ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

UNION OF GREEK SHIPOWNERS

Ετήσια Έκθεση 2021-22 Annual Report

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
UNION OF GREEK SHIPOWNERS

2021-22
ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ
ANNUAL REPORT

Προλογίζοντας την ετήσια έκθεση 2021-2022 της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, θα ήθελα καταρχάς να ευχαριστήσω τον διατελέσαντα επί 13 έτη Πρόεδρό μας, Θεόδωρο Βενιάμη για την κομβική του συμβολή στο πολυσχιδές έργο της Ένωσης, καθώς και για την πολυετή, συνεπή, πολυδιάστατη προσφορά του στην ελληνική ναυτιλία.

Στο ρευστό παγκόσμιο περιβάλλον, η ναυτιλία λειτούργησε και λειτουργεί ως φάρος σταθερότητας, ανταποκρινόμενη στις πρωτόγνωρες συνθήκες που αντιμετωπίζουμε τα τελευταία χρόνια με τη διεθνή υγειονομική κρίση, αλλά και τους τελευταίους μήνες με την γεωπολιτική κρίση στην Ευρώπη. Για άλλη μια φορά, ο κλάδος της ναυτιλίας, ανέδειξε τη στρατηγική και ουσιαστική του διάσταση και την καθοριστική του συμβολή στη λειτουργία του παγκόσμιου οικοσυστήματος.

Έχοντας επίγνωση ότι το κοινωνικό σύνολο δεν έχει πλήρη εικόνα για τις αναντικατάστατες και πολύ-επίπεδες υπηρεσίες που προσφέρει ο κλάδος μας, σας καλώ, όλοι εμείς που ανήκουμε στη ναυτιλιακή οικογένεια, να λειτουργούμε ως αγγελιοφόροι του ζωτικού ρόλου της ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο.

Η ελληνική ναυτιλία, κατέχοντας το 21% του παγκόσμιου στόλου και το 59% της κοινοτικής ναυτιλίας, έχει ευθύνη να αναλαμβάνει και να στηρίζει πρωτοβουλίες ενημέρωσης και διαφώτισης του ευρύτερου κοινού για τη στρατηγική σημασία του κλάδου, καθώς και για την ανάγκη προτεραιοποίησης αυτού, από τους πολιτικούς ιθύνοντες σε παγκόσμιο επίπεδο.

Introducing the annual report 2021-2022 of the Union of Greek Shipowners, I would like to begin by thanking Mr. Theodore Veniamis, our President for the previous 13 years, for his pivotal contribution to the multifaceted work of our Union, as well as for his long-term, consistent and multidimensional input in Greek shipping.

In the volatile global environment, shipping has been functioning as a beacon of stability, responding to the unprecedented conditions we have been facing in the last two years due to the international health crisis, as well as due to the geopolitical crisis of recent months in Europe. Once again, the shipping industry has highlighted both its strategic and substantive dimension and its essential contribution to the functioning of the global ecosystem.

Being fully aware that society does not have a full understanding of the indispensable and multi-level contribution of shipping, I call on all of us who belong to the shipping family to act as messengers of the vital role of shipping internationally.

Greek shipping, which ranks first in the world with almost 21% of the world's tonnage and accounts for 59% of the European Union fleet, has a responsibility to undertake and support initiatives, in order to inform and enlighten the wider public about the strategic importance of the industry and the need for its prioritisation by the political leaders worldwide.

Σε αυτό το πλαίσιο, εντάσσεται και το θέμα της περιβαλλοντικής συνείδησης και του πράσινου αποτυπώματος της ναυτιλίας στο μείζον ζήτημα της κλιματικής αλλαγής. Η ναυτιλία, ως κλάδος, έχει εγκαίρως υιοθετήσει κι εφαρμόζει μια πραγματικά περιβαλλοντική και αποδοτική λειτουργία, που βαίνει συνεχώς βελτιούμενη. Επιπλέον, συνεχίζει να βρίσκεται στο επίκεντρο ενός νομοθετικού καταιγισμού σε διεθνές αλλά και περιφερειακό επίπεδο για την υιοθέτηση δραστικών περιβαλλοντικών μέτρων με στόχο την πλήρη απεξάρτηση από τον άνθρακα.

