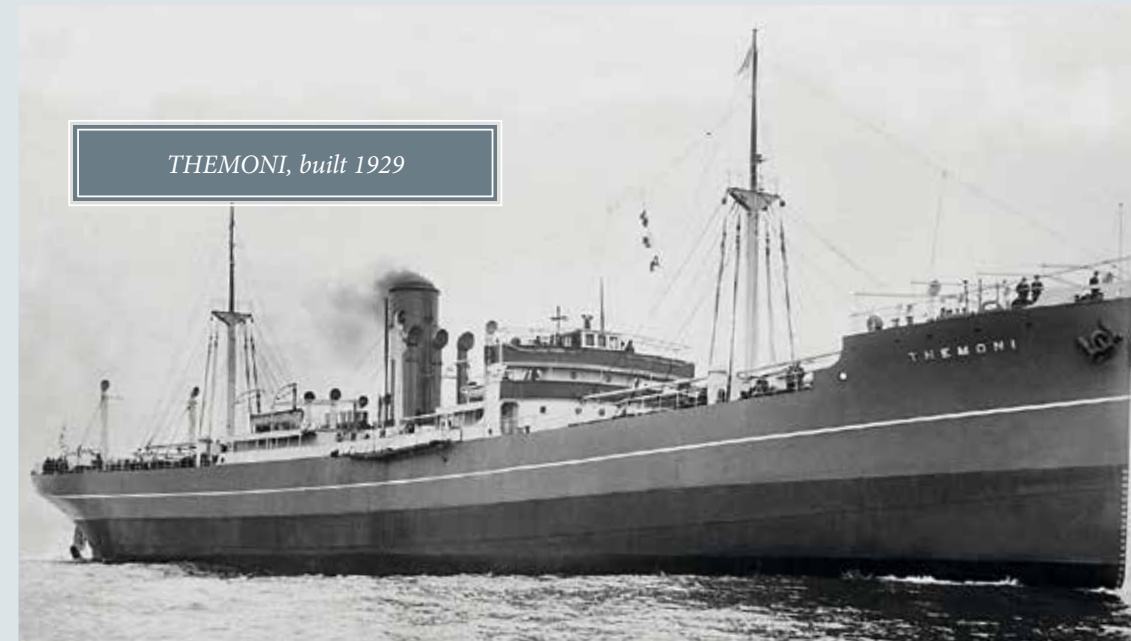
Η διεξαγόμενη έρευνα των καθεστώτων φόρου χωρητικότητας στην Ελλάδα και άλλα κράτη μέλη της ΕΕ δημιουργεί νομική αβεβαιότητα και υπονομεύει την ευελιξία στην οποία στοχεύουν οι Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές, απαραίτητη προϋπόθεση επιβίωσης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν πρέπει να παραβλέπει τη στρατηγική, εμπορική και διεθνή διάσταση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας διατηρώντας την πολυμορφία και την κινητικότητα της. Εγκλωβισμένη σε διαδικαστικές ή στενές νομικές πτυχές της συμμόρφωσης σύμφωνα με το γράμμα των SAG εντός της ΕΕ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέτει σε κίνδυνο το πνεύμα και την επιτυχία των SAG.

Η ΕΕΕ ανησυχεί ότι το αρνητικό κλίμα που δημιουργήθηκε από την απόφαση όσον αφορά στην Ελλάδα θα υπονομεύσει σοβαρά έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας σε μια χρονική περίοδο εξαιρετικά υψηλής ανεργίας και άμεσης ανάγκης προοπτικών ανάπτυξης. Παράλληλα, η ΕΕ κινδυνεύει να χάσει ένα σημαντικό τμήμα του στόλου της και του ευρύτερου πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Οι ενέργειες αυτές δεν ευθυγραμμίζονται με τη δεδηλωμένη πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για ανάπτυξη, εργασία, βελτιωμένη ανταγωνιστικότητα και παραγωγή καλύτερης νομοθεσίας. Επίσης, θα υποσκάψουν την εμπιστοσύνη των ναυτιλιακών επιχειρηματιών και μπορεί να ενθαρρύνουν τη μετεγκατάσταση εταιρειών εκτός ΕΕ.



GEORGE M. LIVANOS, built 1928



THEMONI, built 1929

shipping industry is an inherently global and mobile sector. In fact, the Greek institutional regime for shipping taxation and the Greek model of tonnage tax for ships – introduced in 1953 and re-established in 1975 with constitutional guarantees – became more or less the precedent for the development of the SAG and other tonnage tax regimes in the EU and internationally. The Greek shipping institutional regime by far predates both the introduction of SAG as well as the accession of Greece to the European Economic Community (EEC) in 1981.

The Greek shipping taxation regime has been successful in repatriating the Greek-owned fleet and attracting inward investment in the maritime sector, without, at the same time, causing distortion of intra-EU competition. In fact, DG COMP's present investigation and decision are neither the result of a formal complaint nor of a substantiated assessment that there is indeed effective distortion of intra-EU competition in the ocean-going maritime sector.

The European Commission should not lose sight of the strategic, commercial and international dimension of the EU shipping industry in its diversity and its mobility. By concentrating on the nominal or juridical aspects of compliance with the letter of the SAG within the EU, the European Commission jeopardizes the spirit and success of the SAG.

The UGS is concerned that the negative climate created by the decision regarding Greece risks severely undermining one of the Greek economy's primary pillars at a time of exceptionally high unemployment and urgently needed growth prospects. It equally runs the risk of the EU losing a substantial part of its fleet and maritime cluster. Such developments are not in line with the Commission's declared policy agenda for growth, employment, improved competitiveness and better regulation. They will also undermine the confidence of shipping entrepreneurs and may encourage relocation of companies outside the EU.

The on-going investigation of tonnage tax regimes in Greece and other EU member states creates legal uncertainty and undermines the flexibility intended by the Guidelines on State Aid to Maritime Transport which are a *condicio sine qua non* for the survival of European shipping.



ELIAS G. KULUKUNDIS, built 1939

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στην πορεία προς το 2017, το «Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό Έτος», η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δρομολόγησε ευρείες διαβουλεύσεις. Η ΕΕΕ συμμετείχε στις διαβουλεύσεις της Ένωσης Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (European Community Shipowners' Associations - ECSA), ενώ οι απόψεις της σχετικά με την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή στρατηγική περιελήφθησαν στο τελικό κείμενο που παρουσιάστηκε στην Επίτροπο Μεταφορών Bulc. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία επιδιώκει να τονίσει την πολλαπλή σημασία της για την ΕΕ ως παγκόσμιου ηγέτη και

Οι διαβουλεύσεις για την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή στρατηγική δίνουν την ευκαιρία προώθησης της επιτυχημένης ιστορίας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας με την πολύπλευρη συμβολή της στην οικονομία και την κοινωνία της ΕΕ που πρέπει να υποστηριχθεί προς αντιμετώπιση παγκόσμιων απειλών.

να αναδείξει τις προτάσεις της σε τέσσερις πυλώνες που θα πρέπει να αποτελέσουν προτεραιότητες της ναυτιλιακής στρατηγικής: η ναυτιλία ως βιώσιμη λύση μεταφορών, η προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, η ευρωπαϊκή ηγεσία για μια παγκόσμια επιχειρηματική δραστηριότητα, η προώθηση της δια βίου επαγγελματικής σταδιοδρομίας στη ναυτιλία. Οι τέσσερις τομείς προτεραιότητας ευθυγραμμίζονται με την πρωτοβουλία του Προέδρου Juncker για την ανάπτυξη, την απασχόληση, την ανταγωνιστικότητα και την καλύτερη νομοθεσία στην ΕΕ.

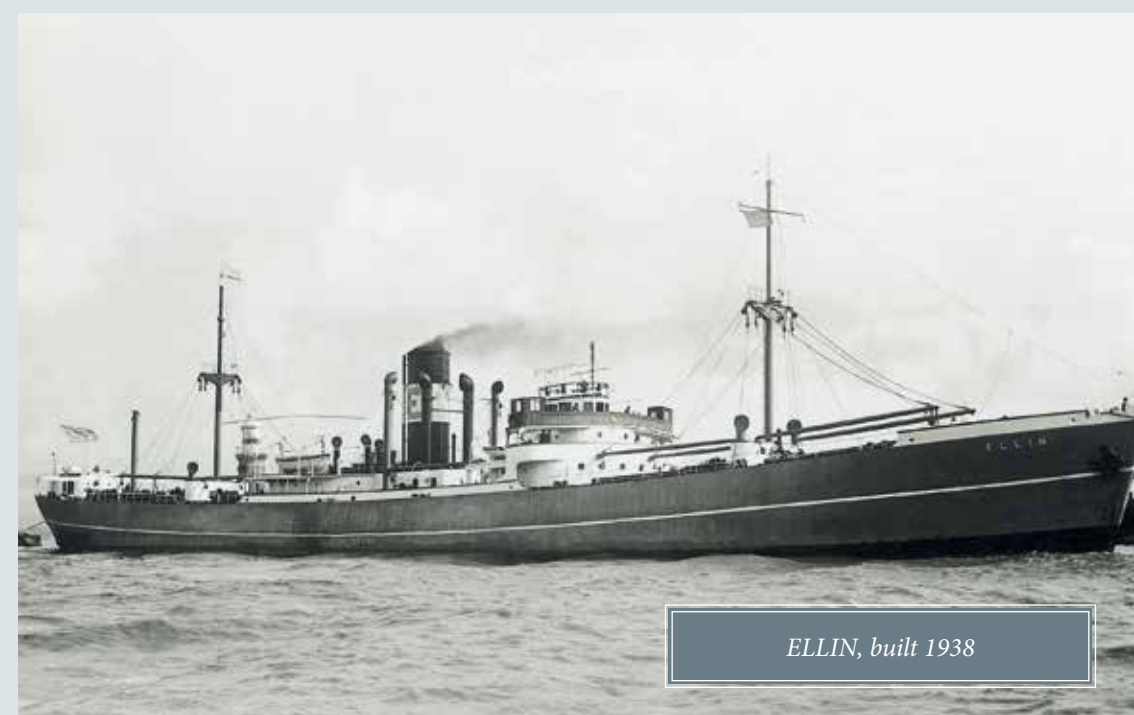
Η ναυτιλία συνεχίζει να βελτιώνει τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της κατά τα τελευταία χρόνια, μέσω της βελτίωσης της ενεργειακής αποδοτικότητας, της μείωσης των πετρελαιοκηλίδων και των εναερίων εκπομπών. Έχει να παίξει θετικό ρόλο στις βιώσιμες μεταφορές με την υπεροχή της στον τομέα της ενεργειακής απόδοσης. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων προσφέρει έναν αποτελεσματικό και περιβαλλοντικά φιλικό εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς έναντι της συμφόρησης των χερσαίων μεταφορών. Παραμένει υψηλά στην ημερήσια διάταξη προτεραιοτήτων της ΕΕ για την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή στρατηγική. Παρά τη σειρά μέτρων που προτάθηκαν επί χρόνια, η ναυτιλία

EU / REVIEW OF MARITIME TRANSPORT STRATEGY

In the run up to 2017, the "European Maritime Year", the European Commission has launched wide ranging consultations. The UGS participated in consultations of the European Community Shipowners' Associations (ECSA), while its views on the European Maritime Strategy were included in the final text presented to Transport Commissioner Bulc. The European shipping industry seeks to emphasize the manifold importance of European shipping as a global leader for the EU and to highlight its proposals on four pillars that should be shipping strategy priorities: shipping as a sustainable transport solution, promoting short sea shipping, European leadership for a global business, promoting life-long careers in shipping. The four priority sectors are in line with President Juncker's initiative for growth, jobs, competitiveness and better regulation in the EU.

Consultations for the European Maritime Strategy give the opportunity to promote the success story which is European shipping with its multifaceted contribution to the EU economy and society that should be supported in the face of global threats.

Shipping continues to improve its environmental performance over the last years through improved energy efficiency, reduction of oil spills and of air emissions. It has a positive role to play in sustainable transport with its superiority in energy efficiency. Short Sea Shipping is an efficient and environmentally friendly alternative mode of transport to the congested land transport. It remains high on the EU agenda of priorities for the European Maritime Strategy. Despite a series of proposed measures for years, it is still facing administrative and legislative impediments weighing it down when compared to the other modes of transport, for instance, the existence of National Single Windows of EU member states instead of a harmonized EU Single Window. The UGS believes that a modal shift from land to sea transport will only be achieved through internalisation of external costs of the other modes of transport and the real facilitation, i.e. simplification and harmonisation of procedures.



ELLIN, built 1938

μικρών αποστάσεων εξακολουθεί να αντιμετωπίζει διοικητικά και νομοθετικά εμπόδια που την υποσκελίζουν σε σύγκριση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς, για παράδειγμα, η ύπαρξη National Single Windows κρατών μελών της ΕΕ αντί ενός εναρμονισμένου ευρωπαϊκού Single Window. Η ΕΕΕ πιστεύει ότι η στροφή από τις χερσαίες προς τις θαλάσσιες μεταφορές θα μπορέσει να επιτευχθεί μόνο μέσω της εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους των άλλων τρόπων μεταφοράς και της πραγματικής διευκόλυνσης, δηλαδή, της απλοποίησης και εναρμόνισης των διαδικασιών.

