Ενωσις Ελληνων Εφοπλιστων

Union of Greek Shipowners

Ετήσια Έκθεση 2014-15 Annual Report

Το έτος που πέρασε ήταν γεμάτο προκλήσεις και συνεχείς ανατροπές για τη ναυτιλία μας τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο. Διεθνώς, η ναυλαγορά συνέχισε να παρουσιάζει έντονη αστάθεια με διαφοροποιήσεις στις αποδόσεις των ναύλων στις κατηγορίες πλοίων, παρουσιάζοντας ειδικά για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου ιστορικά αξιοσημείωτα χαμηλά επίπεδα.

Οι προοπτικές για το επόμενο διάστημα είναι ασαφείς λόγω της συνεχιζόμενης ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης που εντείνεται συνεχώς εξαιτίας της σταδιακής εισόδου νέας πλεονάζουσας χωρητικότητας, αλλά και της αβεβαιότητας ως προς το ρυθμό ανάπτυξης του δια θαλάσσης μεταφορικού όγκου του παγκόσμιου εμπορίου.

Παρ' όλα αυτά, η ναυτιλία των Ελλήνων παρέμεινε στις επάλξεις του διεθνούς ναυτιλιακού γίγνεσθαι και με την καθολική αναγνώρισή της ως πάροχος υψηλού επιπέδου ποιοτικών θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών, με έναν πλήρως ανανεωμένο στόλο διοικούμενο με τις πιο σύγχρονες μεθόδους διαχείρισης και λειτουργίας. Οι θετικές επιδόσεις αποδεικνύουν ακόμα μια φορά τις ισχυρές αντοχές της ελληνόκτητης ναυτιλίας στις πιεστικές συνθήκες που επικρατούν στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά, αντοχές αντάξιες της ιστορικής της διαδρομής.

Οι δυσκολίες όμως αυτές καθιστούν επιτακτικότερη την ανάγκη της διαφύλαξης και της περαιτέρω ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του στόλου μας ως θεμελιώδους παραμέτρου για τη βιωσιμότητά του. Πυρήνας της ναυτιλιακής πολιτικής, όχι μόνον σε εθνικό επίπεδο αλλά και σε ευρωπαϊκό, είναι και πρέπει να παραμείνει η ανταγωνιστικότητα του πλοίου, όπως έγινε εμφανές και στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Ναυτιλίας που διοργανώθηκε για πρώτη φορά τον Μάρτιο του 2015. Με σειρά εκδηλώσεων σηματοδοτήθηκε η οικονομική και στρατηγική σημασία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας για την ευημερία της Ευρώπης και επομένως, το συμφέρον των κρατών μελών και των θεσμικών οργάνων της να προασπίσουν την ανταγωνιστικότητά της απέναντι στον σκληρό διεθνή ανταγωνισμό. Στο πλαίσιο αυτό, ιστορικά, τα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν διαμορφώσει παρεμφερή θεσμικά πλαίσια που δεν στρεβλώνουν το ισότιμο ευρωπαϊκό ανταγωνιστικό περιβάλλον, με κοινό στόχο τη διαφύλαξη της βιωσιμότητας της κοινοτικής ναυτιλίας.

Σε εθνικό επίπεδο, με την οικονομική κρίση στη χώρα μας να συνεχίζεται, το φθινόπωρο του 2014 ολοκληρώθηκε με αρκετή καθυστέρηση –όχι λόγω δικής μας υπαιτιότητας– η διαδικασία για την υλοποίηση της εθελοντικής συνεισφοράς της ναυτιλίας στα δημοσιονομικά έσοδα της χώρας, μέσω του διπλασιασμού της φορολογίας των πλοίων υπό ελληνική και ξένη σημαία που έχουν διαχειριστική έδρα στην Ελλάδα. Ειδικότερα, η Βουλή των Ελλήνων επικύρωσε την 1η Οκτωβρίου 2014 με σχετικό Νόμο τη συμφωνία της ναυτιλιακής μας κοινότητας με το Κράτος, μια νομοθετική πράξη ιστορικής σημασίας, αφού στην αιτιολογική της έκθεση αναγνωρίζεται το θεσμικό πλαίσιο του τομέα μας, ο πυρήνας του οποίου κατοχυρώνεται από το 1975 στο Ελληνικό Σύνταγμα.

Ο καθολικός και άμεσος τρόπος με τον οποίο ανταποκρίθηκε το συντριπτικό ποσοστό της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, καλύπτοντας πλήρως τους εισπρακτικούς στόχους για το πρώτο φορολογικό έτος, απέδειξε έμπρακτα την αποφασιστικότητα του κλάδου να στηρίξει την πατρίδα στη δύσκολη οικονομική συγκυρία που βιώνει αλλά και τη σύμπνοια και τη συλλογικότητα των αποφάσεων που τον χαρακτηρίζουν.

Παράλληλα, έχουμε καταθέσει στην Πολιτεία την επιθυμία μας αλλά και το όραμα να συμβάλλουμε ως εθνικός στρατηγικός και παραγωγικός πυλώνας στην αναπτυξιακή πορεία που χρειάζεται ο τόπος. Δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε ότι, όπως κάθε επιχειρηματική επένδυση που υπάγεται σε συνθήκες σκληρού διεθνούς ανταγωνισμού, έτσι και η ναυτιλία έχει απόλυτη ανάγκη από σταθερό νομοθετικό πλαίσιο, νομική βεβαιότητα και ασφάλεια επενδύσεων.

Ιδιαιτέρως σημαντική μπορεί να είναι η συμβολή της ναυτιλίας στην αντιμετώπιση του προβλήματος της ανεργίας που κλονίζει τον κοινωνικό ιστό, με την προσφορά θέσεων εργασίας επί των πλοίων σε συμπολίτες μας. Η δυναμική του τομέα συνυπάρχει με την εμπιστοσύνη μας στη ναυτοσύνη των Ελλήνων, θετικές προϋποθέσεις που απαιτείται να συμπληρωθούν με ανταγωνιστικούς οικονομικούς όρους εργασίας, σύμφωνους με τα κρατούντα στην παγκόσμια ναυτιλία και τη διεθνή ναυτεργατική νομοθεσία. Στο ίδιο πλαίσιο, έχουμε επανειλημμένα προτείνει την αναγκαιότητα λειτουργίας ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης, παράλληλα με τις δημόσιες Ναυτικές Ακαδημίες, προκειμένου να υπάρξει η δυνατότητα παραγωγής μεγαλύτερου αριθμού αξιωματικών, ένα επάγγελμα με παρόν αλλά και άκρως θετικό εργασιακό μέλλον.

Η ΕΕΕ, με την οικονομική υποστήριξη των μελών της ναυτιλιακής οικογένειας, συνέχισε με εντατικούς ρυθμούς το πολύπλευρο πρόγραμμα κοινωνικής προσφοράς και αλληλεγγύης προς τις αδύνατες ομάδες της ελληνικής κοινωνίας που δοκιμάζονται από τις δυσμενείς οικονομικές συγκυρίες. Πρόκειται για ένα διακριτικό έργο σύμφωνα με τα ήθη και την ιστορία της ναυτιλίας μας σε εποχές κρίσιμες για τον τόπο μας.

Η Ελλάδα έχει ύψιστο προνόμιο να εκπροσωπεί την πρώτη ναυτιλία διεθνώς, μια πρωτιά που της προσφέρει αναντικατάστατα οικονομικά οφέλη, όπως ουσιαστική και σταθερή εισροή συναλλάγματος, προστιθέμενη αξία και θέσεις εργασίας, αλλά και κύρος σε διεθνές επίπεδο.

Εμείς, όλα τα μέλη της ναυτιλιακής μας οικογένειας, έχουμε την ύψιστη υποχρέωση να διαφυλάξουμε τη ναυτιλία των Ελλήνων, ένα δημιούργημα αιώνων με ανεκτίμητο εκτόπισμα, μέσα σε ένα διεθνές και εθνικό περιβάλλον συνεχών προκλήσεων.

Θεόδωρος Ε. Βενιάμης

During the past year, the shipping industry had to face various challenges and continuous changes both at national and international level. Internationally, the volatility of the freight markets remained strong with differentiations within the industry's segments, while the dry bulk sector registered historically low freight rate levels.

The prospects for the coming year are unclear due to both the continuing imbalance between supply and demand as a result of the overcapacity of new ships and the uncertainty regarding the pace of increase of seaborne international trade.

Notwithstanding the above, Greek shipping remained in the forefront of international shipping as a provider of sea transport services of the highest quality, via a fully renewed fleet, guided and operated by up-to-date management methods and techniques. This positive performance proves once again the enduring resilience and strength of Greek-owned shipping and its long-standing tradition in facing adverse circumstances prevailing in the international shipping market.

These difficulties highlight the compelling need to preserve and further enhance the competitiveness of the Greek fleet as the fundamental parameter of its sustainability. Maritime policy, at national and European level, has been and must remain focused on the competitiveness of ships as evidenced during the European Shipping Week, organised for the first time in March 2015. A series of events revealed the economic and strategic importance of the European shipping industry for Europe's prosperity and, thus, the interest of its member states and institutions to defend its competitiveness in the face of acute international competition. In this context, the EU member states have historically developed equivalent legal frameworks which do not distort the European level playing field, with the ultimate objective to safeguard the sustainability of EU shipping.

At national level, with the economic crisis in Greece still going on, in autumn 2014 following a delay not attributed to the Union of Greek Shipowners, the implementation of the voluntary agreement to contribute to the fiscal revenues of the country by doubling the taxation of all ships, irrespective of flags, operated from Greece, was concluded. In particular, on October 1, 2014, the Greek Parliament adopted the law which records the agreement between our shipping community and the state. This is a legislative act of historic importance since, in its explanatory report it acknowledges the institutional framework of shipping, the very core of which is guaranteed by the Greek Constitution since 1975.

The immediate and direct response of the overwhelming majority of the Greek shipping community fulfilled the tax collection targets for the first year and has undoubtedly proven the determination of our sector to support our country during the economic crisis, while demonstrating the unity and solidarity that characterises our industry.

At the same time, we have conveyed to the state our willingness and vision to contribute, as a national strategic and productive pillar of the economy, towards the national prospects for growth. We have, however, not to forget that as in any entrepreneurial investment made under strong international competition, shipping has the need of a stable legislative framework and legal certainty and security of investment.

The contribution of the shipping industry in addressing the unemployment problem may be particularly important by offering jobs on board ships. The dynamism of the sector tied together with the confidence we have in the seamanship of the Greeks, both positive preconditions, must be supplemented with competitive financial terms of employment, in line with the prevailing conditions in global shipping and international seafarers' legislation. In the same context, we reiterate our proposal to establish the private maritime education system alongside the state Marine Academies in order to produce a sufficient number of officers, who will enjoy immediate career opportunities and a very promising professional future.

The UGS, with the financial support of the shipping community, continued with the same intensity for a third year the multifaceted social welfare and solidarity programme towards the weaker members of the Greek society suffering as a result of the dire economic situation. It is a discreet initiative in line with the ethos and tradition of our shipping community at critical times for the nation.

Greece has a great privilege in representing the prime shipping industry internationally, a leadership which offers irreplaceable economic benefits to the country such as substantial and steady inflow of foreign currency, added value, employment as well as international prestige.

Our shipping community has a duty to preserve Greek shipping, as a lasting, invaluable achievement and asset, irrespective of how challenging the international and national environment may be.

Theodore E. Veniamis

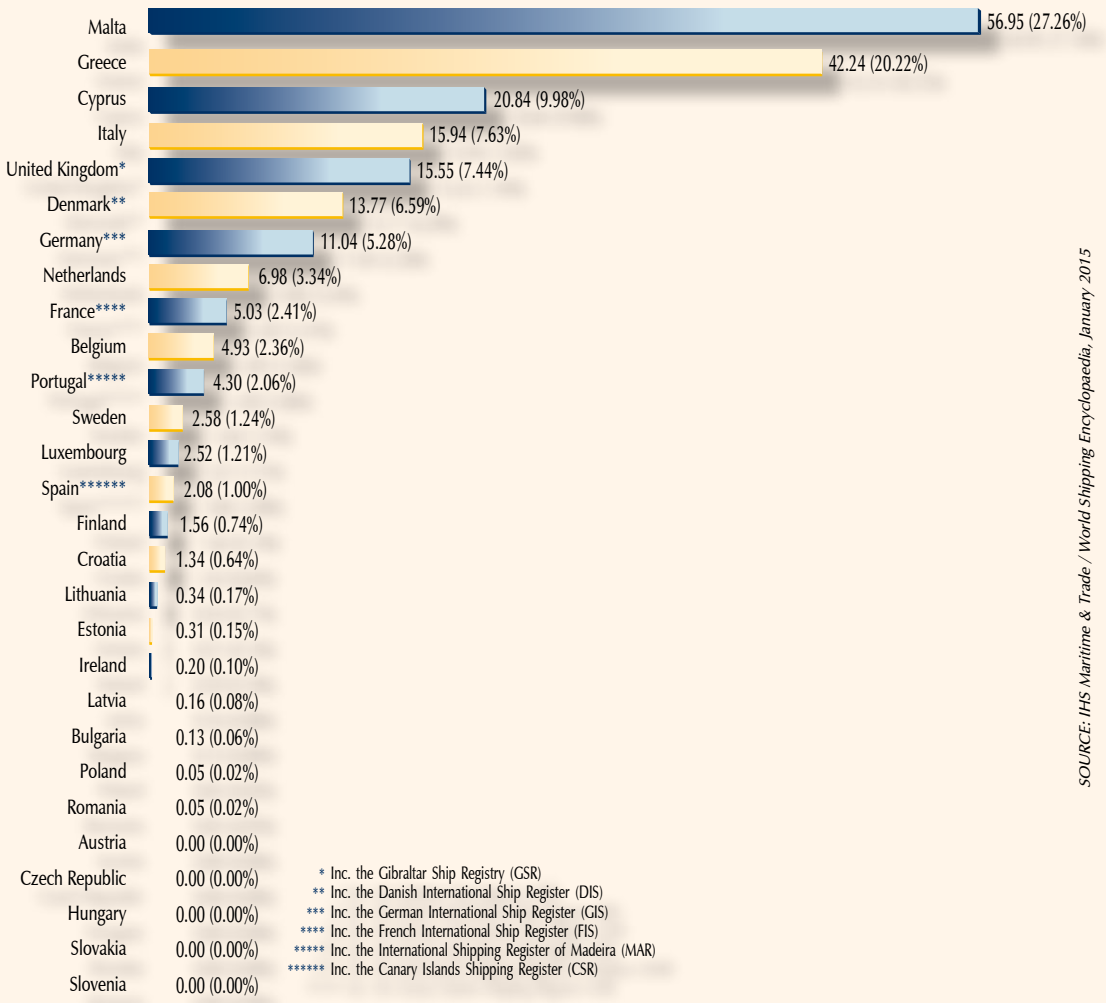
Ελληνική Ναυτιλία και Οικονομία

Ενώ η χρονιά ξεκίνησε με θετικές προσδοκίες, το 2014 ήταν μία μάλλον απογοητευτική χρονιά από πλευράς παγκόσμιας ανάπτυξης καθώς και συνολικών ναυτιλιακών εξελίξεων. Παρά το γεγονός ότι ο ρυθμός ανάπτυξης επιταχύνθηκε στις ΗΠΑ, στην Κίνα έμεινε χαμηλός συγκριτικά με το επίπεδο της χώρας, ενώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) ήταν πάλι υποτονικός. Οι προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας για το 2015 παραμένουν στην καλύτερη περίπτωση αβέβαιες: οι προβλέψεις για την παγκόσμια ανάπτυξη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου μείωσαν τις προσδοκίες σε 3,5% για το 2015 και 3,7% για το 2016. Όμως εάν το δολάριο συνεχίσει να υπερτιμάται έναντι του ευρώ και του γιεν, θα συνεισφέρει μαζί με το φθηνότερο πετρέλαιο σε καλύτερα λειτουργικά αποτελέσματα της ναυτιλίας παγκοσμίως.

