

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ



UNION OF GREEK SHIPOWNERS



Ετήσια Έκθεση

*2016-17*

Annual Report



ο 2016 ήταν μία ακόμη χρονιά πολυδιάστατων προκλήσεων για τη ναυτιλία, αλλά και μία χρονιά από την οποία η ελληνόκτητη ναυτιλία αναδύθηκε πιο δυνατή τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Η ναυτιλία συνεχίζει να αντιμετωπίζει τις αναταράξεις μιας κάκιστης ναυλαγοράς λόγω της συνεχιζόμενης υπερπροσφοράς χωρητικότητας και της επακόλουθης ανισορροπίας προσφοράς και ζήτησης, πιεζόμενη περαιτέρω και από τη δυστοκία στις πηγές χρηματοδότησής της. Οι πρώτοι μήνες του 2017 δείχνουν σημάδια μικρής ανάκαμψης που συνηγορούνται αφενός από τις διαλύσεις πλοίων και τις αναπροσαρμογές στα προγράμματα ναυπηγήσεων (π.χ. ακυρώσεις, παρατάσεις) και αφετέρου από την αναμενόμενη, έστω μικρή, αυξητική τάση του παγκόσμιου εμπορίου.

Σημαντικές ήταν και οι ευρύτερες διεθνείς γεωπολιτικές εξελίξεις, με πρωτοστατούντα τα γεγονότα της απόφασης εξόδου από την Ευρωπαϊκή Ένωση του Ηνωμένου Βασιλείου καθώς και, λίγους μήνες αργότερα, της εκλογής του Donald Trump στην Προεδρία των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, σηματοδοτώντας αμφότερα την αφετηρία μιας νέας εποχής τόσο για την Ευρώπη όσο και για τις ΗΠΑ.

Η ελληνική πλοιοκτησία διατήρησε το σημαντικό ποσοστό του 20% συμμετοχής της στην παγκόσμια χωρητικότητα, παραμένοντας δραστήρια στις αγοραπωλησίες πλοίων και επιβεβαιώνοντας την αντοχή της αλλά και την έμφυτη ικανότητά της στην αξιοποίηση των κύκλων των ναυτιλιακών κρίσεων, καθώς και των επιχειρηματικών ευκαιριών που αυτές δημιουργούν.

Ιδιαίτερη μνεία αξίζει να γίνει στην προτροπή του Έλληνα Πρωθυπουργού κατά την ομιλία του στα εγκαίνια των Ποσειδωνίων τον Ιούνιο του 2016, όπως το μοντέλο με το οποίο αναπτύσσεται η ελληνική ναυτιλία να αποτελέσει θετικό παράδειγμα στην εκπόνηση ενός νέου αναπτυξιακού υποδείγματος και στην επιβράβευση εκ μέρους του των χαρακτηριστικών των Ελλήνων πλοιοκτητών, αυτών της εξωστρέφειας, της διορατικότητας και της καινοτομίας στις επενδύσεις και στον τρόπο λήψης αποφάσεων.

Αποτελεί κοινή πεποίθηση Πολιτείας και εφοπλισμού ότι η ναυτιλία των Ελλήνων πρέπει να παραμείνει διεθνώς ανταγωνιστική για να μπορέσει να μεγιστοποιήσει τα συνακόλουθα οφέλη, οικονομικής, πολιτικής και στρατηγικής φύσης, για τη χώρα αλλά και για την Ευρώπη, ιδιαίτερα έναντι του σκληρού ανταγωνισμού από μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα εκτός Ευρώπης.

Το έτος 2017 έχει ανακηρυχθεί «Έτος Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας». Είναι όμως παράδοξο το ότι, ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της, προβαίνει σε ενέργειες που κλονίζουν τη νομική βεβαιότητα και την ασφάλεια δικαίου της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ευρώπη.

Στο πλαίσιο αυτό, η διαιώνιση της εκκρεμής διερεύνησης από τις Υπηρεσίες της Γενικής Διευθύνσεως Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του ελληνικού θεσμικού πλαισίου για την ελληνική ναυτιλία, που εκπροσωπεί το 50% του κοινοτικού στόλου, δημιουργεί αβεβαιότητα και θέτει σε κίνδυνο τη μισή ναυτιλία της Ευρώπης. Το ενδεχόμενο μετεγκατάστασης σε φιλόξενες ναυτιλιακές χώρες εκτός Ευρώπης, ή ίσως και εντός Ευρώπης αλλά εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, φαίνεται να μην αποτελεί πια υποθετικό σενάριο.



Ναυτιλιακή κοινότητα και Πολιτεία μοιράζονται τον κοινό στόχο να διατηρηθούν αλλά κυρίως να ενισχυθούν περαιτέρω οι δεσμοί της ναυτιλίας με τον τόπο της. Αυτό προϋποθέτει σεβασμό και υποστήριξη του θεσμικού ναυτιλιακού πλαισίου καθώς και αναγέννηση της ναυτοσύνης των Ελλήνων. Ο εφοπλισμός καταβάλλει κάθε προσπάθεια για ενίσχυση και αναβάθμιση των συνθηκών ναυτικής εκπαίδευσης καθώς και για αύξηση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, αρκεί να γίνει επιτέλους κατανοητό ότι οι οικονομικοί όροι εργασίας στη ναυτιλία επιβάλλεται να είναι διεθνώς ανταγωνιστικοί.

Επίσης, το σημαντικό έργο που επιτελεί η ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ, η Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς του Ελληνικού Εφοπλισμού που ιδρύθηκε τον Απρίλιο 2016 με πρωτοβουλία της Ενώσεώς μας,

καθιστά τον κλάδο μας πρότυπο επιχειρηματικής συλλογικής κοινωνικής αλληλεγγύης. Η ΕΕΕ θα συνεχίσει να είναι αγγελιοφόρος του οράματος της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ, προβάλλοντάς την στα μέλη της ναυτιλιακής οικογένειας αλλά και στους συνεργάτες της στο ευρύτερο πλέγμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Ο εορτασμός των 100 χρόνων της Ενώσεως στις 9 Νοεμβρίου 2016 με την παρουσία των ανώτατων θεσμών της χώρας έστειλε ηχηρό μήνυμα εντός και εκτός Ελλάδας για τον ιστορικό χαρακτήρα της ελληνικής ναυτιλίας ως εθνικού κεφαλαίου και για τη σημασία της για τον τόπο μας.

Αποτελεί επιχειρηματικό αλλά κυρίως εθνικό μας στόχο να συνεχίσουμε να προσφέρουμε στην πατρίδα μας το προνόμιο να κατέχει την πρώτη ναυτιλία διεθνώς. Η ιστορικά επιτυχής διαδρομή της ναυτιλίας μας αποδεικνύει ότι έχουμε τη δυναμική να το επιτύχουμε, ακόμη και μέσα στο σύγχρονο σύνθετο και απρόβλεπτο οικονομικό και πολιτικό διεθνές γίγνεσθαι.

Η εκπροσώπηση μιας τόσο μεγάλης βιομηχανίας εθνικού και διεθνούς βεληνεκούς είναι ιδιαίτερη τιμή αλλά και ευθύνη. Η συσπείρωση όμως της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας γύρω από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών αποτελεί ύψιστο συλλογικό καθήκον, καθώς και αναμφισβήτητο το πιο αποτελεσματικό διαπραγματευτικό ατού ώστε να ανταποκριθούμε με επιτυχία στον κοινό αυτό στόχο.

Θεόδωρος Ε. Βενιάμης

**T**he year 2016 was another one of multiple challenges for shipping but also a year, at the end of which, Greek shipping emerged stronger both nationally and internationally.

Shipping continues to face a weak market with very poor freight rates, due to the continuing oversupply of capacity and the resulting imbalance in supply and demand, as well as the constraints of shrinking ship finance. The first months of 2017 have shown signs of slight recovery supported by firm activity in ship recycling and adaptations (eg. cancellations, extensions) to shipbuilding programmes and by the expected albeit small upward trend in world merchandise trade.

Wider international geopolitical developments were also significant. First and foremost, the decision of the United Kingdom to leave the European Union and a few months later the election of Donald Trump to the Presidency of the USA, both marking the beginning of a new era for Europe and the USA.

In the face of these developments, Greek shipowners were able to retain a 20% share of global capacity remaining active in shipbuilding and confirming their resilience but also their inherent ability to make the most out of the high volatility of maritime markets and the business opportunities this creates.

Furthermore, it is important to note that the Greek Prime Minister during his inaugural speech at Posidonia Exhibition in June 2016 paid tribute to the Greek shipping as a business development model and praised the Greek shipowners' characteristics, those of extroversion, insight and innovation in investment and decision-making.

It is a common belief of the State and shipowners that Greek shipping must remain internationally competitive so as to be able to maximize the economic, political and strategic benefits for the country and for Europe, especially in the face of fierce competition from major shipping centres outside Europe.

The year 2017 has been declared «European Maritime Year». However, paradoxically, while the European Union seeks to enhance the competitiveness of its shipping, it acts in a way that undermines the stability of maritime activity in Europe.

In this context, the perpetuation of the investigation into the Greek shipping institutional framework, by the services of the Directorate – General for Competition of the European Commission, leaving a shipping community which represents 50% of the European Union fleet in uncertainty, places half of European shipping at risk. The prospect of relocation to hospitable shipping countries outside Europe, or even within Europe but outside the European Union, is no longer hypothetical.

The Greek shipping community and the Greek State share the common goal of maintaining and further strengthening the ties of Greek shipping with its homeland. This requires respect and continuous support for the institutional maritime framework and the revitalization of the maritime know-how and traditions of the



Greek nation. The shipowning community is making every effort to strengthen and upgrade maritime education and to increase the Greek seafaring workforce as long as it is understood that the economic terms of employment must be internationally competitive.

Furthermore, the important work carried out by SYN-ENOSIS, the Greek Shipowners' Social Welfare Association founded in April 2016 on the initiative of the UGS, makes our sector an exemplar of collective social solidarity. The UGS will continue to be the flag bearer of the SYN-ENOSIS vision, promoting it to the members of the shipping community and to our associates in the broad network of shipping activities.

The centenary celebration of the UGS on 9 November 2016, attended by the highest institutions in the country, sent out a strong message in and outside Greece regarding the historical character of Greek shipping as a national asset and regarding its importance for our country.

It is our business but above all our national aim to continue to offer our country the privilege of possessing the world's leading shipping industry. The historically successful course of our sector demonstrates that we have the potential to achieve this despite today's complex and unpredictable economic and political environment internationally.

Representing an industry of such national and global scope is an honour and a responsibility. The unity of the Greek shipping community through the Union of Greek Shipowners is our collective duty and is no doubt the most effective means of successfully achieving this common goal.

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

**Theodore E. Veniamis**

**Η** παγκόσμια ναυτιλιακή ύφεση συνεχίστηκε και το 2016 με τις συνθήκες αγοράς να δημιουργούν προκλήσεις όσο ποτέ κατά τις τελευταίες δεκαετίες για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η μέση παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε σταθερή στο 3,1% για το 2016 και αντανάκλα αποκλίνουσες εξελίξεις, που αφορούν αβεβαιότητες συσφασμένες με την πολιτική, την οικονομία και την εμπορική πολιτική στις προηγμένες οικονομίες (π.χ. το σοκ του Brexit, η ατζέντα εμπορικής πολιτικής του Προέδρου Trump), καθώς και διαφορετικούς ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ αναδυόμενων αγορών και αναπτυσσόμενων οικονομιών (σε γενικές γραμμές σταθερός ρυθμός ανάπτυξης σε ασιατικές οικονομίες και στην Ινδία, αλλά ασθενέστερος από ό,τι αναμενόταν σε ορισμένες χώρες της Λατινικής Αμερικής που βρίσκονται σήμερα σε ύφεση, όπως η Αργεντινή και η Βραζιλία, και απότομη επιβράδυνση στην υπο-Σαχάρα Αφρική)<sup>1</sup>. Ωστόσο, το 2016 το παγκόσμιο εμπόριο επιβραδύνθηκε ακόμα περισσότερο, τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και σε σχέση με τη συνολική οικονομική ανάπτυξη. Ο ρυθμός αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου το 2016 ήταν περίπου 2,3% - χαμηλότερα από τον ετήσιο μέσο όρο 3% από το 2012 και λιγότερο από το μισό του μέσου ρυθμού ανάπτυξης κατά τη διάρκεια των τριών προηγούμενων δεκαετιών. Μεγάλο μέρος αυτής της υποτονικής αύξησης του εμπορίου αποδίδεται στην αδύναμη επενδυτική δραστηριότητα σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες - μερικές από τις οποίες ακόμα αναρρώνουν από την παγκόσμια οικονομική κρίση και την κρίση του ευρωπαϊκού χρέους - καθώς και σε αναδυόμενες αγορές και αναπτυσσόμενες οικονομίες - λόγω των χαμηλών τιμών των βασικών εμπορευμάτων οι οποίες επιφέρουν απώλειες στις εξαγωγικές χώρες περιορίζοντας την ικανότητά τους για κεφαλαιουχικές δαπάνες. Η εξισορρόπηση της οικονομίας της Κίνας ως αποτέλεσμα όχι επενδύσεων εντάσεως εισαγωγών, αλλά κυρίως μίας ανάπτυξης που ωθείται από την κατανάλωση και άλλες διαρθρωτικές αλλαγές, όπως πιο αργή ανάπτυξη των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας και αύξηση των μέτρων προστατευτισμού ενάντια στην παγκοσμιοποίηση, είναι επίσης παράγοντες που συνετέλεσαν στην επιβράδυνση του



<sup>1)</sup> International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook, Ιανουάριος 2017

**T**he global shipping recession continued through 2016 with market conditions being as challenging as any seen in the last few decades across most sectors of the shipping industry. A stable average global economic growth at 3.1% for 2016 reflects divergent developments: political, economic and trade policy uncertainties in advanced economies (e.g. the Brexit shock, President's Trump trade policy agenda) and diverse growth rates between emerging market and developing economies (broadly stable in Asian economies and India, weaker than expected in some Latin American countries currently in recession, such as Argentina and Brazil, and sharp slowdown in sub-Saharan Africa)<sup>1</sup>. However, in 2016 world merchandise trade decelerated even further both in absolute terms and in relation to overall economic growth. The growth rate in world trade volumes in 2016 was about 2.3% – lower than the average 3% per year since 2012 and less than half the average rate of expansion during the previous three decades. Much of this sluggish growth in trade is attributed to subdued investment spending across many developed countries – some still recovering from the global financial and European debt crises – as well as emerging market and developing economies – due to weak commodity prices bringing trade losses on commodity exporting countries limiting their capacity for capital spending. China's rebalancing away from import-intensive investment and towards more consumption-led growth and other structural changes, like a slower development of global value chains and a rise in protectionist measures rather than globalization, are also contributory factors to this trade slowdown. It is notable that between 1985 and 2007, world trade grew on average twice as fast as global Gross Domestic Product (GDP), whereas over the past four years, it has barely kept pace<sup>2</sup>.

The Greek fleet has a strategic role in the transportation of the trade and energy of many regions in the world and of the EU, which relies on international shipping for 75% of its external trade.

