Ενωσις Ελληνων Εφοπλιστων

Union of Greek Shipowners

2012-13

Ετήσια Έκθεση

Annual Report

Είναι ατυχής συγκυρία ότι τη χρονική περίοδο που η Ελλάδα κλήθηκε να αντιμετωπίσει την οξύτατη κρίση στην εθνική της οικονομία, η ναυτιλία διεθνώς λόγω του ενδημικού χαρακτήρα των έντονων διακυμάνσεων της ναυλαγοράς αντιμετωπίζει μία βαθιά κρίση, μεγάλης έκτασης και διάρκειας, λόγω τριών κυρίως παραγόντων: της μείωσης των διακινούμενων όγκων φορτίων, της υπερπροσφοράς χωρητικότητας και της αδυναμίας του χρηματοπιστωτικού συστήματος διεθνώς για επαρκή παροχή οικονομικής στήριξης.

Είναι πρόωρο να προβούμε σε ασφαλή εκτίμηση των ενδείξεων για το άμεσο μέλλον. Το ενδιαφέρον μας παραμένει στραμμένο στις αναπτυσσόμενες χώρες και κυρίως την Κίνα και την Ινδία, προσβλέποντας σε μια γρήγορη ανάκαμψη του παγκόσμιου εμπορίου. Ενώπιον λοιπόν των αντικειμενικών δυσκολιών, καλούμαστε ως επιχειρηματίες της θάλασσας αλλά και ως Έλληνες πολίτες να αντιμετωπίσουμε τις προκλήσεις με θάρρος και πίστη στις δυνατότητές μας.

Όσον αφορά τη ναυτιλιακή στενωπό, ως επιχειρηματίες έχουμε τα εχέγγυα να την υπερβούμε και να συνεχίσουμε την ηγετική μας παρουσία όχι μόνο ως αριθμητική δύναμη αλλά κυρίως ως ποιοτικός πάροχος θαλάσσιων υπηρεσιών στη διεθνή σκηνή. Σε κάθε περίπτωση και με δεδομένες τις ανακατατάξεις που συντελούνται στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι, η ελληνική ναυτιλία δηλώνει ικανοποιημένη από το δυναμικό ρόλο που συνεχίζει να διαδραματίζει στο διεθνή στίβο.

Τον Ιούνιο 2012 για μια εβδομάδα η καρδιά της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας χτυπούσε στην πρωτεύουσα της Ελλάδας, λόγω της Διεθνούς Έκθεσης των Ποσειδωνίων, φέρνοντας για άλλη μια φορά στο διεθνές προσκήνιο την πρωτοκαθεδρία της ελληνικής ναυτιλίας στα διεθνή ναυτιλιακά τεκταινόμενα και την οικονομική διπλωματία που ασκεί, αφού κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό μεταφορικής ικανότητας στη διακίνηση του διεθνούς εμπορίου.

Την ίδια εποχή, η ελληνική κυβέρνηση ξεκίνησε τον αγώνα της σταθεροποίησης και επανεκκίνησης της εθνικής οικονομίας. Από την πρώτη στιγμή, η ναυτιλιακή κοινότητα ανταποκρίθηκε και δήλωσε παρούσα και πρόθυμη να συνεισφέρει στην προσπάθειά της αυτή. Προς αυτή την κατεύθυνση δεσμευτήκαμε να προβούμε σε εθελοντικό διπλασιασμό για τρία έτη της φορολογίας τόσο για τα πλοία υπό ελληνική σημαία όσο και για τα πλοία ξένων σημαιών που διαχειρίζονται εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα, πρωτοβουλία που στοχεύει στην ενίσχυση των δημοσιονομικών εσόδων την κρίσιμη προσεχή περίοδο. Επισημαίνεται εξάλλου ότι τα έσοδα του κράτους ενισχύονται ήδη και από την υποχρέωση των πλοίων υπό ξένη σημαία, των διαχειριζόμενων από εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα, να πληρώνουν από το 2013 ετήσιο φόρο χωρητικότητας.

Οι εξελίξεις αυτές λαμβάνουν χώρα με βάση τον σεβασμό του παγιωμένου θεσμικού πλαισίου της ελληνόκτητης ναυτιλίας που αναγνωρίζει ότι ο τομέας αυτός έχει ιστορικά κριθεί εθνικό ζωτικό κεφάλαιο, μη διαπραγματεύσιμο και πρέπει να παραμείνει διεθνώς ανταγωνιστικός. Όπως τονίζεται εξάλλου σε πρόσφατη μελέτη του Ινστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), όχι μόνο η υφιστάμενη συνεισφορά της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην οικονομία είναι καθοριστική, αλλά και η δυνητική της συμβολή είναι ιδιαίτερα ελπιδοφόρος.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία έχει επίσης την προοπτική να προσφέρει πολυάριθμες θέσεις εργασίας στους νέους που μαστίζονται από την ανεργία. Προϋπόθεση είναι να υπάρξει το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο που θα επιτρέπει τη ναυτολόγηση ελληνικών κατώτερων πληρωμάτων με όρους ανταγωνιστικούς, λαμβάνοντας υπόψη τα διεθνώς κρατούντα.

Επιπροσθέτως, υπήρξε η θετική εξέλιξη ότι στις αρχές του δεύτερου εξαμήνου του 2012 και μετά από δυόμισι χρόνια αποτυχημένων διοικητικών σχημάτων, επανιδρύθηκε αυτόνομο και ανεξάρτητο Υπουργείο Ναυτιλίας, στο οποίο υπάγεται το σύνολο του Λιμενικού Σώματος, επιστρέφοντας στο φυσικό του περιβάλλον και στο επιτελικό του έργο. Το γεγονός αυτό χαροποίησε ιδιαίτερα την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, αφού επιβεβαιώθηκε έμπρακτα η αναγκαιότητα ύπαρξης αυτόνομου Υπουργείου.

Εντέλει, λόγω της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης στην Ελλάδα, η Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών θεώρησε απαραίτητο να διαμορφώσει και να αναπτύξει, με την οικονομική συνδρομή της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, ένα πολύπλευρο πρόγραμμα κοινωνικής προσφοράς και αλληλεγγύης, προκειμένου να στηρίξει την πολυπληθή μερίδα των πολιτών που πλήττονται από την κρίση. Ο ελληνικός εφοπλισμός είτε με συλλογικές είτε με ατομικές δράσεις, αλλά πάντοτε με χαμηλούς τόνους, ιστορικά έχει σταθεί αρωγός στην πατρίδα και την κοινωνία σε περιόδους κρίσης.

Σε κάθε περίπτωση, οι αντίξοες οικονομικές συγκυρίες που συντρέχουν τόσο σε εθνικό αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, σε συνδυασμό με την ύφεση της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς, καθιστούν επιβεβλημένη την αγαστή συνεργασία εφοπλισμού και πολιτείας, προκειμένου να παραμείνει ανταγωνιστική και επομένως βιώσιμη η ελληνόκτητη ναυτιλία μας και να συνεχίσει εγκατεστημένη στην Ελλάδα να αποτελεί τον κυριότερο παραγωγικό πυλώνα. Αυτό αποτελεί όχι μόνο επιχειρηματικό, αλλά κυρίως, εθνικό στόχο μας. Στη δύσκολη αυτή πορεία προς την αναγέννηση της χώρας, η ναυτιλία των Ελλήνων θα σταθεί αξιόπιστος αρωγός.

Θεόδωρος Ε. Βενιάμης

It has been most unfortunate for Greece in 2012 to have had to face the most severe crisis of its national economy which has also coincided with one of the deepest crises in the endemic cyclical nature of international shipping. The international shipping downturn has not only been deep but also long in its duration due to three major factors: the reduction of cargo volumes transported, the overcapacity of tonnage, and the inability of the credit system internationally to provide sustainable finance.

It is much too early to evaluate with any certainty the direction for the immediate future. Our main interest remains focused on the developing countries especially China and India, with the hope of a speedy recovery of international trade. In the face of these objective difficulties we have been called upon as entrepreneurs of the sea but also as Greek citizens to face these challenges with courage and faith in our abilities.

In respect of the shipping straits, as entrepreneurs we have all prerequisites to steer through safely and retain our leadership not only in numbers and size but also in the high quality of service. However, in view of rapid changes occurring in the global economy, Greek shipping is satisfied so far with the dynamic role that it continues to play in the international arena.

In June 2012 and for a whole week, the heart of the international shipping industry was beating in the Greek shipping capital due to the Posidonia International Exhibition, bringing once more to the fore the primacy of Greek shipping in global shipping developments as well as its strategic importance since it has the highest percentage of transportation capacity in the world.

At the same time, the Greek Government started the effort for the stabilization of the national economy. From the very beginning, the shipping community conveyed its support and declared its willingness to contribute to this effort. To this effect, the Greek shipping community has voluntarily offered to contribute over the next three years, for all vessels, under both Greek flag and foreign flags operated by shipping companies established in Greece, the double amount of tonnage tax a Greek ship would normally contribute. This initiative aims at enhancing the fiscal revenues over the next critical period. It is noteworthy that the state revenues have already been given a boosting due to the obligation, as of 2013, of vessels under foreign flag operated by companies established in Greece, to also pay an annual tonnage tax to Greece.

These developments are being implemented within the long established institutional legislative framework for shipping where shipping is recognised as a non-negotiable, historic national economic and strategic asset, which must remain internationally competitive. As highlighted in a recent study of the Greek Foundation for Economic and Industrial Research (IOBE), the existing contribution of Greek-owned shipping to the Greek economy is decisive but also its potential contribution is equally, if not more important.

Greek-owned shipping can also provide significant employment especially for the growing list of unemployed youth. The appropriate legislative framework is a prerequisite to allow the recruitment of Greek ratings on competitive terms taking into account the international standards.

At the beginning of the second half of 2012, following a succession of failed administrative schemes over a period of two and a half years, an autonomous and independent Ministry for Shipping was re-established, manned predominantly by the Hellenic Coast Guard which as before will carry out its executive work. This fact was warmly welcomed by the Greek shipping community and it is a confirmation, in practice, of the need for an autonomous Ministry.

Lastly, due to the dire economic situation of Greece, the Union of Greek Shipowners considered necessary to set up, with the financial support of the Greek shipping community, a programme of social welfare and solidarity in order to support a significant part of the population most affected by the crisis. The Greek shipping community has hastened once again as it has done historically on numerous occasions to the assistance of the home country and its citizens, in periods of crisis.

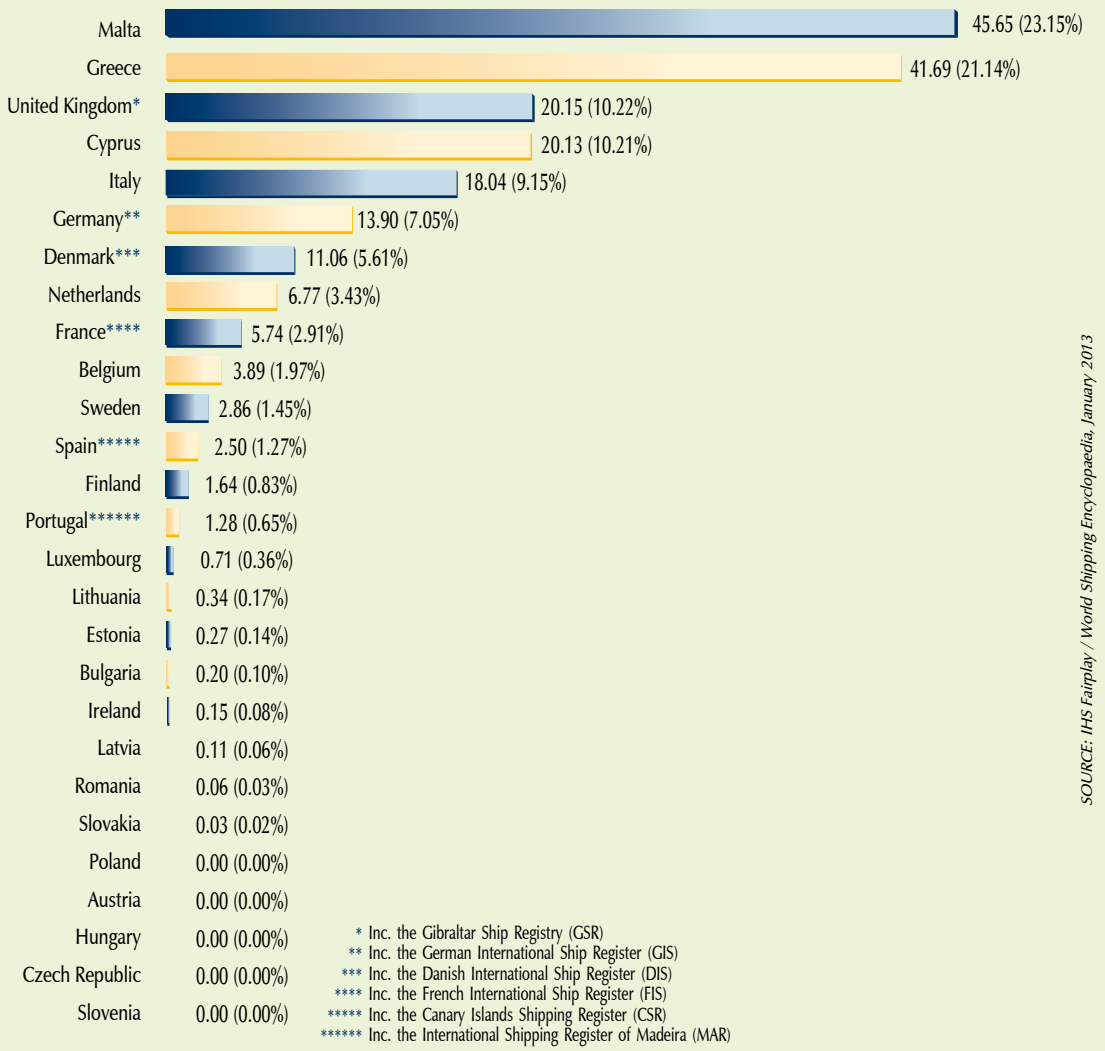
In any case, the adverse economic circumstances existing at national and European level, coupled with the deep recession in international shipping, render imperative the co-operation between the shipping industry and the State, in order to maintain the competitiveness and, hence, the sustainability of Greek-owned shipping. In this way, it may continue, through its establishment in Greece, to remain a major and successful component of the national economy. This is not only our entrepreneurial but, mainly, our national objective. On this difficult path towards the revival of the country, Greek shipping will remain a reliable partner.

Theodore E. Veniamis

Το 2012 η ευρωπαϊκή κρίση του χρέους και οι διεθνείς επιπτώσεις της εξακολούθησαν να επηρεάζουν αρνητικά την παγκόσμια οικονομία. Η Ευρώπη εισήλθε σε ήπια ύφεση, η ανάπτυξη στις ΗΠΑ ήταν πιο αργή από την αναμενόμενη και ακόμη και η ταχύτερα αναπτυσσόμενη οικονομία παγκοσμίως, η Κίνα, σημείωσε σημαντική επιβράδυνση. Η χαλάρωση της ζήτησης, ιδίως πρώτων υλών και μεταλλευμάτων, οδήγησε σε υψηλότερους ρυθμούς ανεργίας που είχαν ως αποτέλεσμα χαμηλότερη ζήτηση αγαθών. Επιπροσθέτως, η πιστωτική ασφυξία που προέκυψε από την κρίση χρέους οδήγησε σε σημαντική μείωση των χρηματοδοτικών δυνατοτήτων του διεθνούς τραπεζικού συστήματος. Το 2013 προχωρεί με σχετικά θετικότερη μακρο-οικονομική προοπτική συγκριτικά με το 2012, αλλά εξαρτάται από την απόδοση των αναπτυσσόμενων χωρών και τους αστάθμητους παράγοντες στην Ευρωζώνη που εξακολουθούν να ρίχνουν τη σκιά τους. Εκφράζεται περισσότερη αισιοδοξία για το 2014 και εφεξής.