Το 2014 η ναυτιλία επηρεάστηκε από μια σειρά γεωπολιτικών κρίσεων ανά την υφήλιο (π.χ. η ουκρανική κρίση, οι κυρώσεις κατά της Συρίας, Λιβύης και Ιράν), την πτώση της τιμής του πετρελαίου, την εκδήλωση του ιού Έμπολα, το άνοιγμα της τρίτης σειράς locks της Διώρυγας του Παναμά, την απαγόρευση εξαγωγής από

Merchant Fleets of the EU

(SHIPS GREATER THAN 1,000 GT, IN MILLION GT)



Greek Shipping and the Economy

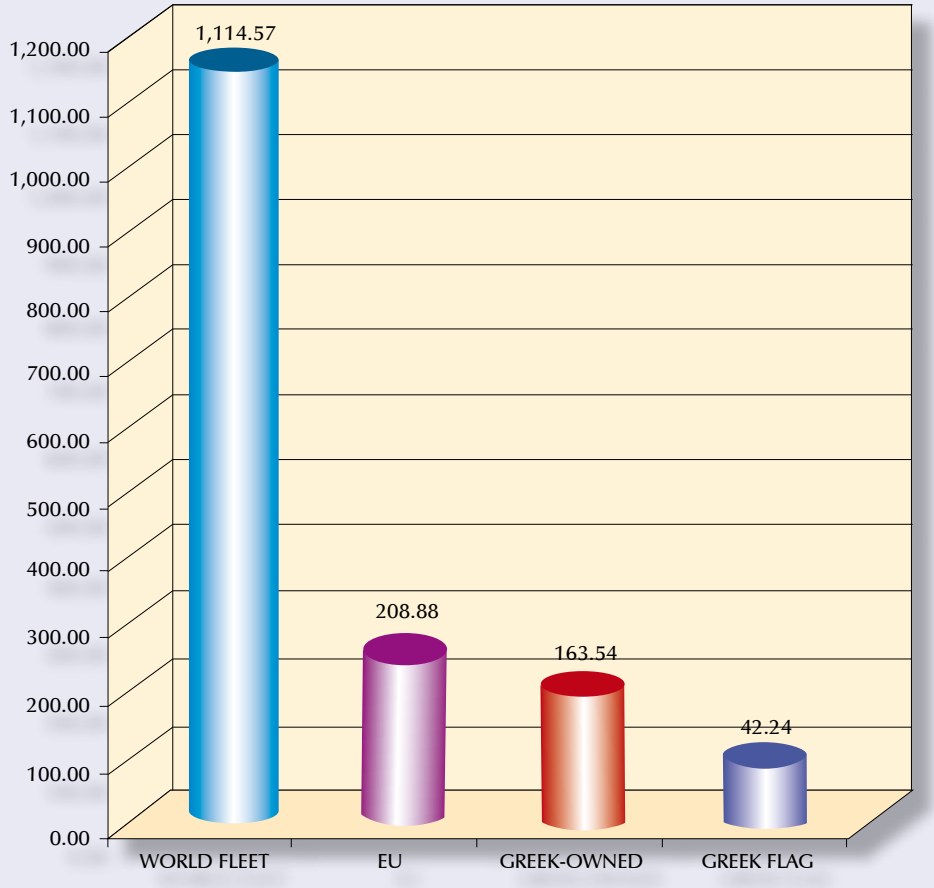
Whilst the year started with many positive expectations, 2014 was a rather disappointing one in terms of world growth as well as in overall developments in shipping. Although the United States (US) growth rate accelerated, China's remained low by the country's standards and the European Union (EU) was once again a laggard. The prospects of the world economy for 2015 remain at best uncertain: world growth forecasts by the International Monetary Fund lower expectations to 3.5% in 2015 and 3.7% in 2016. However, if the US dollar continues to appreciate vis-à-vis the euro and the yen it may contribute along with cheaper oil to better operating results of shipping worldwide.

The Greek shipping community is determined to continue its presence in the country subject to maintenance of its long-lasting legal institutional framework.

In 2014 shipping was particularly affected by a series of geopolitical crises around the world (e.g. the Ukraine conflict, Syria, Libya and Iran sanctions), the fall in the price of oil, the outbreak of the Ebola crisis, the opening of the third set of locks in the Panama Canal, the Indonesia's export ban of unprocessed minerals, the creation of a second Canal in Suez, the opening of the Arctic Route, shipping alliances-consolidation and new forms of co-operative ventures. These events

Merchant Fleets of the World

(SHIPS GREATER THAN 1,000 GT, IN MILLION GT)



SOURCE: IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopaedia, January 2015

την Ινδονησία των ακατέργαστων μεταλλευμάτων, τη δημιουργία δεύτερης Διώρυγας του Σουέζ, το άνοιγμα της Αρκτικής οδού, τις ναυτιλιακές συμμαχίες-συγχωνεύσεις και νέες μορφές επιχειρηματικών συνεργασιών. Όλα αυτά τα γεγονότα επηρέασαν θετικά ή αρνητικά τα πλοία μεταφοράς στερεών και υγρών χύδην φορτίων και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σε γενικές γραμμές, η ναυτιλιακή αγορά θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως υποτονική.

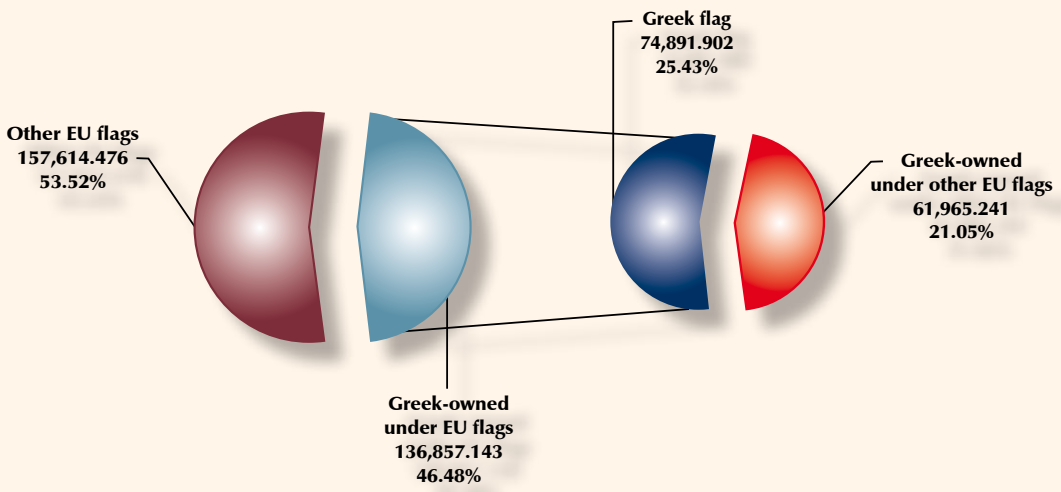
Από τις πολλαπλές προκλήσεις που αντιμετώπισε η παγκόσμια ναυτιλία, οι σοβαρότερες ήταν η υπερπροσφορά χωρητικότητας και οι πολύ χαμηλές τιμές ναύλων στον τομέα των φορτηγών πλοίων. Η κατάρρευση που μπορούσε να είχε λήξει το 2014, τώρα φαίνεται να επεκτείνεται μέχρι το 2017 ή ακόμη και το 2018, εκτός εάν μειωθεί σημαντικά η πλεονάζουσα χωρητικότητα και η παγκόσμια ανάπτυξη ανακτήσει δυνάμεις ώστε να δημιουργηθεί ισορροπία. Επιπλέον, και παρά το γεγονός ότι λίγες μεγάλες τράπεζες μπήκαν στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, το 2014 διαπιστώθηκε περαιτέρω έξοδος των ευρωπαϊκών και αμερικανικών τραπεζών ενώ τα κριτήρια δανεισμού έχουν καταστεί αυστηρότερα και οδηγούν σε στροφή προς την ασιατική χρηματοδότηση και σε μετοχικά funds και hedge funds. Περαιτέρω πιέσεις στο κόστος της ναυτιλίας θα πρέπει να αναμένονται από το αυξανόμενο κόστος κανονιστικών παρεμβάσεων όσον αφορά στις εκπομπές θείου και τη διαχείριση θαλάσσιου έρματος ως αποτέλεσμα των «φιλόδοξων νομοθεσιών» που υιοθετήθηκαν χωρίς επαρκή εξακρίβωση της βιωσιμότητάς τους.

Η ελληνική οικονομία είχε μία ανάμεικτη χρονιά το 2014 που ξεκίνησε με προοπτικές ανάπτυξης μετά από έξι χρόνια ύφεσης, αλλά έκλεισε με επιστροφή στην αρνητική ανάπτυξη.

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα συνεισέφερε στην οικονομία της χώρας με αύξηση κατά 9,04% του ναυτιλιακού συναλλάγματος και συμφωνία προαιρετικής εισφοράς 420 εκατομμυρίων ευρώ που κατανέμονται στα έτη 2013-2016. Επιπροσθέτως, από το 2013 επιβάλλεται ο ελληνικός φόρος χωρητικότητας επί πλοίων ξένης

EU Fleet in dwt

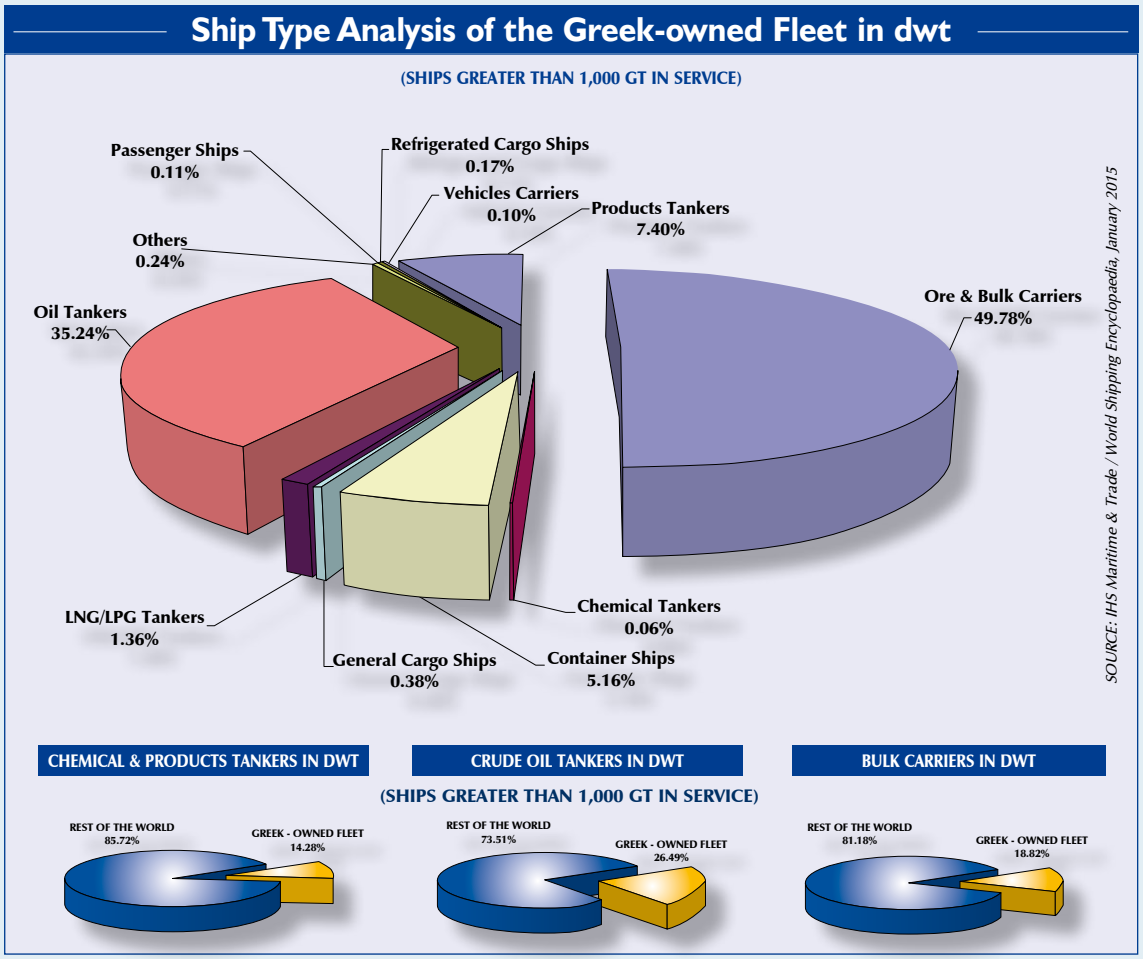
(SHIPS GREATER THAN 1,000 GT)



SOURCE: IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopaedia, January 2015

whether positively or negatively affected vessels in the dry or liquid bulk trades and the container trades. By and large, the shipping market could be characterised as lacklustre.