Γεγονός είναι ότι η ναυτιλία ελαχιστοποιεί δραστικά τους ρύπους, ενώ παράλληλα επενδύει συνεχώς σε νέες, σύγχρονες τεχνολογίες, περιβαλλοντικά εξελιγμένες και πιστοποιημένες, με την ελληνόκτητη ναυτιλία να πρωταγωνιστεί σε περιβαλλοντικά φιλικά νέα πλοία.

Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η ναυτιλία χρειάζεται διεθνείς κανόνες λειτουργίας και σε καμία περίπτωση περιφερειακά μέτρα, τα οποία στρεβλώνουν το διεθνή, υγιή ανταγωνισμό της αγοράς. Επιπλέον, η ναυτιλία δεν μπορεί μόνη της να απεξαρτηθεί από τον άνθρακα. Χρειάζεται η συνδρομή των εμπλεκομένων μερών που έχουν την καθ' ύλην αρμοδιότητα, όπως είναι οι κατασκευαστές μηχανών πλοίων και οι παραγωγοί και προμηθευτές καυσίμων.

Μέτρα οριζόντιας εφαρμογής, όπως το επίκαιρο ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών, δεν συνάδουν με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας. Η ελληνική ναυτιλία, ως ηγέτης, αξιοποιώντας τη συσσωρευμένη τεχνογνωσία της, παραμένει πρωτοπόρος στις εξελίξεις πάντα με προτάσεις ρεαλιστικές και στόχους ουσιαστικούς, όπως η έρευνα και η ανάπτυξη εναλλακτικών ναυτιλιακών καυσίμων, φιλικών προς το περιβάλλον.

Σε εθνικό επίπεδο, συνεργαζόμαστε με την Πολιτεία για τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του ελληνόκτητου στόλου, που αποτελεί καθοριστική παράμετρο για την μεγιστοποίηση της πολυδιάστατης συνεισφοράς της ναυτιλίας στον τόπο μας.

Η επιλογή της ελληνικής σημαίας, ο εκσυγχρονισμός του ελληνικού νηολογίου και η επιλογή της Ελλάδας ως έδρα των ναυτιλιακών εταιρειών αποτελούν κοινό στόχο Πολιτείας και εφοπλισμού.

In this context, the issue of environmental awareness and the green footprint of shipping is connected to the major issue of climate change. Shipping, as an industry, has timely adopted and implemented an environmental and efficient mode of operation, which is constantly improving. In addition, it continues to be at the heart of legislative spate at both international and regional level, for the adoption of drastic environmental measures, which aim at a complete carbon-free shipping.

The fact is that shipping is drastically minimising pollutants, while at the same time it is constantly investing in new, modern technologies, which are environmentally advanced and certified, with the Greek-owned fleet, leading in environmentally friendly new ships.

In any case, it should be underlined, that shipping needs international rules and in no case regional measures, which distort international competition. Moreover, shipping cannot move towards a carbon-free future on its own. Collective action is required, together with out-of-sector stakeholders, such as ship engine manufacturers, marine fuel producers and suppliers.

Horizontal and cross-sectional measures, such as the current EU Emissions Trading System, are not in accordance with the special characteristics of shipping. Greek shipping, as a leader, utilising its accumulated know-how, remains a forerunner of developments, always with realistic proposals and substantial goals, such as the research and development of alternative, environmentally friendly maritime fuels.

At national level, we cooperate with the State to preserve the competitiveness of the Greek-owned fleet, which is a substantial parameter for the maximisation of the multidimensional contribution of shipping to our country.

The choice of the Greek flag, the modernisation of the Greek Ship Register as well as the choice of shipping companies to be based in Greece, all constitute a common goal of the State and the shipping industry.

Επιπρόσθετα, προτεραιότητά μας παραμένει να επικοινωνήσουμε στη νέα γενιά τις προοπτικές της επιλογής του ναυτικού επαγγέλματος. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, συνεργαζόμαστε με τους υπεύθυνους φορείς και την Πολιτεία, με στόχο την ολιστική αναμόρφωση του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης, προκειμένου να δημιουργηθούν οι σωστές σύγχρονες βάσεις, ώστε οι νέοι μας, γυναίκες και άντρες, να εκπαιδευτούν, να ενταχθούν, καθώς και να δημιουργήσουν και να προοδεύσουν στον κλάδο μας, αναβιώνοντας τη ναυτοσύνη του λαού μας.