Το ελεύθερο εμπόριο και η αρχή της μη διάκρισης εξασφαλίζουν μεγαλύτερη ευημερία εντός της ΕΕ και η ΕΕΕ έχει συμμετάσχει εποικοδομητικά στις διαβουλεύσεις για τις διεξαγόμενες διαπραγματεύσεις Συμφωνιών Ελεύθερου Εμπορίου, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η πρόσβαση στις ναυτιλιακές αγορές δεν θα περιορίζεται από μέτρα προστατευτισμού. Για το σκοπό αυτό, η παρακολούθηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή της εφαρμογής του Κανονισμού 4055/1986 (άρθρα 2-5) είναι απαραίτητη για να εξασφαλιστεί ότι οι μονομερείς επιφυλάξεις φορτίου από κράτη μέλη της ΕΕ έχουν καταργηθεί, ότι οι υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες καταμερισμού φορτίου των κρατών μελών της ΕΕ με τρίτες χώρες έχουν καταργηθεί σταδιακά και νέες συμφωνίες αυτού του τύπου δεν έχουν υιοθετηθεί.



NICOLAOS D.L., built 1939

Για να αυξηθεί η ελκυστικότητα της εργασίας στη θάλασσα, μια σημαντική πρωτοβουλία που πρέπει να αναληφθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι σχετικά με το θέμα της «ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος», η οποία λειτουργεί ως αντικίνητρο αναιρώντας τις εκστρατείες προσέλκυσης των ναυτικών. Η πρόσφατη απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου (2016) κατά του πλοίαρχου Μάγκουρα στην υπόθεση του πλοίου «Prestige» δημιουργεί μία ιδιαίτερα άτυχη και ανεπιθύμητη κατάσταση. Για την άμβλυνση αυτής της κατάστασης, η ΕΕ πρέπει να καταστήσει υποχρεωτική την εφαρμογή των Κατευθυντήριων Γραμμών του ILO¹⁰ / IMO σχετικά με τη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ατυχήματος που προκαλεί θαλάσσια ρύπανση (2005).

⁽¹⁰⁾ ILO = Διεθνής Οργανισμός Εργασίας



OLYMPIC TORCH, built 1949

Free trade and non-discrimination ensure greater prosperity within the EU and the UGS has constructively participated in consultations for on-going negotiations of Free Trade Agreements in order to ensure that access to shipping markets is not restricted due to protectionist measures. To this effect, monitoring by the European Commission of application of Regulation 4055/1986 (arts 2-5) is needed to ensure that unilateral cargo reservations in EU member states have been abolished, existing bilateral agreements on cargo sharing of EU member states with third countries have been phased out and new agreements of this type have not been adopted.

In order to increase attractiveness of working at sea, one important initiative that should be undertaken by the European Commission is in relation to the issue of “criminalisation of the maritime profession” which acts as a disincentive negating the campaigns for attraction of seafarers. The recent Supreme Court judgment (2016) against Captain Mangouras in the “Prestige” case is most unfortunate in this respect and an undesirable state of affairs. To mitigate this situation, the EU should render compulsory the application of the ILO¹⁰ / IMO Guidelines on the treatment of seafarers in the event of an accident causing maritime pollution (2005).



WORLD PEACE, built 1949

⁽¹⁰⁾ ILO = International Labour Organization



NIMERTIS, built 1952

ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΛΥΤΕΡΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Στις αρχές του 2015, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε την Ατζέντα περί Καλύτερης Νομοθεσίας. Η πρωτοβουλία αυτή του Προέδρου Juncker αντανάκλα τη δέσμευση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να προτείνει καλύτερους κανόνες για καλύτερα αποτελέσματα προς όφελος των πολιτών και των επιχειρήσεων στην καθημερινή ζωή και τις δραστηριότητές τους, καθώς και για την κοινωνία στο σύνολό της. Αυτό οδήγησε σε μια διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας, που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Υπουργών, η οποία καθορίζει πώς τα θεσμικά όργανα της ΕΕ πρέπει να συνεργαστούν για να εξασφαλιστεί η καλύτερη δυνατή προετοιμασία της νομοθεσίας.

Από ναυτιλιακής άποψης, η ΕΕΕ υποστηρίζει πλήρως την πρωτοβουλία για τη βελτίωση της νομοθεσίας. Αυτό αντικατοπτρίζεται στον κατάλογο προτεραιοτήτων για καλύτερη νομοθεσία των απόψεων της ECSA σχετικά με την αναθεώρηση της ευρωπαϊκής πολιτικής. Ωστόσο, η αυξανόμενη χρήση της διαδικασίας του «τριμερούς διαλόγου» κατά τη νομοθετική διαδικασία, μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου Υπουργών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στερείται διαφάνειας και άμεσης συμμετοχής των ενδιαφερόμενων φορέων. Τοιουτοτρόπως, σημαντικά τμήματα της νομοθετικής διαδικασίας δε διέπονται από τη θεσμοθετημένη διαβούλευση, αλλά από ανεπίσημες διαπραγματεύσεις μεταξύ των προαναφερόμενων οργάνων με απουσία των ιδιωτικών οργανισμών των άμεσα ενδιαφερόμενων μερών. Το ίδιο φαινόμενο παρατηρείται με τη νομοθεσία που υιοθετείται στο πλαίσιο της αυξανόμενης χρήσης και αριθμού των κατ' εξουσιοδότηση εκδιδόμενων πράξεων και εκτελεστικών πράξεων (διαδικασία επιτροπολογίας - comitology). Η ΕΕΕ πιστεύει ότι καλύτερη νομοθεσία επιτυγχάνεται παρέχοντας περισσότερες ευκαιρίες στους συμμετέχοντες φορείς που θίγονται άμεσα να συμμετάσχουν και να επηρεάσουν τις τελικές αποφάσεις σε όλα τα στάδια της διαδικασίας λήψης αποφάσεων.

Παράλληλα, η Γενική Συνέλευση του IMO ενέκρινε το Ψήφισμα A.1103(29) στις 8/12/2015 για την εφαρμογή ορισμένων αρχών κατά την εκπόνηση ή την αναθεώρηση της νομοθεσίας, στοχεύοντας στην επίτευξη καλύτερης νομοθεσίας. Οι αρχές αυτές αφορούν στην ανάγκη οι κανονισμοί να είναι απαραίτητοι, συνεπείς, αναλογικοί, κατάλληλοι για το σκοπό, ανθεκτικοί και σαφείς. Οι πρωτοβουλίες περί Καλύτερης Νομοθεσίας στην ΕΕ και στον IMO θα μετριάσουν τις αρνητικές συνέπειες της υπερβολικής νομοθεσίας και των φιλόδοξων και μη ρεαλιστικών κανονισμών της διεθνούς ναυτιλίας που είναι μία αυξανόμενη πολύ δαπανηρή και άχρηστη επιβάρυνση.

Οι πρωτοβουλίες περί Καλύτερης Νομοθεσίας στην ΕΕ και τον IMO είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί κατάλληλη για το σκοπό της, διαφανής και βιώσιμη νομοθεσία των θαλάσσιων μεταφορών.

BETTER REGULATION INITIATIVES

Early in 2015, the European Commission adopted its Better Regulation Agenda. The Better Regulation initiative of President Juncker reflects the Commission's commitment to deliver better rules for better results to the benefit of citizens and businesses in their daily lives and operations, as well as the society at large. This resulted in an inter-institutional agreement on better law-making, endorsed by the Council, which sets out how the EU institutions should co-operate to ensure the best possible preparation of legislation.

From the maritime point of view, the UGS fully subscribes to the Better Regulation initiative. This is reflected in the checklist for better regulation of the ECSA views on the review of the European Shipping Policy. However, the increasing use in the law-making process of "trilogues" between the European Parliament, the European Council and the European Commission lacks transparency and direct stakeholder participation. Thus, significant parts of the law-making process are not being governed by the institutionalized consultation, but by informal negotiations between the above mentioned institutions in absence of private stakeholder organisations directly affected. The same phenomenon occurs with legislation adopted in the context of the growing use and number of delegated acts and implementing acts (comitology procedure). The UGS believes that better regulation is achieved by providing more opportunities for the stakeholders who are directly affected to provide input and influence the final decisions at all stages of the decision making process.

Better Regulation initiatives in the EU and IMO are necessary to achieve more transparent, fit-for-purpose and sustainable maritime transport legislation.

In parallel, the IMO General Assembly endorsed Resolution A.1103(29) of 8/12/2015 for the application of certain principles when drafting or reviewing legislation with the aim of achieving better regulation. These principles relate to the need for regulations to be necessary, consistent, proportionate, fit for purpose, resilient and clear. Better Regulation initiatives in the EU and IMO will mitigate the negative effects of overregulation and unrealistic aspirational Regulations, which are increasingly a very costly and unnecessary burden for the international shipping industry.



PHOEVOS, built 1957

ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

Τα δύο βασικά χαρακτηριστικά του ελληνικού στόλου ότι, δηλαδή, κατά κύριο λόγο δραστηριοποιείται στον τομέα μεταφορών μπαλκ / τραμπ και σε μεταφορές φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών (cross trading), δείχνουν ότι «τα ελληνικά πλοία είναι παντού» (Figure 7). Δεν περιορίζονται σε συγκεκριμένες περιοχές ή γεωγραφικές διαδρομές, αλλά απασχολούνται σε συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες εμπορίου.

Δεδομένου ότι η υψηλός είναι η περιοχή των δραστηριοτήτων τους, αυτό απαιτεί περιοχές ελεύθερου εμπορίου σε παγκόσμιο επίπεδο και παγκόσμιες πολιτικές, πρότυπα και κανονισμούς. Υπό το φως των ανωτέρω, η πρόσβαση της ναυτιλίας στην αγορά στη βάση της αμοιβαιότητας πρέπει να επιδιωχθεί ενεργά στις διεξαγόμενες πολυμερείς και διμερείς διαπραγματεύσεις. Οι αναφορές στη ναυτιλία είναι απαραίτητες ενόψει του γεγονότος ότι το 75% των εμπορικών περιοριστικών μέτρων που υιοθετήθηκαν από το 2008 είναι ακόμα σε ισχύ, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ).

Η παγκόσμια οικονομία απαιτεί ανοικτές αγορές. Πρέπει να ενταθεί σε όλα τα fora η απελευθέρωση των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και διευκόλυνση του παγκόσμιου εμπορίου ενόψει του αναδυόμενου προστατευτισμού.



COSMIC, built 1957

Η ΕΕ παρακολουθεί τις εξελίξεις σχετικά με τις πολυμερείς εμπορικές διαπραγματεύσεις της Συμφωνίας για την απελευθέρωση του Εμπορίου των Υπηρεσιών (Trade in Services Agreement - TiSA) μεταξύ των 23 κορυφαίων οικονομιών του κόσμου. Σε αυτό το πνεύμα, παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις διαπραγματεύσεις ΕΕ / ΗΠΑ για τη Διατλαντική Συμφωνία Εμπορίου και Επενδύσεων (Transatlantic Trade and Investment Partnership - TTIP) και την επίτευξη της συμφωνίας Trans-Pacific Partnership (TPP), καθώς και τις διαπραγματεύσεις διμερών συμφωνιών ελεύθερου εμπορίου (FTA) μεταξύ της ΕΕ και πλειάδας χωρών (π.χ., MERCOSUR¹¹, Βιετνάμ, Καναδά, Ιαπωνία, Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, Φιλιππίνες, Ινδονησία, Χονγκ Κονγκ, Μαρόκο, Τυνησία). Δεδομένου ότι

⁽¹¹⁾ MERCOSUR = Αργεντινή, Βενεζουέλα, Βραζιλία, Ουρουγουάη, Παραγουάη



MISS CHANDRIS, built 1959

LIBERALISATION OF SHIPPING MARKETS

The two basic characteristics of the Greek fleet being primarily involved in tramp / bulk trades and in cross trading activities indicate that "Greek ships are everywhere" (Figure 7). They are not confined to specific areas nor geographical routes but they constantly follow changing trade patterns. Since the globe is their area of activity, this necessitates free trade lanes and global policies, standards and regulations. In light of these considerations, market access of shipping on the basis of reciprocity should be actively pursued in on-going multilateral and bilateral negotiations. References to shipping are necessary in view of the fact that 75% of the trade restrictive measures adopted since 2008 are still in place according to the World Trade Organization (WTO).

A global economy requires open trades. Liberalisation of international maritime transport and facilitation of world trade in all fora should be stepped up in the face of resurging protectionism.