Out of the several challenges facing world shipping, the biggest were overtonnaging and very low freight rates in the bulk carriers sector. The slump that should have ended in 2014 is now seen as extending to 2017 or even 2018, unless capacity is seriously curtailed and world growth resumes in strength so as to create equilibrium. Moreover, and despite a few top class banks entering ship finance, 2014 saw a further



exodus of European and US banks while the lending criteria have become tighter and led to a further turn to Asian financing and to equity and hedge funds. Further cost strains on the shipping industry may be expected from the increased cost of regulatory interventions regarding sulphur emissions and ballast water management as a result of "aspirational legislation" adopted without proper assessment of its feasibility.

The Greek economy had a mixed year, 2014 starting with prospects of growth after six years of recession but closing with a return to negative growth.

The Greek shipping community contributed to the country's economy through an increase by 9.04% of foreign exchange receipts and an agreement for a voluntary contribution of €420 million spread over the

σημαίας που λειτουργούν/διαχειρίζονται από γραφεία εγκατεστημένα στην Ελλάδα (μετά από αφαίρεση της ενδεχόμενης πληρωμής φορολογίας των ανωτέρω πλοίων στη χώρα της σημαίας τους). Ο φόρος υπολογίζεται επί τη βάσει των ίδιων κριτηρίων, τιμών και κλιμάκων που εφαρμόζονται στα πλοία ελληνικής σημαίας. Η εξέλιξη αυτή είχε ως αποτέλεσμα μια σημαντική αύξηση των φορολογικών εσόδων του ελληνικού κράτους. Τα μέτρα αυτά ισοδυναμούν με οκταπλάσια και πλέον αύξηση των φορολογικών εσόδων της Ελλάδας από τη ναυτιλία, πέραν των ουσιαστικών και αναντικατάστατων συνεισφορών στην ελληνική οικονομία.

Είναι αξιοσημείωτο ότι το σύστημα φόρου χωρητικότητος αποτελεί παγκόσμιο σύστημα φορολογίας της ναυτιλίας και εφαρμόζεται από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά και άλλα κράτη. Δεν πρόκειται για ιδιαίτερη κατηγορία φόρου αλλά για εναλλακτικό τρόπο υπολογισμού των φορολογικών υποχρεώσεων των ναυτιλιακών εταιρειών. Συνεπώς, η Ελλάδα δεν αποτελεί κατά κανένα τρόπο εξαίρεση επί του θέματος.

Η νέα χρονιά άρχισε με αβεβαιότητα που ελπίζεται να επιλυθεί με τη νέα συμφωνία μεταξύ Ελλάδας, Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Η συμφωνία αυτή μπορεί να επαναφέρει τη χώρα στην οδό της ανάπτυξης και να επιλύσει τη χρηματοπιστωτική ασφυξία που αντιμετώπισε το ελληνικό τραπεζικό σύστημα και οδήγησε σε αυξανόμενες δυσχέρειες του ιδιωτικού τομέα, ο οποίος στερείται τοπικής χρηματοδότησης και ρευστότητας.

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα είναι αποφασισμένη να εξακολουθήσει την παρουσία της στη χώρα υπό τον όρο της διατήρησης του μακροχρόνιου νομικού θεσμικού πλαισίου της.

Η ναυτιλία συνέχισε να είναι η πηγή εισοδήματος, απασχόλησης και γοήτρου για την Ελλάδα το 2014. Οι ελληνικές παραγγελίες συνεχίζουν να βρίσκονται στην κορυφή των νέων παραγγελιών πλοίων, επιβεβαιώνοντας το δυναμισμό της ναυτιλίας και τη σημασία της για την Ελλάδα και την ΕΕ. Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα είναι αποφασισμένη να εξακολουθήσει την παρουσία της στη χώρα (παρά τις προσφορές ελκυστικών όρων σε παγκόσμια κλίμακα) υπό τον όρο της διατήρησης του μακροχρόνιου νομικού θεσμικού πλαισίου της.

Παρά την ύφεση, την υπερπροσφορά χωρητικότητας, την ασταθή ναυλαγορά, τη μειωμένη πρόσβαση στην τραπεζική χρηματοδότηση, το 2014 ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε χωρητικότητα (dwt) και ελάχιστα μειώθηκε σε αριθμό πλοίων. Το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 798 πλοία (χωρητικότητας άνω των 1.000 gt) που ισοδυναμούσαν με 42.237.574 gt[1]. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παρέμεινε στην πρώτη θέση διεθνώς. Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.885 πλοία (άνω των 1.000 gt) με 284,77 εκατομμύρια dwt, αντιπροσωπεύοντας το 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt[2]. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση στη διεθνή κατάταξη (σε dwt) και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε gt). Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες κρατών μελών της ΕΕ αντιπροσωπεύει το 46,48% της κοινοτικής χωρητικότητας (σε dwt). Επιπροσθέτως, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 26,49% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων (αργού πετρελαίου), το 18,82% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε χωρητικότητα dwt και το 14,28% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών/παραγώγων πετρελαίου σε χωρητικότητα dwt (εξαιρουμένων των υπό ναυπήγηση πλοίων)[3].

---

(1) *Πηγή: IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2015*

(2) *Πηγή: Συγκρινόμενα με 3.669 πλοία που αντιστοιχούν σε 261,63 εκατομμύρια dwt το 2013. IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2015*

(3) *Πηγή: IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2015*

2013-2016 period. Moreover, since 2013 vessels flying foreign flags operated/managed by offices established in Greece became subject to Greek tonnage tax (after deduction of any taxation paid to their flag states). The tax is calculated using the same criteria, rates and scales applicable to vessels flying the Greek flag. This development resulted in an important increase in the taxation revenues of the Greek state. These measures amount to more than an eightfold increase in the Greek Government's tax revenues from shipping, in addition to the substantial and irreplaceable contributions to the Greek economy.

It is worth noting that the tonnage tax system is the universal regime for the taxation of shipping. It applies in the major shipping and other nations. It is not a separate type of tax, but an alternative way of computing tax liabilities for shipping companies. So, Greece is by no means exceptional in this respect.

The new year started with uncertainty which will hopefully be resolved through a new agreement between Greece, the European Commission, the European Central Bank and the International Monetary Fund. Such an agreement may return the country to the growth path and resolve the credit crunch faced by the Greek banking system and resulting in increased difficulties for the private sector deprived of local financing and liquidity.

Shipping continued to be a source of revenue, employment and prestige for Greece in 2014. Greek owners topped the list of new orders, thus, confirming the dynamism of the industry and its importance for Greece and the EU. The Greek shipping community is determined to continue its presence in the country (despite offers with attractive terms worldwide) subject to the maintenance of its long-lasting legal institutional framework.

Despite recession, overtonnaging, an unstable freight market, reduced access to ship financing from banks, the Greek-owned fleet in 2014 increased in tonnage (dwt) and slightly decreased in the number of vessels. The Greek register accounted for 798 vessels (over 1,000 gt) amounting to 42,237.574 gt[1]. The Greek-owned tonnage maintained the first position internationally. The Greek-owned fleet accounted for 3,885 vessels (ships over 1,000 gt) of 284.77 million dwt, representing 17% of total world dwt[2]. The Greek flag fleet ranks seventh internationally (in terms of dwt) and second in the (EU) (in terms of gt). The Greek-owned fleet under EU flags accounts for 46.48% of the EU dwt tonnage. Moreover, Greek owners control 26.49% of the world tankers fleet (crude oil tankers), 18.82% of the world bulk carriers fleet and 14.28% of the world chemical and products tankers fleet in terms of dwt (excluding ships currently on order)[3].

---

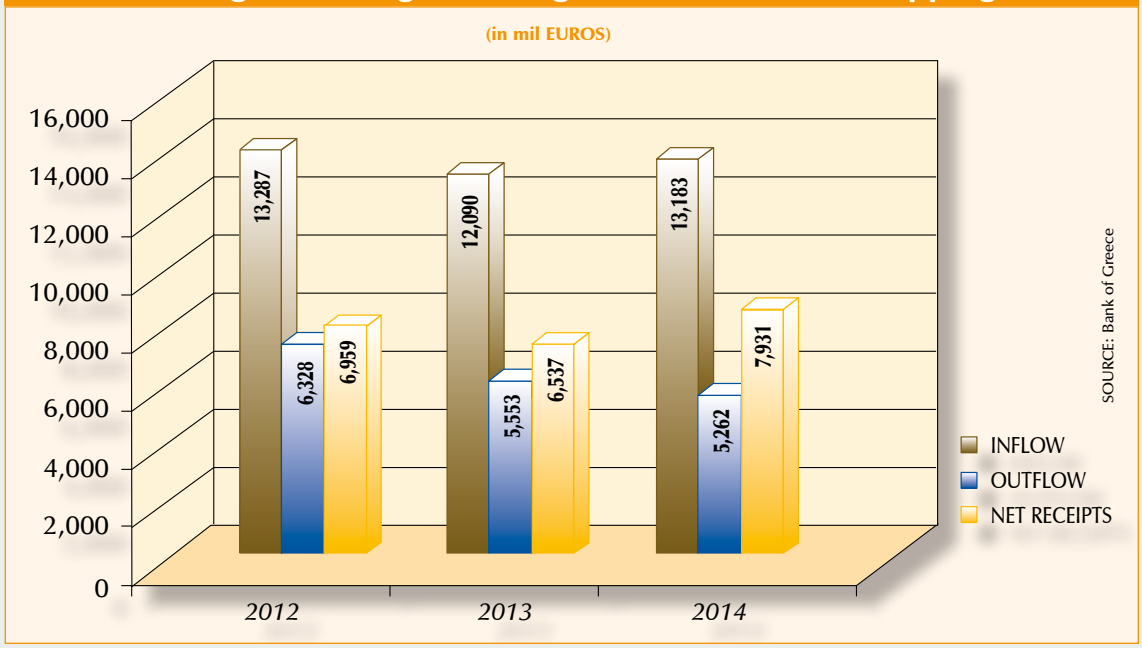
(1) *Source: IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopaedia, January 2015*
(2) *Source: Compared to 3,669 vessels of 261.63 million dwt in 2013. IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopaedia, January 2015*
(3) *Source: IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopaedia, January 2015*

Στο τέλος Δεκεμβρίου 2014[4], οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 377 πλοία (άνω των 1.000 gt) συνολικής χωρητικότητας 37,38 εκ. dwt. Από τα πλοία αυτά, 157 είναι δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 18,06% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (σε dwt) και συμπεριλαμβάνουν 68 δεξαμενόπλοια LNG/LPG που αντιστοιχούν στο 19,18% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) και 57 δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου που αντιστοιχούν στο 22% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt), καθώς και 172 φορτηγά πλοία που αντιστοιχούν σε 12,44% της συνολικής ναυπηγούμενης χωρητικότητας στην κάθε κατηγορία αντιστοίχως, 46 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν σε 12,11% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) και 2 άλλα πλοία. Οι παραγγελίες της ελληνικής πλοιοκτησίας το 2014 εξακολουθούν να υποδηλώνουν μία τάση διαφοροποίησης προς πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων (LNG/LPG), καθώς και δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου.

Το ηλικιακό προφίλ του ελληνικής σημαίας στόλου το 2014 ήταν 11,4 έτη –με άνω του 50% του στόλου ηλικίας μικρότερης των 10 ετών– και του ελληνόκτητου στόλου τα 10 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,5 έτη. Ο ελληνικός στόλος παραμένει στην κορυφή της λίστας του Qualship 21 των ΗΠΑ, της Λευκής Λίστας του IMO και της Λευκής Λίστας του Paris MOU.

Το 2014, παρά τη συνεχιζόμενη οικονομική κρίση, τα έσοδα της ελληνικής οικονομίας από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα αυξήθηκαν ελαφρά σε 13.183,10 εκ. ευρώ συγκρινόμενα με 12.089,90 εκ. ευρώ το 2013[5], δηλαδή, αύξηση της τάξης του 9,04%, ενώ η ναυτιλία παρείχε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 192.000 άτομα στα πλοία και στην ξηρά στο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων (maritime cluster).

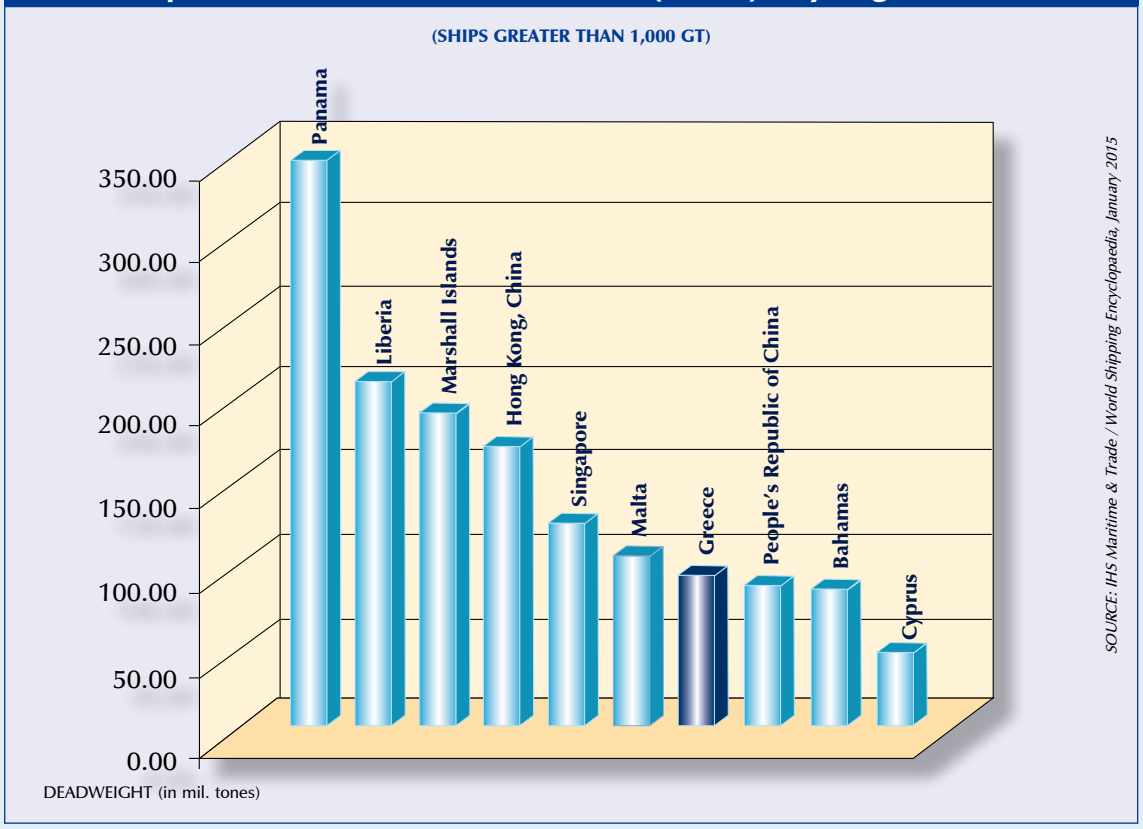
Foreign Exchange Earnings of Greece from Shipping



(4) *Πηγή: IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2015*
(5) *Τράπεζα της Ελλάδας, Στοιχεία 2015*

By the end of December 2014[4], newbuilding orders by Greek interests amounted to 377 vessels (over 1,000 gt), representing 37.38 million dwt. Of these vessels, 157 were tankers corresponding to 18.06% of world tonnage (dwt), including 68 LNG/LPG tankers amounting to 19.18% of world tonnage (dwt) and 57 crude oil tankers corresponding to 22% of world tonnage (dwt), 172 bulkers corresponding to 12.44% of world tonnage (dwt) on order in each type, 46 containerships corresponding to 12.11% of world tonnage (dwt) and 2 other vessels. The orderbook of Greek shipping in 2014 continues to indicate a diversification into containerships, liquefied gas carriers (LNG/LPG), as well as crude oil tankers.