Τέλος, η κοινωνική αλληλεγγύη του ελληνικού εφοπλισμού είναι διαχρονικά καταγεγραμμένη σε ατομικό, καθώς και σε συλλογικό επίπεδο. Εδώ και δεκαετίες τόσο εθνικά, όσο και παγκόσμια, ιδρύματα, οργανισμοί, προγράμματα χρηματοδοτούνται και λειτουργούν με την καθοριστική συμβολή Ελλήνων πλοιοκτητών. Η ευεργεσία ανέκαθεν αποτελούσε έμπνευση και οδηγό για όλους εμάς. Στην ΕΕΕ θεωρούμε αποστολή μας την προσφορά στην κοινωνία. Η ΕΕΕ και η ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ, σε διάστημα 10 ετών, έχουν προσφέρει πάνω από 80.000.000 ευρώ για την υλοποίηση δράσεων στους τομείς της υγείας, της παιδείας, της πρόνοιας και στήριξης των ευπαθών κοινωνικών ομάδων, καθώς και για την αντιμετώπιση κρίσεων. Προσωπικός μου στόχος είναι η ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ να ΕΝΩΝΕΙ όλους μας, όλα τα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας, σε ένα όραμα κοινό για έναν κόσμο καλύτερο, έναν κόσμο πιο ανθρώπινο.

Διανύουμε εμφανώς μια περίοδο όπου οι εξελίξεις είναι ραγδαίες και ανατρεπτικές. Στο απαιτητικό αυτό περιβάλλον, ως ελληνόκτητη ναυτιλία δηλώνουμε παρόντες, ισχυροί και έτοιμοι να ανταποκριθούμε στις εθνικές, αλλά και διεθνείς προκλήσεις με σύνεση, ρεαλισμό, όραμα και γνώση ως ηγέτιδα δύναμη της παγκόσμιας ναυτιλίας.

In addition, it remains our priority to communicate to the younger generation the prospects of choosing seafaring as a profession. To achieve this goal, we work with the responsible academies, organisations and the State, aiming at a holistic reform of the maritime education system, in order to create the right modern foundations, so that young people, women and men, can be educated and integrated and also progress in our industry, revitalising the seamanship of our nation.

Last but not least, the impact of social solidarity of Greek shipping, both at an individual, as well as at a collective level, is recorded and acknowledged over time. For decades, both national and global institutions, organisations, programs have been funded and operating with the decisive contribution of Greek shipowners. Beneficence has always been an inspiration and a guide for all of us. At UGS, our mission is to contribute to society. The UGS with SYN-ENOSIS, in a period of 10 years, have raised over 80,000,000 euros for the implementation of welfare activities in the health and education sector, in initiatives to provide for and support vulnerable social groups and to handle emergency crises. My personal goal for SYN-ENOSIS is to UNITE all of us, all members of the shipping community, in a common vision for a better world, a more humane world.

We are obviously going through a period during which ongoing developments are both rapid and destabilising. In this demanding environment, Greek-owned shipping stands ready and strong to meet national and international challenges with prudence, realism, vision and knowledge as a global leader in shipping.

Μελίνα Τραυλού
Πρόεδρος

Melina Travlos
President

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

GREEK SHIPPING AND THE ECONOMY

- ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ
- Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΤΗΝ ΕΕ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

- CHARACTERISTICS OF THE GREEK-OWNED FLEET
- THE STRATEGIC IMPORTANCE OF GREEK SHIPPING FOR GREECE, THE EU AND THE WORLD

ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Ο μεγαλύτερος εμπορικός στόλος...

Η Ελλάδα παραμένει η κορυφαία ναυτιλιακή χώρα στον κόσμο (Figure 1), καθώς οι Έλληνες πλοιοκτήτες με 5.514 πλοία ελέγχουν σήμερα περίπου το 21% του παγκόσμιου στόλου, σε όρους χωρητικότητας (dwt)[1]. Η συνολική χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου έχει αυξηθεί κατά 45,8% σε σύγκριση με το 2014, ενώ ακόμη και κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, δηλαδή από το 2019, η χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 7,4%[2].