Against shrinking trade activity, global seaborne trade growth in 2016 was about 2.6%. Global fleet growth was estimated at about 3%, its slowest rate of expansion since 2003, with firm demolition – especially in containerships with an average demolition age of 18 years – counterbalancing steady delivery volumes. The European Union (EU) owned and EU operated fleet exhibited significantly lower growth rates than those of its competitors in, for instance, Asia<sup>3</sup>. Vessel earnings in most shipping sectors were under pressure with the two milestones of 2016 being the Baltic Dry Index falling to an all-time low of 290 in February and the collapse of Hanjin Shipping in the containership sector, the first major corporate casualty for 30 years. The charter market of oil tankers witnessed also a fall in 2016, from a healthy previous year, mostly due to a negative imbalance of fleet and trade growth, while container trades continued to be beset by the gloom of the end of the previous year, bringing on further consolidation of the sector. With vessel earnings at bottom of the cycle levels for most shipping sectors, ordering of new-build capacity was brought to a halt. 2016 marked an overall 71% drop in ordering with contracting activity falling to its lowest level in over 30 years in both numerical and tonnage terms, with the exception of cruise and passenger ferry ordering. In contrast, shipowners showed

<sup>1)</sup> International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook, January 2017  
<sup>2)</sup> International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook, October 2016  
<sup>3)</sup> Monitor Deloitte, EU Shipping Competitiveness Study, International benchmark analysis, Study commissioned by the European Community Shipowners' Associations (ECSA), February 2017

εμπορίου. Αξίζει να επισημανθεί ότι μεταξύ του 1985 και του 2007, το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε κατά μέσο όρο δύο φορές πιο γρήγορα από το παγκόσμιο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ), ενώ τα τελευταία τέσσερα χρόνια μετά δυσκολίας σημείωσε σταθερό ρυθμό ανάπτυξης<sup>2</sup>.

Παρά τη συρρίκνωση της εμπορικής δραστηριότητας, η ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου το 2016 ήταν περίπου 2,6%. Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου εκτιμάται σε 3% περίπου, παρουσιάζοντας το βραδύτερο ρυθμό ανάπτυξης του από το 2003, με σταθερή δραστηριότητα στη διάλυση πλοίων -

Ο ελληνικός στόλος έχει στρατηγικό ρόλο στη μεταφορά του εμπορίου και της ενέργειας παγκοσμίως και στην ΕΕ, η οποία εξαρτάται από τη ναυτιλία για τη μεταφορά του 75% του διεθνούς της εμπορίου.

ειδικά για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μέσο όρο ηλικίας διάλυσης τα 18 χρόνια – που αντιστάθμισε τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων. Ο υπό ευρωπαϊκή πλοιοκτησία και διαχείριση στόλος εμφάνισε σημαντικά χαμηλότερο ρυθμό ανάπτυξης σε σχέση με τους στόλους ανταγωνιστών της ΕΕ, όπως για παράδειγμα, της Ασίας<sup>3</sup>.

Τα έσοδα στους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας ήταν υπό πίεση με δύο σημεία ορόσημα για το 2016, την πτώση του δείκτη Baltic Dry σε ιστορικό χαμηλό 290 μονάδων το Φεβρουάριο και την κατάρρευση της Hanjin Shipping στον τομέα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που αποτέλεσε την πρώτη μεγάλη απώλεια εταιρείας εδώ και 30 χρόνια. Η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων το 2016 σημείωσε επίσης πτώση σε σχέση με το προηγούμενο εύρωστο έτος, κυρίως λόγω της αρνητικής δυσαναλογίας στο ρυθμό ανάπτυξης στόλου και εμπορίου, ενώ ο τομέας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνέχισε να ταλανίζεται από τη ζοφερή κατάσταση του τέλους του προηγούμενου έτους, προκαλώντας περαιτέρω συγχωνεύσεις στον κλάδο. Με τα έσοδα των πλοίων να βρίσκονται στο κατώτερο επίπεδο του ναυτιλιακού κύκλου για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας, οι παραγγελίες νέων πλοίων σχεδόν έπαυσαν. Το 2016 σηματοδότησε συνολική πτώση της τάξης του 71% στις παραγγελίες νέων πλοίων, οι οποίες βρέθηκαν στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 30 χρόνων, τόσο αριθμητικώς όσο και από άποψη χωρητικότητας, με εξαίρεση τις παραγγελίες κρουαζιεροπλοίων και επιβατηγών πλοίων. Σε αντίθεση, οι πλοιοκτήτες έδειξαν ενδιαφέρον για την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σε τομείς όπου η ναυλαγορά βρισκόταν στο κατώτερο της σημείο, όπως η αγορά πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, όπου σημειώθηκε αύξηση κατά 24% της δραστηριότητας στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

Το 2016 ήταν άλλη μια δύσκολη χρονιά τόσο για την ελληνική οικονομία όσο και την ελληνική ναυτιλία. Καθυστερήσεις σε αξιοσημείωτη βελτίωση των βασικών οικονομικών μεγεθών στην Ελλάδα σε συνδυασμό με την κρατούσα οικονομική αβεβαιότητα δημιούργησαν ένα ζοφερό περιβάλλον για επενδύσεις στη χώρα. Οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων είχαν καταστροφικές συνέπειες για το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα για τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από τη ναυτιλία από όταν επιβλήθηκαν για πρώτη φορά τον Ιούλιο του 2015. Το πρώτο εξάμηνο του 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών<sup>4</sup> από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ήταν 3,60 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας μείωση 42,42% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 6,42 δισεκατομμύρια ευρώ. Η ελληνική ναυτιλία, η οποία δεν αποτέλεσε ποτέ μέρος της κρίσης χρέους του ελληνικού κράτους,

<sup>2)</sup> International Monetary Fund (IMF), *World Economic Outlook*, Οκτώβριος 2016

<sup>3)</sup> Monitor Deloitte, *EU Shipping Competitiveness Study, International benchmark analysis, Study commissioned by the European Community Shipowners' Associations (ECSA)*, Φεβρουάριος 2017

<sup>4)</sup> Αναφορά Τράπεζας της Ελλάδος, Φεβρουάριος 2017

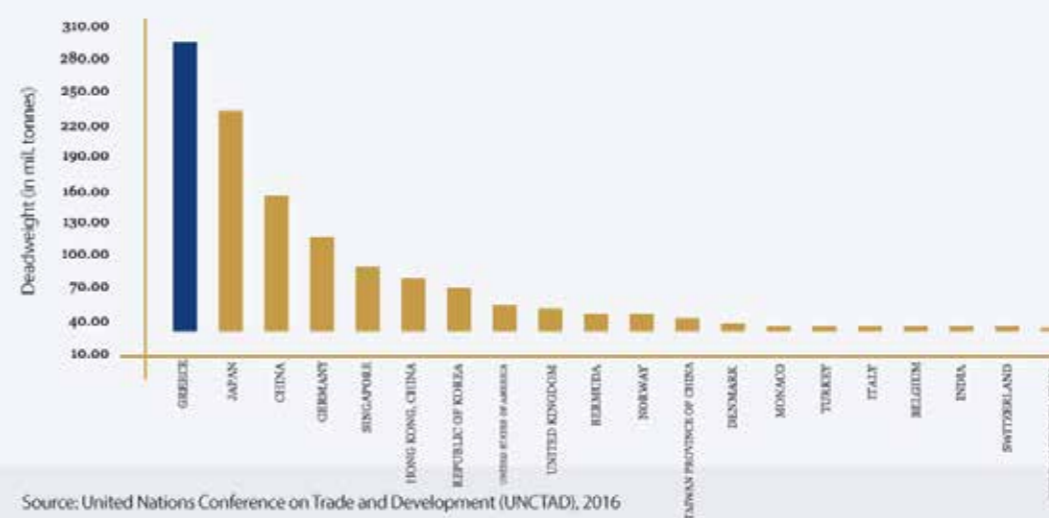
Sale and Purchase (S&P) interest in bottoming out sectors like the dry bulk carrier market where a 24% increase in the activity in the S&P market was noted.

2016 was another tough year for both the Greek economy and Greek shipping. Delays in notable improvements in the economic fundamentals of Greece coupled with a prevailing economic uncertainty effected a gloomy environment for investments in the country. The capital controls have had a disastrous impact on the foreign exchange account balance and especially the foreign exchange earnings from shipping since July 2015 when they were first imposed. The first half of 2016, receipts in the Services Balance of Payments<sup>4</sup> that come from maritime transport services were €3.60 billion, a decrease of 42.42%, compared to the same period in 2015, which was €6.42 billion. The Greek shipping industry, which was never part of the debt crisis of the Greek state, experienced substantial disruptions to its daily operations due to the restrictions on capital movements. Consequently, a significant number of shipping enterprises has been forced to redirect vessels' earnings abroad in order to fulfil promptly and effectively their international financial responsibilities. On a positive note, in the period July - December 2016 foreign currency inflow from maritime services reached €4.22 billion, an increase of almost 20% compared to the same period in 2015 which was €3.54 billion. In total, the foreign currency inflow from shipping in 2016 was €7.81 billion, a decrease of 22% compared to the same period in 2015 which was €9.97 billion (Figure 1). In fact the foreign currency inflow from maritime services in the last two years (2015-2016) was reduced by 29.4% in comparison to the years 2013-2014 owing to the effect of the capital controls.

Yet despite such negative developments shipping remains one of the two stalwarts of the Greek economy as, over decades, it has consistently contributed to the Greek economy in

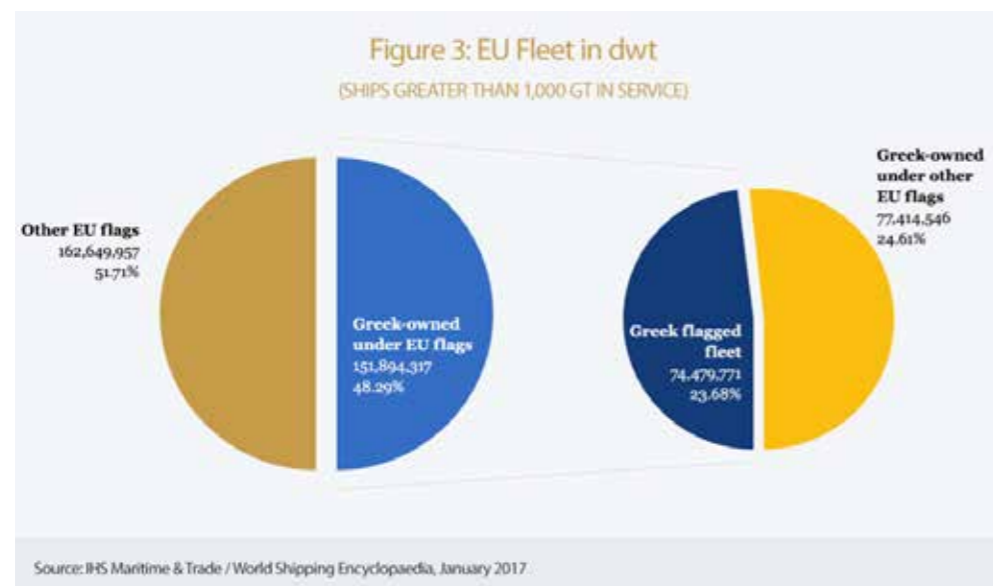
Figure 2: Ownership of the World Fleet (in dwt) - Top 20 Countries

(SHIPS GREATER THAN 1,000 GT)



Source: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2016

<sup>4)</sup> Bank of Greece Report, February 2017



γνώρισε σημαντικές διαταραχές στην καθημερινή λειτουργία της εξαιτίας των περιορισμών στις κινήσεις κεφαλαίων. Ως εκ τούτου, ένας σημαντικός αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων αναγκάστηκε να μεταφέρει έσοδα των πλοίων στο εξωτερικό, προκειμένου να είναι σε θέση να εκπληρώσουν έγκαιρα και αποτελεσματικά τις διεθνείς οικονομικές τους υποχρεώσεις. Ως θετικό καταγράφεται το γεγονός ότι στο διάστημα Ιουλίου-Δεκεμβρίου 2016 οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν σε 4,22 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας αύξηση σχεδόν 20% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 3,54 δισεκατομμύρια ευρώ. Συνολικά, το 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ήταν 7,81 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 22% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 9,97 δισεκατομμύρια ευρώ (Figure 1). Οι εισροές από τη ναυτιλία τα δύο τελευταία χρόνια (2015-2016) σημείωσαν μείωση 29,4% σε σχέση με τα έτη 2013-2014, ως αποτέλεσμα των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων.

Παρ' όλες τις ανωτέρω αρνητικές εξελίξεις, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους δύο πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, καθώς επί δεκαετίες συνεισφέρει σταθερά στην ελληνική οικονομία με ποικίλους τρόπους, προβάλλοντας ταυτόχρονα το προφίλ της χώρας διεθνώς. Οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 136 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2007-2016. Δηλαδή, 16% περισσότερο από τον άλλο σημαντικό οικονομικό τομέα, τον τουρισμό, ο οποίος συνεισέφερε περίπου 117 δισεκατομμύρια ευρώ κατά την ίδια δεκαετία. Η ναυτιλιακή βιομηχανία απασχολεί περίπου 200.000 άτομα<sup>5</sup>, ενώ η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) έχει επανειλημμένα υπογραμμίσει τη δυνατότητα της βιομηχανίας να προσφέρει επιπλέον ευκαιρίες απασχόλησης στους Έλληνες για μια σταδιοδρομία στη θάλασσα μέσα σε ένα διεθνώς ανταγωνιστικό πλαίσιο.

Παρά τις προαναφερθείσες δυσμενείς οικονομικές συνθήκες παγκοσμίως αλλά και στην Ελλάδα, η ελληνική ναυτιλία έδειξε για μία ακόμη φορά σθένος διατηρώντας την ηγετική της θέση σε διεθνές επίπεδο (Figure 2). Ο στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία (πλοία άνω των

<sup>(5)</sup> Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών, Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές, Ιανουάριος 2013

more than one ways while at the same time raising the profile of Greece internationally. The receipts in the Services Balance of Payments from maritime transport services are estimated at approximately €136 billion for the years 2007-2016. That is 16% more than the other important Greek economic sector, tourism, which has contributed around €117 billion over the same decade. The industry employs around 200,000 people<sup>5</sup>, while the Union of Greek Shipowners (UGS) has repeatedly underlined the potential of the industry to provide further employment opportunities to Greek nationals for a career at sea within an internationally competitive framework.

In the face of the aforementioned adverse global and domestic economic conditions, Greek shipping once again showed resilience retaining the first position internationally (Figure 2). The fleet amounts to 4,585 vessels (ships over 1,000 gt) of 342.75 million deadweight tons (dwt) – an increase of approximately 0.5% from the previous year - representing 19.19% of total world dwt and 48.29% of the total EU fleet<sup>6</sup> (Figure 3). In 2016, the Greek Register accounted for 759 vessels (over 1,000 gt) amounting to 42.38 million gt<sup>7</sup>. The Greek flagged fleet ranks seventh internationally (Figure 4) and second in the EU (in terms of dwt) (Figure 5). Moreover, Greek owners control 27.76% of the world crude oil tanker fleet, 21.53% of the world dry bulk carrier fleet and 15.94% of the world chemical and products tanker fleet (Figure 6).

Shipping has consistently contributed to the Greek economy in more than one ways while at the same time, raising the profile of Greece internationally.

Against shrinking ship finance and depressed freight markets, newbuilding orders by Greek interests amounted to 288 vessels (over 1,000 gt), representing 29.06 million dwt from a total of 2,717 orders of 192.66 million dwt<sup>8</sup> placed for newbuildings by the end of 2016. Of these vessels, 187 were tankers corresponding to 25.33% of world tonnage (dwt) on order, which include 49 LNG / LPG tankers amounting to 19.21% of world tonnage (dwt) on order, 77 dry bulk carriers corresponding to 9.44% of world tonnage (dwt) on order and 22 containerships corresponding to 5.13% of world tonnage (dwt) on order.