Top 10 Merchant Fleets of the World (in dwt) - *By Registration*



The age profile of the Greek flag fleet in 2014 was 11.4 years –over 50% of the fleet being younger than 10 years old– and of the Greek-owned fleet was 10 years, whilst the average age of the world fleet was 12.5 years. The Greek fleet continuously remains in the US Qualship 21 list, the IMO White List and the Paris MOU White List.

In 2014, despite the persisting economic crisis, the Greek economy's foreign exchange earnings from shipping slightly increased to €13,183.10 million compared to €12,089.90 million in 2013[5], i.e., an increase of 9.04%, while shipping provided 192,000 jobs directly or indirectly on ships and ashore in the maritime cluster.

---

(4) *Source: IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopaedia, January 2015*
(5) *Bank of Greece, Report 2015*

ΕΕ / ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΕΡΙ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ο βασικός στόχος της Ευρωπαϊκής Ναυτικής Εβδομάδας (2-6/3/15) ήταν να τονίσει στους Ευρωπαίους νομοθέτες την πολυσχιδή σημασία της ναυτιλίας και ιδιαίτερα τη στρατηγική της σημασία για την ΕΕ και τα κράτη μέλη. Η Ευρωπαϊκή Ναυτική Εβδομάδα παρείχε μια εξαιρετική ευκαιρία στους Ευρωπαίους νομοθέτες να ενημερωθούν για τα πολλαπλά επιτεύγματα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας: τη συνεισφορά της στην οικονομία, στην κοινωνία (δημιουργία θέσεων απασχόλησης) και στο περιβάλλον (δηλαδή, τα στοιχεία της βιωσιμότητας). Ενόψει των επιτευγμάτων της, η ευρωπαϊκή ναυτιλία, ως από μακρού «επιτυχημένος τομέας», ελπίζει ότι οι Ευρωπαίοι νομοθέτες δεν θα διακινδυνεύσουν την ασφάλεια των επενδύσεων στη ναυτιλία. Απόλυτη αναγκαιότητα από αυτή την άποψη είναι η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα εντός ενός ισότιμου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος διεθνώς. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις θαλάσσιες μεταφορές είναι ουσιώδεις από την άποψη αυτή και η εφαρμογή τους από τα κράτη μέλη δεν πρέπει να υπόκειται σε στενόμυαλο και νομικίστικο έλεγχο. Η εξακολούθησή τους είναι εκ των ων ουκ άνευ για την ίδια την υπόσταση της ναυτιλίας στην ΕΕ. Οι φόροι χωρητικότητας παρέχουν τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές παραμένουν ανταγωνιστικοί διεθνώς.

Η ασφάλεια των επενδύσεων στην ευρωπαϊκή ναυτιλία επιβάλλει μια σύντομη απόφαση λήξης της νομικής αβεβαιότητας ως προς τις Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές.

Παρά την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 2014 για την παράταση των Κατευθυντήριων Γραμμών περί Κρατικών Ενισχύσεων στις θαλάσσιες μεταφορές χωρίς χρονικό όριο *(sine die)* μετά από τρία χρόνια διαβουλεύσεων, η δυνατότητα αναθεώρησής τους παραμένει ανοικτή. Η παρατεταμένη διαβούλευση περί των Κατευθυντήριων Γραμμών θέτει ένα ερωτηματικό όσον αφορά στο νομικό καθεστώς των επενδύσεων στην ευρωπαϊκή ναυτιλία και τη θέτει σε εμπορικό μειονέκτημα συγκριτικά με τους διεθνείς ανταγωνιστές της. Η σταθερότητα και η προβλεψιμότητα των επενδύσεων απαιτούν μια γρήγορη απάντηση διότι ενόσω παραμένει το ερωτηματικό, η χρηματοδότηση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας γίνεται πιο δύσκολη. Η ΕΕ πρέπει να γίνει μια περιοχή φιλική για τους επενδυτές στη ναυτιλία και η παράταση των Κατευθυντήριων Γραμμών θα αποτελέσει ένα κατ' εξοχήν κίνητρο.

Στο πλαίσιο της αναθεώρησης των Κατευθυντήριων Γραμμών, η Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) πιστεύει ότι το κριτήριο της σημαίας πρέπει να παραμείνει παράλληλα με το κριτήριο της εμπορικής και στρατηγικής διαχείρισης. Σήμερα ο στόλος ελληνικής σημαίας ισοδυναμεί με 25,43% του στόλου σημαίας ΕΕ σε χωρητικότητα dwt.

Shipping Policy

EU / STATE AID GUIDELINES FOR MARITIME TRANSPORT

The main purpose of the European Shipping Week (ESW) (2-6/3/15) was to reiterate to European policymakers the multifaceted importance of shipping and mostly its strategic importance for the EU and its member states. The ESW provided an excellent opportunity for EU policymakers to hear about the many achievements of European shipping: its contribution to the economy, society (job creation) and environment (i.e., the elements of sustainability). In view of its achievements, European shipping, as a long-standing successful sector is expecting from European policymakers not to jeopardize security of investments in shipping. The one and foremost necessity in this respect is for the sector to maintain its competitiveness within a level playing field worldwide. The State Aid Guidelines for maritime transport are fundamental in this respect and their application by member states should not be subject to narrow and legalistic scrutiny. Their continuation is a *condicio sine qua non* for the very existence of shipping in the EU. Tonnage taxes provide conditions for EU owners to remain globally competitive.

Security and continuation of investments in EU shipping requires a prompt decision ending the legal uncertainty over the Guidelines on State Aids to maritime transport.

Despite a decision by the European Commission in 2014 for the extension of the Guidelines on State Aids (SAG) to maritime transport *sine die* following three years of consultations, the possibility of their review is still open. A protracted consultation on the SAG status puts a question mark over the legal status of investments in EU shipping and places it at a commercial disadvantage compared to its competitors worldwide. Stability and predictability of investments necessitate a prompt decision because as long as the question mark persists, financing of EU shipping will be more difficult to obtain. EU should become an investor friendly area for shipping and continuation of the SAG will be a prime incentive.

In the context of the State Aid Guidelines, the Union of Greek Shipowners (UGS) believes that the flag link requirement should be maintained alongside the criterion of commercial and strategic management. Currently, the Greek flag fleet accounts for 25.43% of the EU flag fleet in dwt.

ΣΥΜΦΩΝΙΑ BASEL III - ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΥΠΟΘΗΚΕΣ

Το 2014 η υποχρεωτική εφαρμογή της Συμφωνίας Basel III περί απαιτήσεων κεφαλαιουχικής επάρκειας στην ΕΕ (ως αποτέλεσμα της θέσης σε ισχύ του Κανονισμού 595/2013) έφερε στο προσκήνιο τις αρνητικές συνέπειες της ανωτέρω Συμφωνίας, όσον αφορά στη μεταχείριση των ναυτικών υποθηκών. Η ΕΕΕ σε συνεργασία με την Ένωση Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA) προειδοποίησαν τα αρμόδια κοινοτικά όργανα (ECOFIN, Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Τραπεζών, Ευρωπαϊκή Τραπεζική Αρχή) και τις εθνικές Κεντρικές Τράπεζες ότι οι ναυτικές υποθήκες δεν πρέπει να έχουν άνιση μεταχείριση συγκρινόμενες με τις υποθήκες της ακίνητης περιουσίας. Τα πλοία πρέπει να θεωρηθούν ως εμπράγματη ασφάλεια (collaterals) σύμφωνα με τις κεφαλαιουχικές απαιτήσεις του Κανονισμού για τους σκοπούς της μείωσης του κινδύνου. Η ΕΕΕ, σε συνεργασία με άλλες εφοπλιστικές ενώσεις, θεωρεί ότι υφίσταται διάκριση, άνιση μεταχείριση και κανονιστικό μειονέκτημα από την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στα δάνεια που εξασφαλίζονται από ναυτικές υποθήκες. Ως αποτέλεσμα αυτής της διακριτικής μεταχείρισης, το κόστος των ναυτικών δανείων γίνεται πιο ακριβό και υπάρχει λιγότερος διαθέσιμος τραπεζικός δανεισμός της ναυτιλίας στην ΕΕ. Απαιτείται επίσης δράση για λόγους ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η Συμφωνία Basel III είναι μέχρι στιγμής υποχρεωτική μόνο στην ΕΕ σε αντιδιαστολή με άλλες περιοχές της υφηλίου. Επιπρόσθετα, ενόψει της Ευρωπαϊκής Τραπεζικής Ένωσης και του κεντρικού ελέγχου των τραπεζών της Ευρωζώνης από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, οι εκτιμήσεις των τραπεζών σχετικά με την αξία των πλοίων για τη χορήγηση ή τον υπολογισμό ναυτικών δανείων αποτελούν ένα επίκαιρο θέμα από την άποψη αυτή.

Η υποχρεωτική εφαρμογή της Συμφωνίας Basel III στην ΕΕ επιβάλλει δικαιότερη μεταχείριση των ναυτικών υποθηκών προς εξασφάλιση δανείων για λόγους, μεταξύ άλλων, διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

BASEL III AGREEMENT - SHIPPING MORTGAGES

In 2014 the compulsory application of the Basel III Agreement on capital adequacy requirements in the EU (as a result of the entry into force of Regulation 595/2013) has brought to the fore the negative effects regarding its treatment of shipping mortgages. The UGS in co-operation with the European Community Shipowners' Associations (ECSA) have alerted the EU institutions concerned (ECOFIN, European Banking Federation, European Banking Authority) and national Central Banks that shipping mortgages should not be discriminated against as compared to real estate mortgages. Ships should be considered as physical collaterals compliant with the capital requirements of the EU Regulation for the purposes of risk mitigation. The UGS, in line with other shipowners associations, believes that there is unfair discrimination and regulatory disadvantage from the application of the EU legislation to exposures secured by ship mortgages. As a result of this discriminatory treatment, the cost of shipping loans becomes more expensive and there is less availability of shipping finance from banks in the EU. Action is also necessary for reasons of competitiveness of the EU fleet taking into account that the Basel III Agreement is so far only compulsory in the EU unlike in other areas of the world. Moreover, in view of the European Banking Union and the central control of Eurozone banks by the European Central Bank, estimates by banks regarding the value of ships for the sake of granting or assessing shipping loans have become a timely issue in this respect.

The compulsory application of the Basel III Agreement in the EU necessitates a fairer treatment of shipping mortgages as security for loans for reasons, *inter alia*, of the international competitiveness of EU shipping.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Το 2014 η ΕΕ υιοθέτησε Ανακοίνωση και Πρόγραμμα Δράσης για το ευρύτερο θέμα της Στρατηγικής Ναυτικής Ασφάλειας. Οι απειλές της ναυτικής ασφάλειας είναι πολυσχιδείς: από την πειρατεία, την τρομοκρατία, το διασυνοριακό και οργανωμένο έγκλημα (διακίνηση όπλων, ναρκωτικών, ανθρώπων) μέχρι την παράνομη αλιεία. Η ΕΕΕ επικροτεί την πολιτική βούληση της ΕΕ που τοποθέτησε τη ναυτική ασφάλεια στην κορυφή της πολιτικής ημερήσιας διάταξης. Υποστηρίζει την Ανακοίνωση της Ναυτικής Ασφάλειας και τις συγκεκριμένες δράσεις που ανταποκρίνονται στις ναυτιλιακές ανησυχίες στο Πρόγραμμα Δράσης. Η προτεινόμενη διατομεακή στρατηγική προσέγγιση είναι ευπρόσδεκτη διότι εδράζεται σε υφιστάμενα επιτεύγματα χωρίς να δημιουργεί νέες δομές.

Η Δράση για την αντιμετώπιση της ναυτικής πειρατείας συνεχίζεται σε διάφορα μέτωπα με θετικά αποτελέσματα, ωστόσο το φαινόμενο δεν έχει εκριζωθεί. Τα συνδυασμένα αποτελέσματα της δημιουργίας υποδομών στην ξηρά, η συνεργασία των ναυτικών δυνάμεων στη θάλασσα και τα προληπτικά μέτρα του εφοπλισμού έχουν αποδώσει καρπούς, αλλά δεν υπάρχει περιθώριο εφησυχασμού. Διαπιστώνεται μία ανησυχητική τάση αποφυγής ανακοίνωσης περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας. Ενώ οι στατιστικές δείχνουν πτώση του φαινομένου στον Κόλπο του Άντεν/Σομαλία, υπάρχει έξαρση περιστατικών ένοπλης ληστείας στη Δυτική Αφρική και τη Νότια Θάλασσα της Κίνας/Ινδονησία. Τα κοινοτικά όργανα πρέπει να εξασκήσουν πολιτική και διπλωματική πίεση προς αντιμετώπιση της κλιμάκωσης της πειρατείας στη Δυτική Αφρική.