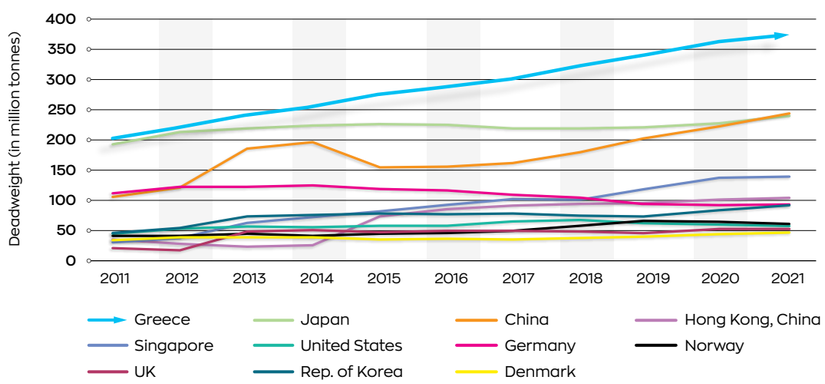
CHARACTERISTICS OF THE GREEK-OWNED FLEET

The largest merchant fleet...

Greece remains the top shipowning nation in the world (Figure 1), as Greek shipowners with 5,514 ships currently control approximately 21% of the global fleet, in terms of capacity (deadweight tonnes - dwt)[1]. The total capacity of the Greek-owned fleet has increased by 45.8% compared to 2014, while even during the COVID-19 pandemic, i.e., since 2019, capacity rose by 7.4%[2].

FIGURE 1

Ownership of the World Fleet (2011-2021)
(in dwt, ships > 1,000 gt)



Source: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2011-2021

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν:

- **31,78%** του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων
- **25,01%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου
- **22,35%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG)
- **15,60%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χημικών & προϊόντων πετρελαίου
- **13,85%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς Υγροποιημένου Αερίου Πετρελαίου (LPG)
- **9,33%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

1. Υπολογισμοί ΕΕΕ με βάση στοιχεία από IHS Global Limited, Μάρτιος 2022
2. United Nations Conference on Trade and Development, *Review of Maritime Transport*, 2011-2021

Greek shipowners control:

- **31.78%** of the world oil tanker fleet
- **25.01%** of the world bulk carriers
- **22.35%** of the world Liquefied Natural Gas (LNG) carriers
- **15.60%** of the world chemical & product tankers
- **13.85%** of the world Liquified Petroleum Gas (LPG) carriers
- **9.33%** of the world containerships

1. UGS calculations, based on data from IHS Global Limited, March 2022
2. United Nations Conference on Trade and Development, *Review of Maritime Transport*, 2011-2021

...που δραστηριοποιείται ανά την υφήλιο.