The age profile of the Greek flagged fleet in 2016 was 13.2 years and of the Greek-owned fleet 11.3 years, whilst the average age of the world fleet was 14.6 years<sup>9</sup>. Greece remains on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping International Convention for Seafarers (STCW) White List of the International Maritime Organization (IMO) and the Greek flag is included in the Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU) White List, while it is one of the safest fleets worldwide with only 0.76% of the fleet (based on number of ships) or 0.16% of the fleet (based on tonnage) involved in minor accidents in 2016<sup>10</sup>.

Although the road to a full recovery is expected to be long and trying, there are signs

<sup>(5)</sup> Foundation for Economic and Industrial Research, The contribution of ocean-going Shipping to the Greek economy: Performance and Outlook, January 2013

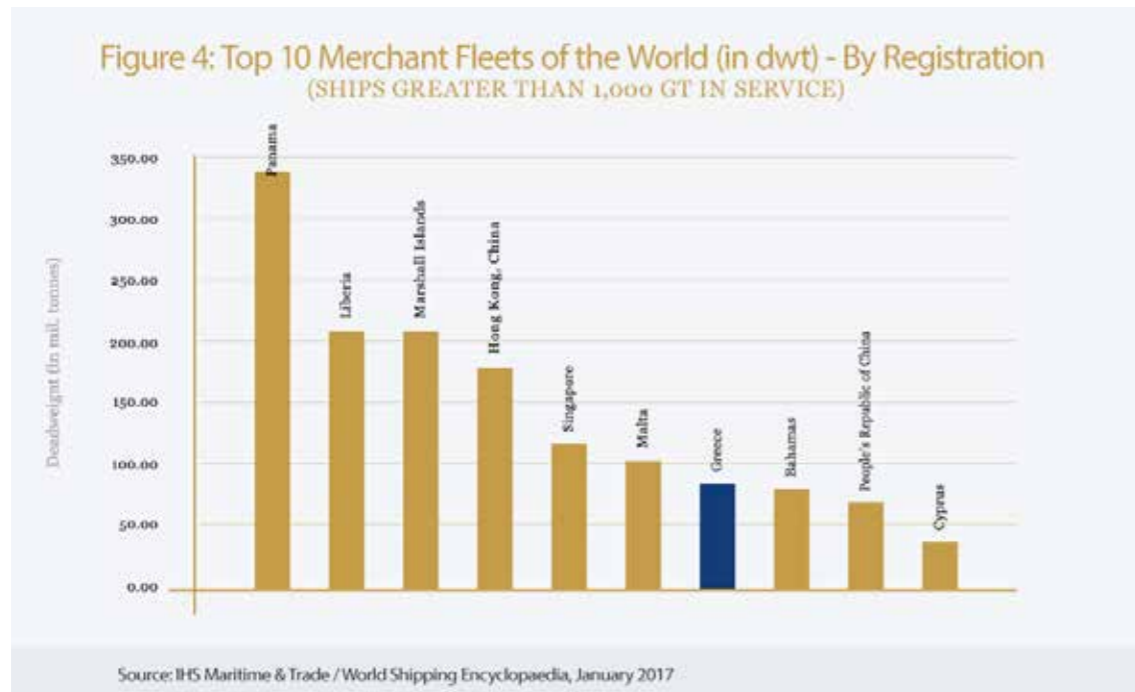
<sup>(6)</sup> IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, January 2017

<sup>(7)</sup> IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, January 2017

<sup>(8)</sup> IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, January 2017

<sup>(9)</sup> IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, January 2017

<sup>(10)</sup> Hellenic Statistical Authority (ELSTAT), March 2017



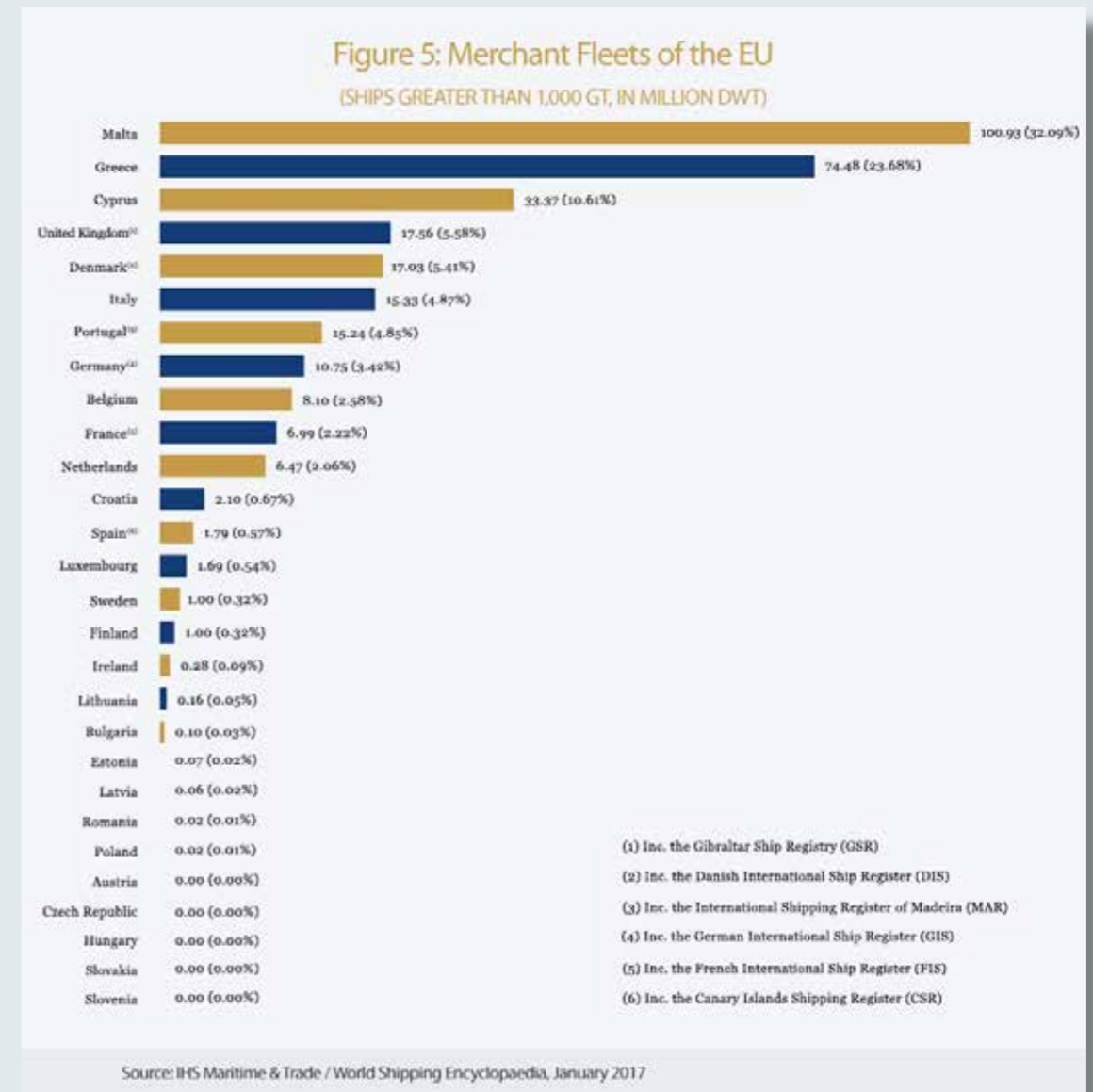
1.000 gt), χωρητικότητας 342,75 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt) – αύξηση περίπου 0,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος – που αντιπροσωπεύει το 19,19% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και το 48,29% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ)<sup>6</sup> (Figure 3). Το 2016 η ελληνική σημαία αριθμούσε 759 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 42,38 εκατομμυρίων gt<sup>7</sup>. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς (Figure 4) και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε dwt) (Figure 5). Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 27,76% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,53% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων ξηρών χύδην φορτίων και το 15,94% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφορικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου (Figure 6).

Παρά τη συρρίκνωση της χρηματοδότησης και τη χαμηλή ναυλαγορά, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 288 πλοία (άνω των 1.000 gt), αντιπροσωπεύοντας 29,06 εκατομμύρια dwt σε σύνολο 2.717 παραγγελιών χωρητικότητας 192,66 εκατομμυρίων dwt<sup>8</sup> νέων πλοίων μέχρι το τέλος του 2016. Από αυτά τα πλοία, 187 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιστοιχούν στο 25,33% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται 49 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG / LPG που ανέρχονται στο 19,21% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 77 πλοία μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων που αντιστοιχούν στο 9,44% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, και 22 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 5,13% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία.

<sup>6</sup> IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2017

<sup>7</sup> IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2017

<sup>8</sup> IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2017



- (1) Inc. the Gibraltar Ship Registry (GSR)
- (2) Inc. the Danish International Ship Register (DIS)
- (3) Inc. the International Shipping Register of Madeira (MAR)
- (4) Inc. the German International Ship Register (GIS)
- (5) Inc. the French International Ship Register (FIS)
- (6) Inc. the Canary Islands Shipping Register (CSR)

that some improvement is likely for 2017, mainly due to a gradually narrowing of the gap between supply and demand. Global growth is projected to be 3.4% in 2017 with expected increased economic activity in emerging market and developing economies<sup>11</sup> and expanded seaborne trade volumes, while there are also positive developments to the supply side fundamentals with high levels of demolition – also in view of upcoming regulatory requirements – beginning to have a sizeable impact. Indeed, positive developments in the freight rate market have already been noted with the Baltic Dry Index recording in March 2017 a 29% increase from the start of the year, representing a 324% increase from its record low in February 2016. Any recovery, however, will remain fragile subject to a number of factors: the volatility of the geopolitical environment, potential trade disruptions and obstruction of trade lanes due to regional power, rising

<sup>(11)</sup> International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook, January 2017

Το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας το 2016 ήταν 13,2 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 11,3 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 14,6 έτη<sup>9</sup>. Η Ελλάδα παραμένει στη Λευκή Λίστα STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping International Convention for Seafarers) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO) και η ελληνική σημαία περιλαμβάνεται στη Λευκή Λίστα του Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU), ενώ είναι ένας από τους πιο ασφαλείς στόλους παγκοσμίως καθώς μόλις 0,76% του στόλου (με βάση τον αριθμό πλοίων) ή 0,16% του στόλου (με βάση τη χωρητικότητα) ενεπλάκη σε μικρά ναυτικά ατυχήματα το 2016<sup>10</sup>.

Αν και ο δρόμος προς μια πλήρη ανάκαμψη αναμένεται να είναι μακρύς και δύσκολος, υπάρχουν ενδείξεις ότι κάποια βελτίωση είναι πιθανή για το 2017, κυρίως λόγω της σταδιακής μείωσης της διαφοράς μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Η παγκόσμια ανάπτυξη αναμένεται να είναι 3,4% το 2017 με αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στις αναδυόμενες αγορές και τις αναπτυσσόμενες οικονομίες<sup>11</sup> και αύξηση του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, ενώ παράλληλα υπάρχουν θετικές εξελίξεις σε βασικούς παράγοντες της προσφοράς με υψηλή δραστηριότητα στην αγορά διάλυσης πλοίων – ενόψει και της εφαρμογής νέων διεθνών κανονισμών – οι οποίοι αρχίζουν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο. Πράγματι, έχουν ήδη σημειωθεί θετικές εξελίξεις στην αγορά ναύλων με το δείκτη ξηρού φορτίου Baltic Dry Index να καταγράφει, τον Μάρτιο του 2017, αύξηση 29% από την αρχή του έτους και 324% από το ιστορικά χαμηλό ρεκόρ του το Φεβρουάριο του 2016. Ωστόσο, οποιαδήποτε ανάκαμψη θα παραμείνει εύθραυστη και ευάλωτη από πολλούς παράγοντες: την αστάθεια του γεωπολιτικού περιβάλλοντος, τις ενδεχόμενες διαταραχές του εμπορίου και την παρεμπόδιση της λειτουργίας των εμπορικών οδών λόγω περιφερειακών εντάσεων, αύξηση του προστατευτισμού και κίνδυνο για επακόλουθους εμπορικούς πολέμους, την αύξηση περιφερειακών μέτρων, ειδικά σε σχέση με περιβαλλοντικά θέματα και τον κίνδυνο υιοθέτησης μη ρεαλιστικών και αναποτελεσματικών κανονισμών, τη συρρίκνωση του τραπεζικού δανεισμού και το αυξημένο κόστος δανεισμού.

Η ναυτιλία συνεισφέρει σταθερά στην ελληνική οικονομία με ποικίλους τρόπους, προβάλλοντας ταυτόχρονα το προφίλ της χώρας διεθνώς.

αυτή η ενότητα περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με την οικονομία και την ναυτιλία.

αυτή η ενότητα περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με την οικονομία και την ναυτιλία.

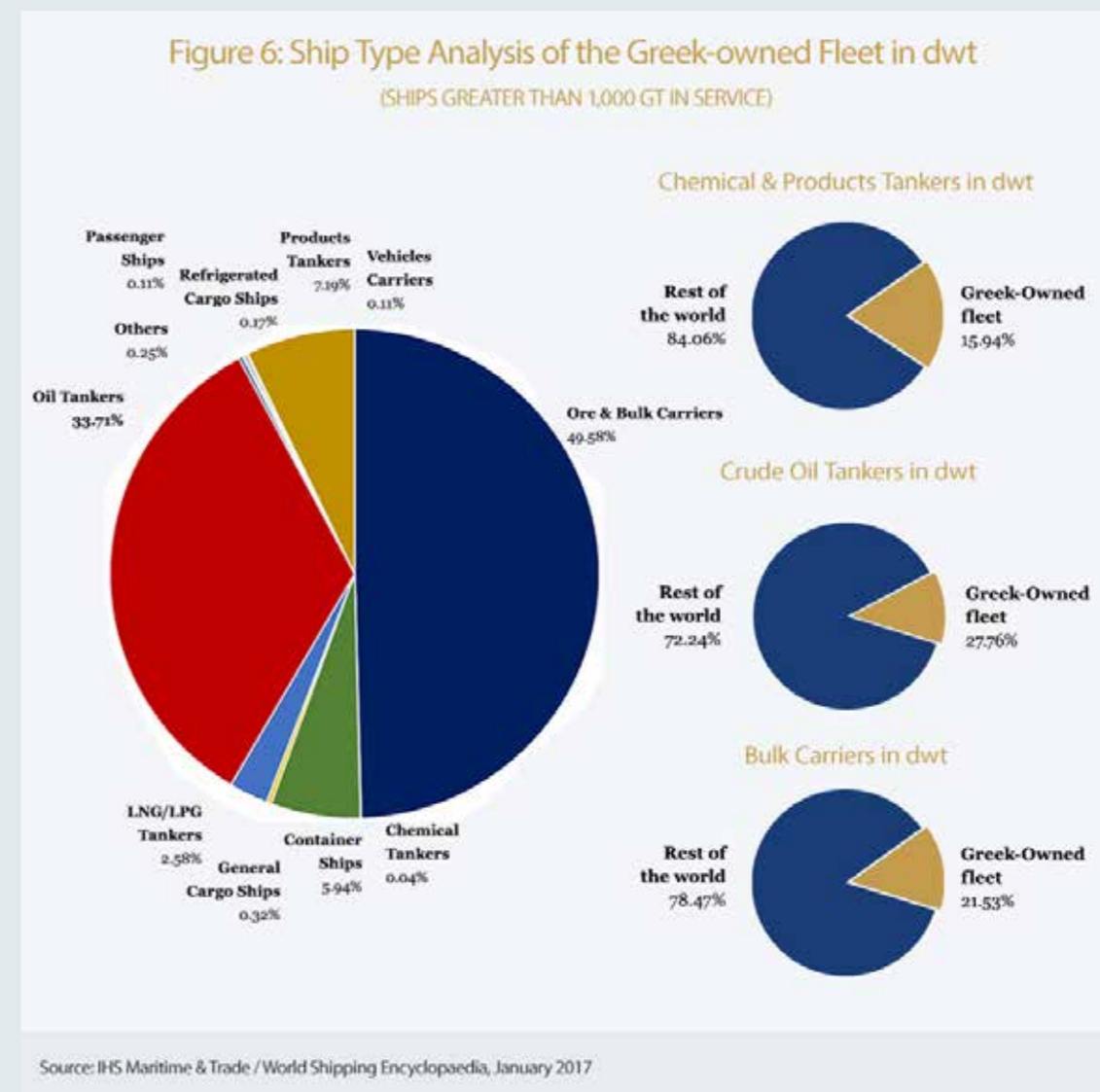
Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία αποτελείται κυρίως από μικρές και μεσαίες ιδιωτικές εταιρείες και ενσαρκώνει το αληθινό πνεύμα της επιχειρηματικότητας, υποστηρίζει σθεναρά την ύπαρξη ελεύθερου εμπορίου και ελεύθερης πρόσβασης στις αγορές και ενός αποτελεσματικού διεθνούς καθεστώτος για μία ζωτικής σημασίας διεθνή βιομηχανία, όπως η ναυτιλία. Αντιπροσωπεύοντας τον μεγαλύτερο διεθνή εμπορικό, "cross-trading" στόλο στον κόσμο, ο ελληνόκτητος στόλος έχει στρατηγικό ρόλο στη μεταφορά του εμπορίου και της ενέργειας παγκοσμίως και στην ΕΕ, η οποία εξαρτάται από τη ναυτιλία για τη μεταφορά του 75% του διεθνούς της εμπορίου<sup>12</sup> και της οποίας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος.