MARITIME PIRACY AND MARITIME SECURITY

In 2014 the EU adopted a Communication and an Action Plan on the wider issue of Maritime Security Strategy. Maritime security threats are multifaceted ranging from piracy, terrorism, crossborder and organised crime (trafficking of arms, drugs and human beings) to illegal fishing. The UGS welcomes the EU's political will to place maritime security at the top of its political agenda. It supports the Communication on Maritime Security and specific actions covering shipping concerns in the Action Plan. The proposed strategic cross sectoral approach is welcomed since it builds upon existing achievements without creating new structures.

Action to combat maritime piracy continues on several fronts with positive results, however, the phenomenon has not been eradicated. The combined effects of capacity building ashore, co-operation between navies at sea and preventive measures by shipowners have borne fruit but there is no room for complacency. There is a disquieting occurrence of underreported incidents of piracy and armed robbery. Whilst statistics show a downturn in the Gulf of Aden/Somalia, there is an upsurge of armed robbery incidents in West Africa as well as in the South China Sea/Indonesia. EU institutions should exert political and diplomatic pressure in response to the escalation of piracy in West Africa.

Η ΕΕΕ επαναλαμβάνει την ανάγκη στενότερης συνεργασίας με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) σχετικά με την εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων και Κανονισμών του περί ναυτικής ασφάλειας, καθώς και την εφαρμογή της ΔΣ UNCLOS που παρέχει νομική βάση για τη δίωξη των πειρατών. Η εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code) πρέπει να ενισχυθεί στα λιμάνια ως προληπτικό μέτρο κατά των περιστατικών πειρατείας, ένοπλης ληστείας και κλοπής φορτίου.

Η ταχεία ανάπτυξη της ηλεκτρονικής τεχνολογίας αναπόφευκτα θα αφήσει έκθετο το περιβάλλον της κοινής χρήσης πληροφοριών στην ΕΕ (π.χ. το σύστημα CISE) σε επιθέσεις από το διαδίκτυο, καθώς και σε τρομοκρατικές ενέργειες με ανυπολόγιστες παρενέργειες της ασφάλειας για τις μεταφορές, το εμπόριο, τα λιμάνια, τους ναυτικούς και τα φορτία. Η ετοιμότητα έναντι των επιθέσεων της ναυτικής ασφάλειας από το διαδίκτυο απαιτεί την ύπαρξη σχεδίων έκτακτης ανάγκης και αυξημένη συνειδητοποίηση όλων των ενδιαφερόμενων φορέων σχετικά με τους ενδεχόμενους κινδύνους της ασφαλούς μεταφοράς του παγκόσμιου θαλασσίου εμπορίου. Η ΕΕΕ υποστηρίζει την υιοθέτηση Κατευθυντήριων Γραμμών της ναυτικής ασφάλειας κατά των επιθέσεων από το διαδίκτυο από τον IMO, διότι θα παράσχουν ένα διεθνές εθελοντικό πλαίσιο αυτορρύθμισης. Αυτές οι Κατευθυντήριες Γραμμές, υπό την αιγίδα της Στρογγυλής Τραπέζης των ναυτιλιακών οργανισμών, θα επιβάλλουν ένα ισότιμο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον για τη ναυτική ασφάλεια από το διαδίκτυο σε αντιμετώπιση ενδεχόμενων επιθέσεων κατά των πλοίων, των ναυτιλιακών γραφείων και της λιμενικής υποδομής.

Χρειάζεται αυξημένη συνειδητοποίηση των επιθέσεων κατά της ναυτικής ασφάλειας από το διαδίκτυο για να αντιμετωπισθούν ενδεχόμενες επιθέσεις στα πλοία, λιμάνια και ναυτιλιακά γραφεία.

The UGS reiterates the need for closer co-operation with the International Maritime Organization (IMO) regarding implementation of its Conventions and Regulations dealing with maritime security as well as the implementation of the UNCLOS Convention providing the legal basis for the prosecution of pirates. Implementation of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code should be stepped up in ports as a means of preventing piracy, armed robbery and incidents of cargo theft.

The rapid development of information technology (IT) will inevitably expose a common information-sharing environment of the EU (e.g. CISE) to cyber attacks as well as terrorist attacks with incalculable security implications for transport, trade, ports, ships, crews and cargoes. Maritime cyber security preparedness requires drawing up contingency planning and increased awareness by all stakeholders involved of the potential dangers affecting the secure transportation of world trade by sea. The UGS supports the adoption of Guidelines for maritime cyber security by the IMO since it will provide an international voluntary framework of self-regulation in this respect. Such Guidelines, co-sponsored by the Round Table of shipping organisations, will set an international level playing field on maritime cyber security in anticipation of potential attacks to ships, shipping offices and port infrastructure.

Maritime cyber security awareness should be heightened in preparation for the possibility of attacks to ships, ports and shipping offices.

ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ - ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΑ

Οι γεωπολιτικές εντάσεις στην Ανατολική Μεσόγειο Θάλασσα και πέραν αυτής (στις γειτονικές χώρες της Ασίας και της Αφρικής) έχουν διογκώσει τα αυξανόμενα κύματα μετανάστευσης προς την Ευρώπη από τις παράκτιες χώρες της Μεσογείου. Καθώς δεν διαφαίνονται προοπτικές αναχαίτισης της ροής των μεταναστών στο εγγύς μέλλον αλλά αντιθέτως προοπτικές αυξημένων ροών, οι οργανισμοί της ναυτιλίας προειδοποιούν και αυξάνουν την ευαισθητοποίηση των Ηνωμένων Εθνών, του ΙΜΟ και της ΕΕ.

Τα εμπορικά πλοία έχουν τη νομική υποχρέωση διάσωσης ανθρώπων στη θάλασσα (ΔΣ UNCLOS, IMO/SOLAS και SAR). Από την αρχαιότητα τα πλοία έχουν το ηθικό καθήκον διάσωσης για ανθρωπιστικούς λόγους. Όμως τα εμπορικά πλοία και πληρώματα δεν έχουν ούτε τον εξοπλισμό, ούτε την εκπαίδευση για επιχειρήσεις διάσωσης μεγάλης κλίμακας στη θάλασσα. Τα πλοία δεν έχουν τον αναγκαίο χώρο για να φιλοξενήσουν μετανάστες που επιβιβάζονται ανά εκατοντάδες, δημιουργώντας προβλήματα υγείας, υγιεινής και ασφάλειας εν πλω.

Η ναυτιλία δεν μπορεί να αφεθεί μόνη της για να αντιμετωπίσει τις μεγάλης κλίμακας επιχειρήσεις διάσωσης μεταναστών στην Μεσόγειο Θάλασσα.

Σε διεθνές επίπεδο, ο Ύπατος Αρμοστής περί Μεταναστών των Ηνωμένων Εθνών (UNHCR) σε συνεργασία με τον ΙΜΟ και το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS), εξέδωσαν Κατευθυντήριες Γραμμές με τίτλο «Διάσωση στη Θάλασσα: Οδηγός των αρχών και πρακτικής εφαρμοζόμενες σε πρόσφυγες και μετανάστες (2014)». Επιπροσθέτως, το ICS εξέδωσε ένα συμπληρωματικό εγχειρίδιο με τίτλο «Οδηγίες εξασφάλισης της Ασφάλειας Ναυτικών και Διασωθέντων Προσώπων (2014)».

Σε επίπεδο ΕΕ, μετά την πολύ επιτυχημένη ιταλική επιχείρηση Mare Nostrum και την επιχείρηση Triton (FRONTEX), αναμένεται μια συνεκτική πολιτική από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή που θα εντοπίζει τα εγκληματικά δίκτυα και θα παρέχει εκέγγυα άμεσης και προβλέψιμης αποβίβασης. Όσον αφορά στην πολιτική αυτή, υφίστανται δύο βασικές παράμετροι: πρώτον, η ναυτιλία θα κάνει το κατά δύναμιν, αλλά δεν μπορεί να αφεθεί μόνη της να αντιμετωπίσει τα προβλήματα μαζικής μετανάστευσης από τη θάλασσα. Δεύτερον, οι εμπλεκόμενες χώρες της Βορείου Μεσογείου (Ιταλία, Ελλάδα, Μάλτα, Κύπρος) δεν μπορούν να υποστούν το βάρος του προβλήματος μόνες τους. Πρόκειται για ευρωπαϊκό πρόβλημα που αφορά όλες τις ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίες είναι ο απώτερος προορισμός των προσφύγων. Οι ριζικές αιτίες του προβλήματος της μετανάστευσης βρίσκονται στην ξηρά και απαιτείται δημιουργία υποδομών για να αναχαιτιστεί η ροή των μεταναστών και να αποθαρρυνθεί η παράνομη και επικίνδυνη μετανάστευση από τη θάλασσα.

RESCUE AT SEA - IMMIGRATION IN THE MEDITERRANEAN SEA

Geopolitical tensions in the Eastern Mediterranean Sea and beyond (in the Asian and African countries of the vicinity) have exacerbated the mounting immigration waves to Europe from Mediterranean coastal states. As there is no prospect of stemming the flow of immigrants in the near future but on the contrary the prospects are for increased flows, the shipping organisations are alerting and raising the awareness at the United Nations (UN), the IMO and the EU.

Shipping cannot be left alone to cope with large scale rescue operations of immigrants in the Mediterranean Sea.

Commercial ships are under the legal obligation to rescue people at sea (UNCLOS, IMO/SOLAS and SAR Conventions). Since antiquity, ships are under the moral duty of rescue for humanitarian reasons. However, merchant vessels and crews are neither equipped nor trained for large scale rescue operations at sea. Ships do not have the necessary space to accommodate immigrants which board by the hundreds, creating serious health, sanitation and security issues on board.

At international level, the UN High Commissioner for Refugees (UNHCR) in co-operation with the IMO and the International Chamber of Shipping (ICS) issued Guidelines entitled "Rescue at Sea: a Guide to principles and practice as applied to refugees and migrants" (2014). Moreover, the ICS issued s supplement "Guidance on ensuring the Safety and Security of Seafarers and Rescued Persons" (2014).

At EU level, following the most successful Italian operation Mare Nostrum and the operation Triton (FRONTEX), a comprehensive policy is expected by the European Commission tracing down the criminal networks of smugglers and providing guarantees for prompt and predictable disembarkation. With regard to that policy there are two basic considerations: first, shipping will do its utmost but cannot be left alone to cope with the problems of massive migration by sea. Second, the North Mediterranean countries involved (Italy, Greece, Malta, Cyprus) cannot bear the brunt of the problem alone. This is a European problem involving all European countries which are the ultimate destination for the refugees. The root causes of the immigration problem lie ashore and capacity building would be required to stem the flow of immigrants and discourage illegal and dangerous immigration by sea.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Σε διεθνές επίπεδο, η σημασία της ποιοτικής, αποτελεσματικής και δια βίου μάθησης των ναυτικών ως μιας από τις βασικές παραμέτρους για να εξασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του ναυτιλιακού τομέα προωθείται από τον ΙΜΟ, ο οποίος επέλεξε τη «Ναυτική Εκπαίδευση και Κατάρτιση» ως θέμα της Παγκόσμιας Ημέρας Ναυτιλίας του 2015.

Ένα νομικό πλαίσιο που θα επιτρέψει τη λειτουργία Ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών παραμένει αναγκαίο για τον εφοπλισμό.

Σε εθνικό επίπεδο, η ΕΕΕ έχει προτείνει σειρά συγκεκριμένων μέτρων που θα συμβάλλουν στην αναγκαία βελτίωση του συστήματος της ναυτικής εκπαίδευσης και ειδικότερα στη διαδικασία απορρόφησης αυξημένου αριθμού σπουδαστών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) για την εκτέλεση των εκπαιδευτικών τους ταξιδιών επί των πλοίων. Επιπροσθέτως, η ΕΕΕ εμμένει στην άποψή της για την αναγκαιότητα δημιουργίας Ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών όλων των βαθμίδων παράλληλα με τις δημόσιες ΑΕΝ. Σε κάθε περίπτωση, η ΕΕΕ τις ενισχύει οικονομικά για την ανακαίνιση των κτιριακών εγκαταστάσεων και την αναβάθμιση του εξοπλισμού τους στην προσπάθεια δημιουργίας ικανοποιητικού αριθμού αξιωματικών για την επάνδρωση του ελληνόκτητου στόλου.

MARITIME EDUCATION

At international level, the significance of quality, effective and lifelong education of seafarers as one of the main parameters ensuring the long-term sustainability of the maritime sector is being promoted by the IMO, which has chosen "Maritime Education and Training" as the theme of the World Maritime Day 2015.

A framework of laws allowing the introduction of private Maritime Schools remains a requirement of the shipping community.

At national level, the UGS has proposed a series of concrete measures which will contribute to the necessary improvement of the system of maritime education and, in particular, measures for the absorption of the increased number of cadets on board ships for their educational voyages. The UGS has also reiterated the need for establishing private Maritime Schools at all levels in parallel with the public Marine Academies. The UGS financially supports the latter by improving their installations and upgrading their equipment in an effort to properly prepare a sufficient number of officers for the manning requirements of the Greek-owned fleet.

Ναυτική Ασφάλεια και Προστασία Θαλάσσιου Περιβάλλοντος

ΜΕΙΩΣΗ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Η ατμοσφαιρική ρύπανση από τα πλοία έχει μειωθεί μετά την πετρελαϊκή κρίση της δεκαετίας του '70 κυρίως λόγω σημαντικών βελτιώσεων στην απόδοση των μηχανών, βελτιωμένων σχεδιάσεων πλοίων και οικονομιών κλίμακας (αύξηση του μεγέθους των πλοίων). Η μελέτη του IMO του 2009 είχε επιβεβαιώσει την αντίληψη αυτή υπολογίζοντας ότι η διεθνής ναυτιλία ήταν υπεύθυνη μόλις για το 2,7% των παγκόσμιων εκπομπών CO_2 προκειμένου να ικανοποιήσει περίπου το 90% των μεταφορικών αναγκών του παγκόσμιου εμπορίου. Σημαντικές μειώσεις της κατανάλωσης καυσίμων και εκπομπών CO_2 αντιστοίχως επιτυγχάνονται ήδη μέσω του Δείκτη Σχεδίασης Ενεργειακής Αποδοτικότητας (EEDI) και του Δείκτη Λειτουργικής Ενεργειακής Αποδοτικότητας (EEOI) που αποτελούν την πρώτη διεθνώς υποχρεωτική συμφωνία του είδους της στον τομέα των μεταφορών. Η μελέτη του IMO του 2014 υπολόγισε ότι το 2012 το ποσοστό μειώθηκε περαιτέρω σε 2,2% αποδίδοντας στη διεθνή ναυτιλία μείωση των συνολικών εκπομπών κατά τουλάχιστον 10% μεταξύ των ετών 2007-2012. Λαμβάνοντας υπόψη την αναμενόμενη αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου και τα ήδη υψηλά επίπεδα απόδοσης των πλοίων συμπεραίνεται ότι πλέον μόνο σχετικές περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μπορούν να επιτευχθούν από τη ναυτιλία μέσω των διεθνών κανόνων.