MERCHANT FLEETS OF THE E U

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

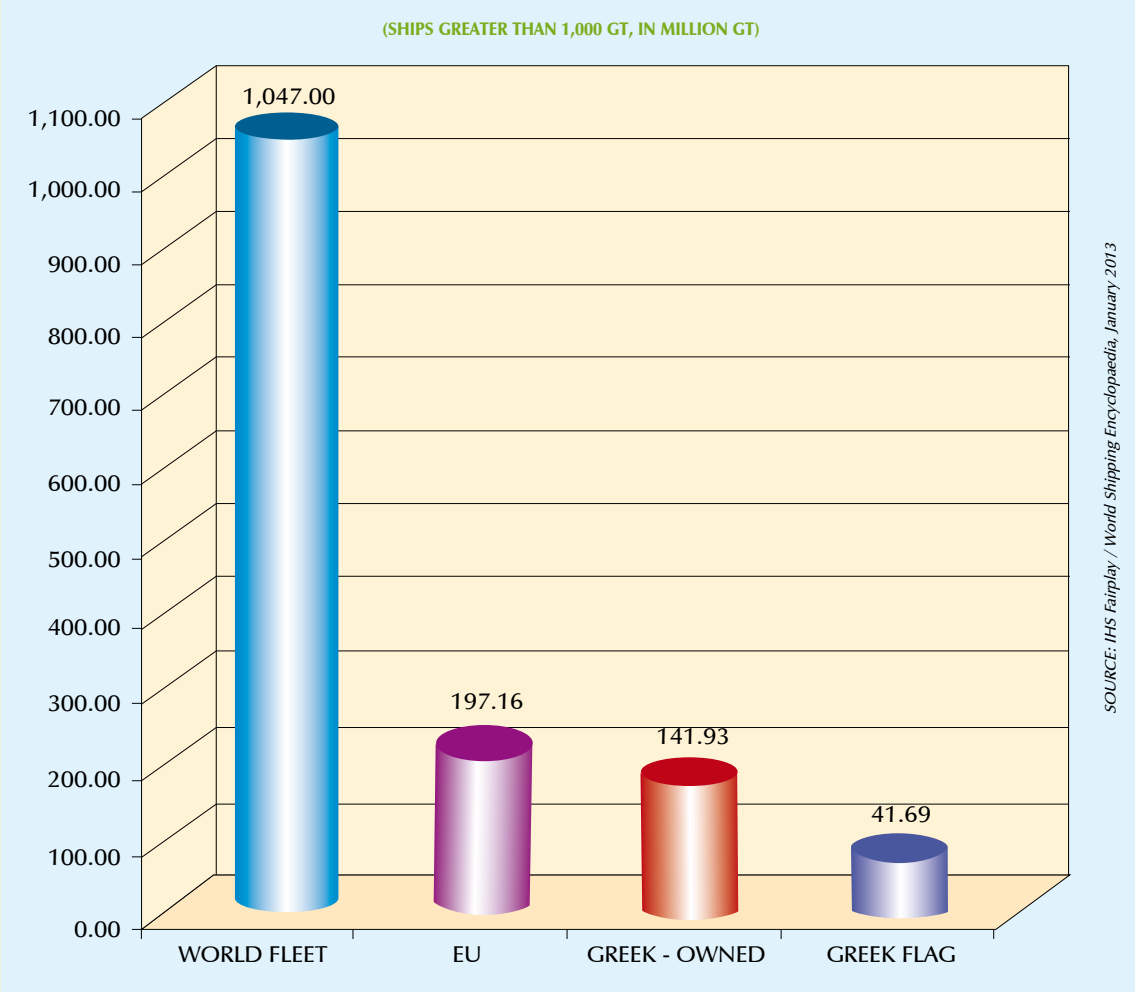


In 2012 the European sovereign debt crisis and its worldwide repercussions continued to negatively affect the world economy. Europe entered a mild recession, US growth was slower than expected and even the world's fastest growing economy, China, registered a significant slowdown. Slackening demand, especially for raw materials and mineral ores led to higher unemployment rates and lower demand for goods. Furthermore, the credit crunch resulting from the debt crisis led to significantly reduced financing capabilities of the international banking system. 2013 is proceeding with a relatively more positive macro-economic outlook than 2012, but depends on the performance of developing countries and the imponderables in the Eurozone which continue to cast a shadow. More optimism is expressed for 2014 and henceforth.

Shipping can be an engine for growth and jobs at the core of the Greek maritime cluster

The Greek economy in its fourth year of recession has led to a 25% decrease of the gross domestic product (GDP) since 2009. Domestic demand has fallen sharply and unemployment at 27% is the highest in Europe. However, the new Greek government in 2012 re-established confidence in the ability to take the appropriate fiscal and structural measures to overcome the crisis. GDP will continue to slow down for most of 2013 but the recapitalization of the country's banks and an acceleration of EU financing and direct foreign investment will hopefully reverse the tendency and herald positive growth from the end of 2013 onwards.

MERCHANT FLEETS OF THE WORLD



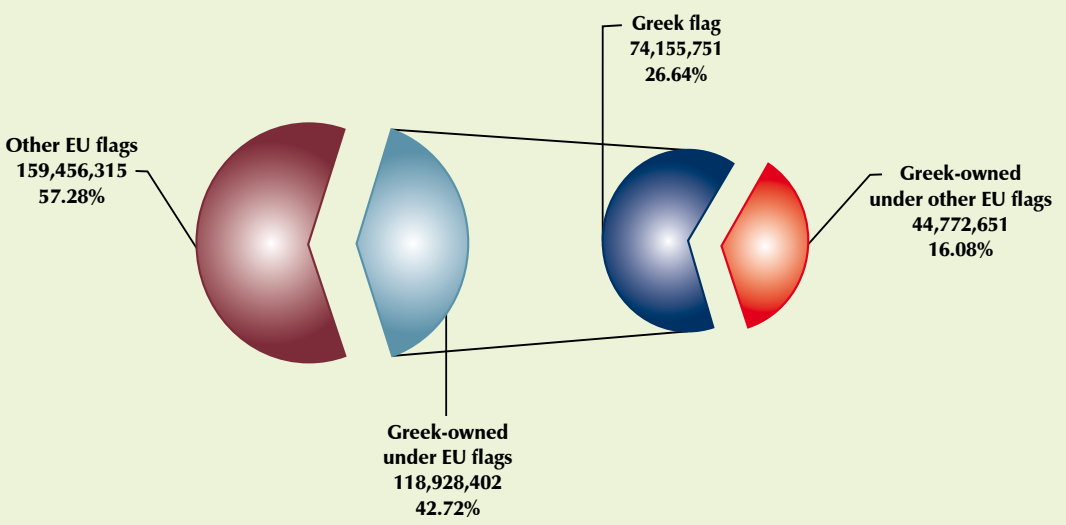
Η ελληνική οικονομία βρίσκεται σε ύφεση για τέταρτο χρόνο που οδήγησε σε μείωση κατά 25% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) από το 2009. Η εγχώρια ζήτηση έπεσε απότομα και η ανεργία στο 27% είναι η υψηλότερη στην Ευρώπη. Όμως η νέα ελληνική κυβέρνηση το 2012 εμπέδωσε την εμπιστοσύνη στην ικανότητα λήψης των κατάλληλων δημοσιονομικών και διαρθρωτικών μέτρων που θα της επιτρέψουν να ανταπεξέλθει στην κρίση. Η μείωση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος θα συνεχισθεί για το μεγαλύτερο μέρος του 2013 αλλά η ανακεφαλαιοποίηση των τραπεζών της χώρας και η επιτάχυνση των ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων και των απευθείας ξένων επενδύσεων ελπίζεται ότι θα αναστρέψουν την τάση και θα οδηγήσουν σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης από το τέλος του 2013 και εφεξής.

Η ναυτιλία: μοχλός ανάπτυξης και απασχόλησης στον πυρήνα του ελληνικού πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων

Η χρηματοδότηση προς τη ναυτιλία ήταν ακόμη χαμηλότερη το 2012 δεδομένου ότι μεγάλες διεθνείς τράπεζες συνέχισαν την αποχώρησή τους από την αγορά αυτή. Η χρηματοδότηση προς τη ναυτιλία εξασφαλίστηκε μόνο από οργανωμένα επενδυτικά κεφάλαια και την ιδιωτική τοποθέτηση αλλά η χαμηλή ναυλαγορά ή και η επακόλουθη μείωση της αξίας των πλοίων κατέστησαν τον δανεισμό ακόμη πιο προβληματικό. Καθώς οι εκτεταμένες παραγγελίες ναυπηγήσεων συνεχίζουν να απορροφούν τα περιορισμένα διαθέσιμα ποσά χρηματοδότησης, η διεθνής ναυτιλία θα εξακολουθήσει να αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα χρηματοδότησης το 2013. Παρά την ύφεση και την υπερπροσφορά χωρητικότητας, η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία παρέμεινε ιδιαίτερα ανταγωνιστική με τους Έλληνες εφοπλιστές να ελέγχουν άνω του 15% του παγκόσμιου στόλου. Η ικανότητα προσαρμογής της σε συνεχώς μεταβαλλόμενες και απαιτητικές συνθήκες αποδεικνύεται από τις επενδύσεις σε νέα πλοία. Όμως εκτιμάται ότι η ναυτιλιακή κρίση πιθανόν να συνεχισθεί για τα προσεχή τρία χρόνια.

EU FLEET IN DWT

(SHIPS GREATER THAN 1,000 GT)



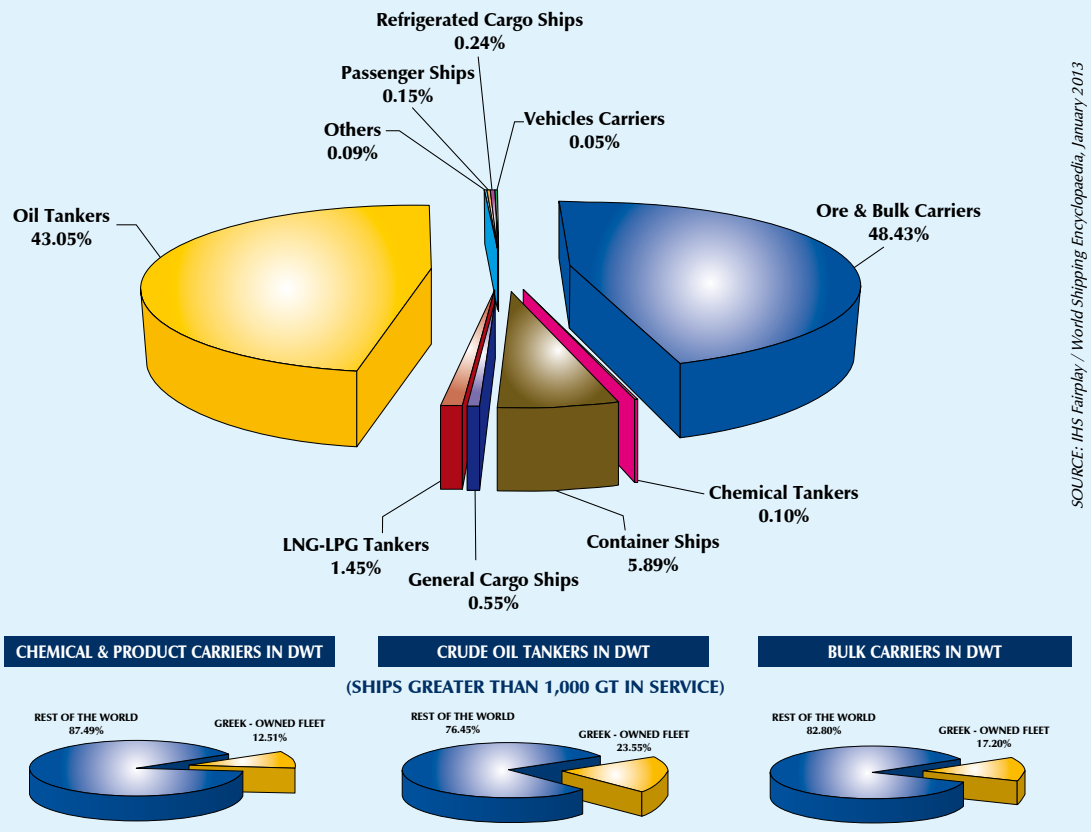
SOURCE: IHS Fairplay / World Shipping Encyclopaedia, January 2013

Ship finance was even lower in 2012 as major international banks continued their withdrawal from this market. It was mainly left to funds and to private placements to provide ship finance but the lower freight rates and the consequent reduced value of ships rendered lending even more problematic. As major shipbuilding orders continue to absorb the limited amounts of finance available, major financing problems will persist in 2013. Despite recession and oversupply of tonnage, Greek oceangoing shipping remained particularly competitive with Greek shipowners controlling over 15% of the world fleet. Its ability for adjustment in ever changing and demanding conditions is witnessed by investments in new ships. However, it is estimated that the shipping crisis may continue in the three coming years.

In 2012, the economic data of the Greek flag fleet were to a large extent satisfactory. The Greek register accounted for 1,939 vessels (over 100 gt) amounting to 43,613,921 gt[1]. The Greek owned tonnage held first position internationally. The fleet amounted to 3,428 vessels (ships greater than 1,000 gt) of 245.14 million deadweight tons, representing 15.56% of total world dwt[2]. The Greek flag fleet ranks sixth internationally (in terms of dwt) and second in the EU (in terms of gt). The Greek owned fleet under EU flags accounts for 42.72% of the EU dwt tonnage. Moreover, Greek owners control 23.55% of the world tanker fleet (crude oil tankers), 17.20% of the world bulk carrier fleet and 12.51% of the world chemical and product carriers fleet in terms of dwt (excluding ships currently on order).

SHIP TYPE ANALYSIS OF THE GREEK-OWNED FLEET IN DWT

(SHIPS GREATER THAN 1,000 GT IN SERVICE)



(1) *Source: Hellenic Statistical Authority, 2013*
(2) *Source: IHS Fairplay World Shipping Encyclopaedia, January 2013*

Το 2012 τα οικονομικά στοιχεία του υπό ελληνική σημαία στόλου παρέμειναν αρκετά ικανοποιητικά. Το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 1.939 πλοία (χωρητικότητας άνω των 100 gt) που ισοδυναμούσαν με 43.613.921 gt[1]. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παρέμεινε στην πρώτη θέση διεθνώς. Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.428 πλοία (μεγαλύτερα των 1.000 gt) με 245,14 εκατομμύρια dwt, αντιπροσωπεύοντας 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt[2]. Η ελληνική σημαία κατέχει την έκτη θέση στη διεθνή κατάταξη (σε dwt) και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε gt). Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες Κρατών Μελών της ΕΕ αντιπροσωπεύει το 42,72% της κοινοτικής χωρητικότητας (σε dwt). Επιπροσθέτως, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 23,55% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων (αργού πετρελαίου), το 17,20% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε χωρητικότητα dwt και 12,51% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών / παραγώγων πετρελαίου σε χωρητικότητα dwt (εξαιρουμένων των υπό ναυπήγηση πλοίων).

Στο τέλος Δεκεμβρίου 2012[3], οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 304 πλοία (άνω των 1.000 gt) συνολικής χωρητικότητας 29,56 εκ. dwt. Από τα πλοία αυτά, 102 είναι δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 22,34% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (σε dwt) και συμπεριλαμβάνουν 32 δεξαμενόπλοια LNG/LPG που αντιστοιχούν στο 28,69% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt), καθώς και 134 φορτηγά πλοία που αντιστοιχούν σε 11,51% της συνολικής ναυπηγούμενης χωρητικότητας στην κάθε κατηγορία αντιστοίχως, 60 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν σε 9,39% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) και 8 άλλα πλοία. Είναι αξιοσημείωτο ότι οι παραγγελίες της ελληνικής πλοιοκτησίας το 2012 εξακολουθούν να υποδηλώνουν μία τάση διαφοροποίησης προς εξειδικευμένα πλοία όπως τα LNG, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και σε πλατφόρμες offshore και πλοία εξόρυξης πετρελαίου (drilling ships).

Το ηλικιακό προφίλ του ελληνικής σημαίας στόλου το 2012 ήταν 11,3 έτη – με 50% του στόλου ηλικίας μικρότερης των 10 ετών – και του ελληνόκτητου στόλου τα 10,2 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,7 έτη.

Το έτος 2012, παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία, τα έσοδα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα ανήλθαν σε 13.286 εκ. ευρώ συγκρινόμενα με 14.097 εκ. ευρώ το 2011[4], δηλαδή, μείωση της τάξης του 5,75%. Επιπροσθέτως, η ναυτιλία παρείχε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 192.000 άτομα στην Ελλάδα.

Πρόσφατη μελέτη του Ινστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), με τίτλο «Η συμμετοχή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία – Επιτεύγματα και Προοπτικές»[5] (Ιανουάριος 2013), βασιζόμενη σε στατιστικά στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας για το έτος 2009, αποκαλύπτει ότι:

- Η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές δημιούργησε στο σύνολο - άμεσα και έμμεσα - € 13,3 δισεκατομμύρια εγχώρια προστιθέμενη αξία το 2009, ήτοι άνω του 6,1% του ΑΕΠ της χώρας.
- Λόγω της σημαντικής σμίκρυνσης του ΑΕΠ το διάστημα 2009-2012, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών αναμένεται να έχει εμφανίσει σημαντική αύξηση υπερβαίνοντας ίσως το 7% της οικονομίας για το 2012.