<sup>(9)</sup> IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2017

<sup>(10)</sup> Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) Μάρτιος 2017

<sup>(11)</sup> International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook, Ιανουάριος 2017

<sup>(12)</sup> Eurostat, Ιούλιος 2016 (στοιχεία 2014)



protectionism and risk of consequent trade wars, rising regionalism, especially with regard to environmental issues and risk of adoption of unrealistic and ineffective regulations, contracting bank financing and increased cost of lending.

In light of the above, the Greek shipping community, which comprises mainly small and medium-sized private companies and embodies the true spirit of entrepreneurship, firmly supports the existence of free trade and access to markets and of an efficient international regime for a vital international industry, such as shipping. Representing the biggest cross-trading fleet in the world, the Greek fleet has a strategic role in the transportation of the trade and energy of many regions in the world, and of the EU, which relies on international shipping for 75% of its external trade<sup>12</sup> and of which it is an integral part.

<sup>(12)</sup> Eurostat, July 2016 (2014 data)



# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

## ΕΕ / Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία επιδεικνύει ενεργό ενδιαφέρον σε ό,τι αφορά την παρακολούθηση των εξελίξεων που σχετίζονται με τις Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές (State Aid Guidelines – SAGs). Οι SAGs αποτελούν το πλαίσιο των επιτρεπόμενων μέτρων ενίσχυσης της ΕΕ για τον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Σκοπός τους είναι να επιτραπεί στην ευρωπαϊκή ναυτιλία να ανταγωνισθεί σε ένα διεθνές περιβάλλον, παρέχοντας έναν κατάλογο πιθανών πλεονεκτημάτων (π.χ. σε σχέση με τη φορολογία των πλοίων, τη συνεισφορά στις δαπάνες κοινωνικής ασφάλισης, τη ναυτική εκπαίδευση) από τον οποίο τα κράτη μέλη δύνανται να επιλέξουν σύμφωνα με τους πόρους που διαθέτουν και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ναυτιλιακού τους τομέα. Δεν συνιστούν ένα πρότυπο το οποίο εφαρμόζεται σε όλες τις περιπτώσεις, αλλά ένα ευέλικτο πλαίσιο, το οποίο πρέπει να παραμείνει κατάλληλο για τον σκοπό που εξυπηρετεί. Αφ' ής στιγμής ο πρωταρχικός σκοπός των Κατευθυντήριων Γραμμών είναι να αντιμετωπίσουν τη διεθνή ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και όχι τον ανταγωνισμό εντός της ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες των κρατών μελών, η αυστηρά ομοιόμορφη εφαρμογή τους είναι ακατάλληλη και εκτός πλαισίου.

Εξετάζοντας την εφαρμογή των Κατευθυντήριων Γραμμών στη ναυτιλία από τα κράτη μέλη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν πρέπει να παραβλέπει τη στρατηγική, εμπορική και διεθνή διάσταση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Μέχρι σήμερα, οι Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές υπήρξαν αποτελεσματικές στην ανάσχεση της φυγής πλοίων από τα κοινοτικά νηολόγια και στην αντιμετώπιση του έντονου διεθνούς ανταγωνισμού.

# SHIPPING POLICY

## EU / Guidelines on State Aid to Maritime Transport

The European shipping industry has an active interest in following developments related to the State Aid Guidelines for Maritime Transport (SAGs). SAGs constitute the framework of allowable aid measures of the EU for the shipping sector. Their purpose is to allow the sector to compete internationally, by providing a list of possible benefits (e.g. vessel taxation, social security contribution, maritime education), from which member states may choose according to their resources and the particular characteristics of their shipping sectors. They do not constitute a “one size fits all” model, but a flexible framework that should remain fit-for-purpose. Since their primary aim is to address the international competitiveness of EU shipping - not intra-EU competition - and accommodate national particularities, strict uniformity is inappropriate and out of context.

While monitoring the application of the SAGs, the European Commission must not lose sight of the strategic, commercial and international dimension of EU shipping.

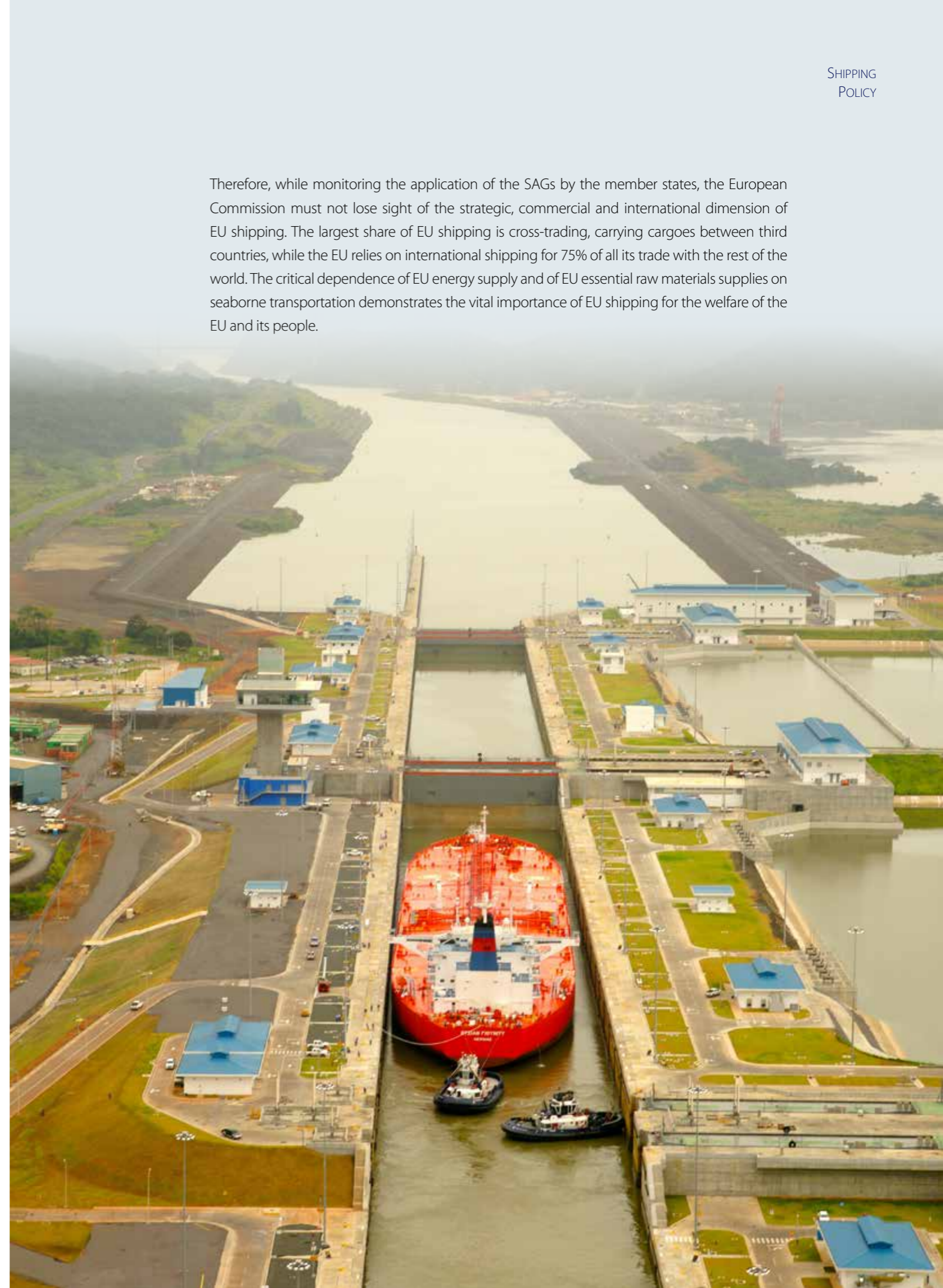
SAGs have so far been successful in stemming de-flagging from EU registers and meeting intense international competition. However, the findings of the Monitor Deloitte “EU Shipping Competitiveness Study” (February 2017) reveal that the SAGs are not responsive enough to the international challenges and due to the inherently high mobility of the shipping industry, there is the risk of relocation of shipping activities away from Europe and of de-flagging of ships from EU flags. Hence, the European Commission should identify the shortfalls of the overall EU shipping regime, fiscal and regulatory, that place European shipowners at a competitive disadvantage.





Ωστόσο, τα αποτελέσματα της μελέτης Monitor Deloitte για την Ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας (Φεβρουάριος 2017) δείχνουν ότι οι Κατευθυντήριες Γραμμές δεν ανταποκρίνονται επαρκώς στις διεθνείς προκλήσεις ενώ, λόγω της εγγενούς υψηλής κινητικότητας της ναυτιλίας, υφίσταται ο κίνδυνος της μετεγκατάστασης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων εκτός Ευρώπης και της διαγραφής πλοίων από τα ευρωπαϊκά νηολόγια. Συνεπώς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να εντοπίσει μέσα στο ευρωπαϊκό καθεστώς που διέπει τη ναυτιλία, τόσο σε φορολογικό όσο και σε κανονιστικό επίπεδο, τις αδυναμίες εκείνες, οι οποίες μπορεί να θέτουν τους ευρωπαίους πλοιοκτήτες σε ανταγωνιστικό μειονέκτημα.

Εξετάζοντας την εφαρμογή των Κατευθυντήριων Γραμμών από τα κράτη μέλη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν πρέπει να παραβλέπει την στρατηγική, εμπορική και διεθνή διάσταση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Το μεγαλύτερο μέρος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας δραστηριοποιείται στις μεταφορές φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών, με την ΕΕ να εξαρτάται από τη διεθνή ναυτιλία σε ποσοστό 75% για το εμπόριό της με τον υπόλοιπο κόσμο. Η καθοριστική εξάρτηση της ΕΕ από τη ναυτιλία, ειδικά σχετικά με τις ανάγκες της για εισαγωγές ενέργειας και πρώτων υλών, καταδεικνύει τη ζωτική σημασία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας για την ευημερία της Ευρώπης και των πολιτών της.



Therefore, while monitoring the application of the SAGs by the member states, the European Commission must not lose sight of the strategic, commercial and international dimension of EU shipping. The largest share of EU shipping is cross-trading, carrying cargoes between third countries, while the EU relies on international shipping for 75% of all its trade with the rest of the world. The critical dependence of EU energy supply and of EU essential raw materials supplies on seaborne transportation demonstrates the vital importance of EU shipping for the welfare of the EU and its people.

## Διεθνές Εμπόριο

Το θαλάσσιο εμπόριο έχει ευδοκιμήσει ως αποτέλεσμα της ελεύθερης πρόσβασης στις αγορές χωρίς διακρίσεις με βάση τη σημαία και χωρίς μονομερείς, διμερείς ή περιφερειακές επιφυλάξεις φορτίων ή άλλου είδους μέτρα προστατευτισμού.

Τα μέτρα προστατευτισμού – μια εύκολη λύση σε περιόδους κρίσης – θα πρέπει να αποφεύγονται, καθόσον, σε κάθε περίπτωση, προκαλούν περαιτέρω καθυστέρηση στην επιστροφή σε υγιείς οικονομίες. Στην παρούσα συγκυρία, θα πρέπει να ενισχυθούν οι προσπάθειες με σκοπό την αποφυγή λήψης προστατευτικών μέτρων. Τέτοιου είδους πολιτικές μπορεί να εξυπηρετούν άμεσα σκοπιμότητες, αλλά εμποδίζουν την απρόσκοπτη παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ ο κίνδυνος

ενός φαινομένου ντόμινο (domino effect), όπου άλλες χώρες καταφεύγουν σε παρόμοια μέτρα, θα προκαλούσε μια αλυσιδωτή αντίδραση σε σχέση με την επιβολή αντιμέτρων.

Η εξωτερική πολιτική εμπορίου της ΕΕ για τη σύναψη Συμφωνιών Ελεύθερου Εμπορίου με τρίτες χώρες, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται αμοιβαίως ευνοϊκές ναυτιλιακές διατάξεις, είναι σημαντική και θα πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω.

Αρκετά κράτη συνηγορούν στην υιοθέτηση εμπορικών περιοριστικών μέτρων με συνοριακά μέτρα, όπως άδειες εισαγωγής, αυξημένους τελωνειακούς δασμούς, καθώς επίσης και επαχθείς ελέγχους των εμπορευμάτων στα λιμάνια. Μέσα σε ένα τέτοιο περιβάλλον προστατευτισμού, το οποίο

στην παρούσα συγκυρία εξαπλώνεται διεθνώς, είναι σημαντικό η ναυτιλία να παραμείνει σε εγρήγορση ενάντια στον προστατευτισμό, ο οποίος επιφέρει ζημία στο ελεύθερο εμπόριο και τις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές.

Η ΕΕ πιστεύει σθεναρά ότι η ΕΕ, με την ενεργό υποστήριξη από τα κράτη μέλη της και με σεβασμό στο ευρωπαϊκό κεκτημένο (π.χ. Κανονισμός 4055/1986), το οποίο έχει αναπτυχθεί τα τελευταία 60 χρόνια στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, θα πρέπει να επιδεικνύει αποφασιστικότητα και φιλόδοξη προσέγγιση όταν διαπραγματεύεται όρους που σχετίζονται με τη ναυτιλία στο πλαίσιο σύναψης Συμφωνιών Ελεύθερου Εμπορίου (Free Trade Agreements - FTA) με τρίτες χώρες. Τέτοιου είδους όροι θα πρέπει να υποστηρίζονται τόσο στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων της ΕΕ για τη σύναψη διμερών Συμφωνιών Ελεύθερου Εμπορίου όσο και πολυμερών Συμφωνιών, όπως η Συμφωνία για το Εμπόριο των Υπηρεσιών (Trade in Services Agreement – TiSA).