Απαιτείται παγκόσμιο σύστημα MRV για τον καλύτερο υπολογισμό από τον IMO των παγκόσμιων εκπομπών CO_2 της ναυτιλίας και την αποτροπή συλλογής στοιχείων που παραπληροφορούν για τις πραγματικές λειτουργίες των πλοίων ή εξυπηρετούν την υιοθέτηση περιφερειακών μέτρων για μη ναυτιλιακούς σκοπούς.

Η ΕΕΕ στηρίζει σταθερά τις προσπάθειες μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τα πλοία στις διεθνείς διαπραγματεύσεις που θα οδηγήσουν σε ένα διεθνές πλαίσιο. Οι προσπάθειες αυτές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη ότι η ναυτιλία είναι αρωγός της παγκοσμιοποίησης και της παγκόσμιας ευημερίας και ότι το μέγεθος και οι δραστηριότητες της διεθνούς ναυτιλίας απηχούν τις μεταφορικές ανάγκες άλλων βιομηχανιών και των καταναλωτών. Άλλωστε, ο στόχος είναι παγκόσμιος, επειδή τόσο οι επιπτώσεις όσο και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν δεν εξυπηρετούν το σκοπό τους, εάν έχουν τοπικό χαρακτήρα. Συνεπώς, η παγκόσμια αυτή προσπάθεια δεν θα πρέπει να τύχει εκμετάλλευσης από κυβερνήσεις για την επιβολή περιφερειακών μέτρων, τα οποία εξυπηρετούν μη ναυτιλιακούς σκοπούς.

Η καθιέρωση απλού παγκόσμιου συστήματος Παρακολούθησης, Υποβολής Αναφορών και Επαλήθευσης (MRV) των εκπομπών CO_2, εάν εφαρμοστεί επί όλων των πλοίων ανεξαρτήτως σημαίας ή περιοχής λειτουργίας, θα υπολογίσει ακριβέστερα τη συμμετοχή της ναυτιλίας στις ανωτέρω εκπομπές και θα επιτρέψει στον IMO να εκτιμήσει την ανάγκη και το πεδίο εφαρμογής των περαιτέρω ενεργειών του. Άλλωστε, τα συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση-Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή έχουν αναγνωρίσει τον IMO ως τον παγκόσμιο νομοθέτη για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία.

Δυστυχώς, η ρεαλιστική αυτή προσέγγιση δεν φαίνεται να αναγνωρίζεται κατ' αρχήν από την ΕΕ στην προσπάθειά της να επιβάλλει από το 2018 ένα σύνθετο περιφερειακό σύστημα MRV με τον ίδιο υποτιθέμενο σκοπό, αλλά στην πραγματικότητα με τελικό στόχο ένα μέτρο που θα βασίζεται στη λειτουργία της αγοράς (MBM) και θα συνοδεύεται ενδεχόμενα από μηχανισμό χρηματοδότησης που θα έχει ως αποτέλεσμα την

Maritime Safety and Protection of the Marine Environment

REDUCTION OF AIR EMISSIONS FROM SHIPS

Air pollution from ships has been reduced following the oil crisis of the '70s mainly due to significant improvements in the efficiency of machinery, improved ship designs and economies of scale (increase of the size of vessels). The IMO study of 2009 had confirmed this perception assessing that international shipping accounted for only 2.7% of the world CO_2 emissions while servicing approximately 90% of international trades transport needs. Substantial decreases of fuel consumption and CO_2 emissions respectively are already achieved via the Energy Efficiency Design Index (EEDI) and the Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI), which constitute the first internationally compulsory agreement of its kind in the transport sector. The IMO study of 2014 calculated that in 2012 the above percentage was further reduced to 2.2%, thus, rendering international shipping accountable for at least a 10% reduction of its entire emissions between the years 2007-2012. Taking into account the expected increase of world trade and the already high levels of ship efficiency, it can be inferred that only relative further reductions of green-house gases can be achieved in shipping through international rules.

επιβολή φόρου επί του παγκόσμιου εμπορίου και τα έσοδά του θα χρησιμοποιηθούν από την ΕΕ για άλλους σκοπούς.

Οι καταβαλλόμενες προσπάθειες για την εξεύρεση του καταλληλότερου δείκτη ενεργειακής απόδοσης των πλοίων και τον καθορισμό των σχετικών μετρήσεων φορτίου (cargo metrics) ανά κατηγορία πλοίου δείχνουν ανεπαρκή γνώση των λειτουργικών και τεχνικών χαρακτηριστικών της εμπορικής ναυτιλίας. Η ΕΕ και ο ΙΜΟ πρέπει να λάβουν υπόψη τους, αφενός, τις ιδιαιτερότητες λειτουργίας του τομέα της ναυτιλίας μπαλκ σε σχέση με την υπόλοιπη ναυτιλία, πόσο μάλλον σε σχέση με τις αερομεταφορές, και αφετέρου, τις επιπτώσεις των αποφάσεών τους στο παγκόσμιο εμπόριο σε συνδυασμό με την αποφυγή περιφερειακών μέτρων που εξυπηρετούν μη ναυτιλιακούς σκοπούς.

Μακροπρόθεσμα, περαιτέρω σχετικές μειώσεις μπορούν να επιτευχθούν μέσω καινοτόμων σχεδιάσεων του κύτους των πλοίων, τεχνολογίας και χρήσης καυσίμων με εκπομπές χαμηλότερες σε CO_2. Όμως, στο προβλεπτό μέλλον τα ορυκτά καύσιμα θα εξακολουθήσουν να αποτελούν την πρωταρχική πηγή ενέργειας για τις θαλάσσιες μεταφορές. Το κόστος των καυσίμων *per se* αποτελεί ισχυρότατο κίνητρο για τους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες, ώστε να βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση του συνόλου της εφοδιαστικής αλυσίδας και εξ αυτού να μειωθούν η κατανάλωση καυσίμων και οι συναφείς εκπομπές CO_2 των πλοίων. Συνεπώς, η ναυτιλία δεν χρειάζεται περίπλοκες ή φιλόδοξες και συνήθως μη ρεαλιστικές νομοθετικές πρωτοβουλίες για να μειώσει την κατανάλωση καυσίμων. Οι δυνάμεις της αγοράς ασκούν από μόνες τους ισχυρή πίεση προς αυτήν την κατεύθυνση.

The UGS fully supports the efforts towards reduction of the environmental impact from ships in the context of international negotiations leading to an international framework. These efforts must take into account that shipping is a facilitator of globalization and world prosperity and that the size and activity of world shipping reflect the transport needs of other industries and of consumers. Hence, this international effort should not be used by governments as an excuse to impose regional measures serving non shipping purposes.

The establishment of a simple global system of Monitoring, Reporting and Verification (MRV) of CO_2 emissions, irrespective of flag or area of operation, will calculate more precisely the participation of shipping in the above emissions and will allow IMO to assess the need and scope of the application of any further actions. To this effect, the contracting parties to the UN Framework Convention on Climate Change have recognised IMO as the global legislator for the reduction of green-house gases from international shipping.

Unfortunately, this realistic approach does not seem to be recognised in principle by the EU in its effort to enforce as of 2018 a complex MRV system purportedly with the same purpose, but with the ultimate aim of adopting a market based measure accompanied by a financing mechanism which will in effect be a tax on world trade and the revenues used by the EU for other purposes.

A global MRV system is required for the IMO to better calculate global CO_2 emissions from shipping and avoid the collection of misleading data regarding the real operations of ships or adopt regional measures serving non shipping purposes.

Ongoing efforts to devise the most appropriate benchmark (index) for the energy efficiency of ships and the relevant cargo metrics depending on ship categories indicate inadequate knowledge of the operational and technical characteristics of cargo shipping. The EU and the IMO have to take into account, on the one hand, the different way of operation of bulk shipping regarding the rest of the shipping sector and even more so of civil aviation and, on the other hand, the implications of their decisions on world trade in connection with the avoidance of regional measures serving non shipping purposes.

In the long term, further relative reductions may be achieved through innovative hull designs, technology and use of fuels with lower CO_2 emissions. However, in the foreseeable future, fossil fuels will remain the primary source of energy for maritime transport. The cost of fuel *per se* is a very strong incentive for ship operators to reduce fuel consumption, so that the energy efficiency of the entire supply chain is improved and, thereby, fuel consumption and associated CO_2 ship emissions are reduced. Hence, ship operators do not need complicated or aspirational and non-realistic legislative initiatives to reduce fuel consumption. Market forces by themselves exercise a strong pressure in this direction.

ΕΚΠΟΜΠΕΣ SOx

Η ΕΕΕ υποστήριξε τις προσπάθειες της ναυτιλίας να αντιμετωπιστούν –είτε μέσω της σχετικής Οδηγίας (92/1999) της ΕΕ είτε μέσω του ΙΜΟ– οι σημαντικές προκλήσεις που προκύπτουν από την υποχρέωση χρήσης αποθειωμένου καυσίμου με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,1% στις Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών Θείου (SECAs) μετά την 1/1/2015. Όμως, η έλλειψη έγκαιρης και ρεαλιστικής υποστήριξης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις στις θαλάσσιες μεταφορές λόγω πιθανής μετατόπισης του μεταφορικού έργου προς τις χερσαίες μεταφορές (modal shift) για οικονομικούς λόγους. Παράλληλα, η ΕΕ δεν έδωσε τη δυνατότητα έγκαιρης συμμόρφωσης με την Οδηγία με τη χρήση εναλλακτικών μεθόδων για πλοία που δραστηριοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά εντός των ευρωπαϊκών περιοχών SECAs.

Η ΕΕΕ συμμετείχε ενεργά στη διαμόρφωση της πολιτικής της ECSA, η οποία απέστειλε ανοιχτή επιστολή προς τα κράτη μέλη της ΕΕ και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητώντας εναρμονισμένη εφαρμογή της Οδηγίας με ρεαλιστική και δίκαιη προσέγγιση για τον έλεγχο και την επιβολή κυρώσεων σε πλοία που εσκεμμένα δεν τηρούν τις υποχρεώσεις τους, ζητώντας ταυτόχρονα την άμεση επίλυση σειράς πρακτικών ζητημάτων. Η σχετική Εκτελεστική Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν ικανοποιεί προς το παρόν, διότι αναφέρεται μόνον στην εντατικοποίηση των δειγματοληψιών και την ανάλυση των δειγμάτων για τον έλεγχο της περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων των πλοίων. Το μέτρο θα τεθεί σε εφαρμογή την 1/1/2016 και ο έλεγχος θα διεξάγεται από επιθεωρητές (sulphur inspectors) των κρατών μελών. Όσον αφορά στις αντίστοιχες περιοχές των ΗΠΑ, επιβάλλεται ήδη πλήρης συμμόρφωση των πλοίων με τις απαιτήσεις των SECAs, ενώ οι έλεγχοι διενεργούνται από την Ακτοφυλακή (USCG) από κοινού με την Υπηρεσία Προστασίας Περιβάλλοντος (EPA).

Όσο πλησιάζει η προθεσμία της 1/1/2020 για καύσιμα με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,5%, και δεδομένου ότι η προβλεπόμενη μελέτη του ΙΜΟ δεν αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί πριν το 2018, οι οργανισμοί της ναυτιλίας προβληματίζονται σοβαρά για την πιθανή ανεπάρκεια αποθειωμένου καυσίμου παρά το γεγονός ότι η χρήση του θα καταστεί υποχρεωτική παγκοσμίως εκτός των περιοχών SECAs. Πιθανή λύση θα μπορούσε να δώσει η πρόσβαση στη μεγάλη αγορά καυσίμων των οδικών μεταφορών, εφόσον ο ΙΜΟ επιτρέψει (υπό προϋποθέσεις) πρόταση ώστε νέα πλοία να χρησιμοποιούν καύσιμα με ελάχιστο σημείο ανάφλεξης τους 52° C, αντί των 60° C που προβλέπει σήμερα η ΔΣ SOLAS. Η χρήση παγκοσμίως ναυτιλιακών καυσίμων με χαμηλότερο σημείο ανάφλεξης εξακολουθεί να προβληματίζει για λόγους ασφαλείας. Η λύση που θα δοθεί από τον ΙΜΟ θα πρέπει να ενταχθεί στο πλαίσιο του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων που χρησιμοποιούν ως καύσιμα αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (IGF Code).

Απαιτείται η βοήθεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς εξεύρεση διεθνών λύσεων για την ενδεχόμενη ανεπάρκεια καυσίμου περιεκτικότητας θείου 0,5% προς χρήση εκτός περιοχών SECAs από 1/1/2020.

SOx EMISSIONS

The UGS supported the efforts of the shipping industry to cope with the important challenges –either through the relevant EU Directive (92/1999) or in the IMO– which emanate from the obligation to use low sulphur bunkers with maximum content of 0.1% in SECAs after 1/1/2015. However, the lack of timely and realistic support for the EU shipping industry by the European Commission may have serious repercussions for maritime transport due to an eventual modal backshift towards land transport for economic reasons. Moreover, the EU did not offer the possibility for timely compliance with the Directive by using alternative methods for ships operating almost exclusively in intra-EU SECAs.

There is need for the European Commission to assist in reaching international solutions regarding a possible insufficiency of fuels of 0.5% sulphur content to be used out of SECAs as of 1/1/2020.