Περαιτέρω, η μελέτη αναλύει τις δυνητικές ευεργετικές επιπτώσεις στην ελληνική οικονομία από την προσέλκυση περισσότερων διαχειριστριών ναυτιλιακών εταιριών και αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιριών στην ελληνική επικράτεια εκτιμώντας ότι αυτές θα είναι σημαντικές.

---

(1) *Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή 2013*
(2) *Πηγή: IHS Fairplay World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2013*
(3) *Πηγή: IHS Fairplay World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2013*
(4) *Τράπεζα της Ελλάδας, Στοιχεία 2013*
(5) *www.iobe.gr*

By the end of December 2012[3], newbuilding orders by Greek interests amounted to 304 vessels (over 1,000 gt), representing 29.56 million dwt. Of these vessels, 102 were tankers corresponding to 22.34% of world tonnage (dwt), including 32 LNG / LPG tankers amounting to 28.69% of world tonnage (dwt), 134 bulkers corresponding to 11.51% of world tonnage (dwt) on order in each type, 60 containerships corresponding to 9.39% of world tonnage (dwt) and 8 other vessels. It is noteworthy that the orderbook of Greek shipping in 2012 continues to indicate a diversification to specialised ships like LNG vessels, containerships as well as offshore platforms and drilling ships.

The age profile of the Greek flag fleet in 2012 was 11.3 years - 50% of the fleet being younger than 10 years old - and of the Greek owned fleet 10.2 years, whilst the average age of the world fleet was 12.7 years.

In 2012, despite the dire global economic situation, foreign exchange earnings from shipping amounted to €13,286 million compared to €14,097 million in 2011[4], i.e., a reduction of 5.75% while shipping provided 192,000 jobs directly or indirectly.

The recent Study of the Foundation for Economic and Industrial Research (IOBE) entitled "The Contribution of Oceangoing Shipping to the Greek Economy – Achievements and Prospects"[5] (January 2013), based on 2009 figures of the Hellenic Statistical Authority, reveals that:

- The final demand for water transport services created, directly and indirectly, more than € 13.3 billion of domestic added value in 2009, accounting to more than 6.1% of the GDP.
- Given the considerable economic contraction of the GDP in Greece between 2009 and 2012, the total contribution of water transport to the GDP might have increased substantially exceeding about 7% of the economy for 2012.

Moreover, the study analyses the potential beneficial effects to the Greek economy from the attraction of more ship management activities and foreign shipping companies which are estimated to be substantial.

(3) *Source: IHS Fairplay World Shipping Encyclopaedia, January 2013*
(4) *Bank of Greece, Report 2013*
(5) *www.iobe.gr*

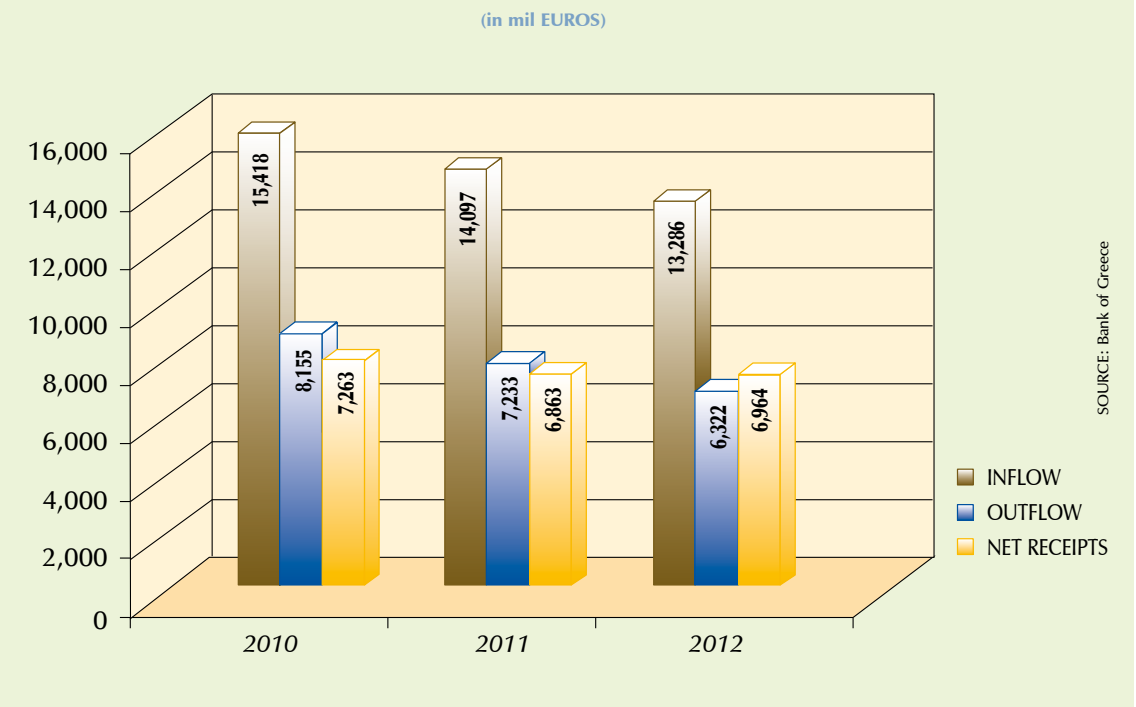
Τον Ιανουάριο 2013, η Ελληνική Βουλή υιοθέτησε νομοθεσία (νόμος 4110/2013) δυνάμει της οποίας επιβάλλεται φόρος σε πλοία ξένης σημαίας, η διαχείριση των οποίων πραγματοποιείται από εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Ο υπολογισμός του φόρου γίνεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν για τα πλοία ελληνικής σημαίας, αφαιρούμενου του φόρου, όπου υφίσταται, που έχει καταβληθεί στο κράτος νηολόγησης του πλοίου.

Επίσης, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα έχει δεσμευθεί να προβεί σε οικονομική εθελοντική συνεισφορά με τον διπλασιασμό για τα επόμενα τρία χρόνια της φορολογίας των υπό ελληνική σημαία πλοίων καθώς και των πλοίων ξένων σημαιών, διαχειριζόμενων από εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Η συνεισφορά αυτή στοχεύει στην ενίσχυση των δημοσιονομικών εσόδων του κράτους την επόμενη κρίσιμη χρονική περίοδο για την ελληνική οικονομία.

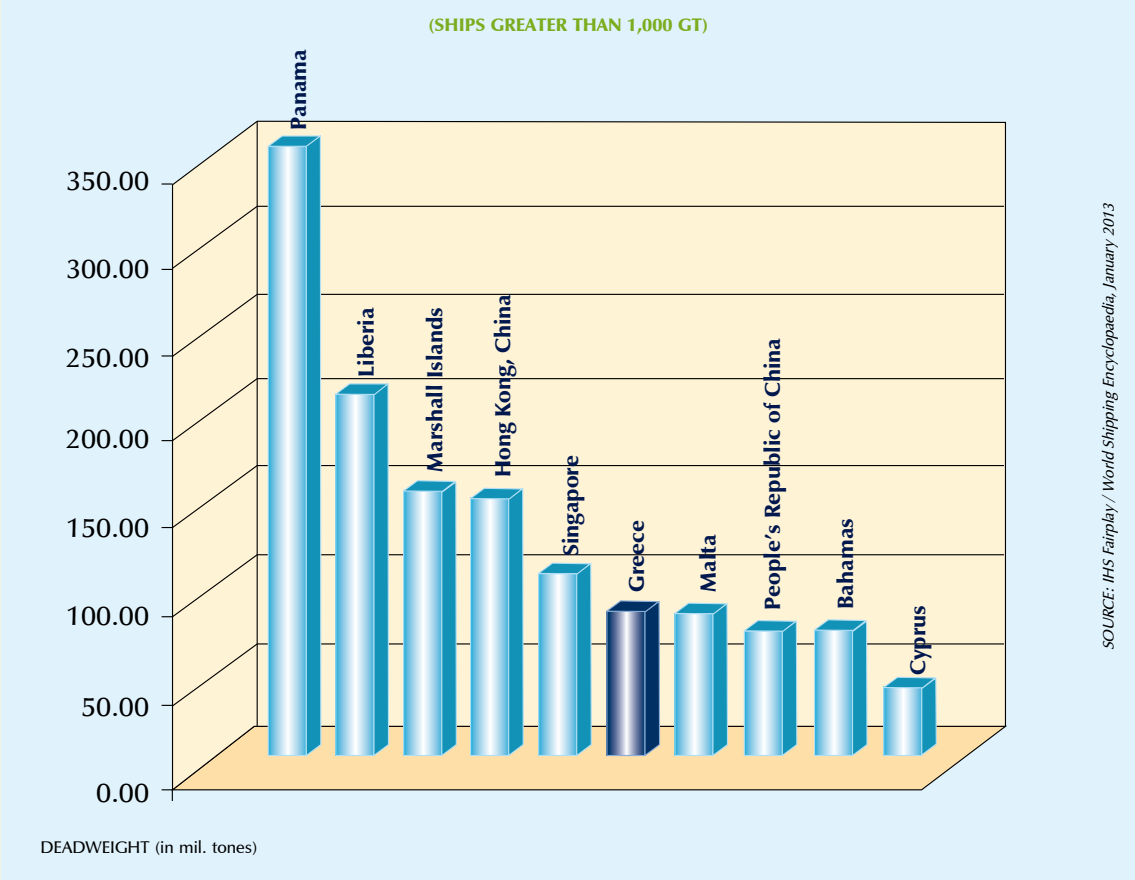
Το 2012, η επανεγκαθίδρυση του αυτόνομου Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, μετά από τέσσερα έτη διοικητικού κενού από την κατάργησή του, αποτελεί θετική εξέλιξη επικροτούμενη από την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Νέα μέτρα προβλέπουν διαδικασίες «εξπρές» νηολόγησης πλοίων υπό ελληνική σημαία και δραστικής μείωσης της γραφειοκρατίας για να προσελκύσουν περισσότερα πλοία. Οι διοικητικές διαδικασίες της νηολόγησης τυποποιούνται και απλοποιούνται. Τα μέτρα αυτά αποσκοπούν να προσφέρουν ένα βιώσιμο περιβάλλον για το ευρύτερο πλέγμα ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και να ενισχύσουν τη θέση της Ελλάδας ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου.

Το 2012, η ελληνική ναυτιλία παρέμεινε σημαντικός εμπορικός εταίρος της ΕΕ, των ΗΠΑ και της Κίνας, μεταφέροντας ένα υψηλό ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου αποτελεσματικά, με ασφαλή και περιβαλλοντικά φιλικό τρόπο. Το κύρος της προσδίδει στην Ελλάδα ένα διαπραγματευτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη στρατηγικών συμμαχιών στην παρούσα δύσκολη περίοδο.

FOREIGN EXCHANGE EARNINGS OF GREECE FROM SHIPPING



TOP 10 MERCHANT FLEETS OF THE WORLD (in dwt) - BY REGISTRATION



In January 2013, the Greek Parliament adopted legislation (law 4110/2013), whereby tax was imposed on foreign flag vessels operated by management companies established in Greece. The calculation of the tax is based on the same criteria, rates and percentages in force for Greek flag vessels, less the tax, if any, paid to the vessel's flag register.

Moreover, the Greek shipping community has committed itself to a voluntary financial contribution, which doubles for the next three years the taxation of Greek flag vessels as well as foreign flag vessels operated by management companies established in Greece. This contribution aims at enhancing the fiscal revenues of the Greek state over this critical period in support of the Greek economy.

In 2012, the re-instatement of the autonomous Ministry of Shipping and the Aegean, following an administrative gap of four years since its abolition, is a positive development welcomed by the Greek shipping community. New measures provide fast track vessel registration under the Greek flag and slashing through of red tape in order to attract more ships. Thus, administrative procedures in registering ships are standardised and simplified. These measures aim at offering a more viable environment for the wider Greek maritime cluster of activities and enhancing the status of Greece as an international maritime centre.

In 2012, Greek shipping remained an important commercial partner of the EU, the US and China which carries a high percentage of world trade efficiently, safely and in an environmentally friendly way. Its prestige provides Greece with a negotiating advantage for the development of strategic alliances in the current difficult period.

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΕΡΙ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές (2004), ο ακρογωνιαίος λίθος της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, επέτρεψαν στα κράτη μέλη την υιοθέτηση μέτρων ενίσχυσης του ναυτιλιακού τομέα και βελτίωσης της ανταγωνιστικότητάς του. Ο κοινοτικός στόλος λειτουργεί μέσα σε μία σχεδόν ελεύθερη παγκόσμια αγορά, εκτεθειμένος στον σφοδρό ανταγωνισμό κυρίως από στόλους τρίτων χωρών και ναυτιλιακών κέντρων της Ασίας και της Άπω Ανατολής.

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές δημιουργήθηκαν για να ανταποκριθούν στην ανάγκη καθιέρωσης ενός διεθνούς ισότιμου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος συμπεριλαμβανομένου του κοινοτικού στόλου. Ο βασικός τους στόχος ήταν να αντιμετωπίσουν τη διεθνή ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου και όχι τον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές ούτε στρέβλωσαν τον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό, ούτε έθιξαν τις συνθήκες λειτουργίας σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον της ΕΕ / ΕΟΧ[1]. Αποτελούν την προϋπόθεση sine qua non του φορολογικού καθεστώτος της ναυτιλίας στην ΕΕ.

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές συνιστούν έναν κατάλογο πιθανών πλεονεκτημάτων που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τη φορολογία του πλοίου, τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης εφοπλιστών / ναυτικών, τη ναυτική

(1) *ΕΟΧ = Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος*

GUIDELINES ON STATE AIDS TO MARITIME TRANPORT

The Guidelines on State Aids to Maritime Transport (2004), the cornerstone of the European shipping policy, have successfully enabled individual member states to adopt measures strengthening their shipping sector and improving its competitiveness. The EU fleet operates in an almost free global market exposed to fierce competition particularly from third country fleets and shipping centres in Asia and the Far East.

The Guidelines were devised to create an international level playing field including the EU fleet. Their basic purpose was to address the international competitiveness of the EU fleet and not primarily intra EU competition. The Guidelines have neither distorted intra EU competition, nor affected trading conditions to an extent contrary to the common interest of the EU/EEA[1]. They are the sine qua non of the taxation regime of shipping in the EU.

Shipping as a globalised sector needs to be examined in the perspective of global competition

The Guidelines institute a shopping list of benefits including, inter alia, vessel taxation, social security contributions of shipowners / seafarers, maritime education, short sea shipping and promotion of research. In Greece, the only available benefits concern vessel taxation and reduction in social security contributions. The Greek tonnage tax system was devised in the 1950's and, being the oldest of its kind, has served as the source of imitation for several success stories of tonnage tax regimes adopted in the EU and beyond since the 1990's.

In reviewing the Guidelines, the European Commission should focus on the wider industry perspective and global character of shipping competition, rather than the narrow perspective of intra EU competition and the integration of the internal market. The UGS notes that the European Commission acknowledges that "in

1 EEA = European Economic Area

εκπαίδευση, τη ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων και την προώθηση της έρευνας. Στην Ελλάδα, τα μόνα προβλεπόμενα από τα ανωτέρω πλεονεκτήματα είναι αυτά της φορολογίας του πλοίου και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Το ελληνικό σύστημα φόρου χωρητικότητας εκπονήθηκε την δεκαετία του 1950 και, ως το παλαιότερο του είδους του, αποτέλεσε πηγή μίμησης για πολλά συστήματα φόρου χωρητικότητας που αποδείχθηκαν πολύ επιτυχημένα και υιοθετήθηκαν στην ΕΕ και αλλού από την δεκαετία του 1990.