Δεδομένων των σημαντικών προκλήσεων που αντιμετωπίζει σήμερα η ΕΕ, η ανάγκη να διατηρήσει και να φιλελευθεροποιήσει περαιτέρω την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών στοχεύοντας στο άνοιγμα των ναυτιλιακών αγορών και παρέχοντας ίση πρόσβαση στην αγορά φορτίων, είναι περισσότερο απαραίτητη από ποτέ καθώς τούτο θα συμβάλει στην επίτευξη και διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, η οποία δέχεται σφοδρό ανταγωνισμό από τρίτες χώρες.

## Global Trade

Seaborne trade has thrived as a result of free access to trades without flag discrimination, unilateral, bilateral or regional cargo reservation or other forms of protectionism.

Protectionist measures - the easy solution in times of crisis – should be avoided as they would in any case further delay a return to healthy economies. Efforts should presently be stepped up to avoid protectionist measures. Such policies may serve immediate expediencies but will obstruct the efficient supply of shipping services on a world-wide basis, while the risk of a “domino effect”, whereby other countries resort to similar measures may create a spiral of retaliatory behaviour.

The EU's external policy of establishing Free Trade Agreements with mutually advantageous maritime clauses with third countries is crucial and should be further enhanced.

Several states advocate a number of measures of a trade restrictive character, with border measures such as import licences, increased tariff duties, as well as more burdensome pre-shipment inspections. In a protectionist climate that is presently a growing feature internationally, it is important that shipping remains vigilant against protectionism which will damage free trade in international shipping markets.

The UGS firmly believes that the EU, with active support from its member states, and respecting the EU acquis (e.g. EU Regulation 4055/1986) that has been developed over the last 60 years in the maritime transport domain, should be decisive and ambitious when negotiating terms related to shipping in its Free Trade Agreements (FTAs). Such terms should be upheld, when the EU negotiates bilateral FTAs, as well as multilateral Agreements (e.g. TiSA).

Since the EU faces significant challenges today, the need to maintain and further liberalize the provision of maritime services, aiming at opening up maritime markets and providing equal access to cargoes, is more essential than ever before, as this will help achieve and maintain a global level playing field for EU shipping facing fierce competition from third countries.



## Μετανάστευση Μεγάλης Κλίμακας από τη Θάλασσα

Σύμφωνα με το Διεθνή Οργανισμό Μετανάστευσης (IOM), κατά το 2016 υπήρξε αύξηση του αριθμού των μεταναστών στη Μεσόγειο Θάλασσα, με τις αφίξεις μεταναστών δια θαλάσσης να ανέρχονται στις 363.401<sup>13</sup>. Στην Κεντρική Μεσόγειο Θάλασσα διασώθηκαν 14.000 άτομα από εμπορικά πλοία, αριθμός που αντιπροσωπεύει το 8% του συνολικού αριθμού των διασωθέντων, παρουσιάζοντας μικρή μείωση σε σύγκριση με το 2015 (που ήταν 11% του συνόλου των διασωθέντων). Η Συμφωνία ΕΕ-Τουρκίας επέφερε μια δραστική μείωση του αριθμού των αφίξεων των μεταναστών στην Ελλάδα, από 10.000 ανά ημέρα στο τέλος του 2015 σε μερικές δεκάδες την ημέρα κατά το 2ο εξάμηνο του 2016. Ωστόσο, υπάρχουν ανησυχητικές ενδείξεις ότι οι μεταναστευτικές ροές προς την Ελλάδα έχουν αυξηθεί ξανά ραγδαία από το πρώτο τρίμηνο του 2017.

Τα εμπορικά πλοία δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται από την ΕΕ και τα κράτη μέλη της ως μια εναλλακτική επιλογή σε ό,τι αφορά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους για την Έρευνα & Διάσωση στο πλαίσιο της αντιμετώπισης της μεταναστευτικής κρίσης.

Σε ό,τι αφορά τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στην Κεντρική Μεσόγειο Θάλασσα, παρά το γεγονός ότι έχει υπάρξει μείωση του αριθμού των εμπορικών πλοίων που άλλαξαν πορεία προκειμένου να συμμετάσχουν σε επιχειρήσεις διάσωσης (121 πλοία για το έτος 2016 έναντι 141 πλοίων το έτος 2015), η κατάσταση παραμένει το ίδιο σοβαρή. Στο πλαίσιο αυτό, εξακολουθεί να υπάρχει ανησυχία αναφορικά με μία σειρά θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια του πληρώματος, του φορτίου και των μεταναστών επί του πλοίου, καθώς επίσης και για θέματα που αφορούν στις αποζημιώσεις σε περίπτωση ατυχημάτων, θανάτου, θαλάσσιας ρύπανσης, ασθενειών και στα εμπόδια για την ασφαλή αποβίβαση των μεταναστών.

Η ναυτιλία, προσηλωμένη στη ναυτική παράδοση, έχει το ηθικό καθήκον και τη νομική υποχρέωση να παρέξει βοήθεια σε κάθε πρόσωπο που βρίσκεται σε κίνδυνο στη θάλασσα. Ωστόσο, πρέπει να τονισθεί ότι τα εμπορικά πλοία δεν είναι κατασκευασμένα ούτε εξοπλισμένα και οι ναυτικοί δεν είναι εκπαιδευμένοι για τέτοιου είδους μεγάλης κλίμακας επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Τα πληρώματα των πλοίων, τα οποία πραγματικά βοηθούν τα πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, δεν θα πρέπει να εκτίθενται σε κίνδυνο, εντάσεις, φυσική και ψυχολογική καταπόνηση.

Από την άλλη πλευρά, τα παράκτια κράτη θα πρέπει να σέβονται πάντα τις δεσμεύσεις και τις νομικές υποχρεώσεις τους και να επιτρέπουν την ομαλή αποβίβαση των μεταναστών, μετά από μια ασφαλή επιχειρήση διάσωσης. Τέτοιες επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης είναι πρωτίστως και αδιαμφισβήτητα ευθύνη των κρατικών αρχών. Τα εμπορικά πλοία μπορούν και θα βοηθήνε όταν υπάρχει ανάγκη, αλλά δεν μπορεί να αποτελούν μέρος της διαδικασίας διαχείρισης μεταναστευτικών ροών στη Μεσόγειο Θάλασσα.

Δεδομένου ότι οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης ενέχουν μεγάλες προκλήσεις για την ασφάλεια των πληρωμάτων και των πλοίων, καθώς και των μεταναστών, η κατάσταση στη Μεσόγειο Θάλασσα θα πρέπει να παρακολουθείται στενά και οι διαθέσιμοι πόροι για την έρευνα και διάσωση θα πρέπει να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες και οδούς μεταναστευτικών ροών προκειμένου να αποφευχθεί μια υπερ-εξάρτηση από τα εμπορικά πλοία.

<sup>(13)</sup> Διεθνής Οργανισμός Μετανάστευσης (IOM), "Mixed Migration Flows in the Mediterranean and Beyond, Compilation of available data and information", Περίοδος Αναφοράς 2016

## Large Scale Migration by Sea

According to the International Organization for Migration (IOM), 2016 saw another rise in the number of migrants in the Mediterranean Sea, with arrivals of migrants by sea amounting to 363,401<sup>13</sup>. In the Central Mediterranean Sea, 14,000 persons were rescued by merchant ships, which represent 8% of the total number of people rescued, a slight drop in comparison to the 2015 figure (which was 11% of the total). The agreement between EU and Turkey brought a drastic reduction in the numbers of migrants arriving in Greece, from 10,000 per day at the end of 2015 to a few dozen per day in the second semester of 2016. However, there are worrying signs that migrant flows towards Greece have grown again rapidly as of the first quarter of 2017.

With regard to Search and Rescue (SAR) operations in the Central Mediterranean Sea, although there has also been a drop in the number of merchant ships that were diverted and involved in rescue (121 ships in 2016 vis-à-vis 141 ships in 2015), the situation remains serious. There are still concerns about several issues related to the safety of the crew, cargo and migrants on board, as well as compensation issues in cases of accidents, deaths, maritime pollution, disease and the obstacles to the safe disembarkation of migrants.

Shipping, bound by maritime tradition, has the moral duty and legal obligation to assist any person in distress at sea. However, it must be stressed that merchant ships are neither built nor equipped, and seafarers are not trained for large-scale SAR operations. The ships' crews, genuinely assisting persons in distress at sea, should not risk being punished for providing such assistance and furthermore be exposed to security risks, health risks, tensions, physical and psychological strain.

On the other hand, the coastal states should always respect their commitments and legal obligations and permit the smooth and swift disembarkation of migrants after a safe operation. SAR operations are the primary and undisputed responsibility of government authorities. The merchant fleet can and will assist when the need arises but cannot be an intrinsic part of the migration crisis management set-up in the Mediterranean Sea.

Given the significant challenges SAR operations pose to the safety and security of crews and ships, as well as of migrants, the situation in the Mediterranean Sea should continue to be monitored closely and SAR resources should be adapted to new circumstances and routes to avoid an over-reliance on the merchant fleet.

Merchant shipping cannot provide an option for member states and the EU in fulfilling their obligations in terms of the search and rescue dimension of the migrant crisis.

<sup>(13)</sup> International Organization for Migration, Mixed Migration Flows in the Mediterranean and Beyond, Compilation of available data and information, Reporting Period 2016

## Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) αποτελεί προτεραιότητα της ΕΕ εδώ και ένα μεγάλο χρονικό διάστημα. Παρά την ύπαρξη πληθώρας πρωτοβουλιών, πολλά από τα υπάρχοντα προβλήματα δεν έχουν επιλυθεί ακόμα, με αποτέλεσμα η δυναμική της NMA να μην έχει πραγματωθεί. Πιο συγκεκριμένα, η NMA αντιμετωπίζει ακόμα νομοθετικά και διοικητικά εμπόδια, τα οποία περιορίζουν τις δυνατότητές της, εμποδίζουν την αποτελεσματικότητά της και δυσχεραίνουν το ρόλο της στη σύγχρονη ευρωπαϊκή μεταφορική αλυσίδα. Μειονεκτεί αδικαιολογήτως σε σύγκριση με τις οδικές ή σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες λειτουργούν υπό καθεστώς ελάχιστου διοικητικού βάρους και κόστους υποδομών. Η NMA μπορεί να αγγίξει το zenith της μόνο εάν ολοκληρωθεί η Ενιαία Ναυτιλιακή Αγορά, αν απλοποιηθούν οι διαδικασίες για τις τακτικές υπηρεσίες ναυτιλίας μικρών αποστάσεων με τρίτες χώρες και εάν καταστεί γεγονός τόσο η πρόσβαση στην αγορά των υπηρεσιών λιμένα, όσο και η ελεύθερη διακίνηση αγαθών. Δυστυχώς, η πρόσφατη υιοθέτηση του ευρωπαϊκού Κανονισμού για τη «θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» δεν έχει επιφέρει τα προσδοκώμενα οφέλη αναφορικά με την απελευθέρωση των υπηρεσιών λιμένα και τη διαφάνεια και αιτιολόγηση των επιβαλλόμενων χρεώσεων.

Η απλοποίηση των διοικητικών διατυπώσεων, η υιοθέτηση ενός περιεκτικού ηλεκτρονικού Εγγράφου Δηλωτικού Φορτίου, του επονομαζόμενου "e-manifest" και η ανάληψη του εξωτερικού κόστους, καθώς και του κόστους υποδομών, από πλευράς των χερσαίων μεταφορών, θα επιφέρει ουσιαστικά οφέλη στη NMA και στην ΕΕ.

Η ΕΕ πιστεύει πως η απλοποίηση των διοικητικών διατυπώσεων και η υιοθέτηση ενός περιεκτικού ηλεκτρονικού Εγγράφου Δηλωτικού Φορτίου, του επονομαζόμενου "e-manifest", θα επιφέρει ουσιαστικά οφέλη στη NMA, εξασφαλίζοντας την αρχή της «εφάπαξ αναφοράς» σε όλη την ΕΕ. Επιπρόσθετα, η χρήση νέων τεχνολογιών θα συντελέσει στη βελτιστοποίηση των ροών φορτίου και την αποτελεσματική χρήση των υπάρχουσών λιμενικών υποδομών.

Η ΕΕ έχει την άποψη πως η NMA μπορεί να ευημερήσει μόνο εάν τα υπόλοιπα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς αναλάβουν το εξωτερικό κόστος που προκαλούν στην κοινωνία. Το κόστος αυτό περιλαμβάνει τις εκπομπές ρύπων και θορύβου, την επιβάρυνση των οδικών δικτύων, τις ζημιές και τα ατυχήματα, καθώς και την απαιτούμενη συντήρηση των υποδομών. Οι ως άνω προϋποθέσεις, οι οποίες απαιτούν νομοθετικές πρωτοβουλίες τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, πρέπει να εκπληρωθούν, ώστε η NMA να καταστεί η πλέον προτιμώμενη μέθοδος μεταφοράς για μικρές αποστάσεις.

Συμπερασματικά, απαιτούνται επιπρόσθετες ενέργειες. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη μέλη, ο ευρωπαϊκός εφοπλισμός, οι φορτωτές και κάθε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος πρέπει να εκπονήσουν λύσεις, ώστε να βελτιωθεί η απόδοση της NMA εντός ενός εμπορικά βιώσιμου πλαισίου.



## Short Sea Shipping

Short Sea Shipping (SSS) has been on the EU's agenda for a long time. Despite a series of policies, a number of long-standing problems have not been resolved and its full potential has not been unleashed yet. More specifically, SSS is still facing many legislative and administrative impediments that weigh it down, affect its effectiveness and restrict its role in today's EU transport system. It is unjustifiably disadvantaged in comparison to the road or rail sector, which operate under minimal administrative burden and infrastructure cost. SSS can only reach its peak if the Single Market for Shipping is completed, if procedures for regular short sea shipping services with third countries are simplified and if market access to port services, along with the free movement of goods, is guaranteed. Unfortunately, the recent adoption of the EU Port Regulation has not delivered the expected results regarding the liberalization of port services or the transparency and justification of their cost.

The simplification of administrative formalities, the so called "e-manifest" and the internalisation of external and infrastructure costs of the land-based modes of transport would bring substantial benefits to SSS and the EU.

The UGS believes that the simplification of administrative formalities as well as the adoption of a comprehensive electronic cargo document, the so called "e-manifest" would bring substantial benefits to SSS, ensuring an EU-wide "reporting once" principle. Additionally, the use of digital technologies would result in optimization of cargo flows and better use of existing port infrastructure.

Most importantly, the UGS is of the view that SSS can thrive only if all other competitive transport modes internalize the external costs imposed on society. Such costs include emissions, noise, highway transport load, damages, accidents and maintenance of infrastructure. The above requirements, which demand regulatory initiatives both at a national and at an EU level, must be fulfilled, so that SSS can become the most preferred transport mode for short distances.

Hence, further work is needed. Both the European Commission and the member states, the shipowners, shippers and other stakeholders should devise ways to improve the performance of SSS within a commercially meaningful framework.