The UGS actively supported adoption of the ECSA open letter to EU member states and the European Commission asking for a harmonised implementation of the Sulphur Directive with a realistic and fair approach for enforcement policies against deliberately non-compliant ships, asking at the same time for the immediate resolution of a series of practical uncertainties. The relevant Implementing Decision of the European Commission is not satisfactory for the time being, since it refers only to intensification of sampling and analysis of samples in order to check the sulphur content of ship fuel. The measure will be applied as from 1/1/2016 and the verification process will be carried out by sulphur inspectors of member states. Regarding the US SECAs, full compliance of ships with the relevant provisions is required and verifications are carried out jointly by the US Coast Guard (USCG) and the Environmental Protection Agency (EPA).

As the deadline of 1/1/2020 for fuel with maximum sulphur content of 0.5% approaches and in view of the fact that the anticipated IMO study is not expected to be finalised before 2018, shipping organisations are seriously concerned that there will be insufficient quantities of low sulphur fuel for use although it will become mandatory out of SECAs on a global basis. A possible solution would be access to the extensive market for fuels for land transport, if the IMO allows (subject to conditions) a proposal for new vessels to burn fuels with a minimum flash point of 52° C, instead of 60° C, as provided under the SOLAS Convention. The international use of marine bunkers with a lower flash point continues to be a source of concern for safety reasons. The solution that will be given by the IMO will have to be applied in the framework of the International Code of Safety for Ships using Gases or other Low Flashpoint Fuels (IGF Code).

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ

Η προσπάθεια των οργανισμών ναυτιλίας να ρυθμίσουν ευνοϊκά μια σειρά ζητημάτων εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης Διαχείρισης του Θαλασσίου Έρματος (BWM Convention 2004) είχε θετική ανταπόκριση από τον IMO. Οι προτάσεις του ICS και άλλων οργανισμών της ναυτιλίας υποστηρίχτηκαν ένθερμα από την ΕΕΕ.

Παρά ταύτα, οι μελλοντικές δυσκολίες συμμόρφωσης των πλοίων εξακολουθούν να προβληματίζουν αποτρέποντας την επίσπευση της κύρωσης από τις χώρες της σημαίας πριν επιλυθούν τα εκκρεμή θέματα, όπως: διαδικασία έγκρισης τύπου των συστημάτων από τα αρμόδια όργανα του IMO, εξέταση της ικανότητας νέων εγκεκριμένων συστημάτων να ανταπεξέρχονται σε όλες τις δυνατές καταστάσεις που θα συναντήσει το πλοίο, παροχή απαλλαγών (exemptions) από την υποχρέωση εγκατάστασης συστημάτων διαχείρισης έρματος σε πλοία που δραστηριοποιούνται μεταξύ λιμένων ή σε γειτονικές περιοχές και η περαιτέρω επέκταση αποδοχής των ήδη εγκατεστημένων συστημάτων πλοίων με βάση τα υφιστάμενα κατά την εγκατάστασή τους δεδομένα (grandfathering).

Η γρήγορη και επιτυχής ολοκλήρωση των εκκρεμοτήτων που άπτονται της συμμόρφωσης των πλοίων θα συμβάλλει στην κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης.

Δεδομένου ότι είναι ορατή η πλήρωση των προϋποθέσεων εντός του 2015 για τη θέση σε ισχύ διεθνώς της Σύμβασης από το 2016, εντείνονται οι προσπάθειες των οργανισμών της ναυτιλίας (ICS, INTERTANKO, INTERCARGO) για την τάχιστη ολοκλήρωση των εκκρεμοτήτων επιτρέποντας την κύρωση της Σύμβασης από κράτη με ναυτιλιακά συμφέροντα.

BALLAST WATER MANAGEMENT

The efforts undertaken by shipping organisations to regulate favourably a number of aspects regarding implementation of the International Convention on Ballast Water Management (BWM Convention 2004) received a positive response from the IMO. Proposals by the ICS and other shipping organisations were strongly supported by the UGS.

A speedy and successful solution of outstanding issues of ship compliance will facilitate ratification of the BWM Convention.

However, future difficulties of compliance by ships continue to be a source of concern impeding acceleration towards ratification of the Convention by flag states before resolving such outstanding implementation problems as: strengthening of the type-approval specifications of BWM systems by the competent technical bodies of the IMO, examination of the ability of newly approved systems to cope with all operating conditions that a ship would possibly meet, application of regulation for exemptions from the obligation of installing BWM systems for ships operating between ports in case that ballast water exchange is not possible in neighbouring sea areas and further extension of acceptance of ships already equipped (grandfathering).

In view of fulfilment of conditions in 2015 for the entry into force of the Convention internationally in 2016, shipping organisations (ICS, INTERTANKO, INTERCARGO) have intensified efforts for a speedy conclusion of pending issues allowing ratification of the Convention by states with maritime interests.

ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Η Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Φιλική Ανακύκλωση των Πλοίων 2009 (HKC) παρέχει ρεαλιστική, ισορροπημένη και λειτουργική λύση στην ορθολογική ανακύκλωση των πλοίων που τερματίζουν τον εμπορικό βίο τους. Ειδικότερα, η HKC αναθέτει σαφείς σχετικές υποχρεώσεις για όλους τους φορείς (πλοιοκτήτες και εγκαταστάσεις ανακύκλωσης), καθώς και σε όλα τα μέλη του IMO (κράτη σημαίας, χώρες με εγκαταστάσεις διάλυσης πλοίων) προκειμένου να διασφαλιστεί ότι στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα πλοία, όταν ανακυκλώνονται, δεν δημιουργούν περιττούς κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον.

Η απροθυμία επίσπευσης κύρωσης της Σύμβασης οφείλεται κατά μείζονα λόγο σε στάση αναμονής ενόσω χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας με διαλυτήρια καθυστερούν την προσαρμογή της υποδομής τους και δεν κυρώνουν τη Σύμβαση. Η Σύμβαση έχει κυρωθεί μόνο από τρία κράτη μέχρι στιγμής. Από μόνη της η κύρωση από κράτη με μεγάλες ναυτιλίες δεν αρκεί για να τεθεί σε ισχύ, καθόσον δεν συνοδεύεται με κύρωση από χώρες με μεγάλη δυναμικότητα διάλυσης πλοίων.

Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός για την Ανακύκλωση Πλοίων (EE SRR) No.1257/2013, ο οποίος δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ, επιδιώκει να ρυθμίσει τη διάλυση των πλοίων ευρωπαϊκής σημαίας και επιβάλλει την ύπαρξη επί του πλοίου καταλόγου επικίνδυνων ουσιών (IHM) για όλα τα πλοία που καταπλέουν σε ευρωπαϊκά λιμάνια. Η αποτελεσματικότητα του Κανονισμού μπορεί να επιτευχθεί σε πρώτη φάση με τη διαθεσιμότητα των κατάλληλων εγκαταστάσεων επαρκούς χωρητικότητας στον κατάλογο των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων ανακύκλωσης της ΕΕ. Προς επίτευξη αυτού, απαιτούνται οικονομικά κίνητρα ειδικά για την αναβάθμιση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων ανακύκλωσης στην Ασία.

SHIP RECYCLING

The Hong Kong International Convention (HKC) for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships 2009 affords a realistic, well-balanced and workable solution for the orderly recycling of ships completing their commercial life. In particular, the HKC places clear, pertinent obligations on all operators (shipowners and recycling facilities) and on all IMO parties (flag states as well as recycling states) to ensure that end-of-life ships, when being recycled, do not pose any unnecessary risks to human health, safety and the environment.

The reluctance to accelerate the ratification of the Convention is primarily due to a "wait and see" attitude, while the South East Asian countries with dismantling facilities are slow in adapting their infrastructure and are not ratifying the Convention. The Convention has been ratified by only three countries so far. By itself ratification by states with large shipping fleets is not sufficient to bring the Convention into force, if not accompanied by the ratification by countries with large scrapping capacity.

The European Regulation on Ship Recycling (EU SRR) No.1257/2013 which is not yet in force aims at regulating the dismantling of European-flagged vessels and also requires the carriage on-board of inventories of hazardous materials (IHM) for all ships calling at European ports. The effectiveness of the EU SRR can be achieved in first instance through the availability of suitable facilities of sufficient capacity on the EU list of approved facilities. For this to occur, financial incentives are required especially for the upgrading of existing recycling facilities in Asia.

Υπάρχει επιτακτική ανάγκη επαύξησης της ευαισθητοποίησης μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις για τις παγκόσμιες δραστηριότητες ανακύκλωσης που προκαλούνται από υπερβολικά περιοριστικές Κατευθυντήριες Γραμμές. Η συμμόρφωση με τα εθελοντικά Προσωρινά Μέτρα για τους Πλοιοκτήτες κατά την Πώληση Πλοίων προς Ανακύκλωση θα ενθαρρύνει τις βέλτιστες πρακτικές σε διεθνές επίπεδο στον τομέα της ανακύκλωσης των πλοίων από τη ναυτιλιακή βιομηχανία και θα συμβάλλει στις προσπάθειες επίτευξης της ταχύτερης εφαρμογής των απαιτήσεων της Σύμβασης ΗΚΟ.

Ο κατάλογος των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων ανακύκλωσης της ΕΕ θα μπορούσε να διαδραματίσει στρατηγικό ρόλο, αν συνδυαστεί με τα κατάλληλα οικονομικά κίνητρα ώστε να ενεργοποιήσει την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης πλοίων προς συμμόρφωση με τα ασφαλή και περιβαλλοντικά πρότυπα της Σύμβασης ΗΚΟ.

Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός δεν απαγορεύει ρητά τη διάλυση των πλοίων σε ζώνες παλίρροιας (μέθοδος προσγειάλωσης). Συνεπώς, η κατάσταση σε κάθε εγκατάσταση ανακύκλωσης θα πρέπει να αξιολογείται μεμονωμένα και η απόφαση συμπερίληψης στον κατάλογο των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης με τη χρήση μιας ή άλλης μεθόδου από την ΕΕ δεν θα πρέπει να θεωρείται προειλημμένη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει την κύρωση της Σύμβασης ΗΚΟ προκειμένου να καθιερωθεί ένα διεθνές καθεστώς περιβαλλοντικά φιλικής ανακύκλωσης των πλοίων, αλλά αντιτίθεται στη συμπερίληψη της ναυτιλίας στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης της Βασιλείας περί Διασυνοριακής Διακίνησης Επικίνδυνων Αποβλήτων, 1989.

There is a compelling need to keep raising awareness among EU member states about the potential implications on global recycling activities caused by too restrictive guidelines. Observance and compliance with the voluntary Interim Measures for Shipowners Intending to Sell Ships for Recycling would encourage best practices internationally in ship recycling by the industry and contribute to the efforts in achieving a swifter implementation of the HKC.

The EU list of approved recycling facilities could play a strategic role, if combined with the appropriate financial incentives, in motivating those recycling yards to upgrade towards compliance with the safety and environmental standards enshrined in the HKC.

The EU SRR does not explicitly ban the dismantling of ships in intertidal zones (banning of the beaching method). Therefore, the situation in each facility needs to be assessed individually and the inclusion or not in the EU approved list of recycling facilities using one or another method should not be pre-emptied by the European Commission.

The UGS supports ratification of the Convention in order to establish an international regime addressing environmentally sound recycling of ships but opposes the inclusion of shipping within the scope of the Basel Convention on The Transboundary Movement of Hazardous Wastes and Their Disposal, 1989.

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

Κατά την τελευταία δεκαετία, η ΕΕΕ έχει συμμετάσχει ενεργά στην προσπάθεια της Διεθνούς Ενώσεως Νηογνωμόνων (IACS) για τη βελτίωση των Κοινών Κατασκευαστικών Κανόνων (CSR) και στην επίτευξη ενός Εναρμονισμένου Κοινού Πλαισίου Κανόνων Ναυπήγησης Δεξαμενοπλοίων και Φορτηγών Πλοίων (Harmonized Common Structural Rules, H-CSR). Οι προσπάθειες της ΕΕΕ άρχισαν σε διμερή βάση και συνεχίστηκαν εντός του 2014 σε συνεργασία με το ICS στην προοπτική ενός διαλόγου του με τον IACS. Σκοπός της προσέγγισης αυτής ήταν η συλλογική συνέχιση της παρακολούθησης του θέματος, ώστε κατά τη διαδικασία διαπίστωσης της συμμόρφωσής τους προς τα Πρότυπα Βάσει Στόχων (GBS) του IMO, που θα είναι σε εξέλιξη και το 2015, να ενσωματωθούν όσο το δυνατόν περισσότερες από τις προτεινόμενες βελτιώσεις. Ήδη, διεξάγεται ο διαπιστωτικός έλεγχος της συμμόρφωσής τους προς τα Πρότυπα Βάσει Στόχων. Η ΕΕΕ ελπίζει ότι τα σημαντικότερα από τα θέματα που την απασχολούν, όπως έχουν δημοσιοποιηθεί, θα υιοθετηθούν.

Η ναυτιλιακή κοινότητα προσδοκά ότι η ολοκλήρωση του διαπιστωτικού ελέγχου των Προτύπων Βάσει Στόχων (GBS) από τον IMO εντός του 2015 θα εξασφαλίσει αξιόπιστα ναυπηγικά πρότυπα για πλοία εύρωστα, κατάλληλα για την εκτέλεση του διεθνούς μεταφορικού τους έργου.

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

Over the past decade, the UGS participated actively in the International Association of Classification Societies (IACS) initiative to improve the Common Structural Rules (CSR) and achieve a framework of Harmonised Common Structural Rules (H-CSR) for bulk carriers and tankers. The UGS efforts commenced on a bilateral basis and continued in 2014 in co-operation with the ICS in the context of the latter's dialogue with the IACS. The purpose of this approach was to collectively continue monitoring the issue in order to introduce as many as possible of the proposed improvements in the verification process of their compliance with the Goal-Based Standards (GBS) of the IMO which will be ongoing in 2015. The UGS is hopeful that the most important of its concerns, as publicised, will be adopted in the ongoing process of verification with the goal-based standards.

The shipping community expects that finalisation of the GBS verification process of the IMO in 2015 will assure appropriate shipbuilding standards for robust, fit for purpose ships internationally.