Κατά την αναθεώρηση των Κατευθυντήριων Γραμμών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να επικεντρωθεί στην ευρύτερη προοπτική της ναυτιλίας και στον διεθνή χαρακτήρα του ναυτιλιακού ανταγωνισμού, παρά στην στενότερη προοπτική του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού και την ενσωμάτωση της εσωτερικής αγοράς. Η ΕΕΕ σημειώνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι «σε παγκοσμιοποιημένες αγορές χρειάζεται πνεύμα ανταγωνισμού με διεθνή διάσταση[2]». Η ναυτιλία είναι μία τέτοια αγορά. Συνεπώς, η ΕΕΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναθεωρήσει τις Κατευθυντήριες Γραμμές ακριβώς με αυτό το πνεύμα. Επίσης, η ΕΕΕ σημειώνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι «η πολιτική ανταγωνισμού προωθεί την ανάπτυξη, την απασχόληση, την ανταγωνιστικότητα και την προστασία του καταναλωτή[3]». Οι τέσσερις αυτοί στόχοι προωθούνται από τις υφιστάμενες Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές. Αυτός είναι ένας πρόσθετος λόγος για τη διατήρησή τους. Η διατήρηση του πλαισίου των Κατευθυντήριων Γραμμών θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα κατάλληλα για τον διεθνή ανταγωνισμό. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές παρέχουν την αναγκαία κανονιστική ασφάλεια στον ναυτιλιακό τομέα που απαιτούν όλες οι επιχειρήσεις. Χωρίς αυτό το πλαίσιο, υφίσταται σοβαρός κίνδυνος μετεγκατάστασης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων μακριά από την Ευρώπη και απομάκρυνσης από τα ευρωπαϊκά νηολόγια. Η ασφάλεια των επενδύσεων απαιτεί διατήρηση σταθερού νομικού καθεστώτος σύμφωνα με την αρχή της ασφάλειας δικαίου.

Η ναυτιλία ως παγκοσμιοποιημένος τομέας πρέπει να εξετάζεται υπό το πρίσμα του διεθνούς ανταγωνισμού

Η παράταση των Κατευθυντήριων Γραμμών θα διατηρήσει μια δυνατή ανταγωνιστική κοινοτική ναυτιλία με επακόλουθα πλεονεκτήματα για την στρατηγική ασφάλειας της ΕΕ – τόσο της στρατιωτικής όσο και της εφοδιαστικής αλυσίδας – την οικονομία και την απασχόληση. Χωρίς τις Κατευθυντήριες Γραμμές, τα πλεονεκτήματα αυτά δεν θα υπάρξουν. Πράγματι, ο ευρωπαϊκός στόλος εξασφαλίζει τον ενεργειακό εφοδιασμό της ΕΕ και υποστηρίζει τις στρατιωτικές επιχειρήσεις και ειρηνευτικές δραστηριότητες. Σε περίοδο κρίσης και υψηλής ανεργίας, ο κοινοτικός στόλος παρέχει απασχόληση στην θάλασσα και στην ξηρά σε μία σειρά υποβοηθητικών δραστηριοτήτων της ναυτιλίας στο πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και η εφαρμογή των φόρων χωρητικότητας βελτιώνει τις ευκαιρίες απασχόλησης των κοινοτικών ναυτικών. Η απασχόληση των κοινοτικών ναυτικών είναι κρίσιμη για τη διατήρηση της ναυτικής τεχνογνωσίας στην ΕΕ. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές έχουν δώσει ώθηση στο Ευρωπαϊκό πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, δηλαδή, λιμάνια, κατασκευαστές εξοπλισμού, δικηγόρους, τραπεζίτες, μεσίτες, νηογνώμονες, ασφαλιστές, επισκευές πλοίων, ναυπηγεία. Η εφαρμογή των Κατευθυντήριων Γραμμών προώθησε επίσης την απόκτηση νεότερων και τεχνολογικά πιο προηγμένων πλοίων στον κοινοτικό στόλο και, τοιουτοτρόπως βελτίωσε την περιβαλλοντική επίδοσή του. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές ενθάρρυναν επίσης την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην ΕΕ ως εναλλακτικής των οδικών μεταφορών, ανακουφίζοντας την οδική συμφόρηση και ενθαρρύνοντας την στροφή προς περιβαλλοντικά πιο φιλικές μορφές μεταφοράς.

Η ΕΕΕ πιστεύει ακράδαντα ότι είναι απαραίτητο για τη λειτουργία της ναυτιλίας της ΕΕ / ΕΟΧ να διατηρηθεί το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να παρατείνει τη διάρκεια ισχύος των υφιστάμενων Κατευθυντήριων Γραμμών των Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές. Η ναυτιλία ως ηγετικός τομέας πρέπει να διαφυλαχθεί στην ΕΕ εν όψει της στρατηγικής σημασίας του και της πολυσχιδούς συμμετοχής του στην ευρωπαϊκή οικονομία.

---

(2) *Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Έκθεση επί της Πολιτικής Ανταγωνισμού (2011), σ. 27*
(3) *Ibid, σ. 20*

globalised markets there is need to have a competition spirit with an international dimension[2]". Shipping is one such market. Therefore, the UGS invites the Commission to review the State Aid Guidelines precisely in this spirit. The UGS also notes that the European Commission acknowledges that "competition policy promotes growth, employment, competitiveness and consumer protection"[3]. All four aims are promoted by the existing Guidelines on State Aids to Maritime Transport. This is an additional reason for their continuation. The maintenance of the Guidelines framework will allow member states to have measures matching global competition. The Guidelines provide the necessary regulatory certainty in the shipping sector that all businesses require and without it, there is a serious risk of relocation of shipping activities away from Europe and deflagging of ships from EU flags. Security of investment necessitates maintaining a stable legal regime in conformity with the principle of legal certainty.

Continuation of the Guidelines will maintain a strong competitive EU shipping industry with consequent benefits for the EU's strategy on security – both military and the supply chain – the economy and employment. Without them, these benefits will not arise. Indeed, the European fleet provides security of the energy supply of the EU and supports military operations and peace – keeping activities. In a period of crisis and high unemployment, the EU fleet provides employment at sea and ashore in a whole range of ancillary maritime activities in the maritime cluster and the application of tonnage taxes improves the employment opportunities of EU seafarers. Employment of EU seafarers is crucial for the maintenance of maritime know-how in the EU. The Guidelines have boosted the European maritime cluster of activities, namely, seaports, equipment manufacturers, lawyers, bankers, brokers, classification societies, insurers, ship repairs and shipyards. Their application has also promoted the acquisition of younger and more technologically advanced vessels in the EU fleet and, thus, improved its environmental performance. The Guidelines have also encouraged the promotion of short sea shipping in the EU as an alternative to road transport, relieving road bottlenecks and thus encouraging a modal shift to more environmentally friendly modes of transport.

The UGS firmly believes that it is essential for the operation of the EU/EEA shipping, to maintain the existing legislative framework. The European Commission should proceed with the continuation of the current Guidelines on State Aid to Maritime Transport. Shipping as a leading industry should be preserved by the EU in view of its strategic importance and its multifaceted contribution to the EU economy.

---

(2) *European Commission: Report on Competition Policy (2011), p. 27*
(3) *Ibid, p. 20*

ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Η πειρατεία αποτελεί σοβαρή διεθνή απειλή για την περιφερειακή ασφάλεια, το διεθνές εμπόριο, την θαλάσσια μεταφορά και την παγκόσμια οικονομία, αλλά κυρίως συνιστά απειλή της ζωής και της ασφάλειας των ναυτικών. Το ετήσιο κόστος της εκτιμάται σε 7-12 δις δολάρια ΗΠΑ.

Το 2012 οι πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή της Σομαλίας και του Ινδικού Ωκεανού σημείωσαν σημαντική μείωση, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν απαιτείται αυξημένη επαγρύπνηση των πλοίων και των ναυτικών που διαπλέουν τις ζώνες υψηλού κινδύνου στα ανοικτά της Σομαλίας, του Κόλπου του Άντεν και της Ερυθράς Θάλασσας. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο αναφέρει μείωση των πειρατικών επιθέσεων σε ποσοστό 68%. Ειδικότερα, σημειώθηκαν 75 επιθέσεις Σομαλών, έναντι 237 επιθέσεων στην αντίστοιχη περίοδο του έτους 2011. Ο αριθμός των καταληφθέντων πλοίων περιορίσθηκε σε 14 από 28 το 2011. Αυτή η εξέλιξη αποδίδεται στην καλύτερη αστυνόμευση και παρέμβαση των ναυτικών δυνάμεων προς αντιμετώπιση της πειρατείας, στην καλύτερη συμμόρφωση με τις Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης (BMP) από τα πλοία και την χρησιμοποίηση ενόπλων φρουρών. Όμως την 31/12/12 οι Σομαλοί πειρατές ακόμα κρατούσαν 104 ναυτικούς διαφόρων εθνικοτήτων ως ομήρους σε 8 πλοία και 23 ναυτικούς στην ξηρά, ενώ είναι σε εξέλιξη διαπραγματεύσεις απελευθέρωσής τους.

Η πειρατεία πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα στις πολιτικές ατζέντες παγκοσμίως για ανάληψη πιο ρωμαλέας δράσης προς εκρίζωσή της

Παρά τις συνεχείς προσπάθειες σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο για την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας δεν έχουν επέλθει τα επιθυμητά αποτελέσματα μέχρι σήμερα. Αυτό κυρίως οφείλεται στην έλλειψη ισχυρής πολιτικής βούλησης για διαμόρφωση μιας αποτελεσματικής πολιτικής με παράλληλη ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης και της διεθνούς και της ευρωπαϊκής ηγεσίας. Είναι ενθαρρυντικό το γεγονός ότι η Ομάδα Επαφής των Ηνωμένων Εθνών για τη Σομαλία εξακολουθεί να προτείνει μέτρα αντιμετώπισης όλων των πτυχών της πειρατείας με σχετικές εισηγήσεις στον ΟΗΕ και τον ΙΜΟ. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ασχολήθηκε ενεργά με την πειρατεία υιοθετώντας σχετικά Ψηφίσματα και Έκθεση για τη Στρατηγική της ΕΕ για το Κέρας της Αφρικής που στοχεύουν στον καλύτερο συντονισμό των οργάνων της ΕΕ επιφορτισμένων με την αντιμετώπιση της πειρατείας και την αποκατάσταση της Σομαλίας ως κυρίαρχου κράτους δικαίου. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) υιοθέτησε «Γνωμοδότηση Πρωτοβουλίας» με στόχο την ευαισθητοποίηση της ευρωπαϊκής οργανωμένης κοινωνίας των πολιτών για τις σοβαρές επιπτώσεις της πειρατείας, ούτως ώστε να ασκηθούν πιέσεις στις κυβερνήσεις και την ΕΕ προς ανάληψη έντονης δράσης για την εκρίζωσή της.

Η απόφαση της ΕΕ να επεκτείνει χρονικά την εντολή της επιχείρησης EUNAVFOR – Atalanta μέχρι το τέλος του 2014, καθώς και η επέκταση της επιτηρούμενης περιοχής υψηλού κινδύνου, είναι ευπρόσδεκτες. Η συνέχιση της παρουσίας ναυτικών δυνάμεων του ΝΑΤΟ, της ΕΕ και τρίτων χωρών στις περιοχές υψηλού κινδύνου με ενισχυμένους κανόνες εμπλοκής συνιστά εκπλήρωση των υποχρεώσεων των κυβερνήσεων που απορρέουν από τη Διεθνή Σύμβαση περί Δικαίου της Θαλάσσης (UNCLOS) και τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών για την εξασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας στα διεθνή ύδατα.

Δεδομένου ότι οι βασικές αιτίες της πειρατείας εντοπίζονται στην ξηρά, στην Σομαλία, είναι ζωτικής σημασίας να δημιουργηθούν οι απαραίτητες υποδομές, ώστε η χώρα αυτή να λειτουργήσει ως κυρίαρχο κράτος. Στο πλαίσιο αυτό, είναι ευπρόσδεκτη από την ΕΕΕ η πρωτοβουλία EUCAP Nestor της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Εξωτερικής Δράσης (ΕΕΑΣ) και η υιοθέτηση Δέσμης δράσεων που στοχεύουν στην ενίσχυση της χρηματοδότησης της ανθρωπιστικής βοήθειας, της εκπαίδευσης των δυνάμεων ασφαλείας της Σομαλίας, της δημιουργίας της αναγκαίας νομικής υποδομής στην Σομαλία και της ενίσχυσης της ναυτικής ικανότητας των

MARITIME PIRACY

Piracy constitutes a serious global threat to regional security, global trade, maritime transport and the world economy but, most of all, a threat to the life and safety of seafarers. Its annual cost is estimated at US $ 7-12 billion.

In 2012, pirate attacks in Somalia and the Indian Ocean registered a steep decline. Despite this, there is no room for complacency of ships and seamen transiting the high risk areas off Somalia, the Gulf of Aden and the Red Sea. According to the International Maritime Bureau there was a decline of pirate attacks of 68%. More particularly, 75 Somali attacks took place in 2012 as opposed to 237 in 2011 over the same period. Hijacked vessels were down to 14 compared to 28 in 2011. This was due to better policing and intervention of anti-piracy naval forces, better compliance with Best Management Practices (BMP) by ships and the use of armed guards. However, on 31/12/12 Somali pirates still held hostage 104 seafarers of various nationalities on board 8 vessels and 23 seafarers ashore whilst negotiations were ongoing for their release.

Despite continuous efforts at international and European level for combating the piracy phenomenon the desired results have not been achieved so far. Lack of strong political will in shaping up an effective policy with parallel sensitization of public opinion and of the international and European policymakers account for this. It is encouraging that the United Nations Contact Group on Somalia proposed measures to face all aspects of piracy with relevant submissions to the UN and the IMO. The European Parliament adopted Resolutions and the Report on the EU Strategy for the Horn of Africa aimed at better coordination of the EU institutions entrusted with combating piracy and establishing the rule of law in the sovereign state of Somalia. The European Economic and Social Committee (EESC) adopted an "own initiative" opinion aiming at sensitising the European organised civil society to the serious repercussions of piracy as a means of exerting pressure on governments and the EU for robust action leading to its eradication.

γειτονικών χωρών (Κένυα, Σεϋχέλλες, Μαυρίκιος, Τζιμπουτί) που θίγονται πολλαπλά από την πειρατεία. Η ΕΕΕ πιστεύει ότι για την αποτελεσματική καταστολή της πειρατείας, απαιτείται πολυεπίπεδη αντιμετώπιση και σειρά μέτρων που θα συνδέουν την χρήση βίας με τη δημιουργία υποδομών στη Σομαλία.

Ως προς τα μέτρα αυτοπροστασίας των εμπορικών πλοίων, η ΕΕΕ συνέστησε στα μέλη της πλήρη συμμόρφωση με τις αναθεωρημένες Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης (BMP 4). Με την συμμετοχή της στις σχετικές εργασίες του ΙΜΟ, συνέβαλε στη διαμόρφωση των Οδηγιών για την απασχόληση ενόπλων ιδιωτών φρουρών σε ευάλωτα πλοία και στην προώθηση μέσω ΙΜΟ και ISO[1] της διαδικασίας καθιέρωσης προτύπων για τις εταιρίες παροχής υπηρεσιών ναυτικής ασφάλειας (ISO PAS 28007). Επίσης, προετοιμάζεται νομοθεσία που επιτρέπει τη χρησιμοποίηση πιστοποιημένων ελληνικών εταιριών ιδιωτών ενόπλων φρουρών επί ελληνικής σημαίας πλοίων. Η νομοθεσία αυτή συμπληρώνει νομοθεσία που υιοθετήθηκε το 2012 και επιτρέπει τη χρησιμοποίηση αλλοδαπών εταιριών ιδιωτών ενόπλων φρουρών.

Η ανίχνευση των χρηματικών ροών που υπό μορφή λύτρων καταβάλλονται στους πειρατές για την απελευθέρωση πλοίων και πληρωμάτων – ομήρων διερευνάται από την Europol και την Interpol και, μεταξύ των προτάσεων, περιλαμβάνεται η ενδεχόμενη απαγόρευση καταβολής λύτρων στους πειρατές ώστε να ανακοπεί η χρηματοδότησή τους. Οι διεθνείς οργανισμοί της ναυτιλίας και η ΕΕΕ αντιτίθενται έντονα σε αυτή την πρόταση, καθόσον ενδέχεται μία τέτοια ενέργεια να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο την ζωή των ομήρων.

Παράλληλα με τις εξελίξεις στην Σομαλία, η πειρατεία παρουσιάζει ανησυχητική έξαρση την τελευταία περίοδο στον Κόλπο της Γουινέας. Μολονότι η πειρατεία στην Δυτική Αφρική έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά από αυτήν της Σομαλίας και προσομοιάζει με ένοπλη ληστεία, είναι ιδιαιτέρα ανησυχητικό το γεγονός ότι εκδηλώνεται κατά βιαιότερο τρόπο εις βάρος της ζωής των πληρωμάτων με αποτέλεσμα να υπάρχουν θύματα. Η ΕΕΕ, σε συνεννόηση με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου υποστηρίζει πρωτοβουλίες στον ΙΜΟ και άλλους διεθνείς οργανισμούς για την προστασία των πλοίων και των πληρωμάτων. Στο πλαίσιο αυτό, είναι ευπρόσδεκτη η πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την εκπόνηση προγράμματος βοήθειας των χωρών του Κόλπου της Γουινέας, ώστε να βελτιώσουν την ασφάλεια σε καίριες οδούς ναυσιπλοΐας.