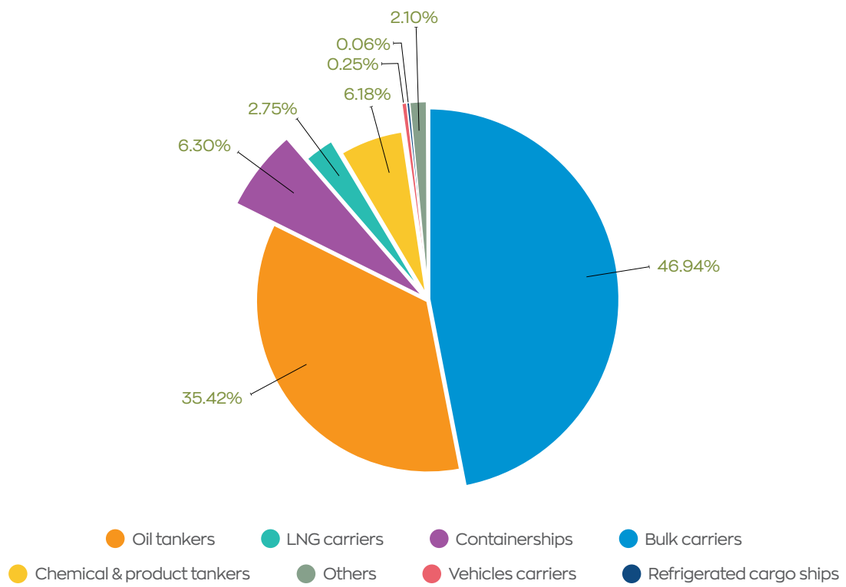
Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος μεταφέρει φορτία μεταξύ τρίτων χωρών σε ποσοστό άνω του 98% της μεταφορικής του ικανότητας, αποτελώντας έτσι τον μεγαλύτερο διασυνοριακό μεταφορέα παγκοσμίως. Η ελληνική ναυτιλία δραστηριοποιείται κατά κύριο λόγο στον τομέα των bulk/tramp μεταφορών (Figure 2), ο οποίος έχει χαρακτηριστικά τέλειου ανταγωνισμού: ένας πολύ μεγάλος αριθμός ιδιωτικών, κυρίως Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων (ΜΜΕ) δραστηριοποιούνται παγκοσμίως μέσα σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον, με ευέλικτη και αποτελεσματική διοίκηση και διαχείριση περιουσιακών στοιχείων, ελεύθερη πρόσβαση σε πληθώρα πληροφοριών και χαμηλά κόστη εισόδου και εξόδου από την αγορά. Οι πλοιοκτήτες/διαχειριστές πλοίων στον bulk/tramp τομέα, μεταφέροντας φορτία σε ad hoc βάση, δεν είναι σε θέση να επηρεάσουν τις τιμές της ναυλαγοράς. Τα περισσότερα πλοία στον τομέα της bulk/tramp ναυτιλίας λειτουργούν βάσει συμβάσεων χρονοναύλωσης. Ο χρονοναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική λειτουργία του πλοίου και καθορίζει τον τύπο και τις ποσότητες του φορτίου που θα μεταφερθούν, καθώς και τη διαδρομή και την ταχύτητα του πλοίου.

...operating across the globe.

The Greek-owned merchant fleet transports cargoes between third countries with more than 98% of its fleet capacity, thus being the world's largest cross trader. Greek shipping is predominantly engaged in bulk/tramp shipping (Figure 2), which is a truly entrepreneurial sector that maintains characteristics of perfect competition: a very large number of private, mainly Small and Medium-sized Enterprises (SMEs), compete globally for business on a daily basis, with flexible, lean and efficient administration and asset management, abundant and transparent access to information, and low entry and exit costs. Shipowners/operators in the bulk/tramp sector are price takers, transporting cargoes on an ad hoc basis. Most vessels in the bulk/tramp trades operate under time charter contracts. The time-charterer assumes the commercial operation of the vessel and determines the cargo type and quantities to be transported, as well as the vessel's itinerary, routeing and speed.

FIGURE 2

Ship Type Analysis of the Greek-owned Fleet
(in dwt, ships > 1,000 gt)



Source: UGS calculations, based on data from IHS Global Limited, March 2022

Η ελληνική ναυτιλία είναι η ραχοκοκαλιά της ευρωπαϊκής ναυτιλίας...

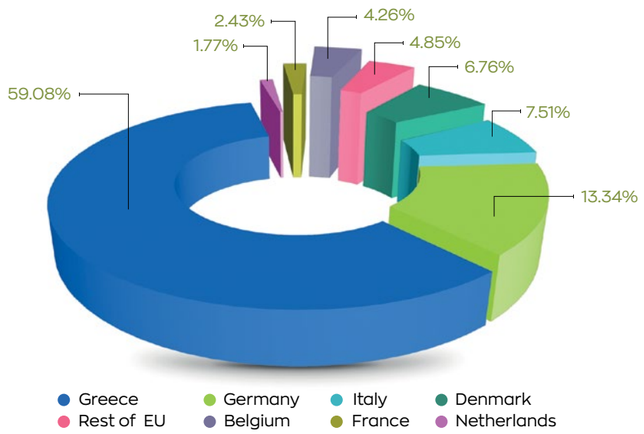
Ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει το 59% του στόλου που ελέγχεται από Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) (Figure 3), ο οποίος σε ποσοστό άνω του 75% δραστηριοποιείται στον bulk/tramp τομέα (Figure 4). Το ένα τρίτο του ελληνόκτητου στόλου φέρει σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ.