## Θαλάσσια Πειρατεία

Η πειρατεία παραμένει ένα επίκαιρο και ανησυχητικό ζήτημα για τη διεθνή ναυτιλία. Το 2016, σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου (International Maritime Bureau – IMB), καταγράφηκαν παγκοσμίως 20% λιγότερα περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων, σε σύγκριση με το 2015.

Στον Κόλπο του Άντεν και στο Δυτικό Ινδικό Ωκεανό, ως αποτέλεσμα των από κοινού ενεργειών του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), του ΙΜΟ, της ΕΕ, κυβερνήσεων και της ναυτιλίας, η πειρατεία παρέμεινε περιορισμένη. Ωστόσο, η κατάληψη του Δ/Ξ μεταφοράς καυσίμων Aris 13 σημαίας Κομόρος, η οποία έλαβε χώρα στα ανοικτά της Σομαλικής Ακτής το Μάρτιο του 2017, αποτελώντας το πρώτο τέτοιο περιστατικό στην περιοχή από το 2012, πιθανώς σηματοδοτεί την ανάκαμψη της πειρατείας στην περιοχή. Ως εκ τούτου, η ΕΕΕ επικροτεί τη συμφωνία επέκτασης της εντολής της αποστολής της ΕΕ ATALANTA (EU NAVFOR) για τα έτη 2016-2018. Μάλιστα, η επιχείρηση ATALANTA θα πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω και να υποστηριχθεί από έναν επαρκή αριθμό πλοίων, προκειμένου να διατηρηθεί ένα υψηλό επίπεδο επιχειρησιακής ετοιμότητας και η πρόληψη των περιστατικών πειρατείας.

Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση UNCLOS, τα κράτη πρέπει να ασκούν το καθήκον τους για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλες περιοχές εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.



Επίσης, σημαντική αύξηση των επιθέσεων πειρατείας σημειώνεται στη Νοτιοανατολική Ασία, καθώς και αύξηση των περιστατικών απαγωγών ναυτικών στην περιοχή Sulu / Θάλασσα Celebes. Ακόμη, σοβαρά περιστατικά, ιδιαίτερα απαγωγών, εξακολουθούν να λαμβάνουν χώρα στα ανοικτά της Δυτικής Αφρικής (Gulf of Guinea). Πιο συγκεκριμένα, τα περιστατικά απαγωγής μελών πληρώματος το 2016, που ανήλθαν σε 62 συνολικά, τριπλασιάστηκαν σε σχέση με το 2015. Στις αρχές του 2017, ένα από αυτά τα περιστατικά κατέληξε στη δολοφονία ενός ναυτικού. Αποτελεί πρωταρχικά ευθύνη των παράκτιων κρατών ο σεβασμός των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τη Διεθνή Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) και η εκπλήρωση των υποχρεώσεων που αναλήφθηκαν στο πλαίσιο περιφερειακών συμφωνιών (ReCAAP, Yaoundé Code of Conduct, Lomé Charter).

## Maritime Piracy

Piracy remains a topical and worrying issue for international shipping. In 2016, according to the International Maritime Bureau (IMB) report, 20% fewer incidents of piracy and armed robbery against ships were reported worldwide, compared to 2015.

In the Gulf of Aden and in the West Indian Ocean, as a result of the combined actions undertaken by the United Nations (UN), IMO, the EU, governments and the shipping industry, piracy has remained suppressed. However, the hijacking of the Comoros flagged bunker - tanker Aris 13 off the coast of Somalia, in March 2017 - the first such incident since 2012 - potentially marks resurgence in piracy in this region. In this regard, the UGS applauds the agreement on the extension of the mandate of the European Union Naval Force ATALANTA (EU NAVFOR) for the next two years (2016-2018). The presence of naval operations in the Somalia region needs to be maintained. The EU NAVFOR should be further reinforced and supported by a sufficient number of navy vessels in order to maintain a high-level of operational capability and sustain the decline of piracy incidents.

Under the UNCLOS Convention, states should execute their duty to suppress piracy in the high seas or in other areas outside the jurisdiction of any state.

There is also a notable increase of piracy attacks in South East Asia and of kidnappings of seafarers in the Sulu / Celebes Sea. Furthermore, serious incidents, particularly of kidnapping, continue to occur off West Africa (Gulf of Guinea). More specifically, in 2016, there were 62 incidents of crew kidnap in total, three times more than the 2015 kidnap incidents. In early 2017 one of these incidents resulted in the murder of a seafarer. It is, primarily, the responsibility of the littoral states to respect the obligations which derive from the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and fulfil the commitments undertaken in the context of the peripheral agreements (ReCAAP, Yaoundé Code of Conduct, Lomé Charter).



## Ναυτική Ασφάλεια στο Διαδίκτυο

Η ΕΕ επικροτεί τις Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO για τη διαχείριση του κινδύνου του κυβερνοχώρου στη ναυτιλία που υιοθετήθηκαν τον Μάιο του 2016 και παρέχουν υψηλού επιπέδου συστάσεις. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές ακολουθούν μια προσέγγιση με βάση τον κίνδυνο για τη διαχείριση των θεμάτων του κυβερνοχώρου και εστιάζουν στη χρήση δεδομένων ως πληροφορία και, επιχειρησιακά, στη χρήση δεδομένων για τον έλεγχο ή την παρακολούθηση των φυσικών διαδικασιών. Η ΕΕ υποστηρίζει την ευελιξία που αυτές οι Κατευθυντήριες Γραμμές προσφέρουν καθώς καθίστανται συμπληρωματικές προς τις πρακτικές διαχείρισης ασφάλειας και προστασίας που έχει καταρτίσει ο IMO, ενώ περιέχουν βέλτιστες πρακτικές για λεπτομερείς οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων των Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ασφάλεια επί των πλοίων στο Διαδίκτυο που ανέπτυξαν από κοινού BIMCO, CLIA, ICS, INTERCARGO και INTERTANKO.

Παράλληλα, η ΕΕ δημοσίευσε τον Ιούλιο του 2016 την Οδηγία για την Ασφάλεια Δικτύων και Πληροφοριών (Network and Information Security - NIS). Η Οδηγία εφαρμόζεται οριζόντια σε όλους τους τομείς και καθορίζει τα μέτρα επίτευξης ενός κοινού υψηλού επιπέδου ασφάλειας των δικτύων και των συστημάτων πληροφοριών εντός της ΕΕ. Στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας περιλαμβάνονται οι πάροχοι θαλασσιών μεταφορών αλλά όχι τα πλοία.

Μη υποχρεωτικού χαρακτήρα πρωτοβουλίες παγκοσμίως, σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO για τη διαχείριση του κινδύνου του διαδικτύου στη ναυτιλία, θα παράσχουν την απαραίτητη ενίσχυση του βαθμού ετοιμότητας της ασφάλειας του διαδικτύου.

Η ΕΕ ανησυχεί σχετικά με τα κυβερνητικά σχέδια των ΗΠΑ για τη θέσπιση νομοθεσίας για την Ασφάλεια στο Διαδίκτυο, που θα μπορούσε να επηρεάσει όλα τα πλοία που εισέρχονται σε ύδατα των ΗΠΑ, και υποστηρίζει τις μη υποχρεωτικού χαρακτήρα πρωτοβουλίες σε παγκόσμιο επίπεδο, σύμφωνα με τις σχετικές Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO.



## Maritime Cyber Security

The UGS welcomes the IMO Guidelines on Maritime Cyber Risk Management introduced in May 2016 which provide high-level recommendations. The Guidelines take a risk-based approach to the management of cyber issues and focus on the use of data as information and, operationally, on the use of data to control or monitor physical processes. The UGS endorses the flexibility these Guidelines offer as they are complementary to the safety and security management practices established by the IMO, while containing best practices for detailed guidance, including the Guidelines on Cyber Security on board ships developed jointly by BIMCO, Cruise Lines International Association (CLIA), International Chamber of Shipping (ICS), the International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO) and the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO).

Non-mandatory initiatives worldwide according to the IMO Maritime Cyber Risk Management Guidelines will provide the necessary enhancement of maritime cyber security preparedness.

In parallel, the EU published in July 2016 the Network and Information Security (NIS) Directive. The Directive applies horizontally to all sectors and lays down measures to achieve a common high level of security of networks and information systems within the EU. Maritime transport providers are included in the scope of the Directive but not individual vessels.

The UGS is concerned about US government plans to introduce cyber security legislation that would affect all vessels entering US waters and supports the non-mandatory initiatives worldwide according to the IMO relevant Guidelines.



## Maritime Education

The UGS has a special interest in maritime education and training and, within the national context, it actively contributes to the improvement of the existing education system and facilities. To this end it spares no effort or resources; the UGS offers financial support for repairs to the Merchant Marine Academies to upgrade their infrastructure.

The establishment of Maritime Schools operating under some form of private initiative / organisation is a much needed reform.

The UGS has also put forward a number of proposals for the reform of the education system. For instance, the UGS has proposed the modification of the existing time periods of the cadets' training voyages. This would enable the "on the job" training to become more beneficial for the cadets but also give them the opportunity to enhance and continue their co-operation with shipping companies even after their graduation.

For the UGS, an administrative reform of the Centre of Post-Training for Deck and Engine Officers (KESEN) aiming at a reduction of redundant formalities and unnecessary bureaucratic procedures could lead to the modernization of the national Maritime Education and Training (MET) system. Also, the establishment of Maritime Schools operating under some form of private initiative / organisation is another much needed reform. Furthermore, the UGS is of the opinion that initiatives and actions are undoubtedly needed also at EU level in order to attract and train a sufficient number of young people to the seafaring profession.

## Ναυτική Εκπαίδευση

Η ΕΕΕ ενδιαφέρεται ιδιαίτερα για τη ναυτική εκπαίδευση και συνεισφέρει ενεργά στη βελτίωση του ελληνικού εκπαιδευτικού συστήματος και των εθνικών υποδομών. Για τη βελτίωση των ανωτέρω, η ΕΕΕ δε φείδεται χρημάτων και προσπάθειών, καθώς υποστηρίζει υλικώς επισκευές και αναβαθμίσεις των υποδομών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ).

Επίσης, η ΕΕΕ προωθεί προτάσεις για την αναμόρφωση του εκπαιδευτικού συστήματος. Για παράδειγμα, η ΕΕΕ έχει προτείνει την τροποποίηση των χρονικών περιόδων ταξιδιών των δόκιμων ναυτικών. Κάτι τέτοιο θα επέτρεπε στους δόκιμους να επωφελούνται πλήρως από την πρακτική εκπαίδευση, προσφέροντάς τους επιπλέον την ευκαιρία να ενισχύσουν και να επεκτείνουν τη συνεργασία τους με τις ναυτιλιακές εταιρείες ακόμη και μετά την αποφοίτησή τους.

Είναι απολύτως αναγκαία η σύσταση Ναυτικών Σχολών που θα λειτουργούν υπό κάποιες μορφές ιδιωτικής πρωτοβουλίας / οργάνωσης.

Για την ΕΕΕ, η διοικητική αναμόρφωση του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), με προσανατολισμό στη μείωση περιττών διατυπώσεων και μη αναγκαίων γραφειοκρατικών διαδικασιών, μπορεί να οδηγήσει στον εκσυγχρονισμό του εθνικού Συστήματος Ναυτικής Εκπαίδευσης. Ακόμη, είναι απολύτως αναγκαία η σύσταση Ναυτικών Σχολών, οι οποίες θα λειτουργούν υπό κάποιες μορφές ιδιωτικής πρωτοβουλίας / οργάνωσης. Επιπλέον, η ΕΕΕ φρονεί πως απαιτείται η λήψη πρωτοβουλιών και ενεργειών και σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την προσέλκυση και εκπαίδευση ενός επαρκούς αριθμού νέων στο ναυτικό επάγγελμα.





## ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

### Εκπομπές CO<sub>2</sub> – Κλιματική Αλλαγή – Σύστημα για την Παρακολούθηση, την Υποβολή Εκθέσεων και την Επαλήθευση Εκπομπών (MRV)

Ο μετριασμός της κλιματικής αλλαγής είναι μια διεθνής πρόκληση και ως εκ τούτου απαιτεί διεθνή προσέγγιση. Η ΕΕΕ επικροτεί την υιοθέτηση από τον IMO τον Οκτώβριο του 2016 ενός υποχρεωτικού παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων πλοίων. Αυτό θεωρείται το πρώτο βήμα της «Προσέγγισης Τριών Βημάτων» του IMO, για την οποία η ΕΕΕ έχει δεσμευτεί και υποστηρίζει σταθερά.

Η υιοθέτηση του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων ανοίγει το δρόμο στην ΕΕ για ευθυγράμμιση του ευρωπαϊκού Κανονισμού για την Παρακολούθηση, την Υποβολή Εκθέσεων και την Επαλήθευση Εκπομπών (Monitoring, Reporting and Verification - MRV) με το παγκόσμιο σύστημα, όπως ήδη ορίζεται στον Κανονισμό, προκειμένου να υπάρχει ομοιομορφία παγκοσμίως στο κανονιστικό πλαίσιο και να αποφεύγονται οι περιττές επιβαρύνσεις και επιπλοκές για τα πλοία. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Κανονισμός MRV της ΕΕ δεν είναι καλύτερος ή πιο προηγμένος από το σύστημα του IMO, αλλά έχει εντελώς διαφορετική στόχευση και συγκεκριμένα την κατάσταση κάθε πλοίου βάσει της ενεργειακής του απόδοσης, μια ιδιαίτερα προβληματική αντίληψη με πολλές ενδεχόμενες αυθαίρετες ανισότητες και στρεβλώσεις ειδικά για πλοία που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές bulk / tramp.

Τα κράτη μέλη του IMO και η ναυτιλία είναι αποφασισμένοι και δεσμεύονται να παράσχουν απτά αποτελέσματα σύμφωνα με το πνεύμα της Συμφωνίας των Παρισίων και της «Προσέγγισης Τριών Βημάτων» του IMO.

Η ΕΕΕ ενεργά υποστηρίζει την πρόσφατη απόφαση του IMO σχετικά με έναν οδικό χάρτη για μια ολοκληρωμένη στρατηγική μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>, η οποία περιλαμβάνει καθορισμένες εργασίες και χρονοδιαγράμματα για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (Greenhouse Gas - GHG) από τα πλοία ως ένα περαιτέρω συγκροτημένο βήμα της «Προσέγγισης Τριών Βημάτων» του IMO. Η πρώτη σημαντική φάση για την ανάπτυξη του οδικού χάρτη του IMO θα είναι η υιοθέτηση, το 2018, μιας αρχικής στρατηγικής για τον τομέα της ναυτιλίας, με στόχους μείωσης, υποψήφια μέτρα και ημερομηνίες-στόχους.

Οι ευρωπαϊκές ναυτιλιακές ενώσεις, συμπεριλαμβανομένης της ΕΕΕ, αντιτίθενται έντονα στην πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να συμπεριλάβει την παγκόσμια ναυτιλία στην

## MARITIME SAFETY AND PROTECTION OF THE MARINE ENVIRONMENT

### CO<sub>2</sub> Emissions – Climate Change – Monitoring, Reporting and Verification (MRV) System

Climate change mitigation is an international challenge and, as such, it requires an international response. The UGS welcomes the adoption by IMO in October 2016 of a mandatory global data collection system for fuel consumption of ships. This is the first step of the IMO's "Three Step Approach", to which the UGS is committed and continuously supports.