Η ΕΕΕ, σε στενή συνεργασία με τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες και τα όργανα του διεθνούς εφοπλισμού συνέβαλε στη διαμόρφωση των αποφάσεων στον ΟΗΕ, ΙΜΟ και την ΕΕ προς αντιμετώπιση της πειρατείας. Πέραν της πρωτοβουλίας της Ελλάδας να αναδειχθεί το πρόβλημα της πειρατείας στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για να ευαισθητοποιηθούν οι λαμβάνοντες πολιτικές αποφάσεις, η ΕΕΕ υποστήριξε μέσω της ECSA την ανάγκη αξιοποίησης του ευρύτερου φάσματος πιθανών παρεμβάσεων της ΕΕ (όπως η επισιτιστική βοήθεια, η αναπτυξιακή βοήθεια και η στρατιωτική εμπλοκή) για την αποκατάσταση της ομαλότητας στη Σομαλία.

---

(1) *ISO = Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης*

The EU decision extending the mandate of the EUNAVFOR – Atalanta operation until the end of 2014 and extending the high risk area under surveillance is welcomed. The continuation of the presence of naval forces of NATO, the EU and third countries in the high risk areas with reinforced rules of engagement is in compliance with governments' obligations stemming from the UNCLOS Convention and the decisions of the UN Security Council in safeguarding free navigation in international waters.

Since the root causes of piracy lie ashore in Somalia, it is vital to create the infrastructure for it to function as a sovereign state. In this context, the UGS welcomes the EU CAP - Nestor operation of the European External Action Service (EEAS) and the adoption of a package of actions aiming at reinforcing the financing of humanitarian aid, educating Somali security forces, creating the necessary legal framework in Somalia and strengthening the maritime capability of neighbouring countries (Kenya, Seychelles, Mauritius, Djibouti) which are affected in many ways by piracy. The UGS maintains that effectively combating piracy requires multifaceted action and a series of measures connecting the use of force with the creation of infrastructure in Somalia.

Piracy should be placed higher on political agendas worldwide for more robust action leading to its eradication

Regarding self protection measures of commercial vessels, the UGS prompted its members for full compliance with the revised Best Management Practices (BMP 4). Its participation in the relevant proceedings of IMO contributed to the drafting of Guidelines for the employment of private armed guards on board vulnerable ships and the promotion through IMO and ISO[1] of the procedure for the standard setting of companies offering maritime security services (ISO PAS 28007). Moreover, legislation allowing the use of qualified Greek private armed guard companies on board Greek flag vessels is in the pipeline. This legislation complements legislation already adopted in 2012 allowing the use of qualified foreign private security companies.

Tracing the financial flows of ransoms paid to pirates for the release of hijacked ships and seafarers hostages is being examined by Europol and Interpol including the proposal for an eventual banning of ransom payments to pirates as a means of stopping their financing. The international shipping organisations and the UGS strongly object to this proposal as it may endanger seriously the lives of hostages.

In parallel to developments in Somalia, a disquieting escalation of attacks is occurring in the Gulf of Guinea. Although piracy in West Africa has different characteristics from that in Somalia and is likened to armed robbery, there is particular concern that these attacks are more violent taking a toll on lives of seafarers. The UGS in coordination with the Ministry of Shipping and the Aegean supports initiatives by the IMO and other international organisations for the protection of ships and seamen. It also welcomes the European Commission initiative for a programme to assist countries in the Gulf of Guinea to improve security on vital maritime routes.

The UGS in close cooperation with relevant public services and international shipping organisations has contributed to the adoption of decisions by the United Nations, IMO and the EU in combating piracy. Apart from Greece's initiative to highlight the piracy problem in the European Parliament in order to sensitize policymakers, the UGS through ECSA supported the need for a wide spectrum of possible EU actions (e.g. food aid, development aid, military engagement) to restore the rule of law in Somalia.

---

(1) *ISO = International Standards Organization*

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΕΡΙ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η ΕΕΕ πρεσβεύει ότι για μία παγκόσμια βιομηχανία, όπως η ναυτιλία, απαιτείται διεθνής συμβατότητα των κανόνων ανταγωνισμού. Στον τομέα των τακτικών γραμμών, οι παγκόσμιες εξελίξεις στο αντιμονοπωλιακό δίκαιο δείχνουν τάση διατήρησης του συστήματος των κόνφερενς τακτικών γραμμών (όπου υφίσταται) υπό όρους. Στην ΕΕ, το έτος 2012 σημαδεύτηκε από την αναθεώρηση των Κατευθυντήριων Γραμμών περί κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, η οποία τερματίσθηκε τον Ιανουάριο 2013. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διεξήγαγε διαδικτυακή διαβούλευση όσον αφορά το μέλλον των Κατευθυντήριων Γραμμών περί κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές του 2008. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές καλύπτουν τους τομείς των τακτικών γραμμών, τις μεταφορές τραμπ και τις ενδομεταφορές/καμποτάζ (π.χ. τις ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ ανταγωνιστών στον τομέα των τακτικών γραμμών και την οριζόντια συνεργασία μεταξύ επιχειρηματιών μεταφορών τραμπ στα ναυτιλιακά pools). Η Επιτροπή έχει εκφράσει την επιθυμία οι εξειδικευμένες Κατευθυντήριες Γραμμές του τομέα των μεταφορών, αλλά και άλλων τομέων, να ευθυγραμμισθούν με την γενική αντιμονοπωλιακή πολιτική της. Η διαβούλευση αποκάλυψε ότι οι ενδιαφερόμενοι φορείς συμμερίζονται τις απόψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ότι οι βασικοί σκοποί των ναυτιλιακών Κατευθυντήριων Γραμμών έχουν επιτευχθεί. Πράγματι, οι ναυτιλιακές Κατευθυντήριες Γραμμές εξασφάλισαν μία ανεμπόδιστη μετάβαση από την ομαδική εξαίρεση των κόνφερενς τακτικών γραμμών στο σύστημα αυτό-εξέτασης από τις ναυτιλιακές εταιρίες των συμφωνιών τους. Παρείχαν στα δικαστήρια και τους ασχολούμενους με τη ναυτιλία καθοδήγηση σχετικά με το κοινοτικό αντιμονοπωλιακό δίκαιο των θαλασσίων μεταφορών. Η εφαρμογή των γενικών αντιμονοπωλιακών Κατευθυντήριων Γραμμών στις θαλάσσιες μεταφορές θα αυξήσει την σαφήνεια και ασφάλεια δικαίου εξαφανίζοντας πιθανές ασυμβατότητες μεταξύ των ναυτιλιακών Κατευθυντήριων Γραμμών και των γενικών Κατευθυντήριων Γραμμών, οδηγώντας τοιουτοτρόπως σε νομοθετική απλοποίηση.

Για μία παγκόσμια βιομηχανία όπως η ναυτιλία απαιτείται διεθνής συμβατότητα των κανόνων ανταγωνισμού

Η ΕΕΕ υποστήριξε την πρόταση της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού να βασισθούμε στην καθοδήγηση των γενικών Κατευθυντήριων Γραμμών αλλά υπό την αίρεση ότι θα ληφθούν υπόψη οι ακόλουθες παράμετροι:

- Όσον αφορά στις τακτικές γραμμές, η κατάργηση των ναυτιλιακών Κατευθυντήριων Γραμμών δεν πρέπει να οδηγήσει στην εκπνοή του Κανονισμού περί ομαδικής εξαίρεσης των κονσόρτσια, ο οποίος θα πρέπει να διατηρηθεί μετά την λήξη της ισχύος του το 2015.
- Ο τομέας μεταφορών bulk που ισοδυναμεί με περίπου 75% των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών είναι μία «άγνωστη χώρα» (terra incognita) υπό την οπτική γωνία του αντιμονοπωλιακού δικαίου. Είναι ένας αχανής τομέας που διέπεται από την ανεμπόδιστη εφαρμογή του νόμου προσφοράς και ζήτησης κυρίως λόγω του πολύ μεγάλου αριθμού των εμπλεκόμενων ιδιωτικών ναυτιλιακών εταιριών. Σε οικονομικούς όρους, χαρακτηρίζεται ως τομέας «τέλειου ανταγωνισμού». Είναι μία τελείως απορρυθμισμένη παγκόσμια αγορά υποκείμενη σε έντονη κινητικότητα των ναύλων. Η απουσία προσφυγών στον τομέα αυτό είναι αδιάσειστη απόδειξη των συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού που υπερισχύουν στον τομέα. Τα λεγόμενα bulk pools εντός του τομέα τραμπ παρουσιάσθηκαν ως η απάντηση της αγοράς προκειμένου οι μικρομεσαίοι επιχειρηματίες να επιβιώσουν σε εποχές κρίσης, λαμβάνοντας υπόψη τον ενδημικά κυκλικό χαρακτήρα της ναυτιλιακής αγοράς. Οι ναυτιλιακές Κατευθυντήριες Γραμμές παρέχουν καθοδήγηση στους επιχειρηματίες των μεταφορών τραμπ που ασχολούνται με pools (τα οποία αποτελούν μικρό τμήμα της ναυτιλιακής αγοράς των μεταφορών τραμπ bulk) προκειμένου να προβαίνουν στην αυτοεξέταση των συμφωνιών pools που είναι απαραίτητη εν όψει της απουσίας νομολογίας στον τομέα τραμπ.
- Οι γενικές Κατευθυντήριες Γραμμές πρέπει να αναθεωρούνται συχνά για να λαμβάνουν υπόψη τους μεταγενέστερη νομολογία περί ναυτιλιακού ανταγωνισμού που θα προκύψει από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και την Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού και να συμπεριλάβουν τους ορισμούς της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, υπηρεσιών μεταφορών τραμπ, κονσόρτσια και bulk pools είτε σε υποσημείωση είτε σε παράρτημα για τους σκοπούς της ασφάλειας δικαίου.

Τον Ιανουάριο 2013 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε ότι δεν θα ανανεώσει τις ναυτιλιακές Κατευθυντήριες Γραμμές μετά την εκπνοή τους στις 26/9/13. Ωστόσο, είναι ασαφές εάν οι προαναφερόμενοι ορισμοί θα περιληφθούν σε ένα νομικό κείμενο.

GUIDELINES ON COMPETITION RULES FOR MARITIME TRANSPORT

The UGS believes that global compatibility of competition rules is required for a global industry like shipping. In the liner sector, global developments in antitrust law indicate a trend towards retention of the liner conference system (wherever it exists) subject to conditions. In the EU, the year 2012 was marked by the review of the maritime antitrust Guidelines which was concluded in January 2013. The European Commission launched an on line consultation on the future of the Guidelines on competition rules for maritime transport (2008) that covered liner shipping, tramp vessel services and cabotage (e.g. information exchanges between competitors in the liner sector and horizontal cooperation between tramp operators in pools). The Commission wishes to streamline the specialized Guidelines for the transport sector and other sectors with its general antitrust policy. The consultation revealed that the stakeholders shared the European Commission's views that the main purposes of the maritime Guidelines had been achieved. Indeed, the maritime Guidelines have safeguarded a smooth transition from the block exemption of liner conferences to the self assessment by shipping companies of their agreements. They provided Courts and maritime practitioners with guidance in dealing with EU antitrust law on maritime transport. Application of the general antitrust Guidelines to maritime transport would increase clarity and legal certainty by eliminating potential discrepancies between the maritime Guidelines and the general Guidelines, thus, leading to legislative simplification.

The UGS supported the suggestion of DG COMP to rely on the guidance of the general antitrust Guidelines provided that the following aspects are taken into consideration:

- Regarding liner trades, the maritime Guidelines demise should not entail the lapse of the maritime consortia block exemption Regulation upon its expiry in 2015 which should be retained.
- The bulk sector amounting roughly to 75% of international maritime transport is a "terra incognita" in terms of antitrust law. It is a vast sector guided by the unfettered application of the law of supply and demand mainly due to the very large number of predominantly private shipping companies involved. In economic terms it is characterised as a sector of "perfect competition" being a de-regulated and globalised market subject to high volatility of freight rates. The absence of complaints in this sector is testimony to its free conditions of competition. Bulk pools within the tramp sector emerged as a market response for small and medium size operators to survive in times of crisis taking into account the endemically cyclical nature of the shipping market. The maritime Guidelines offered guidance to those tramp operators engaged in pools (a small segment of the tramp bulk shipping market) for the assessment of their pool agreements which is needed due to the absence of case law in the tramp sector.
- The general Guidelines should be reviewed frequently to take into account subsequent jurisprudence on maritime competition emanating from the European Court of Justice and DG COMP. They should include the definitions of liner shipping, tramp vessels services, consortia and bulk pools either in a footnote or in an Annex for the sake of legal certainty.

Global compatibility of competition rules is required for a global industry like shipping

In January 2013 the European Commission announced that it will not renew the maritime Guidelines when they lapse on 26/9/13. However, it remains unclear if the definitions mentioned above will be accommodated in a legal text.

ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΙΣΜΟΣ ΕΝΑΝΤΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Μολονότι η παροχή υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών είναι σήμερα πιο απελευθερωμένη σε σύγκριση με τους περισσότερους από τους άλλους τομείς υπηρεσιών, παρατηρείται σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές η τάση να καταφεύγουν στην υιοθέτηση προστατευτικών μέτρων ποικίλης μορφής προς διευκόλυνση των εμπορικών συμφερόντων τους και υποστήριξη της ναυτιλίας τους. Στην τάση αυτή έχει συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό η αποτυχία των διαπραγματεύσεων στα πλαίσια του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ) για την επίτευξη διεθνούς συμφωνίας απελευθέρωσης του εμπορίου. Στον τομέα των υπηρεσιών, στις οποίες εντάσσονται και οι ναυτιλιακές υπηρεσίες, οι σχετικές διαπραγματεύσεις έχουν περιέλθει σε αδιέξοδο με αποτέλεσμα να ανασταλούν από το 2011. Πολλά από τα 25 εμπόδια στο εμπόριο που εντοπίσθηκαν τον περασμένο χρόνο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξακολουθούν να ισχύουν. Πολλά υφιστάμενα εμπόδια από ετών δεν έχουν αρθεί, αλλά και νέα μέτρα στρέβλωσης του εμπορίου υιοθετήθηκαν το 2012 από τους στρατηγικούς εταίρους της ΕΕ (π.χ. ΗΠΑ, BRICS[1]) που αντιστοιχούν στο 40% των εξαγωγών της ΕΕ.

Κατά την αναζήτηση ελεύθερων αγορών, το κύμα συμφωνιών ελεύθερου εμπορίου πρέπει να υπερισχύσει του υφέρποντος προστατευτισμού ορισμένων περιοχών

Η ναυτιλία, ως κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα, απαιτεί ένα ελεύθερο και σταθερό διεθνές κανονιστικό περιβάλλον που να εγγυάται την ανεμπόδιστη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση των πλοίων στα διεθνώς διακινούμενα φορτία υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού. Η αναβίωση του προστατευτισμού απειλεί να δημιουργήσει μια αντιοικονομική ναυτιλιακή δραστηριότητα που θα επιβαρύνει τη διακίνηση των φορτίων με πρόσθετο κόστος σε βάρος της παγκόσμιας ευημερίας.

Υπό το ανωτέρω πνεύμα, η ΕΕΕ υποστηρίζει τις πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη σύναψη είτε αμιγών διμερών ναυτιλιακών συμφωνιών με σημαντικά τρίτα κράτη (όπως η Κίνα, οι Ινδίες), είτε Συμφωνιών Ελεύθερου Εμπορίου με μεγάλο αριθμό άλλων κρατών. Με τις συμφωνίες αυτές εξασφαλίζεται η απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών και αναγνωρίζεται η αρχή της εθνικής μεταχείρισης στους τομείς μεταφορών τραμπς και τακτικών γραμμών. Επίσης, ευπρόσδεκτη είναι η πρωτοβουλία ΕΕ και ΗΠΑ να αρχίσουν άμεσα διαπραγματεύσεις σύναψης «Υπερατλαντικής Συμφωνίας συνεργασίας για το Εμπόριο και τις Επενδύσεις». Όσον αφορά στον τομέα του διασυνοριακού εμπορίου υπηρεσιών είναι απαραίτητο να συμπεριληφθούν οι υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών. Η ευρεία αύτη συμφωνία θα πρέπει να εξασφαλίσει τη μέγιστη δυνατή απελευθέρωση και ευνοϊκούς όρους όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Επιπλέον, η ΕΕΕ υποστηρίζει την πρόσφατη πρωτοβουλία ομάδας 22 κρατών υπό την επωνυμία «Πραγματικοί Καλοί Φίλοι των Υπηρεσιών» (ΠΚΦΥ), η οποία καλύπτει περίπου τα δύο τρίτα των παγκόσμιων συναλλαγών στον τομέα του διασυνοριακού εμπορίου των υπηρεσιών, να επιδιώξουν τη σύναψη πολυμερούς συμφωνίας για την απελευθέρωση του εμπορίου υπηρεσιών. Η συμφωνία αυτή, βασιζόμενη στην αρχή του standstill και στις διατάξεις της συμφωνίας της GATS, μπορεί να αποτελέσει το όχημα μελλοντικής προσχώρησης σε αυτή και άλλων αναπτυσσόμενων χωρών, γεγονός που θα επιτρέψει τη δημιουργία μιας σημαντικής μάζας ("critical mass") που θα μπορούσε να ενσωματωθεί στον μηχανισμό του ΠΟΕ. Ελπίζεται ότι η δυναμική αυξημένης ανάπτυξης και απασχόλησης από τις συμφωνίες φιλελευθεροποίησης θα υπερισχύσει των παραπλανητικών πειρασμών του προστατευτισμού.