Greek shipping is the backbone of European shipping...

The Greek-owned fleet represents 59% of the European Union (EU)-controlled fleet (Figure 3), with more than 75% of the EU-controlled fleet being active in the bulk/tramp sector (Figure 4). One third of the Greek-controlled fleet flies an EU Member State flag.

FIGURE 3

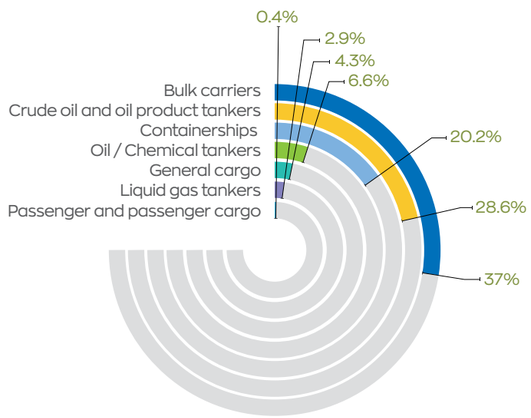
Ownership of the EU-controlled Fleet
(in dwt, ships > 1,000 gt)



Source: European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2021

FIGURE 4

Ship Type Analysis of the EU-owned Fleet
(in dwt, ships > 1,000 gt)

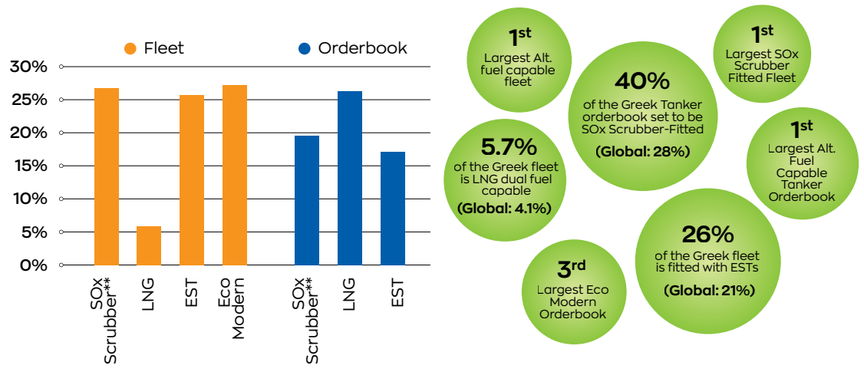


Source: European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2021

FIGURE 5

Greek-owned Fleet: Environmental Equipment Summary
Higher Shares of Scrubber-Fitted, LNG Fuelled & EST*- Fitted Vessels

Environmental Equipment, % Total Greek-owned in GT terms



Source: Clarksons Research. Data as of 1st April 2022. Includes vessels of 1,000+ GT only.
*Energy Saving Technology **Includes vessels pending retrofit.

...αποτελούμενη από σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον και ασφαλή πλοία.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες επενδύουν συνεχώς σε νέα, ενεργειακά αποδοτικά πλοία και σε φιλικό προς το περιβάλλον εξοπλισμό (Figure 5). Η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου (9,99 έτη) είναι χαμηλότερη από τον παγκόσμιο μέσο όρο (10,28 έτη). Οι παραγγελίες ναυπήγησης πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες ανέρχονται σε 173 πλοία (από 104 πλοία το προηγούμενο έτος), που αντιστοιχούν σε 17,3 εκατομμύρια dwt[3] (Figure 6). Πάνω από το ένα τρίτο των πετρελαιοφόρων και σχεδόν ένα στα έξι πλοία μεταφοράς LNG, που ναυπηγούνται αυτή τη στιγμή στον κόσμο, θα παραδοθούν σε Έλληνες πλοιοκτήτες (Figure 7).

Επιπλέον, περισσότερο από το ένα τέταρτο (27,6%) της ελληνόκτητης χωρητικότητας (σε dwt) εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Παγκόσμιου προτύπου του Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης κατά τη Σχεδίαση του πλοίου (EEDI)[4], τεχνικό μέτρο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών (IMO), το οποίο διασφαλίζει βελτιωμένη ενεργειακή απόδοση για τα πλοία.