This paves the way for the EU to align the EU Monitoring, Reporting and Verification (EU MRV) Regulation with the global system, as already stipulated in the Regulation, in order to have global regulatory uniformity and avoid unnecessary burden and complications for ships. It is worth noting in this respect that the EU MRV Regulation is not better or more advanced than the IMO system but has an entirely different intention namely the energy





Οδηγία για το Σύστημα Εμπορίας Εκπομπών της ΕΕ (EU ETS), δεδομένου ότι πρόκειται για ένα περιφερειακό μέτρο το οποίο απλώς διακινδυνεύει να πολώσει και να περιπλέξει άσκοπα το διάλογο των κρατών μελών του ΙΜΟ σε ένα κρίσιμο στάδιο. Η ΕΕΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τη συνεχιζόμενη υποστήριξη των κρατών μελών της ΕΕ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στη μη συμπερίληψη της ναυτιλίας στην Οδηγία EU ETS, η οποία δεν έχει επιτευχθεί μέχρι στιγμής και για βάσιμους λόγους.

Η ναυτιλία είναι ένας από τους αποδοτικότερους ενεργειακά τομείς μέσω μεταφοράς και ως εκ τούτου υπάρχει περιορισμένο περιθώριο για περαιτέρω ουσιαστική βελτίωση, ιδίως επειδή είναι δέσμια των ορυκτών καυσίμων. Ελλείψει σημαντικής τεχνολογικής καινοτομίας με τη χρήση ισοδύναμων μη ορυκτών καυσίμων παγκοσμίως, αγορακεντρικά μέτρα (Market Based Measures - MBMs) δεν μπορούν να θεωρηθούν ως βιώσιμα μακροπρόθεσμα μέτρα για πλήρη απεξάρτηση από άνθρακα του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Εάν χρειαστεί ένα ΜΒΜ για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα, η σταθερή προτίμηση της διεθνούς ναυτιλίας είναι υπέρ της επιβολής ενός τέλους επί του ναυτιλιακού καυσίμου που θα διαχειρίζεται ο ΙΜΟ.

indexing of individual ships which is a highly problematic concept with potentially many arbitrary inequities and distortions especially for ships engaged in bulk / tramp shipping. The UGS actively supports the recent IMO decision on a Roadmap for a comprehensive CO<sub>2</sub> reduction strategy that includes defined tasks and timelines to reduce greenhouse gas (GHG) emissions from ships as a further concrete step of the "Three Step Approach". The first significant phase for the development of the IMO Roadmap will be the adoption in 2018 of an initial strategy for the shipping sector, with reduction objectives, candidate measures and target dates.

European shipping associations, including the UGS, are strongly opposed to the proposal of the European Parliament to include global shipping in the EU Emissions Trading System (EU ETS) Directive, as this is a regional measure which simply risks polarizing and unnecessarily complicating the debate among IMO member states at a crucial stage. The UGS welcomes the continued support of the EU member states and of the European Commission in not including shipping in the EU ETS Directive, which has not taken place so far and with good reason.

IMO member states and the shipping industry alike are determined and committed to delivering tangible results consistent with the spirit of the Paris Agreement and the IMO "Three-Step Approach".

Shipping is one of the most energy efficient transport modes and therefore there is limited margin for further substantial improvement, especially as it is essentially fossil-fuel captive. In the absence of a major technological breakthrough using equivalent non-fossil fuels globally, Market Based Measures (MBMs) cannot be regarded as viable long term measures addressing the decarbonisation of the ocean-going transport sector. If an MBM will be required to mitigate CO<sub>2</sub> reductions in the short or medium term, the clear preference of the international shipping industry is for a bunker fuel levy administered by the IMO.





## SOx Emissions

The IMO decided in October 2016 to implement the requirement for marine fuel usage having a sulphur content of 0.5% or less (outside of Emission Control Areas - ECAs) as from 1/1/2020. The period between now and 2020 is crucial in order for this radical switchover to cleaner fuel to be implemented smoothly and in a harmonized manner.

The UGS welcomes the initiative of the IMO to consider fuel quality, blending and safety issues, as well as the enforcement of the sulphur requirements in a practical manner so as to ensure a level playing field. This regulatory development is a major change for shipowners who are, thus, confronted with great challenges. In this context, the UGS is concerned about the proliferation of establishment of new ECAs unilaterally, such as the ones that Hong Kong and China have been developing. Any need to establish such areas should be demonstrated in conformity with the IMO criteria and procedures.

The IMO 0.5%  
global sulphur cap creates  
major challenges for  
shipowners.

## Εκπομπές SOx

Ο IMO αποφάσισε τον Οκτώβριο του 2016 να εφαρμοσθεί από 1/1/2020 η απαίτηση χρήσης ναυτιλιακού καυσίμου περιεκτικότητας σε θείο 0,5% ή λιγότερο (εκτός των Περιοχών Ελέγχου Εκπομπών-ECAs). Η περίοδος μέχρι και το 2020 είναι κρίσιμη προκειμένου αυτή η ριζική

αλλαγή σε καθαρότερα καύσιμα να εφαρμοστεί ομαλά και με

εναρμονισμένο τρόπο. Η ΕΕΕ επικροτεί την πρωτοβουλία του IMO να εξετάσει την ποιότητα των καυσίμων, τις αναμειξεις (blending) και τα θέματα ασφάλειας, καθώς και τον έλεγχο της συμμόρφωσης των απαιτήσεων για τις εκπομπές θείου με πρακτικό τρόπο, ώστε να

εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού. Αυτές οι κανονιστικές

ρυθμίσεις αποτελούν σημαντική αλλαγή για τους πλοιοκτήτες φέρνοντάς τους αντιμέτωπους με μεγάλες προκλήσεις. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕΕ παρακολουθεί με ανησυχία τη δημιουργία νέων ECAs μονομερώς, όπως αυτές που αναπτύσσονται από το Χονγκ Κονγκ και την Κίνα. Ενδεχόμενη ανάγκη δημιουργίας τέτοιων περιοχών θα πρέπει να αποδεικνύεται σύμφωνα με τα κριτήρια και τις διαδικασίες του IMO.

Η απόφαση του IMO για το παγκόσμιο ανώτατο όριο 0,5% των εκπομπών θείου φέρνει μεγάλες προκλήσεις στους πλοιοκτήτες.



## Διαχείριση Θαλασσιού Έρματος

Μετά την κύρωση την 8/9/2016 από τη Φιλανδία της Διεθνούς Σύμβασης (ΔΣ) του IMO για τη Διαχείριση Θαλασσιού Έρματος πλοίων (BWM Convention), η ΔΣ θα τεθεί σε ισχύ ένα χρόνο αργότερα. Η έγκριση των αναθεωρημένων Κατευθυντήριων Γραμμών (2016) από τον IMO (MEPC 70) ως υποχρεωτικού Κώδικα αναμένεται να οδηγήσει σε αυστηρότερες εγκρίσεις τύπου συστημάτων διαχείρισης θαλασσιού έρματος “δεύτερης γενιάς”, καθιστώντας τα πιο εύρωστα και κατάλληλα για το σκοπό που προορίζονται.

Με τη θέση σε ισχύ της ΔΣ, όλα τα πλοία υποχρεούνται να εγκαταστήσουν συστήματα διαχείρισης θαλασσιού έρματος “πρώτης γενιάς” – τα νεότευκτα στην παράδοσή τους και τα υπάρχοντα στην πρώτη ανανέωση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (IOPP). Τέτοια συστήματα ενδέχεται να μη συμμορφώνονται με τα αυστηρά πρότυπα που προβλέπει η αμερικανική νομοθεσία και/ή είναι πιθανό να πρέπει να αντικατασταθούν σε σύντομο χρόνο μετά από ένα κατάλληλο για το πλοίο σύστημα “δεύτερης γενιάς”, όπως περιγράφεται στις προαναφερθείσες αναθεωρημένες Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει τη θεσμοθέτηση ενός ρεαλιστικού προγράμματος χορήγησης παρατάσεων που θα μπορούσε να επεκτείνει χρονικά υφιστάμενες ημερομηνίες συμμόρφωσης στα υπάρχοντα, αλλά και να παράσχει περισσότερη ευελιξία στα νεότευκτα πλοία.

Επί του παρόντος, μόνο τρία συστήματα επεξεργασίας έρματος που παράγονται από ευρωπαϊούς κατασκευαστές έχουν λάβει έγκριση τύπου από την Αμερικανική Ακτοφυλακή και θεωρούνται ότι πληρούν τόσο τις απαιτήσεις της ΔΣ όσο και τα πρότυπα της σχετικής αμερικανικής νομοθεσίας, γεγονός που αυξάνει την αβεβαιότητα. Οι διαχειριστές πλοίων δε μπορούν πλέον να προβάλουν ως αιτιολογία την έλλειψη διαθέσιμων συστημάτων κατά την υποβολή αιτήματος χορήγησης παρατάσεων στην Αμερικανική Ακτοφυλακή για την εγκατάσταση συστήματος διαχείρισης θαλασσιού έρματος σε πλοίο τους. Καθώς πρόσθετα συστήματα αποκτούν έγκριση τύπου, η Αμερικανική Ακτοφυλακή αναμένεται να αυστηροποιήσει τη διαδικασία χορήγησης παρατάσεων για πλοία που απαιτείται να συμμορφωθούν με τους αμερικανικούς κανονισμούς διαχείρισης θαλασσιού έρματος.

Ένας ολοένα αυξανόμενος αριθμός κρατών μελών του IMO προχωρούν στην αποσύνδεση της επιθεώρησης ανανέωσης του πιστοποιητικού IOPP από το εναρμονισμένο σύστημα ελέγχου και πιστοποίησης (Harmonized System of Survey and Certification - HSSC) του IMO. Αυτό επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να ανανεώσουν το πιστοποιητικό IOPP νωρίτερα από την προγραμματισμένη ημερομηνία, ώστε να τους παρασχεθεί πρόσθετη χρονική περίοδος έως 5 χρόνια, ωστόσο να υπάρξει στην αγορά εξοπλισμός συμμόρφωσης νέας τεχνολογίας.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει τη θεσμοθέτηση ενός ρεαλιστικού προγράμματος χορήγησης παρατάσεων που θα μπορούσε να επεκτείνει χρονικά υφιστάμενες ημερομηνίες συμμόρφωσης για τα υπάρχοντα, αλλά και να παράσχει περισσότερη ευελιξία για τα νεότευκτα πλοία. Η MEPC 71 (Ιούλιος 2017) αναμένεται να συζητήσει μια ενδεχόμενη εναλλακτική πρόταση η οποία θα επιτρέπει λογικές προσαρμογές στο χρονοδιάγραμμα συμμόρφωσης και θα αντιμετωπίζει περιορισμούς, τεχνικές και λειτουργικές φύσης, ειδικότερα σε υπάρχοντα πλοία ξηρού χύδην φορτίου.

## Ballast Water Management

Following the accession by Finland on 8/9/2016, the Ballast Water Management (BWM) Convention will enter into force a year later. The approval of the revised Guidelines (2016) by IMO / Marine Environment Protection Committee (MEPC) 70 as a mandatory Code is expected to lead to a more rigorous type-approval of the “second generation” Ballast Water Management Systems (BWMS) and to make them more robust and fit-for-purpose.

Following the entry into force of the BWM Convention, all ships will be required to install “first generation” systems – new-builds on delivery and existing ships by the first renewal of the International Oil Pollution Prevention (IOPP) Certificate. Such systems may not comply with the stringent standards laid down in the US Ballast Water Regulations and / or may have to be replaced soon after with ship-specific “second generation” BWMS, as prescribed by the aforementioned revised Guidelines.

Currently, only three ballast water treatment systems are type-approved by the US Coast Guard (USCG) and considered fully compliant with both the BWM Convention and the US regime, which adds to the uncertainty. Vessel operators may no longer cite an absence of available systems as a reason for requesting a compliance exemption from the USCG. As additional systems become type-approved, the USCG is expected to tighten its approach towards approval of the extension of compliance dates for vessels that need to comply with the US Ballast Water Regulations.

The UGS supports the development of a realistic implementation schedule that would set extended compliance dates for existing ships but that would also provide more flexibility for new-builds.

An ever increasing number of IMO member states are proceeding with decoupling the IOPP Certificate renewal survey from the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC). This allows shipowners to renew a ship’s IOPP Certificate earlier than scheduled in order to gain a period of up to 5 years until new BWMS compliance equipment becomes available.

The UGS supports the development of a realistic implementation schedule that would set extended compliance dates for existing ships but that would also provide more flexibility for new-builds. MEPC 71 (July 2017) is expected to debate a potential compromise proposal which could provide meaningful adjustments to cater for a delay in the Convention phase-in compliance schedule addressing technical and operational challenges especially for existing bulk carriers.

## IMO / Πρότυπα Βάσει Στόχων (GBS) - IACS / Κοινοί Κατασκευαστικοί Κανόνες (CSR)

Η ολοκλήρωση από τον IMO το 2016 του ελέγχου Προτύπων Βάσει Στόχων (GBS) των κανόνων σχεδίασης / ναυπήγησης των μελών της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων (IACS) και των διαδικασιών των νηογνωμόνων για τη ναυπήγηση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων ναυπήγησης σε κοινό πλαίσιο (Common Structural Rules-CSR), σηματοδότησαν

Η ΕΕΕ δεσμεύεται για την εν εξελίξει διαδικασία του IMO προς τη συνεχή βελτίωση των κανόνων των νηογνωμόνων που αποδεδειγμένα στοχεύουν στη ναυπήγηση πιο εύρωστων και κατάλληλων για τον σκοπό τους πλοίων.

την ολοκλήρωση μιας δεκαπενταετούς διαδικασίας για την κατασκευή πιο εύρωστων και κατάλληλων για τον σκοπό τους πλοίων. Πρόκειται για μια προορατική προσέγγιση που ξεκίνησε και αναλήφθηκε από την ΕΕΕ, η οποία προωθήθηκε από την Ελλάδα και τις Μπαχάμες και υποστηρίχθηκε από ορισμένα μεγάλα νηολόγια.

Σχετικά με τις εκκρεμείς μη συμμορφώσεις και τις παρατηρήσεις που απορρέουν από τον έλεγχο του IMO, διεξάγεται συστηματική ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των εκπροσώπων του IACS και του ICS με τη συμμετοχή της ΕΕΕ. Αυτός ο εποικοδομητικός διάλογος θα επιταχύνει την ενσωμάτωση όσο το δυνατόν περισσότερων βελτιώσεων στους κανόνες σχεδίασης / ναυπήγησης και στις διαδικασίες των νηογνωμόνων, έως ότου εγκριθούν οι διορθωτικές ενέργειες που προτείνουν τα μέλη του IACS από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO. Στο μέλλον, αυτός ο διάλογος θα συνεχιστεί σε μόνιμη βάση, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής βελτίωση των κανόνων κατά τη διάρκεια της διαδικασίας τροποποίησης. Η συνεργασία αυτή θα ενισχυθεί περαιτέρω προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κανόνες εφαρμόζονται με συνέπεια και ομοιόμορφα στα νεότευκτα πλοία από τα ναυπηγεία παγκοσμίως.



## IMO / Goal - based Standards (GBS) - IACS / Common Structural Rules (CSR)

IMO GBS audit's completion in 2016 of the International Association of Classification Societies (IACS) members' structural rules and class procedures for the construction of bulk carriers and tankers, including Common Structural Rules (CSR), signalled the accomplishment of a fifteen-year long process for building more robust and fit-for-purpose ships.