---

[1] *BRICS = Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα, Νότιος Αφρική*

LIBERALISATION V. PROTECTIONISM IN MARITIME TRANPORT

Although international maritime transport services are nowadays more liberalised than most other services sectors, there is a trend in some geographic areas to resort to a variety of protectionist measures purported to facilitate their commercial interests and to support their shipping sector. This trend was boosted after the failure of WTO negotiations for an international agreement on trade liberalisation. In the services sector, including maritime services, negotiations reached an impasse and have been suspended since 2011. Many of the 25 obstacles to trade identified last year by the European Commission are still in place. Not only several longstanding obstacles have still not been raised, but several new measures distorting trade were taken in 2012 by the EU's strategic partners (e.g. US, BRICS[1]) which account for 40% of exports.

In the quest for open trades, the proliferation of free trade agreements should prevail over looming protectionism in some quarters

Maritime transport, as a par excellence international activity, requires a free and stable global regulatory framework guaranteeing the unrestricted and non discriminatory access of vessels to the worldwide movement of cargoes in conditions of free competition. The revival of protectionism threatens to create uneconomic shipping activity and burdening cargo movements with additional costs to the detriment of world prosperity.

The UGS supports the European Commission initiatives to conclude either bilateral maritime agreements with important trading countries (e.g. China, India) or Free Trade Agreements with a considerable number of countries. Such agreements will safeguard liberalisation of maritime transport services based on the principle of national treatment for both tramps and liners. The UGS also welcomes the EU / US initiative to start negotiations for the conclusion of a "Transatlantic Trade and Investment Partnership". It is essential to include maritime transport services in the trans-boundary trade in services. This comprehensive agreement should safeguard maximum liberalisation and favourable conditions regarding market access of maritime services.

Moreover, the UGS endorses the recent initiative of 22 countries entitled "Real Good Friends of Services" (RGFS) representing almost two thirds of world transactions in transboundary trade in services to conclude a multilateral agreement liberalising trade in services. This agreement based on the standstill principle and the GATS provisions can be the vehicle through future accessions of several developing countries for the setting up of a "critical mass" which could subsequently be integrated in the WTO mechanism. It is hoped that the potential for enhanced growth and employment of these liberalisation agreements will prevail over the misguided temptations of protectionism.

---

(1) *BRICS = Brazil, Russia, India, China, South Africa*

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Το 2012, οι 1.161 θέσεις στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού προσέλκυσαν περίπου 4.751 υποψήφιους. Το συνδυασμένο αποτέλεσμα της καμπάνιας προσέλκυσης στο ναυτικό επάγγελμα και της υψηλής ανεργίας στην ξηρά συντέλεσαν σε αυτό το εντυπωσιακό αποτέλεσμα.

Η καθιέρωση της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης παράλληλα προς τις κρατικές Ακαδημίες θα δώσει την ευκαιρία δημιουργίας περισσότερων θέσεων εργασίας και αντιμετώπισης της ανεργίας των νέων

Η εθνική οικονομική κρίση που επιτάθηκε από την σοβαρή ναυτιλιακή ύφεση είχε σημαντικές επιπτώσεις το 2012 στις εξελίξεις της ναυτικής εκπαίδευσης και της επί του πλοίου εκπαίδευσης των δοκίμων. Η πρόσφατη δημιουργία Γραφείου Σταδιοδρομίας στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου θα αναλάβει την διοχέτευση των δοκίμων επί ελληνόκτητων πλοίων. Η αναμενόμενη αναγνώριση των ιδιωτικών ναυτικών σχολών παράλληλα προς τις κρατικές Ακαδημίες θα δώσει την ευκαιρία δημιουργίας περισσότερων θέσεων εργασίας στη θάλασσα προς καταπολέμηση της υψηλής ανεργίας των νέων. Τούτο είναι απαραίτητο εν όψει της αδυναμίας των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού να παράσχουν εκπαίδευση σε αυξημένους αριθμούς δοκίμων.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2006 (MLC)

Η θέση σε ισχύ διεθνώς την 20/8/2013 της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (2006) (MLC) συμπληρώνει το διεθνές θεσμικό περιβάλλον λειτουργίας της ναυτιλίας. Μαζί με τις Διεθνείς Συμβάσεις του IMO, MARPOL, SOLAS και περί Προτύπων Εκπαίδευσης Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW), θα δημιουργήσει ένα ομοιόμορφο και ευρύ πλαίσιο λειτουργίας των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Το 2012 η Ελλάδα κύρωσε τη θεμελιώδη αυτή Σύμβαση, η οποία εγγυάται τους όρους και τα δικαιώματα εργασίας των επί του πλοίου απασχολούμενων ναυτικών καθώς και την κοινωνική προστασία τους. Η εφαρμογή της Σύμβασης θέτει προκλήσεις ως προς την ομοιόμορφη ερμηνεία των διατάξεών της, ώστε να εξασφαλισθεί η απρόσκοπτη επίτευξη των στόχων της. Η ΕΕΕ, μαζί με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, προετοιμάζουν συμπληρωματικές κανονιστικές ρυθμίσεις, ώστε να αποφευχθούν τυχόν προβλήματα των ελληνικών πλοίων σε ξένους λιμένες σχετικά με τη συμμόρφωσή τους προς τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης MLC.

Η θέση σε εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας θέτει προκλήσεις ως προς την ομοιόμορφη ερμηνεία των διατάξεών της

MARITIME EDUCATION

In 2012 1,161 places offered by the Marine Academies attracted about 4,751 candidates. The combined effect of the campaign for attraction to the seafaring profession and high unemployment ashore contributed to this spectacular result.

The national economic crisis exacerbated by the severe downturn in shipping took a heavy toll on maritime education in 2012. The recent establishment of a Career Office at the Ministry of Shipping and the Aegean will assist in channelling cadets to Greek-owned vessels. The expected recognition of private maritime schools alongside Public Marine Academies will provide an opportunity for more job creation at sea to combat severe youth unemployment ashore. This is all the more necessary in view of the incapacity of Public Marine Academies to provide education to increased numbers of cadets.

The establishment of private maritime education alongside Public Marine Academies will provide an opportunity for more job creation and combat youth unemployment

MARITIME LABOUR CONVENTION 2006 (MLC)

The entry into force on 20/8/2013 of the ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC) complements the institutional environment governing shipping operations internationally. Taken together with the international Conventions of IMO, MARPOL, SOLAS and Standards of Training Certification and Watchkeeping of Seafarers (STCW) it will create a uniform and comprehensive framework for maritime transport internationally. In 2012 Greece ratified this fundamental Convention which guarantees the conditions and labour rights of seafarers on board ships as well as their social security. The implementation of the Convention poses challenges as to the uniform interpretation of its provisions and thereby safeguarding its aims. The UGS, together with the Ministry of Shipping and the Aegean and the Panhellenic Seamen's Union, are initiating complementary regulatory provisions in order to avoid problems for Greek vessels in foreign ports regarding their compliance with the MLC requirements.

Implementation of the MLC poses challenges as to the uniform interpretation of its provisions

ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

Εκπομπές CO_2

Η 18η Διάσκεψη της Σύμβασης Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή (UNFCCC-COP18, 26/11-8/12/12) στην Ντόχα του Κατάρ δεν κατόρθωσε να καταλήξει σε συμφωνία για συνεργατικές τομεακές προσεγγίσεις και ειδικές δράσεις ανά τομέα όσον αφορά τις εκπομπές CO_2. Για άλλη μία φορά, τα συμβαλλόμενα μέρη υπογράμμισαν την ανάγκη αποφυγής μονομερών μέτρων αντιμετώπισης των εκπομπών των ναυτιλιακών και αεροπορικών μεταφορών και τόνισαν εμφαντικά ότι το θέμα αυτό πρέπει να εξετασθεί πολυμερώς στα πλαίσια του ΙΜΟ και ICAO[1].

Η υπό όρους υποστήριξη του μηχανισμού MRV δεν πρέπει να εξυπακούει αποδοχή της ανάπτυξής του σε αγοροκεντρικό μέτρο

Η ΕΕΕ υποδέχθηκε την επίσημη παραδοχή της ΕΕ για την μη βιωσιμότητα του συστήματος εμπορίας εκπομπών (ETS) για τις εκπομπές CO_2 των θαλάσσιων μεταφορών. Η απόσυρση της παρόμοιας προσπάθειας της ΕΕ για τις αεροπορικές μεταφορές – ως αποτέλεσμα της διεθνούς κατακραυγής και της αποφασιστικής δράσης των ΗΠΑ- αποτέλεσε προηγούμενο που πρέπει να ληφθεί υπόψη.

Στον ΙΜΟ, οι αυξανόμενες αμφιβολίες σχετικά με την αναγκαιότητα, τον σκοπό και το πεδίο εφαρμογής ενός αγοροκεντρικού μέτρου (MBM) μείωσης των εκπομπών CO_2 από την ναυτιλία εστίασαν την προσοχή στην εξέταση δύο συναφών σοβαρών θεμάτων: Συμφωνία για την προώθηση τεχνικής συνεργασίας και την μεταφορά τεχνολογίας σχετικά με την βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας των πλοίων και εργασία επικαιροποίησης του καταλόγου των αερίων θερμοκηπίου (GHG) από την διεθνή ναυτιλία. Οι αμφιβολίες αυτές έδωσαν έναυσμα σε προτάσεις για εναλλακτικά συστήματα μείωσης εκπομπών εδραζόμενα στην πραγματική αποδοτικότητα των πλοίων, όπως η πρόταση των ΗΠΑ για την καθιέρωση υποχρεωτικών προτύπων αποδοτικότητας όλων των πλοίων. Η πρόταση υποστηρίζεται από ομάδα χωρών που ευνοούν την καθιέρωση συστήματος υποχρεωτικής ταξινόμησης της αποδοτικότητας των υπαρχόντων πλοίων. Η ΕΕΕ πιστεύει ότι θα ήταν αδικαιολόγητη και εντελώς ανάρμοστη η επέκταση τη εφαρμογής του δείκτη σχεδίασης ενεργειακής αποδοτικότητας (EEDI) στον υπάρχοντα στόλο, είτε μέσω ενός MBM, είτε ως ενδιάμεσου ή συμπληρωματικού μέτρου μείωσης των εκπομπών. Η λειτουργία της ναυτιλίας τραμπ bulk δεν έχει την προβλεψιμότητα ή την τακτικότητα που θα καθιστούσε μία τέτοια εφαρμογή κατάλληλη ή λειτουργική.

Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να αποφύγει την επιβολή επί της διεθνούς ναυτιλίας περιοχικών μέτρων για την κλιματική αλλαγή και, αντί αυτών, να επιδιώξει παγκόσμια συμφωνία στον ΙΜΟ ήταν ευπρόσδεκτη από τη ναυτιλία. Το αρχικό σχέδιό της να καθιερώσει σύστημα παρακολούθησης, αναφοράς και εξακρίβωσης (MRV) των εκπομπών της διεθνούς ναυτιλίας μπορεί να χρησιμεύσει στα πλαίσια των μελλοντικών συζητήσεων στον ΙΜΟ περί μέτρων περαιτέρω μείωσης των εκπομπών CO_2 από τα πλοία. Ωστόσο, φαίνεται ότι απώτερος στόχος είναι η συγκέντρωση στοιχείων για να επιτευχθούν μειώσεις εκπομπών μέσω υποχρεωτικών μέτρων ενεργειακής αποδοτικότητας όλων των πλοίων, τις οποίες η ΕΕΕ δεν υποστηρίζει.

---

(1) *ICAO = Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας*

CO_2 Emissions

The 18th Conference of the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC-COP18, 26/11-8/12/12) in Doha, Qatar, could not reach agreement on cooperative sectoral approaches and sector-specific actions regarding CO_2 emissions. Once again, Parties highlighted the need to avoid unilateral measures in addressing emissions from maritime and air transport and emphasized that this issue should be considered multilaterally through IMO and ICAO[1].

[1] *ICAO = International Civil Aviation Organization*

Η ΕΕΕ πιστεύει ότι οι οποιεσδήποτε υποχρεωτικές απαιτήσεις ενός MRV πρέπει να είναι επακριβείς, απλές και οικονομικές, καθώς και λειτουργικές, τόσο για την ναυτιλία, όσο και για τις αρχές. Το σύστημα πρέπει να βασίζεται αποκλειστικά στην κατανάλωση καυσίμων από το πλοίο και όχι σε αυθαίρετες ταξινομήσεις αποδοτικότητας των υπαρχόντων πλοίων, ειδικά στον τομέα των πλοίων μεταφοράς φορτίων χύδην. Σε κάθε περίπτωση, η ναυτιλία δεν χρειάζεται ένα άκαμπτο κανονιστικό σύστημα για να μειώσει την κατανάλωση καυσίμων, ενώ οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους αποτελούν το ισχυρότερο κίνητρο για τον σκοπό αυτό. Επιπλέον, η υπό όρους υποστήριξη του μηχανισμού MRV δεν εξυπακούει αποδοχή της ανάπτυξής του σε αγοροκεντρικό μέτρο.

The UGS welcomed the EU official acknowledgment concerning the non feasibility of an Emissions Trading Scheme (ETS) for CO_2 emissions from maritime transport. The retraction of a similar EU attempt for civil aviation - as a result of the international outcry and decisive US action - constituted a precedent to be heeded.

In IMO, increasing doubts on the necessity, purpose and scope of a Market Based Measure (MBM) for the reduction of CO_2 emissions from shipping have shifted the focus to addressing two important associated issues: Agreement on the promotion of technical co-operation and transfer of technology relating to the improvement of the energy efficiency of ships and on the work to update the inventory of greenhouse gases (GHG) from international shipping. These doubts have also given rise to proposals for alternative emission reduction schemes based on the actual efficiency of ships, such as the US proposal for the introduction of mandatory efficiency standards for all ships. The proposal is supported by a group of countries favouring the establishment of a system of mandatory efficiency indexing for existing ships. The UGS believes that it would be unwarranted and completely inappropriate to extend the application of EEDI to the existing fleet, either by way of an MBM or as an interim or complementary measure for emissions reductions. Tramp bulk operations do not have the predictability or regularity that would make such an application appropriate or workable.

Conditional support for an MRV mechanism should not imply acceptance of its development into a market based measure

The shipping industry welcomed the decision of the European Commission to refrain from imposing on international shipping regional climate change measures and to pursue instead a global agreement in the IMO. Its initial plan to establish a system for monitoring, reporting and verification (MRV) of emissions from international shipping could be useful in the context of the IMO future discussions on further measures to reduce CO_2 emissions from ships. However, it seems that the ultimate goal is to collect data in order to achieve emission reductions by mandating energy efficiency measures for all ships which the UGS does not support.

The UGS believes that any mandatory requirements on MRV must be accurate, simple, cost-effective and workable both for the industry and for the authorities. The system should be exclusively based on the vessels fuel consumption and not on arbitrary efficiency ratings for existing ships, especially in the tramp/bulk sector. The industry does not need an inflexible regulatory scheme to reduce fuel consumption, while market forces are the strongest driver to that end. Moreover, conditional support for an MRV mechanism does not imply acceptance of its development into a market based measure.