3. Υπολογισμοί ΕΕΕ με βάση στοιχεία από IHS Global Limited, Μάρτιος 2022
4. ΔΣ MARPOL, Παράρτημα VI, Κανονισμός 21

...consisting of modern, environmentally friendly and safe vessels.

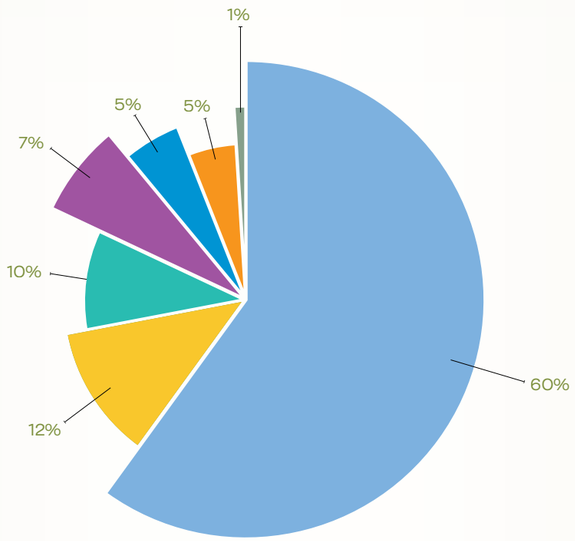
Greek shipowners are constantly investing in new, energy efficient ships and in environmentally friendly equipment (Figure 5), with the average age of the Greek-owned fleet (9.99 years), being lower than the global average (10.28 years). Newbuilding orders from Greek shipowners amount to 173 ships (from 104 ships the year before), corresponding to 17.3 million dwt[3] (Figure 6). More than one third of the oil tankers and almost one out of six LNG carriers currently being built in the world will be delivered to Greek shipowners (Figure 7).

In addition, more than one quarter (27.6%) of the Greek-owned tonnage (in terms of dwt) falls within the scope of the global standard Energy Efficiency Design Index (EEDI)[4], a technical measure of the United Nations (UN) International Maritime Organization (IMO) which ensures an improved energy efficiency for ships.

3. UGS calculations, based on data from IHS Global Limited, March 2022
4. MARPOL, Annex VI, Regulation 21

FIGURE 6

Orderbook of the Greek-owned Fleet
(in dwt, ships > 1,000 gt)

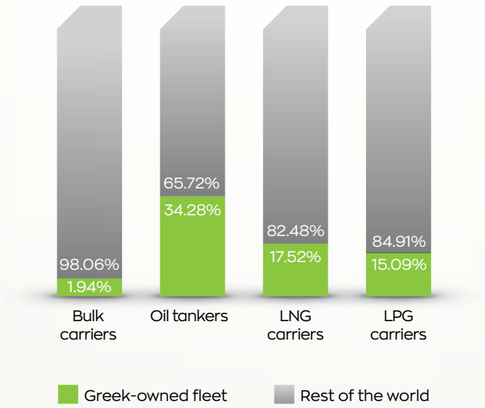


Oil tankers · LNG carriers · Containerships · Bulk carriers · LPG carriers · Chemical & product tankers · Others

Source: UGS calculations, based on data from IHS Global Limited, March 2022

FIGURE 7

World Orderbook by Main Ship Type
(in dwt, ships > 1,000 gt)



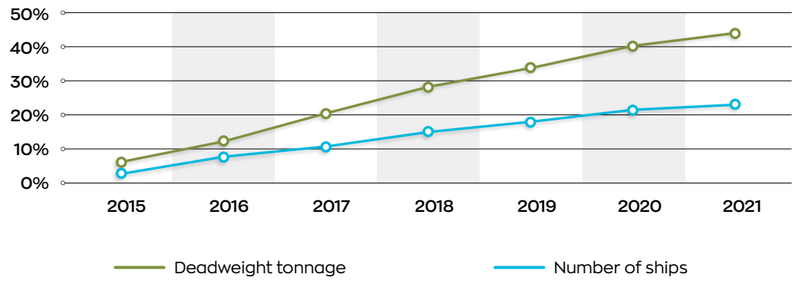
Source: UGS calculations, based on data from IHS Global Limited, March 2022

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες επενδύουν σταθερά σε μεγαλύτερα πλοία που έχουν επίσης μεγαλύτερη αποδοτικότητα και περιβαλλοντικά οφέλη λόγω των οικονομιών κλίμακας. Από το 2014, η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας (σε dwt) του ελληνόκτητου στόλου είναι πολύ μεγαλύτερη από την αύξηση του αριθμού των πλοίων (Figure 8).