The UGS monitors developments concerning multilateral trade negotiations for the Trade in Services Agreement (TiSA) between 23 of the world's leading economies. It also follows closely the EU / US negotiations on a Trans-Atlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) Agreement and the conclusion of the Trans-Pacific Partnership (TPP)



VIOLANDA, built 1958



GRECIAN FLAME, built 1961

το 90% της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης αναμένεται να παραχθεί εκτός Ευρώπης τα προσεχή 10 - 15 χρόνια, οι διαπραγματεύσεις αυτές είναι ζωτικής σημασίας για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Ο στόχος είναι να εξασφαλιστεί η διατήρηση των αρχών του ελεύθερου εμπορίου, η καλύτερη πρόσβαση στις εθνικές αγορές, η αποφυγή μονομερών ή διμερών επιφυλάξεων φορτίου και οι διακρίσεις σημαίας. Στο πλαίσιο αυτό, οι ναυτιλιακές πολιτικές της Ινδίας, της Ρωσίας, της Νότιας Αφρικής, της Αγκόλας, της Αλγερίας και άλλων αφρικανικών κρατών παρακολουθούνται στενά. Το Consultative Shipping Group (CSG) των ναυτιλιακών αρχών κυρίως των χωρών του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) και οι τακτικές συναντήσεις του με τις ΗΠΑ (διάλογος CSG / ΗΠΑ) είναι ουσιαστικές από την άποψη αυτή. Είναι σημαντικό στις ανωτέρω διαπραγματεύσεις να μην γίνονται συμβιβασμοί εις βάρος της ναυτιλίας προς όφελος άλλων τομέων, ούτε συμβιβασμοί μέσα στο πλαίσιο της ναυτιλίας εις βάρος του τομέα των μεταφορών μπαλκ / τραμπι. Δυστυχώς, ενόψει της κατάστασης της παγκόσμιας οικονομίας και της συνεχιζόμενης αβεβαιότητας, η επανεμφάνιση του προστατευτισμού και των περιοριστικών εμπορικών μέτρων βρίσκονται σε άνοδο. Είναι ανησυχητικό το γεγονός ότι πολλές χώρες θεωρούν τον προστατευτισμό ως έγκυρο εργαλείο πολιτικής. Απαιτούνται ανοικτές αγορές σύμφωνα με τις εκπνεφρασμένες πολιτικές του ΟΟΣΑ, της ΕΕ και της G20 στο θέμα αυτό.



STAVROS G. LIVANOS, built 1964



MARIA, built 1962

Agreement as well as negotiations for bilateral Free Trade Agreements (FTA) between the EU and a spate of countries (e.g., MERCOSUR¹¹, Vietnam, Canada, Japan, Australia, New Zealand, Philippines, Indonesia, Hong Kong, Morocco, Tunisia). Since 90% of global economic growth is expected to be generated outside Europe over the next 10-15 years, these negotiations become of crucial importance for international maritime transport.

The aim is to ensure the maintenance of free trade principles, better access to domestic markets, avoidance of unilateral or bilateral cargo reservations and of flag discrimination. In this context, the maritime policies of India, Russia, South Africa, Angola, Algeria and other African states are also closely followed. Action by the Consultative Shipping Group (CSG) of maritime administrations mainly from the Organisation of Economic Co-operation and Development (OECD) countries and its regular meetings with the US (CSG / US dialogue) are important in this respect. It is imperative that in the above negotiations there are no trade-offs in favour of other sectors to the detriment of shipping, nor trade-offs within the shipping sector to the detriment of the tramp / bulk sector. Unfortunately, in view of the state of world economy and continuing uncertainty, the re-appearance of protectionist and trade restricting measures is on the rise. It is worrying that many countries consider protectionism as a valid policy tool. Open trades are required as per the OECD, the EU and G20's stated policies in this respect.



ARISTEIDES, built 1963

⁽¹¹⁾ MERCOSUR = Argentina, Brazil, Paraguay, Uruguay, Venezuela



KOSTANTIS YEMELOS, built 1968

ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ - MEGA SHIPS

Στις 18/6/2015 η δεύτερη Κανονιστική Συνάντηση Κορυφής των αρχών ανταγωνισμού μεταξύ ΕΕ, ΗΠΑ και Κίνας εξέτασε τη μεταχείριση των παγκόσμιων συμμαχιών τακτικών γραμμών. Οι Συναντήσεις Κορυφής δημιουργήθηκαν μετά την εμφάνιση τεσσάρων παγκόσμιων συμμαχιών που εκπροσωπούν άνω του 80% της συνολικής χωρητικότητας στις μεταφορές τακτικών γραμμών Ανατολής-Δύσης. Οι αρχές ανταγωνισμού αποφάσισαν στενότερη συνεργασία και παρακολούθηση των επιπτώσεων των παγκόσμιων συμφωνιών στον ανταγωνισμό, τη λιμενική συμφόρηση, την τακτικότητα των δρομολογίων και τις επιλογές των φορτωτών. Η εμφάνιση των mega ships συνδέεται με τη δημιουργία των παγκόσμιων συμμαχιών των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων. Η πάγια πολιτική της ΕΕΕ τάσσεται υπέρ των ανοικτών αγορών στον υφιστάμενο και δυνητικό ανταγωνισμό για τις μικρομεσαίες ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Προς το σκοπό αυτό, η ΕΕΕ παρακολουθεί με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τις εξελίξεις των mega ships και των παγκόσμιων συμμαχιών από πλευράς επιπτώσεων στον ανταγωνισμό λόγω υπερπροσφοράς χωρητικότητας στις σχετικές μεταφορές τακτικών γραμμών.

Η εμφάνιση παγκόσμιων συμμαχιών και mega ships πρέπει να παρακολουθείται σχετικά με τις ενδεχόμενες επιπτώσεις τους στις μικρομεσαίες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στην υπερπροσφορά χωρητικότητας στις σχετικές μεταφορές τακτικών γραμμών.

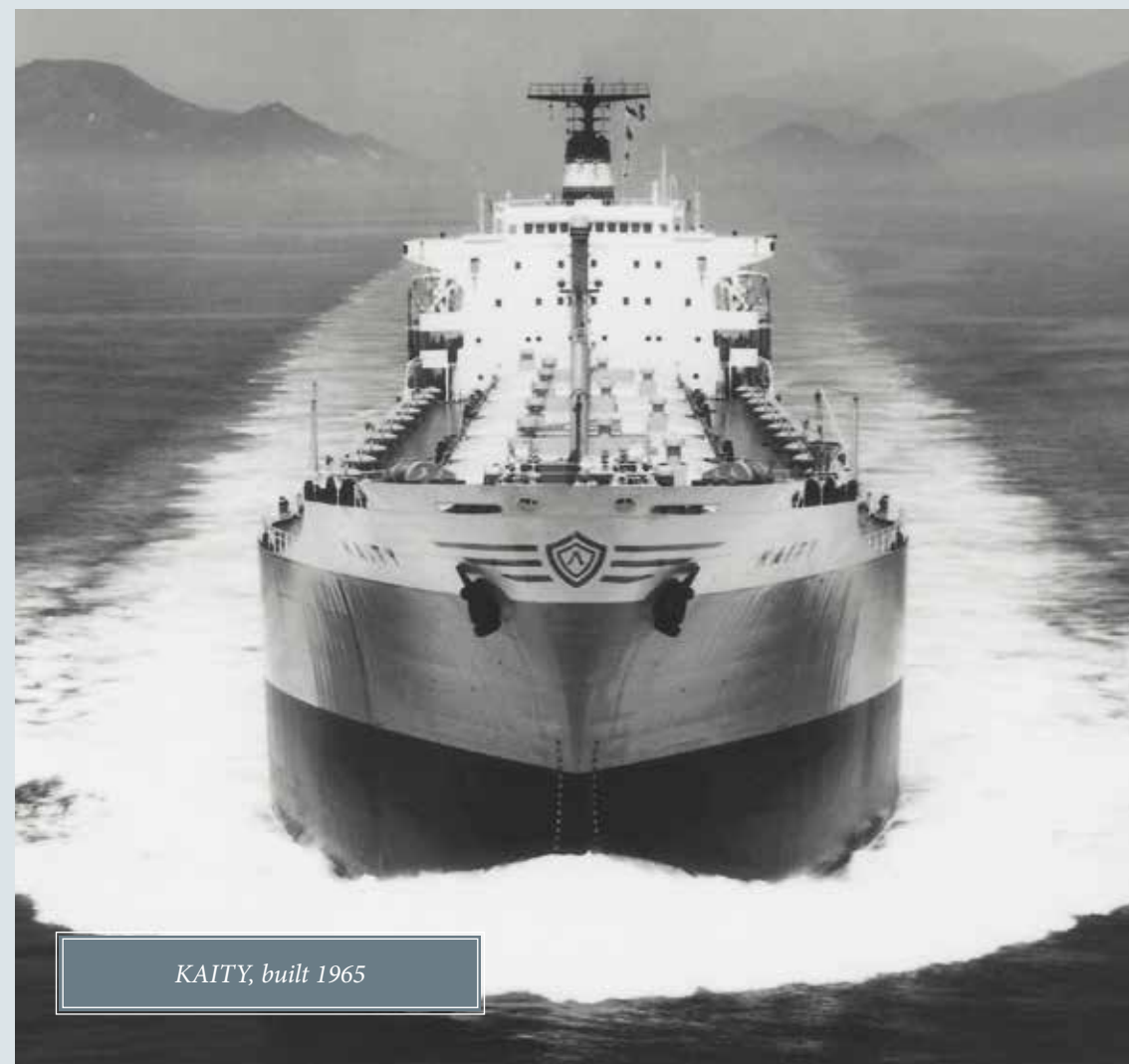


KHIAN HILL, built 1969

GLOBAL ALLIANCES - MEGA SHIPS

On 18/6/15 the second Global Regulatory Summit of competition authorities of the EU, US and China examined the treatment of global alliances in liner trades. The Summits were established in response to the creation of four global alliances representing over 80% of capacity in East – West liner trades. The competition authorities decided closer co-operation and monitoring of the mega alliances implications on competition, port congestion, regularity of schedules and choices of shippers. The advent of mega ships is linked with the creation of global alliances in containerships. Traditionally, the UGS policy has maintained that markets should remain open to the actual and potential competition of small and medium-sized shipping operators. For this reason, it follows closely developments of mega ships and global alliances regarding repercussions on competition due to overtonnaging in the relevant liner trades.

The advent of global alliances and mega ships should be monitored regarding their eventual repercussions on small and medium-sized shipping companies and overtonnaging in relevant liner trades.



KAITY, built 1965



ELPIS, built 1971

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Η πειρατεία αποτελεί σοβαρή απειλή για την περιφερειακή ασφάλεια, το παγκόσμιο εμπόριο, τις θαλάσσιες μεταφορές και την παγκόσμια οικονομία και απειλεί σοβαρά τη ζωή και την ασφάλεια των ναυτικών. Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου (International Maritime Bureau - IMB), 246 περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας σημειώθηκαν το 2015 σε παγκόσμια βάση. Είναι ενδεικτικό ότι εξακολουθούν να λαμβάνουν χώρα περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας σχεδόν στα επίπεδα του 2014, παρά τη μείωση του αριθμού των πλοίων που καταλήφθηκαν και του αριθμού των πληρωμάτων που κρατήθηκαν όμηροι. Το ετήσιο κόστος της πειρατείας για το 2014 υπολογίσθηκε άνω των 3 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, σύμφωνα με την Έκθεση του Oceans Beyond Piracy (2015).

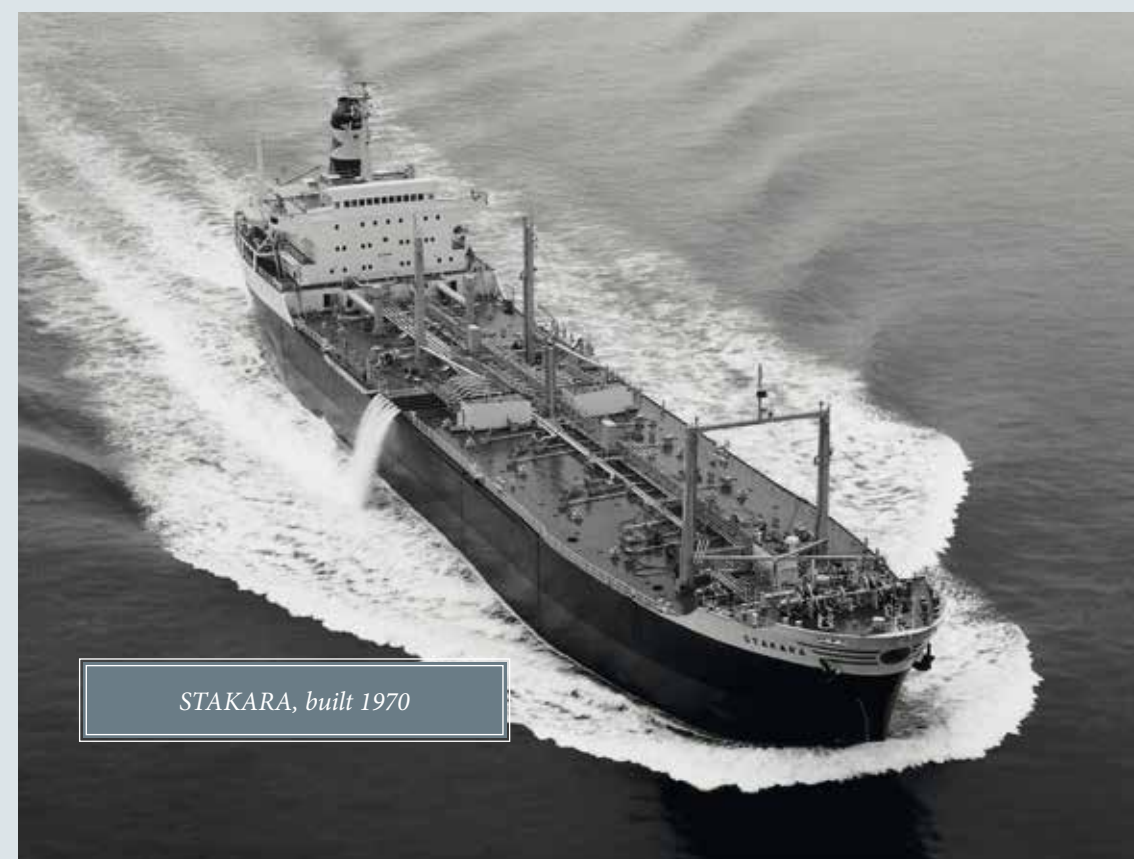
Η αποτελεσματική καταπολέμηση της πειρατείας απαιτεί πολύπλευρη δράση και μέτρα που συνδυάζουν την επιτήρηση, τη χρήση ναυτικών δυνάμεων και τη δημιουργία υποδομών στην ξηρά. Στον Κόλπο του Άντεν (περιοχή Σομαλίας) οι αριθμοί δείχνουν μια πτωτική τάση. Συνέπεια αυτής της εξέλιξης είναι η πρωτοβουλία της Ομάδας Επαφής για την πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia - CGPCS) να επαναπροσδιορίσει τα γεωγραφικά όρια της περιοχής υψηλού κινδύνου (High Risk Area - HRA). Παρ' όλα αυτά, το φαινόμενο δεν έχει εξαλειφθεί εντελώς και δεν υπάρχουν περιθώρια εφησυχασμού. Εκτός από τα προληπτικά μέτρα που λαμβάνονται από τους πλοιοκτήτες, είναι απαραίτητο να διατηρηθεί η παρουσία ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή. Πριν από το τέλος του 2016, θα πρέπει να επιτευχθεί συμφωνία για τη συνέχιση της αποστολής EU NAVFOR όσον αφορά στις ανάγκες της Μεσογείου, της Θάλασσας και της Δυτικής Αφρικής, καθώς και για την ένταξη του θέματος της πειρατείας στις δραστηριότητες της επιχείρησης Active Endeavour του NATO. Ο πολλαπλασιασμός των κρουσμάτων ένοπλης ληστείας και κλοπής φορτίου στη Νοτιοανατολική Ασία απαιτεί εξίσου ισχυρή δράση.