Εκπομπές Οξειδίων Θείου και Αιθάλης

Η από καιρό αναμενόμενη νέα Οδηγία 2012/33 που τροποποιεί την Οδηγία 1999/32 όσον αφορά την περιεκτικότητα σε θείο των ναυτιλιακών καυσίμων αποτελεί την κορύφωση εντατικών διαβουλεύσεων και διαπραγματεύσεων. Μολονότι η αναθεωρημένη Οδηγία ήταν αναγκαία για να εναρμονισθεί η νομοθεσία της ΕΕ με τους κανονισμούς του IMO για τις εκπομπές θείου σύμφωνα με το Παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL, αυτή συνεχίζει να περιέχει ορισμένα στοιχεία που υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του IMO. Η Οδηγία ανοίγει τον δρόμο για την χρήση μεθόδων μείωσης εκπομπών (LNG, συστήματα καθαρισμού καυσαερίων -scrubbers- και παροχή ρεύματος από την ξηρά) ως εναλλακτικών της χρήσης ναυτιλιακών καυσίμων. Όμως, οι εναλλακτικές αυτές μπορεί να μην είναι ευρέως διαθέσιμες πριν το 2020 και οι δυνατότητες χρηματοδοτικών μέτρων προς όφελος των θιγόμενων επιχειρηματιών θα είναι μάλλον περιορισμένες και αβέβαιες.

Η ΕΕΕ υποστήριξε τις προσπάθειες της ναυτιλίας να αντιμετωπισθούν μέσω της Οδηγίας ή μέσω του IMO οι σημαντικές προκλήσεις, τόσον για τις κυβερνήσεις, όσον και την ναυτιλία σχετικά με την χρήση καυσίμου με περιεκτικότητα σε θείο μέχρι 0,10% στις Περιοχές Έλεγχου Εκπομπών (ECAs) από την 1/1/2015. Ατυχώς, η έλλειψη υποστήριξης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σημαίνει ότι εξακολουθεί να μην έχει εξευρεθεί λύση σε ένα πρόβλημα που μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις για τους Ευρωπαίους πολίτες.

Περαιτέρω μειώσεις των ατμοσφαιρικών εκπομπών από πλοία μπορούν να καθιερωθούν μόνο μετά από σοβαρή επιστημονική αιτιολόγηση και κατάλληλες μελέτες επιπτώσεων

Οι μεγάλες δυνατότητες της χρήσης της Βόρειας Θαλάσσιας Πορείας (NSR) ως εναλλακτικής οδού μεταξύ Ασίας και Ευρώπης έχει προκαλέσει περιβαλλοντικές ανησυχίες για τις επιπτώσεις στην Αρκτική από τις εκπομπές αιθάλης από τη διεθνή ναυτιλία. Η αιθάλη δεν υπάγεται προς το παρόν στο Πρωτόκολλο του Κυότο ή την μητρική του Σύμβαση, την UNFCCC 1992. Ως εκ τούτου, θα ήταν πρόωρο να εξετασθούν μέτρα ελέγχου μείωσης των εκπομπών πριν καταρτισθούν από τον IMO κατάλληλοι ορισμοί της αιθάλης και μέθοδοι μέτρησής της.

Sulphur Oxides and Black Carbon Emissions

The long awaited new Directive 2012/33 amending Directive 1999/32 as regards the sulphur content of marine fuels is the culmination of intense consultations and negotiations. Although the revised Directive was necessary in order to harmonize the EU legislation with the IMO regulations for sulphur emissions from ships under MARPOL Convention Annex VI, it still contains certain elements that exceed the IMO requirements. The Directive opens the door for the use of emission abatement methods (LNG, exhaust gas cleaning systems -scrubbers- and onshore power supply) as alternatives to the use of marine fuels. However, these alternatives may not be widely available before 2020 and the possibilities of financial measures in favour of affected operators will be rather limited and uncertain.

Further reductions of air emissions from ships should only be introduced following robust scientific justification and proper impact assessments

The UGS supported the efforts of the shipping industry to address through the Directive or through the IMO the significant challenges for both governments and industry regarding the use of fuel with sulphur content up to 0.10% in the Emission Control Areas (ECAs) from 1/1/2015. Unfortunately, the European Commission's lack of support means that no solution has yet been found to a problem that may have serious repercussions for European citizens.

The great potential of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative between Asia and Europe has raised environmental concerns over the impact on the Arctic of emissions of Black Carbon (soot) from shipping. Black Carbon is not currently regulated under the Kyoto Protocol or its parent treaty, the 1992 UNFCCC. Hence, it would be premature to consider control measures to reduce emissions before an appropriate definition for Black Carbon and measurement method have been developed by the IMO.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ

Όταν στο εγγύς μέλλον τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση του ΙΜΟ για την Διαχείριση του Θαλάσσιου Έρματος (2004) οι διοικήσεις και η ναυτιλιακή βιομηχανία θα αντιμετωπίσουν σημαντικές προκλήσεις που εντοπίσθηκαν προ πολλού. Η μελλοντική εφαρμογή και επιβολή της Σύμβασης με τις αναδρομικές ημερομηνίες συμμόρφωσης, καθώς και η εξάρτηση από τεχνολογία που δεν ήταν διαθέσιμη κατά τον χρόνο υιοθέτησής της δεν μπορεί παρά να είναι προβληματικές. Έχουν εκφρασθεί ανησυχίες όσον αφορά την κατάλληλη έγκριση και διαθεσιμότητα συστημάτων διαχείρισης έρματος, το χρονοδιάγραμμα συμμόρφωσης υπαρχόντων πλοίων και τις διαδικασίες δειγματοληψίας και ανάλυσης έρματος για τους σκοπούς του λιμενικού ελέγχου.

Ο ΙΜΟ πρέπει να εξασφαλίσει ότι η θέση σε ισχύ της Σύμβασης Διαχείρισης του Θαλάσσιου Έρματος θα είναι λειτουργική και ρεαλιστική

Ο ΙΜΟ είναι υποχρεωμένος να αντιμετωπίσει θετικά τις σοβαρές ανησυχίες για πτυχές της ομαλής συμμόρφωσης και ρεαλιστικών ελέγχων των πλοίων από τους επιθεωρητές του λιμενικού ελέγχου. Εκτός εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι δοκιμής της αποτελεσματικότητας των συστημάτων, ο λιμενικός έλεγχος θα πρέπει να περιορίζεται σε επιθεώρηση του Σχεδίου Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος, του Πιστοποιητικού Έγκρισης Τύπου και του Ημερολογίου Θαλάσσιου Έρματος. Συνεπώς, η ΕΕΕ επικροτεί τη συμφωνία για τις διαδικασίες δειγματοληψίας και τα πρωτόκολλα ανάλυσης, και ειδικότερα για την καθιέρωση δοκιμαστικής περιόδου μετά την θέση σε ισχύ της Σύμβασης. Η ρεαλιστική αυτή προσέγγιση πρέπει να συνδυασθεί με τον ορισμό νέων ημερομηνιών συμμόρφωσης που θα επιτρέψουν τη σταδιακή συμμόρφωση του παγκόσμιου στόλου.

BALLAST WATER MANAGEMENT

When the IMO Ballast Water Management Convention (2004) enters into force in the near future administrations and industry will be faced with significant challenges identified a long time ago. The future implementation and enforcement of the Convention with its retroactive compliance dates and reliance on technology not available at the time of adoption are bound to be problematic. Concerns have been raised regarding the proper approval and availability of ballast water treatment systems, the schedule of compliance of existing ships and the ballast water sampling and analysis procedures for port State control purposes.

IMO should ensure that the entry into force of the Ballast Water Management Convention will be workable and realistic

IMO is compelled to positively address serious concerns over aspects of orderly compliance and realistic controls of ships by port State control officers. Unless there are clear grounds for testing the efficacy of systems, port State control should be limited to the inspection of the Ballast Water Management Plan, the Type Approval Certificate and the Ballast Water Record Book. Hence, the UGS welcomes the agreement on the sampling procedures and analysis protocols and more importantly the establishment of a trial period after the entry into force of the Convention. This pragmatic approach should be coupled with setting new compliance dates to allow gradual compliance of the world fleet.

ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Η Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Φιλική Ανακύκλωση των Πλοίων (2009), που καταρτίσθηκε από τον ΙΜΟ σε στενή συνεργασία με τον ILO και την Σύμβαση της Βασιλείας και με σημαντική συμμετοχή των οργανισμών της ναυτιλίας, παρέχει ρεαλιστική, ισορροπημένη και λειτουργική λύση στην ανακύκλωση των πλοίων. Η Σύμβαση παρέχει επίπεδο ελέγχου και εφαρμογής τουλάχιστον ισοδύναμο, αν όχι υπέρτερο, εκείνου που ορίζεται από τη Σύμβαση της Βασιλείας (περί Διασυνοριακής Μεταφοράς Επικίνδυνων Αποβλήτων). Η ολοκλήρωση από τον ΙΜΟ της σειράς των συναφών οδηγιών θα βοηθήσει τις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων και τις ναυτιλιακές εταιρείες να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης περί Ανακύκλωσης Πλοίων.

Βελτιωμένες συνθήκες στις χώρες ανακύκλωσης μπορούν να επιτευχθούν μόνον με την ταχεία θέση σε ισχύ της Σύμβασης περί Ανακύκλωσης Πλοίων, η οποία θα θιγεί από ενδεχόμενες περιφερειακές νομοθεσίες

Ατυχώς, παρά τις προτροπές να επικυρωθεί νωρίτερα, μπορεί να απαιτηθεί παρατεταμένος χρόνος μέχρι να τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση, δεδομένου ότι έχει υπογραφεί μόνον από πέντε χώρες. Η καθυστέρηση αυτή μπορεί να ωθήσει σε μονομερή δράση, όπως πράγματι συμβαίνει στην ΕΕ με τον προτεινόμενο Κανονισμό περί Ανακύκλωσης Πλοίων. Η ΕΕΕ συμφωνεί με την πεποίθηση της ναυτιλίας ότι πρωταρχικός στόχος της ΕΕ πρέπει να είναι η εξασφάλιση της ταχείας θέσης σε ισχύ της Σύμβασης παγκοσμίως ως μέσου βελτίωσης των προδιαγραφών στις χώρες ανακύκλωσης. Τούτο μπορεί να διευκολυνθεί με την προτεινόμενη Απόφαση της ΕΕ που απαιτεί από τα Κράτη Μέλη να κυρώσουν ή να προσχωρήσουν στη Σύμβαση προς το συμφέρον της ΕΕ. Η ΕΕΕ αναγνωρίζει το έντονο ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και την αιτιολογία της πρότασής της, η οποία θα αντικαταστήσει τον υφιστάμενο Κανονισμό περί διακίνησης αποβλήτων. Όμως, η ενδεχόμενη υιοθέτηση περιφερειακών ευρωπαϊκών υποχρεώσεων, όπως η απαγόρευση της μεθόδου "προσγειάλωσης" που υπερβαίνει τις απαιτήσεις του ΙΜΟ, θα αποτρέψει κυρώσεις, ειδικά από χώρες ανακύκλωσης. Ένα τέτοιο ενδεχόμενο δεν θα ήταν προς το καλώς εννοούμενο συμφέρον, ούτε του περιβάλλοντος ούτε της ομαλής ανακύκλωσης πλοίων που τερματίζουν τον εμπορικό βίο τους.

SHIP RECYCLING

The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (2009) which was developed by IMO in close co-operation with ILO and the Basel Convention and with significant input from the shipping industry organizations affords a realistic, well-balanced and workable solution to ship recycling. The Convention provides a level of control and enforcement at least equivalent, if not superior, to that provided by the Basel Convention (on the Transboundary Movement of Hazardous Wastes). The completion by the IMO of the set of associated guidelines will assist ship-recycling facilities and shipping companies to meet the requirements of the Ship Recycling Convention.

Improved conditions in recycling countries can only be achieved by the early entry into force of the Ship Recycling Convention which will be impaired by eventual regional legislation

Regrettably, despite calls for early ratification, the Convention may be subject to a prolonged entry into force period as it has only been signed by five States. This delay may prompt unilateral action, as indeed has occurred in the EU with the proposed Regulation on Ship Recycling. The UGS concurs with the industry belief that the primary objective of the EU should be to ensure the speedy global entry into force of the Convention as a means of raising standards in recycling States. This can be facilitated with the proposed EU Decision requiring Member States to ratify or to accede to the Convention in the interest of the EU. The UGS acknowledges the keen interest of the European Commission and the reasoning for its proposal that would also replace the existing Regulation on shipments of waste. However, the potential introduction of regional European obligations, such as the banning of the 'beaching' method, which exceed the IMO requirements, will deter ratification especially by ship recycling States. Such an eventuality would not be in the best interest of the environment nor the orderly recycling of ships completing their commercial life.

ΡΕΥΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η ΕΕΕ ανησυχεί για μία σειρά θανάσιμων ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων που αποδόθηκαν σε ρευστοποίηση φορτίου. Φαίνεται ότι οι φορτωτές δηλώνουν λανθασμένη περιεκτικότητα σε υγρασία φορτίων μεταλλευμάτων νικελίου και ρινισμάτων σιδηρομεταλλεύματος. Η αβεβαιότητα για την περιεκτικότητα δεν μπορεί να αρθεί εντελώς με την χρήση ανεξάρτητων επιθεωρητών για τη δειγματοληψία και δοκιμή του φορτίου, ειδικά όταν φορτία όπως το μετάλλευμα νικελίου και ρινίσματα σιδηρομεταλλεύματος εξάγονται από απόμακρες και δύσκολα προσβάσιμες τοποθεσίες, στις οποίες επίσης δεν υπάρχουν κατάλληλα εργαστήρια δοκιμών. Ατυχώς, η ρευστοποίηση τέτοιων φορτίων είναι η αιτία απώλειας της άθικτης ευστάθειας λόγω μετατόπισης φορτίου που θεωρείται ότι έχει συμβάλει σε θανάσιμα ατυχήματα.

Η επίγνωση της ρευστοποίησης ορισμένων φορτίων χύδην πρέπει να ενταθεί για την πρόληψη ατυχημάτων

Στον ΙΜΟ σημειώθηκε πρόοδος σχετικά με την αυστηροποίηση των απαιτήσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Στερεών Χύμα Φορτίων (IMSBC), μετά το 2011 όταν ο Κώδικας έγινε υποχρεωτικός. Τροποποιήσεις στον Κώδικα, περιλαμβανομένων λημμάτων για τα μεταλλεύματα νικελίου, καθώς και σχετικές κατευθυντήριες γραμμές πρόκειται να υιοθετηθούν τον Ιούνιο 2013. Μικρή πρόοδος έχει σημειωθεί για τα λήμματα των ρινισμάτων σιδηρομεταλλεύματος, καθώς κρίθηκε αναγκαία η αναμονή της έκβασης σημαντικής έρευνας που διεξάγεται στην Αυστραλία και Βραζιλία.

Η ΕΕΕ πιστεύει ότι η συνεργασία των οργανισμών της ναυτιλίας (ειδικά του ICS και της Intercargo) με τον ΙΜΟ είναι υψίστης σπουδαιότητας για να μειωθεί αυτή η ανησυχητική τάση. Μέχρι να ολοκληρωθούν από τον ΙΜΟ οι σχετικές απαιτήσεις μεταφοράς για την πρόληψη των ατυχημάτων θα πρέπει να ενταθεί η επίγνωση όλων των εμπλεκομένων ενδιαφερομένων μερών, περιλαμβανομένων των φορτωτών, πλοιάρχων και διοικήσεων.

CARGO LIQUEFACTION

The UGS is concerned about a series of fatal accidents of bulk carriers attributed to cargo liquefaction. It appears that shippers misdeclare the moisture content of nickel ore / iron ore fines. This uncertainty cannot be waived entirely by using independent surveyors to sample and test the cargo, especially when cargoes such as nickel ore or iron ore fines, are exported from remote and difficult to access locations, which also lack appropriate testing laboratories. Regrettably, liquefaction of such cargoes is the cause for the loss of intact stability due to cargo shifting, which is believed to have contributed to a number of fatal casualties.

Awareness of liquefaction of certain bulk cargoes should be heightened for accident prevention

Progress has been made in IMO in rendering the pertinent provisions of the IMSBC[1] Code more stringent since 2011 when the Code became mandatory. Amendments to it, including a nickel ore schedule, and relevant draft guidelines are to be adopted in June 2013. Regarding the iron ore fines schedule little progress has been made pending the outcome of significant research being carried out in Australia and Brazil.

The UGS believes that co-operation of shipping organizations (especially ICS and Intercargo) with the IMO is of the utmost importance in curbing this disquieting trend. Until finalisation of the relevant IMO schedule, awareness of all stockholders involved including shippers, masters and administrations should be heightened for accident prevention.

---

(1) *IMSBC: International Maritime Solid Bulk Cargoes*

Πρόγραμμα Κοινωνικής Προσφοράς και Αλληλεγγύης

Το 2012, η ΕΕΕ ανέλαβε πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση του κρίσιμου κοινωνικοοικονομικού προβλήματος που πλήττει μεγάλο τμήμα της ελληνικής κοινωνίας λόγω της βαθιάς και μακράς περιόδου ύφεσης που διανύει η Ελλάδα. Ειδικότερα, η Γενική Συνέλευση της ΕΕΕ αποφάσισε την κινητοποίηση της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας για την οικονομική ενίσχυση των πλέον ευπαθών ομάδων της κοινωνίας.