This is a proactive approach instigated and undertaken by the UGS which was endorsed by Greece and the Bahamas and supported by several large ship registers.

The UGS is committed to the IMO on-going process for the continuous improvement of Class Rules demonstrably aiming at building more robust and fit-for-purpose ships.

Regarding the pending non-conformities and observations emanating from the IMO audit, a systematic exchange of views is in progress between representatives of IACS and ICS with the participation of UGS. This constructive dialogue will accelerate the integration into the structural rules and class procedures of as many improvements as possible until the corrective action proposed by IACS members is endorsed by the IMO's Maritime Safety Committee (MSC). In the future, this dialogue will continue on a permanent basis in order to ensure the Rules' continuous improvement during the amendment process. This collaboration will be further enhanced in order to ensure that the Rules are consistently and uniformly applied to newbuildings by shipyards worldwide.



## ΕΟΡΤΑΣΜΟΣ 100 ΧΡΟΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΕΕΕ

**Τ**ο 2016 ήταν η εκατονταετηρίδα της ίδρυσης της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών. Η ΕΕΕ συμπλήρωσε έναν αιώνα προόδου και δυναμικής παρουσίας, αποδεικνύοντας τη σημασία και την υπεροχή της συλλογικής δράσης για την υπεράσπιση των θεσμικών συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας· ένα δύσκολο, απαιτητικό αλλά και αξιόλογο έργο. Οι 16 πρόεδροί της, τα 247 εκλεγμένα μέλη στο Διοικητικό Συμβούλιο και η ιστορία της διαδοχής εκφράζουν τρεις θεμελιώδεις αρχές, οι οποίες καθοδήγησαν το έργο της Ενώσεως κατά τη διάρκεια των ετών: συνέχεια, συνέπεια και αφοσίωση. Η ΕΕΕ αντιπροσωπεύει πάντα μια ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων όλων των μελών της ναυτιλιακής κοινότητας, χωρίς διακρίσεις μεταξύ μικρών και μεγάλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες υπήρξαν πρωτοπόροι στις θαλάσσιες μεταφορές και πρώτοι στην υιοθέτηση της τεχνολογικής προόδου στη ναυπήγηση πλοίων. Διάσπαρτοι για αρκετές δεκαετίες σε ναυτιλιακά κέντρα σε όλο τον κόσμο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες επιθυμούσαν πάντα την επιστροφή των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, η οποία πραγματοποιήθηκε μόλις οι συνθήκες και οι περιστάσεις το κατέστησαν εφικτό. Από τότε, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο, πέρα από πολιτικά κόμματα, με αποφασιστική και πολύπλευρη οικονομική, πολιτική και στρατηγική σημασία για τη χώρα μας.

## UGS CENTENARY CELEBRATION

**T**he year 2016 was the centenary of the foundation of the Union of Greek Shipowners. The UGS completed one century of progress and of dynamic presence, proving the importance and the superiority of collective action in defending the institutional interests of Greek shipping; a difficult, demanding but also honourable task. The 16 Presidents of the Union, the 247 elected members to its Board of Directors and their history of succession express three fundamental principles which have guided the Union's work over the years: continuity, consistency and dedication. The UGS has always represented a balance between the interests of all the members of the shipping community, without discrimination between small and big shipping enterprises. Greek shipowners have been pioneers in maritime transport and first in adopting technological progress in shipbuilding. Scattered for several decades in maritime clusters around the globe, Greek shipowners have always longed for a return of their entrepreneurial activities to Greece, which did take place as soon as conditions and circumstances made this possible. Ever since, Greek shipping has constituted a national asset, beyond political parties, with a decisive and multifaceted economic, political and strategic importance for our country.



Η ΕΕΕ γιόρτασε την συμπλήρωση των 100 χρόνων από την ίδρυσή της στις 9/11/2016 με μία εντυπωσιακή εκδήλωση στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών και με τη συμμετοχή 1.800 προσκεκλημένων. Η εκδήλωση τιμήθηκε από την παρουσία του Προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας, κ. Προκόπη Παυλόπουλου και του Πρωθυπουργού, κ. Αλέξη Τσίπρα. Ολόκληρη η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα συμμετείχε στην εκδήλωση μαζί με εξέχουσες προσωπικότητες του ελληνικού πολιτικού, επιχειρηματικού και τραπεζικού τομέα, αρχηγούς πολιτικών κομμάτων, υπουργούς, βουλευτές, πρέσβεις και διακεκριμένους προσκεκλημένους από το εξωτερικό.



Η ανεκτίμητη παρακαταθήκη των 100 χρόνων ιστορίας της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών αποτελεί εχέγγυο για το μέλλον.

Ο πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας απύθνηθε θερμό χαιρετισμό, υπογραμμίζοντας τη σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για το ελληνικό έθνος και τον κόσμο εν γένει και επιβεβαίωσε την πλήρη υποστήριξη της κυβέρνησης. Τόνισε, μεταξύ άλλων, ότι «η Πολιτεία θα συνεχίσει να είναι αρωγός και συνταξιδιώτης στις τρικυμίες και στις νηνεμίες. Θα συνεχίσει να προασπίζει τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας στους διεθνείς οργανισμούς». Ο Πρόεδρος της ΕΕΕ, κ. Θεόδωρος Βενιάμης, δήλωσε, μεταξύ άλλων, στην ομιλία του: «Η ναυτιλία μας κατατάσσεται αυτοτελώς κυριαρχική θέση σε μια ανταγωνιστική διεθνή αγορά. [...] Είναι ο μόνος τομέας της εθνικής οικονομίας, στον οποίο η χώρα μπορεί και ασκεί πρωταθλητισμό, υπό τη βασική προϋπόθεση ότι της επιτρέπουν να είναι ανταγωνιστική. [...] Η ανεκτίμητη παρακαταθήκη των 100 χρόνων ιστορίας της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών αποτελεί εχέγγυο για το μέλλον».



The UGS celebrated the occasion on the 9/11/2016 with an impressive event at the Athens Concert Hall and with the participation of 1,800 guests. The event was honoured by the presence of the President of the Hellenic Republic, Mr. Prokopios Pavlopoulos, and of the Prime Minister, Mr. Alexis Tsipras. The entire Greek shipping community attended the event together with prominent personalities from the Greek political, entrepreneurial and banking sectors, leaders of political parties, Ministers, members of Parliament, ambassadors, and distinguished overseas guests.

The invaluable heritage of one hundred years of the Union of Greek Shipowners constitutes a guarantee for the future.

The Prime Minister, Alexis Tsipras, warmly addressed the audience, underlining the significance of Greek shipping for the Greek nation and the world at large and confirmed the government's full support. He emphasised, inter alia, that "the state will continue to be a supporter and a fellow traveller in storms and in the calm. It will continue to defend the interests of Greek shipping in international organisations". The President of the UGS, Mr. Theodore Veniamis, stated, inter alia, in his welcoming speech: "Our shipping has won per se a leading position in a competitive global market. [...] It is the only sector of the national economy in which the country can be a "champion", subject to the basic condition that it is allowed to remain competitive. [...] The invaluable heritage of one hundred years of the Union of Greek Shipowners is a guarantee for the future".



## ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

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

Η ΕΕΕ είναι μέλος της Ενώσεως Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ΕCΣΑ) και του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) και εκπροσωπείται στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (ΟΚΕ). Διατηρεί στενή συνεργασία με την INTERTANKO, την INTERCARGO και τη BIMCO. Παρακολουθεί τις εξελίξεις στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), στο Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ΙΛΟ), στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), στη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ΙCС), στο Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (ΙΜΒ) – Κέντρο Αναφοράς Περιστατικών Πειρατείας, καθώς και στις ΗΠΑ, μέσω μόνιμου αντιπροσώπου της στην Ουάσινγκτον. Η ΕΕΕ διατηρεί μακροχρόνια σχέση στενής συνεργασίας με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος



(ΝΕΕ), την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC) του Λονδίνου, καθώς και τη HELMEPA (Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος).

Το 2016 συνεχίστηκε ο πολύ χρήσιμος διάλογος με τη Διεθνή Ένωση Νοπογνώμωνων (IACS) και τους νοπογνώμονες-μέλη του LAN (Lloyd's Register, American Bureau of Shipping και Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd), τον Ιαπωνικό νοπογνώμονα (ClassNK), καθώς και με τη RightShip. Η ΕΕΕ εξακολούθησε τις παραδοσιακές διμερείς συναντήσεις της με εφοπλιστικές ενώσεις, μεταξύ άλλων, της Κύπρου, της Γερμανίας, του Χονγκ Κονγκ, της Μάλτας, της Ολλανδίας και της Σιγκαπούρης.

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

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

Επίσης, η ΕΕΕ υποστηρίζει και προβάλλει το πολυδιάστατο έργο της ανεξάρτητης νομικής οντότητας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, που ιδρύθηκε με πρωτοβουλία της τον Απρίλιο του 2016 με το διακριτικό τίτλο «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ» ([www.syn-enosis.gr](http://www.syn-enosis.gr)) και η οποία αποτελεί το μόνιμο όχημα της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας για την υλοποίηση έργων κοινωνικής αλληλεγγύης και κοινωφελών δράσεων μεγάλης εμβέλειας. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕΕ προσεγγίζει και τους συνεργάτες της ευρύτερης ναυτιλιακής επιχειρηματικής δραστηριότητας προκειμένου να ενισχύσουν το έργο της «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ».



## ABOUT THE UNION OF GREEK SHIPOWNERS

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

The UGS is member of the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the International Chamber of Shipping (ICS). It is represented in the European Economic and Social Committee (EESC) and in the Economic and Social Council of Greece (ESC). It maintains a close working relationship with the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), the International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO) and BIMCO. The UGS follows developments in the International Maritime Organization (IMO), the International Labour Organization (ILO), the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), the International Chamber of Commerce (ICC), the International Maritime Bureau (IMB) – Piracy Reporting Centre as well as developments in the United States through a permanent representative in Washington D.C. The UGS maintains long-standing close relations with the Hellenic Chamber of Shipping, the London-based Greek Shipping Co-operation Committee (GSCC) and the HELMEPA (Hellenic Marine Environment Protection Association).



In 2016 a most valuable dialogue continued with the International Association of Classification Societies (IACS) and classification societies' members of LAN (Lloyd's Register, American Bureau of Shipping and Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd), with Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK), as well as with RightShip. The UGS also held its traditional bilateral meetings with shipowners' associations, inter alia, from Cyprus, Germany, Hong Kong, Malta, the Netherlands and Singapore.

The Maritime Exhibition Posidonia is organised every two years under the auspices of the UGS. Posidonia 2016 (6-10/6/2016), with a record participation of exhibitors, state delegations, stakeholder organisations and visitors once more projected the image of Greece as the leading maritime country in spite of the severe economic crisis and confirmed the importance of its maritime cluster worldwide. A large number of conferences, seminars and technical workshops covered most facets of the maritime spectrum.

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

The UGS also supports and promotes the multidimensional work of the legal non-profit entity, founded on its initiative in April 2016 under the distinctive name "SYN-ENOSIS" ([www.syn-enosis.gr](http://www.syn-enosis.gr)), which constitutes the permanent vehicle of the Greek shipping community for the implementation of social solidarity projects and large-scale social welfare programmes. In this context, the UGS approaches colleagues and affiliates involved in the wider maritime business activity to enhance the work of "SYN-ENOSIS".

## 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. Δράγνης

Ιωάννης Π. Ιωαννίδης

Λασκαρίνα Ι. Καρασταμάτη

Κωνσταντίνος Ι. Καρούσης

Παντελής-Ελευθέριος Σ. Κολλάκης

Κωνσταντίνος Β. Κωνσταντακόπουλος

Παναγιώτης Κ. Λασκαρίδης

Στέφανος Δ. Λεκανίδης

Γεώργιος Σ. Λιβανός

Ιωάννης Κ. Λύρας

Γεώργιος Ι. Μακρυμύχας

Μιχαήλ Χ. Μποδοσόρογλου

Ιωάννης Α. Ξυλάς

Γεώργιος Χ. Οικονόμου

Αναστάσιος Β. Παπαγιαννόπουλος

Ιωάννα Γ. Προκοπίου

Δημήτριος Ι. Φαφαλιός

Αγγελική Ν. Φράγκου

## BOARD OF DIRECTORS

### MEMBERS

George J. Angelakis

John A. Angelicoussis

George C. Angelopoulos

Michael Ch. Bodouroglou

Constantinos I. Caroussis

Constantinos V. Constantakopoulos

George D. Dalacouras

John P. Dagnis

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

## Επιτροπές ΕΕΕ

### ΠΡΟΕΔΡΟΙ

Ιωάννης Κ. Λύρας

Ιωάννης Α. Ξυλάς

Αναστάσιος Β. Παπαγιαννόπουλος

Αντώνιος-Θωμάς Ν. Λαιμός

Δρ. Γεώργιος Α. Γράτσος

Θεόδωρος Ε. Βενιάμης

Δρ. Ματθαίος Δ. Λωσ

Διευθύντρια ΕΕΕ  
Αικατερίνη Πέππα

### ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ

Παναγιώτης Κ. Λασκαρίδης, Ιωάννης Π. Ιωαννίδης

Μελίνα Ν. Τραυλού

Ιωάννης Α. Αγγελικούσης, Μιχαήλ Δ. Χανδρής

Γεώργιος Ι. Μακρυμύχας

Γεώργιος Ι. Ησαΐας

Ιωάννης Κ. Λύρας, Δημήτριος Ι. Φαφαλιός

Ιωάννης Π. Ιωαννίδης, Ιωάννης Ε. Πλασιδάκης

Μελίνα Ν. Τραυλού, Μιχαήλ Δ. Χανδρής

## UGS Committees

### CHAIRMEN

#### FOREIGN AFFAIRS

John C. Lyras

*Sub - Committee*

#### SHORT SEA SHIPPING

John A. Xylas

#### LABOUR ISSUES

Anastasios V. Papagiannopoulos

#### LEGAL AFFAIRS

Antonios-Thomas N. Lemos

#### MARITIME SAFETY & MARINE ENVIRONMENT PROTECTION

Dr. George A. Gratsos

#### NAUTICAL EDUCATION

Theodore E. Veniamis

#### PUBLIC RELATIONS

Dr. Matheos D. Los

UGS Director General

Katerina Peppa

### DEPUTY CHAIRMEN

Panagiotis C. Laskaridis, John P. Ioannides

Melina N. Travlos (Mrs)

John A. Angelicoussis, Michael D. Chandris

Georgios J. Makrymichalos

George I. Issaias

John C. Lyras, Dimitrios J. Fafalios

John P. Ioannides, John E. Platsidakis

Melina N. Travlos (Mrs), Michael D. Chandris



ΕΝΩΣΙΣ  
ΕΛΛΗΝΩΝ  
ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

UNION OF  
GREEK  
SHIPOWNERS

Ακτή Μισούλη 85,  
185 38 Πειραιάς  
Τηλ: 210 429 1159-65  
Fax: 210 429 1166  
[www.ugs.gr](http://www.ugs.gr)  
E-mail: [ugs@ath.forthnet.gr](mailto:ugs@ath.forthnet.gr)

85, Akti Miaouli,  
Piraeus 185 38, Greece  
Tel: +30 210 429 1159-65  
Fax: +30 210 429 1166  
[www.ugs.gr](http://www.ugs.gr)  
E-mail: [ugs@ath.forthnet.gr](mailto:ugs@ath.forthnet.gr)