HELLENIC NAVIGATOR, built 1972

MARITIME PIRACY

Piracy constitutes a serious threat to regional security, global trade, maritime transport and the world economy and threatens substantially the life and safety of seafarers. According to the International Maritime Bureau's (IMB) Annual Report, 246 maritime piracy incidents occurred in 2015 worldwide. This shows that piracy and armed robbery incidents are persisting at levels close to 2014, despite the reductions in the ships hijacked and crew kidnapped at sea. The annual cost of piracy for 2014 was estimated at more than US \$ 3 billion, according to the Oceans beyond Piracy Report (2015).



STAKARA, built 1970

Effectively combating piracy requires multifaceted action and measures connecting surveillance, the use of naval forces and the creation of infrastructure ashore. In the Gulf of Aden (Somalia region) the figures show a declining trend. A consequence of this development is the initiative of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS) to redefine the geographical limits of the High Risk Area (HRA). Nevertheless, the phenomenon has not been totally eradicated and there is no room for complacency. Apart from preventive measures taken by shipowners, it is necessary to maintain the presence of naval forces in the region. Before the end of 2016, an agreement for the continuation of the EU NAVFOR mission should be reached regarding the needs arising in the Mediterranean Sea and West Africa as well as the integration of the piracy issue in the NATO Operation Active Endeavour activities. The proliferation of incidents of armed robbery and cargo theft in South East Asia merits equally robust action.



ANDROS ATLAS., built 1972

ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Η τεχνολογία της πληροφορίας (Information Technology) και η επιχειρησιακή τεχνολογία επί των πλοίων συνδέονται ολοένα και περισσότερο με το διαδίκτυο. Αυτό συνεπάγεται μεγαλύτερο κίνδυνο της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή των κακόβουλων επιθέσεων σε συστήματα και δίκτυα πλοίων. Δεδομένου ότι η επιχειρησιακή τεχνολογία είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια των πλοίων, η ασφάλεια στο διαδίκτυο

θα μπορούσε να αποτελέσει μεγαλύτερο κίνδυνο για τις θαλάσσιες επιχειρήσεις απ' ό,τι για τις χερσαίες επιχειρήσεις. Τοιουτοτρόπως, η ετοιμότητα της ναυτικής ασφάλειας στο διαδίκτυο απαιτεί κατάρτιση σχεδίων έκτακτης ανάγκης και αύξηση της ευαισθητοποίησης των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τους δυνητικούς κινδύνους που επηρεάζουν την ασφαλή μεταφορά δια θαλάσσης.

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές όσον αφορά στην ασφάλεια του διαδικτύου επί των πλοίων θα παράσχουν ένα διεθνές εθελοντικό πλαίσιο αυτορρύθμισης για την ενίσχυση της ευαισθητοποίησης και τον σχεδιασμό έκτακτης ανάγκης για επιθέσεις στον κυβερνοχώρο.

Το 2014 η ΕΕ εξέδωσε Ανακοίνωση και Σχέδιο Δράσης για τη Στρατηγική Ναυτικής Ασφάλειας. Εν συνέχεια, το 2015 υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο η Οδηγία για την Ασφάλεια Δικτύων και Πληροφοριών (Network and Information Security - NIS) και αναμένεται να δημοσιευθεί το 2016, μετά την έγκρισή της από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η Οδηγία εφαρμόζεται οριζόντια σε όλους τους τομείς και καθορίζει τα μέτρα επίτευξης ενός κοινού υψηλού επιπέδου ασφάλειας των δικτύων και των συστημάτων πληροφοριών εντός της ΕΕ. Στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας περιλαμβάνονται οι πάροχοι θαλασσιών μεταφορών αλλά όχι τα πλοία.

Τον Ιανουάριο του 2016, ομάδα διεθνών οργανισμών της ναυτιλίας (BIMCO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO, CLIA) δημοσίευσε Κατευθυντήριες Γραμμές για την Ασφάλεια επί των πλοίων στο Διαδίκτυο, οι οποίες έχουν σχεδιαστεί για να βοηθήσουν τις ναυτιλιακές εταιρείες στην αξιολόγηση των τρωτών σημείων στον κυβερνοχώρο τους και να αναπτύξουν ανθεκτικές προσεγγίσεις για την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο για τα πλοία. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές θέτουν ένα ισότιμο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον της ναυτικής ασφάλειας στο διαδίκτυο και παρέχουν ένα εθελοντικό πλαίσιο αυτορρύθμισης του τομέα. Η ΕΕ έχει υποστηρίξει τις Κατευθυντήριες Γραμμές και θα ενθαρρύνει την υιοθέτησή τους από τον IMO.

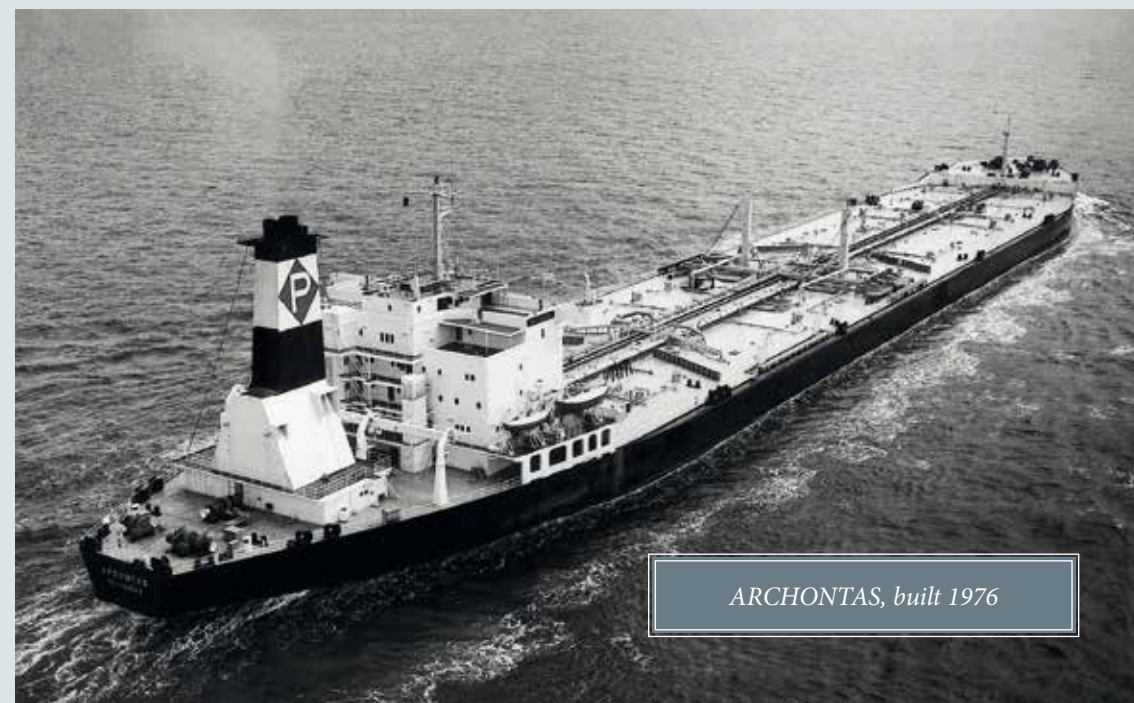
MARITIME CYBER SECURITY

Information technology (IT) and operational technology on board ships are increasingly being connected to the worldwide web. This brings the greater risk of unauthorized access or malicious attacks on ships' systems and networks. Since the operational technology is critical to ship safety, cyber security could become a greater risk for maritime businesses than for land-based enterprises. Thus, maritime cyber security preparedness requires the drawing up of contingency planning and increased awareness by stakeholders involved of the potential dangers affecting the secure transportation by sea.

In 2014 the EU issued a Communication and an Action Plan on Maritime Security Strategy. As a follow-up, in 2015 the Network and Information Security (NIS) Directive was adopted by the Council and is expected to be published in 2016 after its approval by the European Parliament. The Directive applies horizontally to all sectors and lays down measures to achieve a common high level of security of networks and information systems within the EU. Maritime transport providers are included in the scope of the Directive but not individual vessels.

The industry Guidelines on cyber security on board ships will provide an international voluntary framework of self-regulation to enhance awareness and contingency planning for cyber-attacks.

In January 2016 a group of international shipping organizations (BIMCO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO, CLIA) published the Guidelines on Cyber Security on board ships, which are designed to assist shipping companies in assessing their cyber vulnerabilities and develop resilient approaches to cyber security on board ships. The Guidelines set an international level playing field for maritime cyber security and provide a voluntary framework of self-regulation in this respect. The UGS has endorsed the Guidelines and will actively support their adoption by the IMO.



ARCHONTAS, built 1976

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΜΕΓΑΛΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ ΑΠΟ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Το 2015 σημειώθηκε δραματική αύξηση των αφίξεων μεταναστών στην Ευρώπη καθώς ο συνολικός αριθμός αυξήθηκε κατά 4,5 φορές υπερβαίνοντας το ένα εκατομμύριο ανθρώπους. Το ισοζύγιο των ροών έχει μετατοπιστεί ανατολικά προς την Ελλάδα μέσω Τουρκίας, από την «οδό» της κεντρικής Μεσογείου προς την Ιταλία μέσω της Λιβύης, με την Ελληνική Ακτοφυλακή να αναφέρει ότι περισσότεροι από 850.000 άνθρωποι πέρασαν από την Ελλάδα φθάνοντας από την Τουρκία με μη αξιόπλοα σκάφη. Οι αρχικές ενδείξεις για το 2016 είναι ότι οι ροές εξακολουθούν να επικεντρώνονται στις ανατολικές διαδρομές της Μεσογείου και ότι αυξάνονται. Αν και ο αριθμός των εμπορικών πλοίων που συμμετείχαν σε επιχειρήσεις διάσωσης το 2015 μειώθηκε, η ναυτιλία συνεχίζει να φέρει ένα δυσανάλογο μερίδιο της συνολικής επιβάρυνσης και θα πρέπει να επαινεθεί για τη συμβολή της. Ενώ η αναζήτηση της βοήθειας των εμπορικών πλοίων στο εγγύς μέλλον από Κέντρα Συντονισμού, Διάσωσης και Αναζήτησης μπορεί να συνεχιστεί, η μετατόπιση σε μόνιμη βάση προς τη ναυτιλία της ευθύνης των κρατών για επιχειρήσεις διάσωσης είναι απαράδεκτη.

Η διάσωση μεταναστών σε μεγάλη κλίμακα από εμπορικά πλοία δεν είναι η λύση στο πρόβλημα της μετανάστευσης, οι βασικές αιτίες της οποίας βρίσκονται στην ξηρά.