Η ΕΕΕ διαμόρφωσε ένα πρόγραμμα κοινωνικής προσφοράς και υλοποίησε τον πρώτο κύκλο ενεργειών αλληλεγγύης με επίκεντρο την οικογένεια, το παιδί και τους νέους. Με γνώμονα την αποτελεσματική ενίσχυση της ελληνικής κοινωνίας, επιλέχθηκαν ως άξονες προσφοράς η σίτιση, η υγεία και η ναυτική εκπαίδευση, καθώς και μια σειρά επιμέρους ενεργειών στήριξης, στοχεύοντας στην ουσιαστική αρωγή μεγάλου πλήθους δοκιμαζόμενων πολιτών στην Ελλάδα.

Πιο αναλυτικά, το πρόγραμμα κοινωνικής προσφοράς και αλληλεγγύης:

- συνδράμει σε μηνιαία βάση χιλιάδες οικογένειες με ανήλικα παιδιά που έχουν πληγεί από την κρίση, με ένα εκτενές πρόγραμμα σίτισης που υλοποιείται σε όλη τη χώρα σύμφωνα με προκαθορισμένα κριτήρια.
- μεριμνά για την παροχή ιατρικών υπηρεσιών σε κατοίκους της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας που αντιμετωπίζουν δυσκολία πρόσβασης σε υπηρεσίες υγείας για οικονομικούς ή κοινωνικούς λόγους, με ένα ετήσιο πρόγραμμα επισκέψεων κινητών μονάδων υγείας των «Γιατρών του Κόσμου».
- ενισχύει με επιμέρους ενέργειες στήριξης ετήσιες βασικές λειτουργικές ανάγκες κέντρων περίθαλψης παιδιών και φορέων που επιτελούν κοινωνικό έργο και βρίσκονται σε οικονομική δυσχέρεια.
- ενισχύει τη ναυτική εκπαίδευση μέσω της ανάληψης του κόστους επισκευής και αναβάθμισης υλικοτεχνικών υποδομών των κτιριακών εγκαταστάσεων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού.

Το πρόγραμμα κοινωνικής προσφοράς και αλληλεγγύης συσπειρώνει την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα σε μια πανελλήνια προσπάθεια διατήρησης της κοινωνικής συνοχής στις δυσμενείς συνθήκες. Επιπλέον, ενισχύει τη δέσμευση της ΕΕΕ για συνέχιση της μακράς παράδοσης συνεισφοράς που έχουν οι Έλληνες Καραβοκύρηδες, σε συλλογικό ή ατομικό επίπεδο, σε περιόδους μεγάλης ανάγκης της χώρας.

Social Welfare and Solidarity Programme

In 2012, the UGS undertook initiatives to respond to the critical socioeconomic problems hitting a major part of the Greek society as a result of the deep and protracted recession that Greece is undergoing. More particularly, the General Assembly of the UGS decided to mobilize the Greek shipping community for the economic support of the most vulnerable segments of society.

The UGS set up a social welfare programme and implemented the first round of solidarity action focusing on families, children and youngsters. Using as a yardstick the effective support of Greek society, the following axes were selected: catering, health and maritime education as well as a series of specific support measures addressed at providing substantial support to large parts of the needy population in Greece.

More particularly, the social welfare and solidarity programme:

- Supports on a monthly basis thousands of families with underage children which have been hit by the crisis with an extensive catering programme implemented in the entire territory according to predetermined criteria.
- Caters for the provision of health services to residents of continental Greece and the islands facing obstacles in access to health services for economic or social reasons, under an annual programme of visits of mobile health units of "Doctors of the World".
- Undertakes support action of annual basic operational needs of welfare centers for children and of stakeholder organisations undertaking social work which are in economic difficulty.
- Re-inforces maritime education through undertaking the costs of repair work and upgrading of material / technical infrastructure of the installations of Merchant Marine Academies.

The social welfare and solidarity programme rallies the Greek shipping community around a panhellenic effort maintaining social cohesion to face the dire situation. Moreover, it supports the commitment of the UGS in continuing the longstanding tradition of contribution by Greek shipowners, collectively or individually, in periods of great need of the country.

Δραστηριοτητες της Ενωσεως Ελληνων Εφοπλιστων

Από το 1916, η Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) εκπροσωπεί τα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία άνω των 3.000 GT υπό ελληνική και άλλες σημαίες. Η ελληνική ναυτιλία μεταφέρει φορτία μεταξύ τρίτων χωρών (cross trading) αναπτύσσοντας τις δραστηριότητές της κυρίως στον τομέα τραμπ / bulk (δηλαδή, πλοία φορτηγά, δεξαμενόπλοια, πλοία LNG) ενώ ο στόλος της πλοίων εμπορευματοκιβωτίων ναυλώνεται κυρίως από επιχειρηματίες τακτικών γραμμών άλλων χωρών. Ως διεθνής εκπρόσωπος της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, η ΕΕΕ προωθεί ισορροπημένες και ρεαλιστικές λύσεις επί όλων των πτυχών των θαλασσίων μεταφορών (π.χ. εμπορικών, τεχνικών, κοινωνικών).

Η ΕΕΕ είναι μέλος της Ενώσεως Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA) και συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Ελληνική Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή. Είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (ICS), της Διεθνούς Ναυτικής Ομοσπονδίας (ISF) και διατηρεί στενή συνεργασία με την INTERTANKO, την INTERCARGO και τη BIMCO. Παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), στο Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO), στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), στη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC), στο Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) – Κέντρο Αναφοράς Περιστατικών Πειρατείας, καθώς και στις ΗΠΑ, μέσω μονίμου αντιπροσώπου της στην Ουάσιγκτον. Η ΕΕΕ διατηρεί μακροχρόνια σχέση συνεργασίας με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ), την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC) του Λονδίνου, καθώς και τη HELMEPA (Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος), η οποία προωθεί την ανάπτυξη της περιβαλλοντικής συνείδησης περί της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Η συνεργασία μεταξύ εθνικών εφοπλιστικών οργανώσεων υπό την αιγίδα του ICS, της οργάνωσης «ομπρέλας» των οργανώσεων, είναι εξαιρετικής σημασίας για την ΕΕΕ. Το 2012 η ΕΕΕ διατήρησε στενές επαφές με άλλες εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις και αρμόδιες αρχές σημαντικών ναυτιλιακών χωρών. Η σφυρηλάτηση διεθνούς συνεργασίας είναι σημαντική για τη ναυτιλία, μία παγκοσμιοποιημένη δραστηριότητα, που είναι κατ' εξοχήν εκτεθειμένη σε γεωπολιτικές αλλαγές και οικονομικές αβεβαιότητες. Ειδικά σε περίοδο εκτεταμένης και χωρίς προηγούμενο οικονομικής κρίσης, όπως η παρούσα, οι συνέργειες και η στενή συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων και θεσμικών οργάνων είναι απαραίτητες. Προς το σκοπό αυτό, η ΕΕΕ επισκέφθηκε τα Ευρωπαϊκά όργανα στις Βρυξέλλες το 2012 και διατήρησε τους παραδοσιακά στενούς δεσμούς της με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η ΕΕΕ συναντήθηκε με τους νηογνώμονες και τους Αλληλασφαλιστικούς Οργανισμούς (P&I Clubs), τη Διεθνή Ένωση των Νηογνωμόνων (IACS), τη Διεθνή Ομάδα των Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών (IG of P&I Clubs) και εκπροσώπους της ναυτασφαλιστικής αγοράς.

Σε εθνικό επίπεδο, η ΕΕΕ συνεργάζεται στενά με το κράτος και τις ναυτεργατικές οργανώσεις σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, από την ανταγωνιστικότητα του εθνικού νηολογίου μέχρι την προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα και τη ναυτική εκπαίδευση.

Η Ναυτιλιακή Έκθεση «Ποσειδώνια» που διοργανώνεται κάθε δύο χρόνια υπό την αιγίδα της ΕΕΕ, παρέχει μία μοναδική ευκαιρία προβολής της εικόνας της Ελλάδας ως ενός από τα πιο δυναμικά κέντρα της παγκόσμιας ναυτιλίας. Τα Ποσειδώνια 2012, με συμμετοχή ρεκόρ στον αριθμό των εκθετών και άλλων αντιπροσωπειών, επιβεβαίωσαν τη σημασία του ελληνικού φάσματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων (cluster) για την Ελλάδα, την ΕΕ, αλλά και την υφήλιο.

Η «Ημέρα Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού» αποτελεί πρωτοβουλία των φορέων του ελληνικού εφοπλισμού (ΕΕΕ και Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος) και της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας που αποφάσισαν, σε συνεργασία με την Πολιτεία, να τιμώνται οι Έλληνες πρωτεργάτες της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου. Η τρίτη κατά σειρά επίσημη εκδήλωση, με αφορμή την Ημέρα του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού και την Ευρωπαϊκή Ημέρα Ναυτιλίας (20/5/2013), ανέδειξε την προσφορά των Ελλήνων εφοπλιστών, ναυτικών και εργαζομένων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην διαχρονικά δυναμική πορεία της ναυτιλίας και την συμμετοχή τους στην εθνική οικονομία γενικότερα. Στην εκδήλωση αυτή τιμήθηκε η μνήμη επιφανών προσωπικοτήτων του ελληνικού εφοπλισμού για την καθοριστική συμβολή τους ιστορικά στην εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Profile of the Union of Greek Shipowners

Since 1916, the Union of Greek Shipowners (UGS) has been representing Greek-owned commercial vessels over 3,000 GT under the Greek and other flags. Greek shipping carries cargoes between third countries (cross trading) overwhelmingly in the tramp / bulk sector (i.e. bulk carriers, tankers, LNG carriers) whilst its container fleet is mainly chartered by liner operators of other countries. As the international representative of the Greek shipping community the UGS promotes balanced and realistic solutions on all aspects of maritime transport (e.g. commercial, technical, social).

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

Co-operation among national shipowners' organizations under the auspices of ICS, the umbrella association of associations, is of paramount importance for the UGS. In 2012, the UGS maintained close contacts with other national shipowners' organisations and competent authorities of leading maritime countries. Forging global co-operation is important for shipping, a globalised activity, which is par excellence exposed to geopolitical changes and economic uncertainty. At a time of unprecedented and widespread economic crisis, like the present one, synergies and close cooperation of all stakeholders and institutions involved are imperative. To this effect, the UGS visited the EU institutions in Brussels in 2012 and maintained its traditional close ties with the European Parliament and the European Commission. The UGS met with individual classification societies and P&I Clubs, the International Association of Classification Societies (IACS), the International Group of P&I Clubs and representatives of the hull insurance market.

At national level, the UGS collaborates closely with the state and seafarers' organisations on a wide spectrum of issues ranging from competitiveness of the national register to seafarer recruitment and maritime education.

The Maritime Exhibition "Posidonia", organised every two years under the auspices of the UGS, provides a unique opportunity to project the image of Greece as a leading maritime centre worldwide. Posidonia 2012 with a record participation of exhibitors and delegations confirmed the importance of the Greek maritime cluster for Greece, the EU and the world at large.

The "Hellenic Maritime Day" is an initiative of Greek shipping organisations (the UGS and the Hellenic Chamber of Shipping) and the Panhellenic Seamen's Union which decided, in co-operation with the state, to honour

the Greek pioneers of the largest shipping sector worldwide. The third official celebration on the occasion of the Hellenic Maritime Day and the European Maritime Day (20/5/2013) promoted the contribution of Greek shipowners, seafarers and personnel of shipping companies to the dynamic course of shipping over the years as well as to the Greek economy in general. During this celebration, the memory of distinguished personalities of the Greek shipping community was honoured for their decisive contribution historically to the progress of Greek shipping.

Διοικητικο Συμβουλιο

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Θεόδωρος Ε. Βενιάμης

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ
Χρήστος Φρ. Κανελλάκης
Μιχαήλ Δ. Χανδρής

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ
Παναγιώτης Κ. Λασκαρίδης
Κωνσταντίνος Ι. Μαρτίνος

ΤΑΜΙΑΣ
Δρ. Ματθαίος Δ. Λως

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΤΑΜΙΑΣ
Αναστάσιος Β. Παπαγιαννόπουλος

ΜΕΛΗ
Γεώργιος Ι. Αγγελάκης
Ιωάννης Α. Αγγελικούσης
Κωνσταντίνος Π. Αγγελόπουλος
Γεώργιος Α. Γράτσος
Γεώργιος Δ. Δαλακούρας
Ιωάννης Π. Ιωαννίδης
Κωνσταντίνος Ι. Καρούσης
Παντελής- Ελευθέριος Σ. Κολλάκης
Γεώργιος Ι. Κουμάνταρος
Δρ. Ιωάννης Δ. Κούστας
Κωνσταντίνος Β. Κωνσταντακόπουλος
Αντώνιος-Θωμάς Ν. Λαιμός
Στέφανος Δ. Λεκανίδης
Γεώργιος Σ. Λιβανός
Ιωάννης Κ. Λύρας
Γεώργιος Ι. Μακρυμίχαλος
Ιωάννης Α. Ξυλάς
Γεώργιος Χ. Οικονόμου
Σπυρίδων Μ. Πολέμης
Γεώργιος Ι. Προκοπίου
Μελίνα Ν. Τραυλού
Νικόλαος Π. Τσάκος
Λουκάς Σ. Φαφαλιός

ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΕΕΕ

	ΠΡΟΕΔΡΟΙ	ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ	
• ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	Ιωάννης Κ. Λύρας	Ιωάννης Π. Ιωαννίδης	Γεώργιος Ι. Αγγελάκης ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
• ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ	Αναστάσιος Β. Παπαγιαννόπουλος	Ιωάννης Α. Αγγελικούσης Μιχαήλ Δ. Χανδρής	
• ΝΟΜΙΚΗ	Χρήστος Φρ. Κανελλάκης	Γεώργιος Ι. Ησαΐας	
• ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Γεώργιος Α. Γράτσος	Ιωάννης Κ. Λύρας Δημήτριος Ι. Φαφαλιός	
• ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	Θεόδωρος Ε. Βενιάμης	Ιωάννης Π. Ιωαννίδης Ιωάννης Ε. Πλατσιδάκης Λουκάς Σ. Φαφαλιός	
• ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ	Δρ. Ματθαίος Δ. Λως	Σπυρίδων Π. Μαυρίκης Μελίνα Ν. Τραυλού	
Διευθυντής ΕΕΕ	Ευστράτιος Α. Ξυνός		

Board of Directors

PRESIDENT
Theodore E. Veniamis

VICE PRESIDENTS
Christos Fr. Kanellakis
Michael D. Chandris

SECRETARIES
Panagiotis C. Laskaridis
Constantinos J. Martinos

TREASURER
Dr. Matheos D. Los

DEPUTY TREASURER
Anastasios V. Papagiannopoulos

MEMBERS
George J. Angelakis
John A. Angelicoussis
Constantine P. Angelopoulos
Constantinos I. Caroussis
Constantinos V. Constantakopoulos
George J. Coumantaros
Dr. John D. Coustas
George D. Dalacouras
George Ch. Economou
Loukas St. Fafalios
George A. Gratsos
John P. Ioannides
Pantelis-Eleftherios S. Kollakis
Stephanos D. Lecanides
Antonios-Thomas N. Lemos
George S. Livanos
John C. Lyras
Georgios J. Makrymichalos
Spyridon M. Polemis
George J. Procopiou
Melina N. Travlos (Mrs)
Nicolas P. Tsakos
John A. Xylas

UGS COMMITTEES

	CHAIRMEN	DEPUTY CHAIRMEN	
• FOREIGN AFFAIRS	John C. Lyras	John P. Ioannides	George J. Angelakis VICE CHAIRMAN
• LABOUR ISSUES	Anastasios V. Papagiannopoulos	John A. Angelicoussis Michael D. Chandris	
• LEGAL AFFAIRS	Christos Fr. Kanellakis	George I. Issaias	
• MARITIME SAFETY & MARINE ENVIRONMENT PROTECTION	George A. Gratsos	John C. Lyras Dimitrios J. Fafalios	
• NAUTICAL EDUCATION	Theodore E. Veniamis	John P. Ioannides John E. Platsidakis Loukas St. Fafalios	
• PUBLIC RELATIONS	Dr. Matheos D. Los	Spyridon P. Mavrikis Melina N. Travlos (Mrs)	
UGS General Director	Efstratios A. Xynos		

ARGO PUBLISHING AND ADVERTISING

Ενωσις
Ελληνων
Εφοπλιστων

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

Union
of Greek
Shipowners

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