Πρόγραμμα Κοινωνικής Προσφοράς και Αλληλεγγύης

Ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2014 ένας σημαντικός διετής κύκλος ενεργειών κοινωνικής προσφοράς και αλληλεγγύης που χρηματοδότησε και υλοποίησε η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, με σκοπό να συμβάλλει στην προσπάθεια άμεσης αντίδρασης στον αρνητικό αντίκτυπο που προκάλεσε η οικονομική κρίση της Ελλάδας στην κοινωνία και την καθημερινότητα χιλιάδων πολιτών. Στο πλαίσιο υλοποίησής του, ελήφθησαν πολλαπλές πρωτοβουλίες για τη στήριξη εκείνων που βρίσκονταν σε μεγάλη ανάγκη. Οι ενέργειες στήριξης προσανατολίστηκαν σε τομείς που επηρεάστηκαν βαθύτατα από την κρίση όπως τα θέματα σίτισης και υγείας, καθώς και η ενίσχυση κοινωνικών οργανώσεων και φορέων πρόνοιας.

Ειδικότερα, στο διάστημα 2012-2014 πραγματοποιήθηκαν:

- Το πρόγραμμα σίτισης, το οποίο παρείχε σε μηνιαία βάση πακέτα αρίστης ποιότητας τροφίμων και προσωπικής υγιεινής σε αναξιοπαθούσες οικογένειες με ανήλικα τέκνα ή παιδιά με αναπηρία βάσει προκαθορισμένων κοινωνικών και εισοδηματικών κριτηρίων. Μέσω του προγράμματος σίτισης ωφελήθηκαν 40.000 άτομα μηνιαίως, εκ των οποίων 22.500 παιδιά, ενώ προσφέρθηκαν 8.500 τόνοι ειδών πρώτης ανάγκης σε 119 σημεία σε όλη τη χώρα σε συνεργασία με Μητροπόλεις, Δήμους και πλήθος κοινωνικών φορέων.

- Το πρόγραμμα ιατρικού ελέγχου «Υγεία για όλους», το οποίο υλοποιήθηκε σε συνεργασία με την οργάνωση «Γιατροί του Κόσμου», προσέφερε γυναικολογικό, παιδιατρικό, δερματολογικό, οφθαλμολογικό έλεγχο και δυνατότητα οφθαλμολογικών επεμβάσεων, καθώς και εξετάσεων σε ευάλωτες κοινωνικές ομάδες που έχουν δυσκολία πρόσβασης στις υπηρεσίες υγείας για κοινωνικούς ή οικονομικούς λόγους. Συνολικά, υλοποιήθηκαν 60 αποστολές σε περιοχές της ηπειρωτικής και της νησιωτικής χώρας διάρκειας 200 ημερών, υποβλήθηκαν σε εξετάσεις διαφόρων ειδικοτήτων 18.000 άτομα και εμβολιάστηκαν 2.000 παιδιά.

- Το πρόγραμμα ενίσχυσης κοινωνικών δομών προσέφερε στήριξη σε περισσότερους από 60 φορείς στην Αττική και σε 20 ακόμα πόλεις σε όλη τη χώρα που περιθάλπουν 4.000 βρέφη, νήπια, παιδιά, άτομα με αναπηρία, ηλικιωμένους και εν γένει άτομα σε ανάγκη. Οι υποστηριζόμενοι φορείς ενισχύθηκαν με χορήγηση μηνιαίως καυσίμου θέρμανσης, βασικών ειδών τροφοδοσίας και με εργασίες ανακατασκευής υποδομών ή βελτίωσης εξοπλισμού.

- Παράλληλα, ανελήφθησαν πρωτοβουλίες για την επισκευή και την αναβάθμιση των κτιριακών εγκαταστάσεων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού και τη στήριξη της ναυτικής εκπαίδευσης. Ήδη, έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες ανακαίνισης του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), καθώς και των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) Σύρου και Ύδρας, ενώ σε τελικό στάδιο βρίσκονται οι εργασίες ανακαίνισης της ΑΕΝ Χίου και οι διαδικασίες για την έναρξη επισκευών σε άλλες Σχολές.

- Επίσης, δρομολογήθηκαν σημαντικές δωρεές για την ενίσχυση του έργου του Λιμενικού Σώματος, της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού Σώματος και του Πολεμικού Ναυτικού.

Το πρόγραμμα κοινωνικής προσφοράς έτυχε ευρείας αναγνώρισης ως μια έμπρακτη απόδειξη της αλληλεγγύης της ναυτιλιακής κοινότητας προς την κοινωνία στην παρούσα κρίσιμη περίοδο για τη χώρα και συμπαραστάθηκε διακριτικά και ουσιαστικά σε χιλιάδες συμπολίτες.

Social Welfare and Solidarity Programme

A two year cycle of the social welfare and solidarity programme, financed and implemented by the Greek shipping community in direct response to Greece's economic crisis and to its negative impact upon society and the everyday life of thousands of fellow citizens, was completed in December 2014. Within this framework, several support initiatives were introduced for individuals in great need. Support actions focused to sectors deeply affected by the crisis such as nutrition and health as well as the support of care centres and social organisations.

More specifically, between 2012 and 2014 the following were achieved:

- The catering programme offered packages of quality food and personal hygiene items on a monthly basis to needy families with underage children or children with disabilities according to predetermined social and income criteria. The beneficiaries of the catering programme were 40,000 needy individuals. Out of those, 22,500 children were supported and 8,500 tons of food and personal hygiene items were offered in 119 regions in co-operation with bishoprics, municipalities and several social organisations.

- The medical care programme "Health for all" implemented in co-operation with the organisation "Doctors of the World" offered gynaecological, paediatric, dermatological, ophthalmological health services, examinations and ophthalmological surgeries to vulnerable population groups and individuals who live in distant regions and encounter difficulties of accessing healthcare services for social or economic reasons. Overall 60 missions that lasted for 200 days took place in various regions all over the country, 18,000 individuals received medical care and 2,000 children were vaccinated.

- The programme of supporting welfare centres benefited more than 60 social organisations in Attica and 20 other regions and 4,000 infants, children, disabled individuals, elderly people and needy individuals. These organisations received monthly heating oil, basic supplies as well as provision of infrastructure improvements and equipment.

- In parallel, initiatives were taken concerning repair works and upgrading of the infrastructure of the Merchant Marine Academies and support for maritime education. The renovation of the Centre of Post-Training for Deck and Engine Officers (KESEN) as well as of the Merchant Marine Academies (AEN) of Syros and Hydra islands have been completed. Moreover, the renovation works of the Merchant Marine Academy in Chios island and procedures for the beginning of repairs in other Academies are at a final stage.

- Significant donations were forwarded in support of the Hellenic Coast Guard, the Hellenic Police, the Hellenic Fire Service and the Hellenic Navy.

The social welfare programme was widely acknowledged as a practical demonstration of the shipping community's solidarity with society during this crucial period for the country and managed to discreetly and substantially support thousands of fellow citizens.

Δραστηριότητες της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών

Από το 1916, η Ένωσις 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 κ.λπ.) και δευτερευόντως στον τομέα τακτικών γραμμών με πλοία εμπορευματοκιβωτίων που ναυλώνονται κυρίως από επιχειρηματίες τακτικών γραμμών άλλων χωρών. Είναι αξιοσημείωτο ότι 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 λύσεων στους διεθνείς οργανισμούς.

Η ΕΕΕ είναι μέλος της Ενώσεως Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA) και εκπροσωπείται στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Ελληνική Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή. Είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) και 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 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).

Παρά την έκταση και τη σημασία του τομέα μπαλκ/τραμπ, οι πολύτιμες υπηρεσίες του για το παγκόσμιο εμπόριο και τους καταναλωτές είναι σε μεγάλο βαθμό άγνωστες. Η Ευρωπαϊκή Ναυτική Εβδομάδα (2-6/3/15) παρείχε μια εξαιρετική ευκαιρία στην ΕΕΕ να παρουσιάσει στους Ευρωπαίους νομοθέτες τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τομέα μπαλκ/τραμπ με την επικαιροποίηση της σχετικής μελέτης των Clarkson Research Studies κατά παραγγελία της ECSA.

Το 2014 συνεχίστηκε ο πολύ χρήσιμος διάλογος με τον IACS και τους νηογνώμονες-μέλη του LAN (Lloyd's Register, American Bureau of Shipping και Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd). Η ΕΕΕ εξακολούθησε τις παραδοσιακές διμερείς συναντήσεις της με εφοπλιστικές ενώσεις, μεταξύ άλλων, της Γερμανίας, της Νορβηγίας, της Μάλτας, της Κύπρου και των νήσων Μπαχάμες.

Η Ναυτιλιακή Έκθεση των Ποσειδωνίων διοργανώνεται ανά διετία υπό την αιγίδα της ΕΕΕ. Το 2014 τα Ποσειδώνια, με ρεκόρ συμμετοχών σε εκθέτες και αντιπροσωπείες, πρόβαλαν την εικόνα της Ελλάδας ως ηγέτιδα ναυτιλιακή χώρα και επιβεβαίωσαν τη σημασία του ναυτιλιακού cluster της σε παγκόσμια κλίμακα. Στα Ποσειδώνια 2014 έλαβε χώρα η τακτική συνάντηση των Προέδρων των εθνικών εφοπλιστικών ενώσεων. Η ΕΕΕ, επίσης, με την ευκαιρία αυτή συναντήθηκε με τον τότε Ευρωπαίο Επίτροπο Μεταφορών Kallas και τον επικεφαλής της Αμερικανικής Ναυτιλιακής Διοίκησης P. Jaenichen (MARAD). Οι συναντήσεις αυτές έδωσαν την ευκαιρία να προωθηθεί συντονισμένη δράση στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς επί σειράς θεμάτων.

Η ΕΕΕ συνέχισε την εποικοδομητική συνεργασία της με την RightShip μετά τη συμφωνία που επιτεύχθηκε για τις επιθεωρήσεις (vetting inspections) αποβλέποντας σε περαιτέρω βελτιώσεις του συστήματος. Η πρωτοβουλία της ΕΕΕ προς τη Διεθνή Ομάδα Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών (IG of P&I Clubs) που αναφέρεται στις condition surveys εξυπηρετεί τον ίδιο στόχο ως ανωτέρω. Το IG συμφώνησε να ευθυγραμμίσει τη διαδικασία των επιθεωρήσεων πλοίων με τη συμφωνία της ελληνικής ναυτιλίας με τη RightShip. Η πρωτοβουλία κρίθηκε αναγκαία ενόψει του αποφασιστικού ρόλου των ανωτέρω οργανώσεων για τη λειτουργία των πλοίων και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

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

About the Union of Greek Shipowners

The Union of Greek Shipowners (UGS) represents Greek-owned commercial vessels over 3,000 GT under the Greek and other flags since 1916. Its members are mainly active in the bulk/tramp sector (i.e. bulk carriers, tankers, LNG/LPG carriers etc.) and secondarily in liner trades through its container fleet which is mainly chartered to round-the-world carriers. Greek-owned vessels are mainly 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 solutions 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 the Baltic and International Maritime Council (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).

Despite the size and the importance of the bulk/tramp sector, its most invaluable services to world trade and consumers are largely unknown. The European Shipping Week (2-6/3/15) provided an excellent opportunity for the UGS to present to European policymakers the specific features of the bulk/tramp sector on the occasion of the updating of the study by Clarkson Research Studies "The Tramp Shipping Market" sponsored by ECSA.

In 2014 a most valuable dialogue continued with the IACS and classification societies' members of LAN (Lloyd's Register, American Bureau of Shipping and Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd). The UGS also maintained its traditional bilateral meetings with shipowners' associations, *inter alia*, from Germany, Norway, Malta, Cyprus and the Bahamas.

The Maritime Exhibition "Posidonia" is organised every two years under the auspices of the UGS. Posidonia 2014, with a record participation of exhibitors and delegations, projected the image of Greece as a leading maritime country and confirmed the importance of its maritime cluster worldwide. A regular meeting of Presidents of national shipowners associations took place in Posidonia 2014. The UGS also met on that occasion with the then European Transport Commissioner Kallas and the US Maritime Administrator P. Jaenichen (MARAD). These meetings gave the opportunity to promote co-ordinated action in international shipping fora over a wide range of issues.

The UGS continued its constructive co-operation with RightShip, following the agreement reached on vetting inspections aiming at further improvements of the system. The UGS initiative vis-à-vis the International Group of P&I Clubs (IG) referring to condition surveys served the same purpose as above. The IG agreed to streamline its procedure of ship surveys to the agreement of Greek shipping with RightShip.

This initiative was judged necessary in view of the decisive role of these organisations in the operation of ships and shipping companies.

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

Διοικητικο Συμβουλιο

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Θεόδωρος Ε. Βενιάμης

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ
Κωνσταντίνος Ι. Μαρτίνος
Μιχαήλ Δ. Χανδρής

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ
Δρ. Ιωάννης Δ. Κούστας
Αντώνιος-Θωμάς Ν. Λαιμός

ΤΑΜΙΑΣ
Δρ. Ματθαίος Δ. Λως

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ ΤΑΜΙΑΣ
Μελίνα Ν. Τραυλού

ΜΕΛΗ
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

ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΕΕΕ

	ΠΡΟΕΔΡΟΙ	ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ
• ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	Ιωάννης Κ. Λύρας	Παναγιώτης Κ. Λασκαρίδης Ιωάννης Π. Ιωαννίδης
• 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. Πλατσιδάκης
• ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ	Δρ. Ματθαίος Δ. Λως	Μελίνα Ν. Τραυλού Μιχαήλ Δ. Χανδρής
Διευθυντής ΕΕΕ	Ευστράτιος Α. Ξυνός	

Board of Directors

PRESIDENT
Theodore E. Veniamis

VICE PRESIDENTS
Michael D. Chandris
Constantinos J. Martinos

SECRETARIES
Dr. John D. Coustas
Antonios-Thomas N. Lemos

TREASURER
Dr. Matheos D. Los

DEPUTY TREASURER
Melina N. Travlos (Mrs)

MEMBERS

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

UGS COMMITTEES

	CHAIRMEN	DEPUTY CHAIRMEN
• FOREIGN AFFAIRS	John C. Lyras	Panagiotis C. Laskaridis John P. Ioannides
• 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

Ακτή Μιαούλη 85,
185 38 Πειραιάς
Τηλ: 210 429 1159-65
Fax: 210 429 1166
Tlx: 211497 ENEF GR
E-mail: ugs@ath.forthnet.gr

Union
of Greek
Shipowners

85, Akti Miaouli,
Piraeus 185 38, Greece
Tel: +30 210 429 1159-65
Fax: +30 210 429 1166
Tlx: 211497 ENEF GR
E-mail: ugs@ath.forthnet.gr

ARGO PUBLISHING AND ADVERTISING