Εν τω μεταξύ, μια σειρά σημαντικών πρωτοβουλιών έλαβε χώρα σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο. Το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping - ICS) διαβίβασε επιστολή προς τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών (μέσω του Γενικού Γραμματέα του IMO), προτείνοντας ανθρωπιστική βοήθεια υπό την αιγίδα του ΟΗΕ, για να ανακουφίσει την πίεση επί της εμπορικής ναυτιλίας. Σε απάντηση ευρύτερων ανησυχιών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε τη δημιουργία της Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής προκειμένου να βοηθήσει τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν δυσκολίες με την προστασία των εξωτερικών συνόρων τους. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε μια ισορροπημένη έκθεση ολιστικής προσέγγισης για τη μετανάστευση στη Μεσόγειο Θάλασσα λαμβάνοντας υπόψη τη συντριπτική πλειονότητα των επιχειρημάτων της ναυτιλίας. Προσδοκάται ότι οι ανωτέρω πρωτοβουλίες θα έχουν θετικό αντίκτυπο στη διαχείριση των μεταναστευτικών ροών στη Μεσόγειο Θάλασσα και θα ελαφρύνουν το βάρος που σήμερα επωμίζεται ο κλάδος της ναυτιλίας και τα επηρεαζόμενα παράκτια κράτη και ειδικότερα η Ελλάδα.



ALKMINI, built 1979



AEGEAN WIND, built 1983

LARGE SCALE IMMIGRATION BY SEA

The year 2015 saw a dramatic increase of migrant arrivals in Europe as total figures increased by 4.5 times to over one million people. The balance of flows has shifted east to Greece via Turkey from the central Mediterranean route to Italy via Libya, with the Hellenic Coast Guard reporting that over 850,000 people passed through Greece arriving from Turkey on unseaworthy boats. Initial indications for 2016 are that flows remain focused on the Eastern Mediterranean routes and are increasing. Although the number of commercial vessels involved in rescue operations in 2015 declined, the shipping industry continues to carry a disproportionate share of the overall burden and should be commended for its contribution. While the assistance of commercial vessels may continue to be sought in the near future by Search and Rescue Coordination centres, the shifting on a permanent basis of the states' responsibility in rescue operations to the shipping industry is not acceptable.

Large scale rescue of migrants by commercial ships is not the solution to the problem of migration, the root causes of which lie ashore.

Meanwhile, a number of significant initiatives took place at international and EU level. The ICS forwarded a letter to the UN Secretary General (via the IMO Secretary General) proposing a UN-led humanitarian assistance operation to relieve pressure on commercial shipping. In response to wider concerns, the European Commission proposed the creation of the European Border and Coast Guard in order to assist member states experiencing difficulties with the protection of their external borders. The European Parliament adopted a well-balanced report for a holistic approach to migration in the Mediterranean Sea taking into consideration the vast majority of the shipping industry's arguments. It is hoped that the above initiatives will have a positive impact on the management of migration flows in the Mediterranean Sea and will ease the burden currently being borne by the shipping industry and the affected coastal states and, in particular, Greece.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης, η ΕΕΕ έχει καταθέσει από καιρό μια ολοκληρωμένη πρόταση που θα οδηγήσει τεκμηριωμένα στην αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης (sandwich courses), αλλά και στην οριστική επίλυση του προβλήματος της απορρόφησης των δοκίμων προκειμένου να πραγματοποιούν την υποχρεωτική θαλάσσια εκπαιδευτική υπηρεσία τους. Προσδοκείται ότι, έστω και με μεγάλη καθυστέρηση, θα υπάρξει η αναγκαία πολιτική βούληση της κυβέρνησης για την ολιστική αντιμετώπιση του θέματος. Η ΕΕΕ υποστηρίζει τις δημόσιες Ακαδημίες

Η λειτουργία ιδιωτικών Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού παράλληλα προς την αναβάθμιση των δημόσιων Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού είναι απαραίτητη για τη δημιουργία περισσότερων θέσεων αξιωματικών σε εποχή υψηλής ανεργίας.

Εμπορικού Ναυτικού ενισχύοντας οικονομικά τις κτιριακές υποδομές και τον εξοπλισμό τους. Επίσης, θα πρέπει να επιτραπεί επιτέλους η παράλληλη λειτουργία ιδιωτικών Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, προκειμένου να εκπαιδευτούν περισσότεροι αξιωματικοί όλων των βαθμίδων με θετικότερες προοπτικές επαγγελματικής σταδιοδρομίας. Και αυτό, σε μια εποχή υψηλής ανεργίας στην ξηρά. Επιπροσθέτως, η ΕΕΕ έχει προτείνει τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας επί των πλοίων με όρους σύμφωνους με τα διεθνώς κρατούντα προκειμένου να διατηρηθεί ένα ισότιμο ανταγωνιστικό περιβάλλον για το στόλο της. Στο πλαίσιο του διαρκούς ενδιαφέροντός της για τη ναυτική εκπαίδευση, η ΕΕΕ παρακολουθεί τις εξελίξεις επί θεσμικών θεμάτων που αφορούν την εκπαίδευση και την αναβάθμιση των επαγγελματικών δεξιοτήτων των ναυτικών.



SERIFOPOULO, built 1995

IOANNIS, built 1999



MARITIME EDUCATION

Regarding maritime education, the UGS has long submitted to the government a substantiated proposal which will lead to the upgrading of the existing maritime educational system of sandwich courses and to the final solution of the absorption of cadets to perform their compulsory training on board ships. It is hoped that, at long last, the government will show the necessary political will for a holistic approach of the issue. The UGS financially supports the installations and equipment of the public Merchant Marine Academies. Moreover, the government should finally allow the parallel operation of private Maritime Schools in order to generate more officers of all ranks with very positive career prospects in a period of high unemployment ashore. The UGS has also proposed the creation of new jobs on board ships subject to conditions prevailing internationally in order to safeguard a level playing field for its fleet. In the context of its continuous interest in maritime education, the UGS follows developments at institutional level referring to education and enhancement of the professional skills of seafarers.

The establishment of private Maritime Schools in parallel with the upgrading of the state Merchant Marine Academies is essential for the creation of more officers' jobs in a period of high unemployment.



MINERVA JULIE, built 2000

Ναυτική Ασφάλεια και Προστασία Θαλάσσιου Περιβάλλοντος

ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO₂ - ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ / COP 21 - MRV

Η Συνδιάσκεψη του Παρισιού των Ηνωμένων Εθνών περί Κλιματικής Αλλαγής (UNFCCC-COP 21) (Δεκέμβριος 2015) ολοκληρώθηκε με μια νέα συμφωνία που θα τεθεί σε ισχύ από το 2020, παραλείποντας οποιαδήποτε αναφορά στη διεθνή ναυτιλία. Ο τελικός στόχος είναι μία πλήρως απεξαρτημένη από άνθρακα παγκόσμια οικονομία μέχρι το τέλος του αιώνα και πιθανώς μέσω αυτού, η αποφυγή της περαιτέρω υπερθέρμανσης του πλανήτη πέραν των 1,5 έως 2 βαθμών Κελσίου. Ο μετριασμός της κλιματικής αλλαγής είναι μια διεθνής πρόκληση και, ως εκ τούτου, απαιτεί διεθνή προσέγγιση. Η ΕΕΕ επαναλαμβάνει την ανάγκη να αποφευχθεί η λήψη μονομερών ή περιφερειακών μέτρων για την αντιμετώπιση των εκπομπών των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών και τονίζει ότι το θέμα θα πρέπει να εξεταστεί σε πολυμερές επίπεδο μέσω των Ηνωμένων Εθνών, του IMO και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization - ICAO). Σε αυτό το πλαίσιο, η ναυτιλία, όπου ο τομέας των μεταφορών μπαλκ / τραμπ αποτελεί πάνω από το 80% των θαλάσσιων μεταφορών ανά τόνο-μίλι, θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως τομέας που εξυπηρετεί κυρίως αναπτυσσόμενες οικονομίες. Οι θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές είναι εκ των πραγμάτων οι μόνοι τομείς δέσμιοι των ορυκτών καυσίμων. Όλες οι κερσαίες βιομηχανίες, η παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων, η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, η μεταποίηση και άλλες δραστηριότητες, έχουν εναλλακτικές

Η ναυτιλία επικροτεί το πνεύμα και τους στόχους της COP 21 και υποστηρίζει την απόφαση του IMO για ένα υποχρεωτικό παγκόσμιο σύστημα MRV. Τα ειδικά χαρακτηριστικά και ο ρόλος του ναυτιλιακού τομέα πρέπει να αναγνωρισθούν. Προχωρώντας παραπέρα, εάν χρειασθεί ένα MBM, η προτίμηση του τομέα είναι υπέρ ενός συστήματος τέλους / ταμείου αποζημιώσεων βασισμένου στην κατανάλωση καυσίμων.

λύσεις. Η ναυτιλία επομένως, σύμφωνα με το πνεύμα της Συμφωνίας

COP 21 και τους στόχους της, πρέπει να συγκαταλέγεται μεταξύ των τελευταίων τομέων που θα απεξαρτηθούν από τους υδρογονάνθρακες (Figure 8). Ο IMO έχει ήδη αναπτύξει την πρώτη παγκόσμια νομικά δεσμευτική συμφωνία του είδους της στον τομέα των μεταφορών για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Κανονισμοί τεχνικής και λειτουργικής φύσης για το Σχεδιαστικό Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης (EEDI) και τα Σχέδια Ενεργειακής Διαχείρισης Πλοίων (SEEMP) τέθηκαν σε ισχύ από τον Ιανουάριο του 2013 και περαιτέρω πρωτοβουλίες έχουν αναληφθεί. Επομένως, ο IMO βρίσκεται στην πρώτη γραμμή αυτής της

περιβαλλοντικής προσπάθειας παρά την αντίθετη κοινή εντύπωση. Ο ευρωπαϊκός Κανονισμός για την Παρακολούθηση, την Υποβολή Εκθέσεων και την Επαλήθευση Εκπομπών (Monitoring, Reporting and Verification - MRV), ο οποίος είναι σε ισχύ από την 1/7/2015, είναι υποχρεωτικός για όλα τα πλοία που καταπλέουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες από την 1/1/2018 και θα απαιτήσει όλα τα πλοία άνω των 5.000 gt να τηρούν ένα εγκεκριμένο σχέδιο παρακολούθησης εκπομπών. Η συμμόρφωση με τον ευρωπαϊκό Κανονισμό MRV αναμένεται να οδηγήσει σε δείκτη ενεργειακής απόδοσης για κάθε πλοίο, ο οποίος είναι ένα ιδιαίτερα προβληματικό σύστημα με πολλές ενδεχόμενες ανισότητες και στρεβλώσεις ειδικά για πλοία που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές μπαλκ / τραμπ. Δεδομένου ότι ο IMO (Σύνοδος MEPC, 18-22/4/2016) αποφάσισε την καθιέρωση υποχρεωτικού παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση καυσίμων πλοίων (παγκόσμιο MRV), απόφαση που επικροτεί η ΕΕΕ, ένα περιφερειακό σύστημα της ΕΕ είναι απολύτως ανεπιθύμητο όπως και η εφαρμογή ενός Συστήματος Εμπορίας Εκπομπών (Emissions Trading Scheme - ETS) επί της διεθνούς ναυτιλίας. Η ΕΕΕ από κοινού με τους διεθνείς οργανισμούς ναυτιλίας επιβεβαιώνει τη δέσμευση και τη συνεχιζόμενη υποστήριξή της προς τον IMO σε σχέση με την «Προσέγγιση Τριών Βημάτων»: συλλογή δεδομένων, ανάλυση δεδομένων, που ακολουθείται από την απόφαση περί περαιτέρω μέτρων, αν χρειασθούν. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ευρωπαϊκός Κανονισμός περιλαμβάνει ρήτρα

Maritime Safety and Protection of the Marine Environment

CO₂ EMISSIONS - CLIMATE CHANGE / COP 21 - MRV

The Paris Conference of the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC - COP 21) (December 2015) concluded with a new agreement to take effect from 2020 leaving out any reference to international shipping. The ultimate goal is a decarbonised world economy by the end of the century and presumably through it the avoidance of further global warming beyond 1.5 – 2 degrees Celsius. Climate change mitigation is an international challenge and as such, it requires an international response. The UGS reiterates the need to avoid unilateral or regional measures in addressing emissions from maritime and air transport and emphasizes that this issue should be considered multilaterally through the UN, IMO and International Civil Aviation Organization (ICAO). In this context, shipping should be treated as a sector, in which the bulk / tramp segment, which makes up over 80% of seaborne tonne-miles, predominantly services developing economies. Shipping and aviation are *de facto* the only fossil fuel captive sectors. All land based industries, manufacturing, power generation, processing and other activities have alternatives.



AEGEAN LEGEND, built 2000

Hence, it is within the spirit of the COP 21 agreement and its objectives that shipping should be amongst the last sectors to decarbonise (Figure 8). The IMO has already developed the first binding global agreement of its kind in the transport sector to reduce CO₂ emissions. Technical and operational Regulations on Energy Efficiency Design Index (EEDI) and Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) entered into force in January 2013 and further initiatives have been taken. It is, therefore, in the forefront of this environmental endeavour contrary to the common perception.

The European Regulation on Monitoring, Reporting and Verification (EU MRV) in effect since 1/7/2015 is mandatory on all ships calling at European ports as from 1/1/2018 and will require all ships over 5,000 gt to carry a verified monitoring plan. Abiding by the European MRV Regulation is expected to lead to the energy efficiency indexing of individual ships which is a highly problematic concept with potentially many inequities and distortions especially for vessels engaged in bulk / tramp transportation. In view of the fact



SILIA T., built 2002

ευθυγράμμισης του συστήματος MRV της ΕΕ με το σύστημα συλλογής δεδομένων καυσίμων πλοίων του ΙΜΟ, αναμένεται τώρα ότι ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός θα ευθυγραμμιστεί, όπως προβλέπεται, με το παγκόσμιο σύστημα.

Η ΕΕE αντιτίθεται σε απόλυτους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ ή περιορισμούς (caps) επειδή αποτελούν συνήθως το πρώτο βήμα για την επιβολή ενός ETS. Εάν απαιτηθούν αγοροκεντρικά μέτρα (Market Based Measures - MBMs) για την ελάφρυνση των εκπομπών CO₂, η σταθερή προτίμηση της διεθνούς ναυτιλίας είναι υπέρ της επιβολής ενός τέλους επί του ναυτιλιακού καυσίμου / ταμείου αποζημιώσεων που θα διαχειρίζεται ο ΙΜΟ, βασιζόμενου στην κατανάλωση καυσίμων, αντί για ένα ETS και / ή ένα υποχρεωτικό πρότυπο ενεργειακής απόδοσης για κάθε πλοίο.

Ένα διεθνές σύστημα επιβολής τέλους είναι πιο απλό στη δομή και λειτουργία του, προβλέψιμο και διαφανές όσον αφορά στην οικονομική επιβάρυνση του πλοίου και ουδέτερο όσον αφορά στην στρέβλωση του ανταγωνισμού. Αυτές είναι οι βασικές προκλήσεις όσον αφορά στην πίεση που ασκείται επί της ναυτιλίας και επί του ΙΜΟ για να συμβάλλουν ενεργά στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής ειδικά μετά την επίτευξη συμφωνίας στην πρόσφατη Συνδιάσκεψη COP 21. Επίσης, το σύστημα επιβολής τέλους είναι πιο κατάλληλο για το επιχειρηματικό μοντέλο που επικρατεί κυρίως στον τομέα των μεταφορών μπαλκ / τραμπ και βασίζεται σε συμβάσεις χρονοναύλωσης, όπου ο ναυλωτής και όχι ο πλοιοκτήτης είναι αυτός που αποφασίζει τη διαδρομή και την ταχύτητα της υπηρεσίας του ναυλωμένου πλοίου και αυτός που αγοράζει τα απαραίτητα καύσιμα.



AEGEAN SPIRIT, built 2002



CIC ELLI S., built 2003

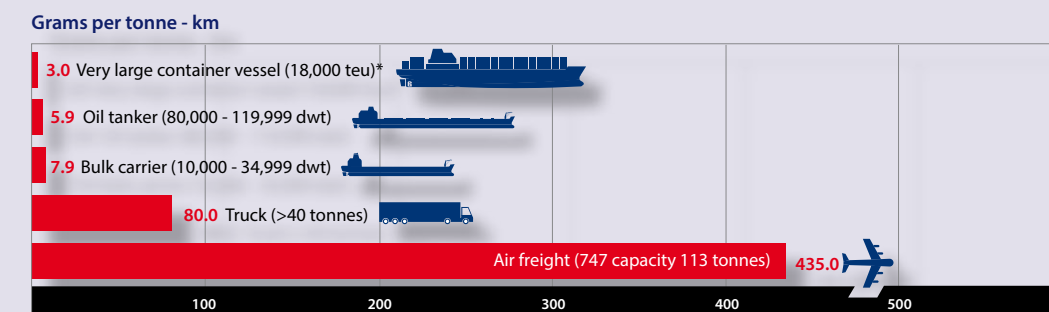
that the IMO (MEPC Session, 18-22/4/2016) decided to adopt a mandatory global data collection scheme (global MRV) for fuel consumption of ships, a decision the UGS welcomes, an EU regional regime is most undesirable as is the application to international shipping of an Emissions Trading Scheme (ETS). The UGS along with the international shipping organisations reaffirms its commitment and continuing support for the IMO "Three Step Approach": data collection, data analysis, followed by a decision on what further measures, if any, are required. As the European Regulation contains a clause for alignment of the EU MRV with the IMO fuel data collection system, it is now expected that the EU Regulation will, as provided, align itself with the global regime.

The UGS opposes absolute CO₂ emission reduction targets or caps because they are usually a first step for the imposition of an ETS. If Market Based Measures (MBMs) to mitigate CO₂ emissions are required, the clear preference of the international shipping industry is for a bunker levy / compensation fund administered by IMO, based on fuel consumption, rather than an ETS and / or mandatory indexing of individual ships.

An international Levy System is simpler in its structure and operation, predictable and transparent as regards the financial burden for the ship and neutral in terms of distortion of competition. These are the key challenges in terms of pressure on shipping and IMO to actively contribute to tackling climate change especially following the agreement at the UNFCCC (COP 21) in Paris. A Levy System is also more appropriate for the business model primarily applicable in bulk / tramp shipping based on time charter contracts where it is the charterer and not the shipowner who determines the itinerary and service speed of the hired vessel and purchases the necessary bunkers.

Shipping endorses the spirit and objectives of COP 21 and welcomes the mandatory global MRV system adopted by IMO. The special characteristics and role of the shipping sector must be acknowledged. Going forward, should an MBM be required, the sector's preference is for a levy system / compensation fund based on fuel consumption.

Figure 8: Comparison of Typical CO₂ Emissions between Modes of Transport



SOURCE: IMO GHG Study 2009 (*AP Moller - Maersk 2014)



ELKA DELOS, built 2005

ΕΚΠΟΜΠΕΣ SOx

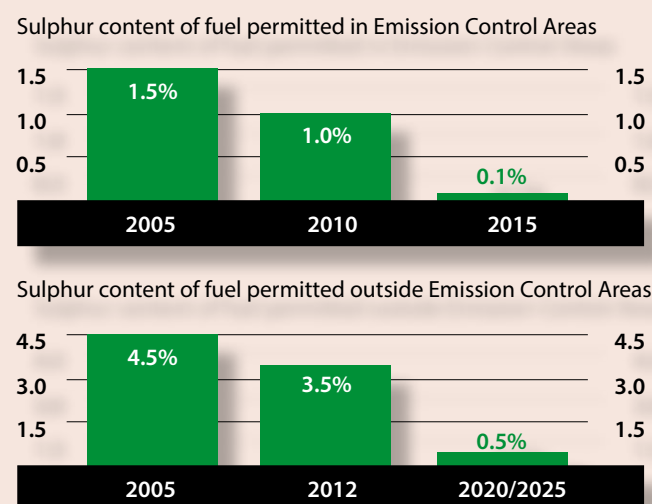
Η ΕΕΕ επικροτεί την απόφαση του IMO (2015) να διεξαγάγει νωρίτερα, το 2016 (αντί του 2018), τη μελέτη διαθεσιμότητας καυσίμων με 0,5% περιεκτικότητα σε θείο, σε επαρκείς ποσότητες για το 2020. Η μελέτη θα μπορούσε να παράσχει πληροφορίες για τις βιομηχανίες (π.χ. επιχειρήσεις λιανικής και διανομής από τα διυλιστήρια προς τους προμηθευτές), προκειμένου να εντοπιστούν το δυνατό νωρίτερα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα συμμορφούμενων καυσίμων. Για το σκοπό αυτό, η ναυτιλία αναζητά μία πρώιμη απόφαση του IMO σχετικά με την ημερομηνία εφαρμογής του παγκόσμιου ορίου του θείου.

Η ναυτιλία επιδιώκει μία πρώιμη απόφαση του IMO σχετικά με την ημερομηνία εφαρμογής του παγκόσμιου ορίου των εκπομπών θείου.

Επιπλέον, η ΕΕΕ υποστηρίζει τον υψηλό βαθμό συμμόρφωσης των πλοίων σχετικά με την εφαρμογή της χρήσης καυσίμου με περιεκτικότητα σε θείο 0,1% από 1/1/2015 στις Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών Θείου (Sulphur Emissions Control Areas - SECAs) (Figure 9). Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕΕ παρακολουθεί με ανησυχία τις επικείμενες νέες Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών (ECAs) που έχουν ανακοινωθεί μονομερώς από το Χονγκ Κονγκ και την Κίνα, με ισχύ από 1/1/2016 και 1/4/2016 αντίστοιχα. Η δημιουργία νέων ECAs μονομερώς θα πρέπει να αποφεύγεται και η

ενδεχόμενη ανάγκη δημιουργίας τους θα πρέπει να αποδεικνύεται σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες Γραμμές και διαδικασίες του IMO.

Figure 9: IMO Agreement to Reduce Atmospheric Pollution from Ships



SOURCE: www.ics-shipping.org/shipping-facts/environmental-performance



COSCO HELLAS, built 2006

SOx EMISSIONS

The UGS welcomes the IMO decision in 2015 to bring earlier in 2016 (instead of 2018) the study on the availability of fuel oil with 0,5% sulphur content in sufficient quantities in 2020. The study could provide information to industries (e.g. retail operations and distribution from refiners to suppliers) in order to identify sooner rather than later the necessary action to ensure availability of compliant fuel oil. To this end, the shipping industry seeks an early IMO decision about the implementation date of the global sulphur cap.

Moreover, the UGS embraces the high degree of compliance of ships regarding the implementation of fuel oil use with a maximum sulphur content of 0,1% since 1/1/2015 in Sulphur Emission Control Areas (SECAs) (Figure 9). In this connection, the UGS is concerned about the forthcoming new Emission Control Areas (ECAs) that have been announced unilaterally by Hong Kong and China with effect from 1/1/2016 and 1/4/2016 respectively. Proliferation of establishment of new ECAs unilaterally should be avoided and any need to establish such areas should be demonstrated in conformity with the IMO guidelines and procedures.

An early IMO decision is sought about the implementation date of the global sulphur cap by the shipping industry.



DORIC FREEDOM, built 2006

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ

Παρά την πληθώρα των πρόσφατων κυρώσεων της Διεθνούς Σύμβασης (ΔΣ) περί Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος (BWM), η διαδικασία επαλήθευσης του κριτηρίου χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου κατέστησε σαφές ότι δε θα τεθεί σε ισχύ μέχρι το 2017. Τα κύρια εμπόδια της κύρωσης από σημαντικά κράτη σημαίας είναι η έλλειψη εγκεκριμένων τεχνολογιών στις ΗΠΑ και ιδιαίτερα η έλλειψη εναρμονισμένης διαδικασίας δειγματοληψίας / δοκιμών για τα Συστήματα Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος (Ballast Water Management Systems – BWMS). Αυτό, σε συνδυασμό με την προφανή επικείμενη κύρωση της Σύμβασης BWM του IMO, έχουν δημιουργήσει μια αδιανόητη κατάσταση για τη ναυτιλία.

Η δημιουργία ενός οδικού χάρτη του IMO (Μάιος 2015) όπως προτάθηκε από το ICS και υποστηρίχθηκε ενεργά από την ΕΕΕ, άνοιξε το δρόμο για την εισαγωγή των τροποποιήσεων στους κανονισμούς που είναι συμβατές με την αρχή της μη ποινικοποίησης των επιχειρήσεων που έχουν ήδη εγκαταστήσει συστήματα διαχείρισης έρματος εγκεκριμένου τύπου IMO.

Η αποδοχή «Συστημάτων Εναλλακτικής Διαχείρισης» (Alternate Management Systems – AMS) από τις ΗΠΑ θα μεταθέσει το πρόβλημα στο μέλλον. Η παρούσα αδυναμία των συστημάτων Ultraviolet (UV) να λάβουν έγκριση τύπου στις ΗΠΑ είχε ως αποτέλεσμα την ανυπαρξία εγκεκριμένων συστημάτων διαχείρισης έρματος στην αγορά στο τέλος του 2015. Αυτό προξενεί εύλογη ανησυχία στους διαχειριστές πλοίων που προσεγγίζουν σε λιμένες των ΗΠΑ. Η εγκατάσταση εξοπλισμού εγκεκριμένου μόνο από τον IMO δεν έχει νόημα για πολλούς εφοπλιστές που πρέπει να έχουν πρόσβαση στην αγορά των ΗΠΑ. Παρά ταύτα, η ΕΕΕ

**Η ναυτιλία επιδιώκει
εναρμόνιση μεταξύ των
προδιαγραφών διαχείρισης
θαλάσσιου έρματος του IMO και
των ΗΠΑ και παράταση της
περιόδου προσαρμογής.**

επικροτεί την απόφαση της Αμερικανικής Ακτοφυλακής (United States Coast Guard – USCG) να απλοποιήσει τη διαδικασία αίτησης με την οποία ένας διαχειριστής πλοίου μπορεί να ζητήσει παράταση της ημερομηνίας συμμόρφωσής του σχετικά με την επεξεργασία του θαλάσσιου έρματος, καθώς και τη διευκρίνιση του όρου «πρώτος προγραμματισμένος δεξαμενισμός» για τους σκοπούς του κανόνα επεξεργασίας θαλάσσιου έρματος. Κινητήρια δύναμη των εξελίξεων στις ΗΠΑ για τα προσεχή τρία χρόνια θα αποτελέσει η συμμόρφωση της Υπηρεσίας Προστασίας Περιβάλλοντος (Environmental Protection Agency – EPA) με την απόφαση του Ομοσπονδιακού Εφετείου (2015) σχετικά με την αναθεώρηση της Γενικής Άδειας Πλοίου (Vessel General Permit – VGP), 2013. Σύμφωνα με το αναθεωρημένο VGP, είναι εύλογο να προσδοκάται ότι θα παρασχεθούν κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής θαλάσσιου έρματος στα ποντοπόρα πλοία όταν προσεγγίζουν σε λιμένες των ΗΠΑ. Ενόψει του γεγονότος ότι η ανάγκη μετασκευής του παγκόσμιου στόλου με συστήματα Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος δε θα επιτευχθεί τα προσεχή πέντε χρόνια, η ΕΕΕ προβλέπει μία παράταση της περιόδου προσαρμογής.



CSCL LE HAVRE, built 2006



MATILDA, built 2007

BALLAST WATER MANAGEMENT

Despite a spate of recent ratifications of the Ballast Water Management (BWM) Convention, the IMO verification process of the world merchant tonnage criterion has revealed that the conditions for its entry into force were not reached by the end of 2015. Hence, the Convention will not be coming into force until 2017. The main obstacles for ratification by major flag states are the lack of approved technologies in the US and especially the lack of a global harmonised sampling / testing procedure for Ballast Water Management Systems (BWMS). This, coupled with the apparent imminent ratification of the IMO BWM Convention, has created an impossible situation for shipping.

The establishment of the roadmap by the IMO (May 2015), as proposed by the ICS and actively supported by the UGS, paved the way for the introduction of amendments to Regulations that are compatible with the principle of non-penalisation of those operators that have already installed IMO type approved BWMS.

**The shipping industry seeks
harmonisation between IMO and US BWM
requirements and a prolongation of the
implementation period.**

The acceptance of “Alternate Management Systems” (AMS) by the US will shift the problem to the future. The current inability of Ultraviolet (UV) systems to gain US type-approval resulted in non-availability of type-approved BWMS in the market by the end of 2015. This creates reasonable concerns among operators of ships calling at US ports. Installing equipment approved only by the IMO does not make sense for many shipowners who need to have access to the US market. Nevertheless, the UGS welcomes the decision of the US Coast Guard (USCG) to simplify the application process for operators seeking an extension of ballast water treatment compliance date and to clarify the term “first scheduled dry-docking” for the purposes of the ballast water treatment Rule. The driver of US developments for the next three years will be the compliance of the Environmental Protection Agency (EPA) with the US Federal Appeals Court decision (2015) regarding revision of the 2013 Vessel General Permit (VGP). Under the revised VGP, it is reasonable to anticipate that ocean-going vessels will be offered adequate reception facilities for ballast water when calling at US ports. In view of the fact that the need for retrofitting the world fleet with BWMS in the next five years period cannot be met, the UGS envisages a prolongation of the implementation period.

IMO / ΠΡΟΤΥΠΑ ΒΑΣΕΙ ΣΤΟΧΩΝ (GBS) - IACS / ΚΟΙΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ (CSR)

Η θεσμοθέτηση ενός σαφούς περιγράμματος λειτουργικών απαιτήσεων βασισμένων σε συγκεκριμένους στόχους που θα πρέπει να πληρούνται από τους κανόνες σχεδίασης / ναυπήγησης των νηογυμνώνων, κυρίως μελών της Διεθνούς Ένωσης Νηογυμνώνων (IACS) (Common Structural Rules - CSR) είναι μία πρωτοβουλία υποστηριζόμενη εξ αρχής από την ΕΕΕ. Αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων ήδη από το πρώτο στάδιο, δηλαδή, της σχεδίασης και κατασκευής τους, ώστε να είναι κατάλληλα για τον στόχο τους και εύρωστα για να επιτελούν τις ανά τον κόσμο δραστηριότητές τους. Η πρωτοβουλία αυτή προσυεγράφη από την Ελλάδα και τις Μπαχάμες και υποστηρίχθηκε στον IMO από πληθώρα κρατών με ισχυρή ναυτιλία. Τελικά, η πρωτοβουλία ευδοχώθηκε με την ένταξη των Προτύπων Βάσει Στόχων για δεξαμενόπλοια και φορτηγά μεταφοράς χύδην φορτίου (Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers - GBS) στη ΔΣ για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea - SOLAS).



MARINA, built 2009

Ενόψει της ολοκλήρωσης εντός του 2016 του ελέγχου των κανόνων αυτών από ομάδα ελεγκτών του IMO (GBS auditors), η ΕΕΕ συμμετείχε στην προσπάθεια βελτίωσής τους και εναρμόνισής τους σε ένα κοινό πλαίσιο κανόνων ναυπήγησης δεξαμενοπλοίων και φορτηγών μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (Harmonized Common Structural Rules, H-CSR), στο οποίο θα ήταν δυνατή η μεταγενέστερη ένταξη και άλλων κατηγοριών πλοίων. Τοιουτοτρόπως, κλείνει μία διαδικασία δεκαπέντε ετών με τη συνεχή συμμετοχή και υποστήριξη της ΕΕΕ.

Έκλεισε επιτυχώς μία διαδικασία δεκαπέντε ετών της πρωτοβουλίας, με υποκίνηση της ΕΕΕ, για εύρωστα πλοία, κατάλληλα προς εκτέλεση του διεθνούς μεταφορικού έργου τους.

Πέραν των διμερών σχέσεων που αναπτύχθηκαν με τα περισσότερα μέλη του IACS και των υποβληθεισών προτάσεων στον IACS, άρχισε συστηματική ανταλλαγή απόψεων μεταξύ εκπροσώπων του IACS και ICS (με συμμετοχή της ΕΕΕ). Στο πλαίσιο ενός αξιόλογου και χρήσιμου διαλόγου, θα επιταχυνθεί η ενσωμάτωση όσο το δυνατόν περισσότερων βελτιώσεων στους κανόνες H-CSR μέχρι την ένταξή τους στα GBS, ενόψει της έγκρισής τους από τον IMO. Ο διάλογος αυτός θα συνεχιστεί σε μόνιμη βάση και μετά το 2016 προκειμένου να εξασφαλίσει την απαιτούμενη από τη ναυτιλία διαχρονική συνέπεια των κανόνων ναυπήγησης.



THALASSA HELLAS, built 2013

IMO / GOAL - BASED STANDARDS (GBS) - IACS / COMMON STRUCTURAL RULES (CSR)

Institutionalisation of a clear outline of operational requirements based on specific objectives which should be met by the design / construction Rules of classification societies, mainly members of the International Association of Classification Societies (IACS) (Common Structural Rules - CSR) is an initiative the UGS supported from inception. It aims to improve ships' safety already from the first stage, namely, their design and construction, in order to be fit-for-purpose and robust in the performance of their worldwide activities. This initiative was endorsed by Greece and the Bahamas and supported in IMO by several administrations with large registers. Eventually, this initiative has come to fruition by integrating the Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers (GBS) in the Safety of Life at Sea (SOLAS), Convention.

In view of completion of the audit of these Rules by IMO GBS auditors within 2016, the UGS participated in an effort to improve and align them in a common framework of Rules for newbuildings of oil tankers and bulk carriers (Harmonized Common Structural Rules, H-CSR), which would allow the subsequent integration of other types of ships. Thus, a fifteen-year process, with the continuous contribution and support of the UGS, has been completed.

A fifteen-year process of a UGS instigated initiative for more robust, fit-for-purpose ships has been successfully completed.

Apart from bilateral relations that have been developed by the UGS with most members of IACS and the proposals submitted to IACS, a systematic exchange of views has begun between representatives of IACS and ICS (with the participation of UGS). This valuable and useful dialogue will accelerate the integration of as many improvements as possible to the H-CSRs and their inclusion in GBS, in view of their approval by IMO. The dialogue will continue on a permanent basis even after 2016 in order to ensure the required consistency of construction Rules by the shipping industry.



EQUINOX DREAM, built 2011

Πρόγραμμα Κοινωνικής Προσφοράς και Αλληλεγγύης

Το 2015 το πρόγραμμα κοινωνικής προσφοράς και αλληλεγγύης προσανατολίστηκε στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης, στην επισκευή και αναβάθμιση των κτιριακών εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, καθώς και στην υλοποίηση επιμέρους και εξειδικευμένων ενεργειών στήριξης. Στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας αναβάθμισης των υποδομών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, η ΕΕΕ, με γνώμονα τη βελτίωση των συνθηκών εκπαίδευσης των δοκίμων, έχει υλοποιήσει ήδη από το 2012 την πλήρη ανακατασκευή του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.), καθώς και εργασίες επισκευών και προσφοράς εξοπλισμού στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού Σύρου και Ύδρας. Ειδικότερα, στο διάστημα 2015-2016 πραγματοποιήθηκαν η αναβάθμιση της υποδομής της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Χίου και η ανακατασκευή της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας που αύξησε τη δυναμικότητά της σε σπουδαστές.



HELLAS HERCULES, built 2015

Παράλληλα, συνεχίστηκε η υλοποίηση επιμέρους ενεργειών υποστήριξης, όπως η ανακαίνιση του ιστορικού κτιρίου της Φιλαρμονικής Σχολής Ληξουρίου Κεφαλονιάς λόγω ζημιών από το σεισμό του 2014, η συντήρηση και επισκευή πλωτών επιχειρησιακών μέσων του Λιμενικού Σώματος για εκπαιδευτικούς σκοπούς, η χορήγηση ειδών εξοπλισμού για τις ομάδες ΔΙ.ΑΣ., Δ.ΕΛ.Τ.Α. και Ζ Αττικής της Ελληνικής Αστυνομίας και η παροχή στήριξης σε μονάδες υγείας, κοινωνικούς φορείς και ιδρύματα περίθαλψης ευάλωτων κοινωνικών ομάδων.

**Η «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ»
είναι μία πρωτοβουλία της
ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας
για προγράμματα κοινωνικής
αλληλεγγύης.**

Επιστέγασμα των συλλογικών δράσεων κοινωνικής προσφοράς αποτελεί η ίδρυση μιας ανεξάρτητης νομικής οντότητας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα με την επωνυμία «Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού» και το διακριτικό τίτλο «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ». Η νέα νομική οντότητα θα λειτουργήσει ως μόνιμο όχημα μέσω του οποίου η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα θα υλοποιεί προγράμματα αλληλεγγύης, στήριξης και συνδρομής της ελληνικής κοινωνίας.



GIORGOS DRACOPOULOS, built 2013

Social Welfare and Solidarity Programme

In 2015, the social welfare programme focused on the maritime education sector, repair works and upgrading of the infrastructure and equipment of the Merchant Marine Academies as well as the implementation of specific and significant support actions. Within the framework of the initiative to upgrade the infrastructure of the Merchant Marine Academies, the UGS, with a view to improving the students' educational conditions, has completed since 2012 the full reconstruction of the Centre of Post-Training for Deck and Engine Officers (K.E.S.E.N) as well as the reconstruction and supply of equipment to the Merchant Marine Academies of Syros and Hydra islands. In 2015-2016 the following were achieved: the upgrading of the infrastructure of the Merchant Marine Academy of Chios and the reconstruction of the Merchant Marine Academy of Macedonia, which increased its student capacity.



NEPTUNE THALASSA, built 2014

In parallel, the implementation of specific support activities continued such as the renovation of the historical building of the Lixouri Philharmonic School at Kefalonia island due to damages caused by the earthquake of 2014, the maintenance and repair works of the Hellenic Coast Guard patrol boats for training reasons, the supply of equipment of operational units of the Hellenic Police and the support to health units, welfare centres and organisations assisting vulnerable groups of citizens.

**“SYN-ENOSIS” is an initiative
of the Greek shipping community for
social solidarity programmes.**

The culmination of these collective actions was the establishment of a separate legal non-profit entity under the name “The Greek Shipowners’ Social Welfare Company” and under the logo “SYN-ENOSIS”. The new entity will constitute a permanent vehicle through which the maritime community will implement social solidarity programmes and provide support to the Greek society.

Δραστηριότητες της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών

Aπό το 1916, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) εκπροσωπεί τα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία άνω των 3.000 gt υπό ελληνική και άλλες σημαίες. Τα μέλη της αναπτύσσουν τις δραστηριότητές τους κυρίως στον τομέα μεταφορών μπαλκ / τραμπ (δηλαδή, πλοία φορτηγά, δεξαμενόπλοια, πλοία LPG/LNG) και δευτερευόντως στον τομέα τακτικών γραμμών με πλοία εμπορευματοκιβωτίων που ναυλώνονται κυρίως από τους μεγάλους επιχειρηματίες τακτικών γραμμών. Η συντριπτική πλειοψηφία των ελληνόκτητων πλοίων απασχολείται σε μεταφορές φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών (cross trading). Ως διεθνής εκπρόσωπος της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, η ΕΕΕ επιδιώκει την προώθηση ισορροπημένων και ρεαλιστικών θέσεων στους διεθνείς οργανισμούς.



MARAN GAS LINDOS, built 2015

Η ΕΕΕ είναι μέλος της Ενώσεως Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA) και του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) και εκπροσωπείται στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Ελληνική Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή. Διατηρεί στενή συνεργασία με την INTERTANKO, την INTERCARGO και τη BIMCO. Παρακολουθεί τις εξελίξεις στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), στον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO), στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), στη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC), στο



ADRIANA ROSE, built 2016

Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) – Κέντρο Αναφοράς Περιστατικών Πειρατείας, καθώς και στις ΗΠΑ, μέσω μονίμου αντιπροσώπου της στην Ουάσινγκτον. Η ΕΕΕ διατηρεί μακροχρόνια σχέση στενής συνεργασίας με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ), την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC) του Λονδίνου, καθώς και τη HELMEPA (Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος).

Το 2015 συνεχίστηκε ο πολύ χρήσιμος διάλογος με τη Διεθνή Ένωση Νοογνωμόνων (IACS) και τους νοογνώμονες-μέλη του LAN (Lloyd's Register, American Bureau of Shipping και Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd). Επίσης, η ΕΕΕ συνέχισε την εποικοδομητική συνεργασία της με την RightShip. Η ΕΕΕ εξακολούθησε τις παραδοσιακές διμερείς συναντήσεις της με εφοπλιστικές ενώσεις, μεταξύ άλλων, της Κύπρου, της Δανίας, της Γαλλίας, της Γερμανίας, του Χονγκ Κονγκ και της Μάλτας.

Η Ναυτιλιακή Έκθεση των Ποσειδωνίων διοργανώνεται ανά διετία υπό την αιγίδα της ΕΕΕ. Το 2016 τα Ποσειδώνια (6-10/6/2016), με ρεκόρ συμμετοχών από εκθέτες, κρατικές αντιπροσωπείες, ενδιαφερόμενες οργανώσεις και επισκέπτες, θα προβάλλουν ακόμα μία φορά την εικόνα της Ελλάδας ως ηγέτιδας ναυτιλιακής χώρας παρά τη σοβαρή οικονομική κρίση και θα επιβεβαιώσουν τη σημασία του ναυτιλιακού πλέγματός της σε παγκόσμια κλίμακα. Μια σειρά συνδιασκέψεων, σεμιναρίων και τεχνικών Ομάδων Εργασίας με 30 παρουσιάσεις θα καλύψουν τις περισσότερες πτυχές του ναυτιλιακού φάσματος.

Σε εθνικό επίπεδο, η ΕΕΕ συνεργάζεται με τις ελληνικές αρχές, ειδικά με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθώς και με τις ναυτεργατικές οργανώσεις σχετικά με την ανταγωνιστικότητα του εθνικού νηολογίου, την προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα και τη ναυτική εκπαίδευση.

Εντέλει, το 2016 θα δώσει την ευκαιρία εορτασμού των εκατό χρόνων από την ίδρυση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών το 1916. Εκατό χρόνια ανάπτυξης και αντοχής της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας εδραιωμένα στη ναυτική παράδοση και εμπειρική τεχνογνωσία.

Διατελέσαντες
Πρόεδροι της
Ενώσεως Ελλήνων
Εφοπλιστών

Past Presidents
of the Union of
Greek Shipowners



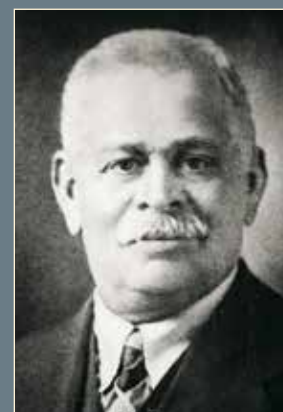
Λεωνίδας Α. Εμπειρίκος
Leonidas A. Embiricos

1916 - 1920



Σταμάτιος Γ. Εμπειρίκος
Stamatios G. Embiricos

1924 - 1934



Νικόλαος Γ. Κυριακίδης
Nikolaos G. Kyriakides

1934 - 1935



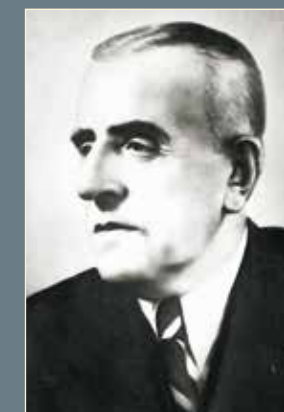
Βασίλειος Ι. Γουλανδρής
Vassilios J. Goulandris

1935 - 1936



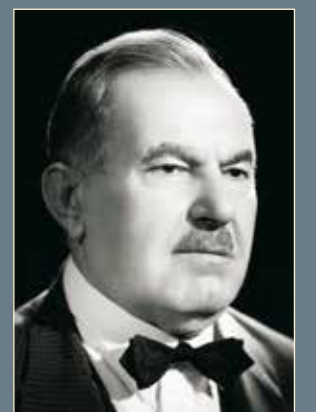
Μιχαήλ Ι. Πνευματικός
Michael J. Pneumatics

1936 - 1938



Κώστας Ν. Μίχαλος
Costas N. Michalos

1938 - 1946



Λουκάς Ν. Νομικός
Loucas N. Nomicos

1946 - 1950

About the Union of Greek Shipowners

Since 1916, the Union of Greek Shipowners (UGS) represents Greek-owned commercial vessels over 3,000 gt under the Greek and other flags. Its members are primarily active in the bulk / tramp sector (i.e. bulk carriers, tankers, LNG/LPG carriers) and secondarily in liner trades through its container fleet which is mainly chartered to the major carriers. Greek-owned vessels are preponderantly involved in cross trading activities carrying cargoes between third countries. The UGS, representing the interests of the Greek shipping community, endeavours to promote balanced and realistic positions in international fora.



The UGS is member of the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the International Chamber of Shipping (ICS). It is represented in the European Economic and Social Committee and in the Greek Economic and Social Committee. It maintains a close working relationship with the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), the International Organization of Dry Cargo Owners (INTERCARGO) and BIMCO. The UGS follows developments in the International Maritime Organization (IMO), the International Labour Organization (ILO), the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), the International Chamber of Commerce (ICC), the International Maritime Bureau (IMB) – Piracy Reporting Centre as well as in the



United States through a permanent representative in Washington D.C. The UGS maintains long-standing close relations with the Hellenic Chamber of Shipping, the London-based Greek Shipping Co-operation Committee (GSCC) and the HELMEPA (Hellenic Marine Environment Protection Association).

In 2015 a most valuable dialogue continued with IACS and classification societies' members of LAN (Lloyd's Register, American Bureau of Shipping and Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd). The UGS pursued its constructive co-operation with RightShip. The UGS also held its traditional bilateral meetings with shipowners' associations, inter alia, from Cyprus, Denmark, France, Germany, Hong Kong and Malta.

The Maritime Exhibition Posidonia is organised every two years under the auspices of the UGS. Posidonia 2016 (6-10/6/2016), with a record participation of exhibitors, state delegations, stakeholder organisations and visitors will once more project the image of Greece as a leading maritime country in spite of the severe economic crisis and confirm the importance of its maritime cluster worldwide. A large number of Conferences, Seminars and Technical Workshops with over 30 presentations will cover most facets of the maritime spectrum.

At national level, the UGS co-operates with the Greek authorities, especially the Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy and seafarers' organisations regarding the competitiveness of the national register, seafarer recruitment and maritime education.

Last but not least, 2016 will offer the opportunity to celebrate the centennial of the establishment of the Union of Greek Shipowners in 1916. One hundred years of growth and resilience of the Greek maritime community anchored in maritime tradition and hands-on know-how.



Νικόλαος Δ. Λυκιάρδουπος
Nicolaos D. Lykiardopoulos

1950 - 1960



Στρατής Γ. Ανδρεάδης
Stratis G. Andreadis

1960 - 1975



Αντώνης Ι. Χανδρής
Anthony J. Chandris

1975 - 1981



Αριστομένης Μ. Καραγεώργης
Aristomenis M. Karageorgis

1981 - 1984



Στάθης Γ. Γουρδομιχάλης
Stathis G. Gourdomichalis

1984 - 1991



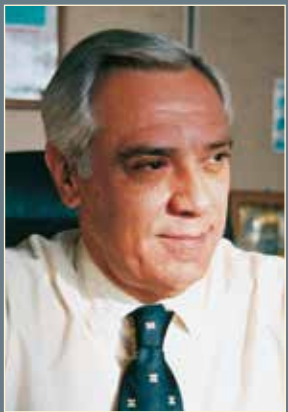
Γιάννης Γ. Γκούμας
John G. Goumas

1991 - 1997



Γιάννης Κ. Λύρας
John C. Lyras

1997 - 2003



Νίκος Δ. Ευθυμίου
Nikos D. Efthymiou

2003 - 2009

Διοικητικό Συμβούλιο

	ΜΕΛΗ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ	Γεώργιος Ι. Αγγελάκης Ιωάννης Α. Αγγελικούσης Γεώργιος Κ. Αγγελόπουλος Δρ. Γεώργιος Α. Γράτσος Γεώργιος Δ. Δαλακούρας Ιωάννης Π. Ιωαννίδης Λασκαρίνα Ι. Καρασταμάτη Κωνσταντίνος Ι. Καρούσης Παντελής-Ελευθέριος Σ. Κολλάκης Γεώργιος Ι. Κουμάνταρος Κωνσταντίνος Β. Κωνσταντακόπουλος Παναγιώτης Κ. Λασκαρίδης Στέφανος Δ. Λεκανίδης Γεώργιος Σ. Λιβανός Ιωάννης Κ. Λύρας Γεώργιος Ι. Μακρυμίχαλος Μιχαήλ Χ. Μποδούρογλου Ιωάννης Α. Ξυλάς Γεώργιος Χ. Οικονόμου Αναστάσιος Β. Παπαγιαννόπουλος Ιωάννα Γ. Προκοπίου Δημήτριος Ι. Φαφαλιός Αγγελική Ν. Φράγκου
ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ	
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ	
ΤΑΜΙΑΣ	
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ ΤΑΜΙΑΣ	

ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΕΕΕ		
	ΠΡΟΕΔΡΟΙ	ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ
• ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ <i>Υποεπιτροπή</i> ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	Ιωάννης Κ. Λύρας Ιωάννης Α. Ξυλάς	Παναγιώτης Κ. Λασκαρίδης, Ιωάννης Π. Ιωαννίδης Μελίνα Ν. Τραυλού
• ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ	Αναστάσιος Β. Παπαγιαννόπουλος	Ιωάννης Α. Αγγελικούσης, Μιχαήλ Δ. Χανδρής Γεώργιος Ι. Μακρυμίχαλος
• ΝΟΜΙΚΗ	Αντώνιος-Θωμάς Ν. Λαιμός	Γεώργιος Ι. Ησαΐας
• ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Δρ. Γεώργιος Α. Γράτσος	Ιωάννης Κ. Λύρας, Δημήτριος Ι. Φαφαλιός
• ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	Θεόδωρος Ε. Βενιάμης	Ιωάννης Π. Ιωαννίδης, Ιωάννης Ε. Πλατισιάκης
• ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ	Δρ. Ματθαίος Δ. Λωσ	Μελίνα Ν. Τραυλού, Μιχαήλ Δ. Χανδρής
Διευθυντής ΕΕΕ	Ευστράτιος Α. Ξυνός	

Board of Directors

	MEMBERS
PRESIDENT	George J. Angelakis John A. Angelicoussis George C. Angelopoulos Michael C. Bodouroglou Constantinos I. Caroussis Constantinos V. Constantakopoulos George J. Coumantaros George D. Dalacouras George Ch. Economou Dimitrios J. Fafalios Angeliki N. Frangou (Mrs) Dr. George A. Gratsos John P. Ioannides Lascarina J. Karastamati (Mrs) Pantelis-Eleftherios S. Kollakis Panagiotis C. Laskaridis Stephanos D. Lecanides George S. Livanos John C. Lyras Georgios J. Makrymichalos Anastasios V. Papagiannopoulos Johanna G. Procopiou (Mrs) John A. Xylas
VICE PRESIDENTS	
SECRETARIES	
TREASURER	
DEPUTY TREASURER	

UGS COMMITTEES		
	CHAIRMEN	DEPUTY CHAIRMEN
• FOREIGN AFFAIRS <i>Sub - Committee</i> SHORT SEA SHIPPING	John C. Lyras John A. Xylas	Panagiotis C. Laskaridis, John P. Ioannides Melina N. Travlos (Mrs)
• LABOUR ISSUES	Anastasios V. Papagiannopoulos	John A. Angelicoussis, Michael D. Chandris Georgios J. Makrymichalos
• LEGAL AFFAIRS	Antonios-Thomas N. Lemos	George I. Issaias
• MARITIME SAFETY & MARINE ENVIRONMENT PROTECTION	Dr. George A. Gratsos	John C. Lyras, Dimitrios J. Fafalios
• NAUTICAL EDUCATION	Theodore E. Veniamis	John P. Ioannides, John E. Platsidakis
• PUBLIC RELATIONS	Dr. Matheos D. Los	Melina N. Travlos (Mrs), Michael D. Chandris
UGS Director General	Efstratios A. Xynos	



ΕΝΩΣΙΣ
ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

UNION
OF GREEK
SHIPOWNERS

Ακτή Μισούλη 85,
185 38 Πειραιάς
Τηλ: 210 429 1159-65
Fax: 210 429 1166
E-mail: ugs@ath.forthnet.gr

85, Akti Miaouli,
Piraeus 185 38, Greece
Tel: +30 210 429 1159-65
Fax: +30 210 429 1166
E-mail: ugs@ath.forthnet.gr