Greek shipowners have steadily been investing in larger vessels, which also exhibit greater efficiency and environmental gains due to the economies of scale they provide. Since 2014, the growth of the deadweight capacity of the Greek-owned fleet has been much higher than the growth of the number of ships (Figure 8).

FIGURE 8

Greek-owned fleet - Percentage growth in dwt capacity and number of ships since 2014
(ships > 1,000 gt)



Source: UNCTAD Database, *Maritime Transport, Merchant fleet by country of beneficial ownership*, February 2022

Το 2014 η μέση χωρητικότητα των ελληνόκτητων πλοίων ήταν 71.308 dwt, ενώ σήμερα υπολογίζεται σε 86.247 dwt, αριθμός σχεδόν διπλάσιος από τον αντίστοιχο του παγκόσμιου στόλου (45.020 dwt)[5].

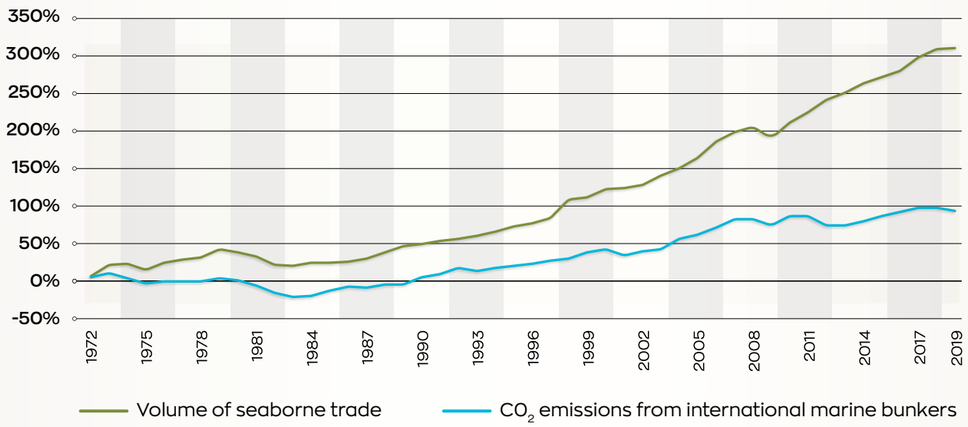
Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η ναυτιλία είναι το πιο αποτελεσματικό μέσο εμπορευματικών μεταφορών. Αυτό αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι τα τελευταία 50 χρόνια (Figure 9), αν και το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο έχει τετραπλασιαστεί σε όγκο, ωστόσο οι εκπομπές CO_2 από τη ναυτιλία έχουν μόλις διπλασιαστεί.

While in 2014 the average capacity of a Greek-owned ship was 71,308 dwt, today the average capacity of Greek ships is estimated at 86,247 dwt, a figure almost double that of the world fleet (45,020 dwt)[5].

It is important to note that shipping is the most efficient mode of cargo transport. This can be demonstrated also by the fact that, during the past 50 years (Figure 9), world seaborne trade has quadrupled in terms of volume, while CO_2 emissions from shipping have just almost doubled.

FIGURE 9

World Seaborne Trade and CO_2 emissions - Percentage Change since 1971



Source: UNCTAD Database, *Maritime Transport*, February 2022
International Energy Agency, *Greenhouse Gas Emissions from Energy Highlights*, 2021

Σε σύγκριση με άλλους κλάδους, οι εκπομπές CO_2 από τη ναυτιλία παραμένουν σε σχετικά χαμηλό επίπεδο – στο 2,5% των συνολικών εκπομπών παγκοσμίως (Figure 10).

Compared with other sectors, CO_2 emissions from shipping remain at a relatively low level – at 2.5% of total world emissions (Figure 10).

Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο και στην ΕΕ. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες επενδύουν συνεχώς σε νέα, μεγαλύτερα και πιο ενεργειακά αποδοτικά και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία.

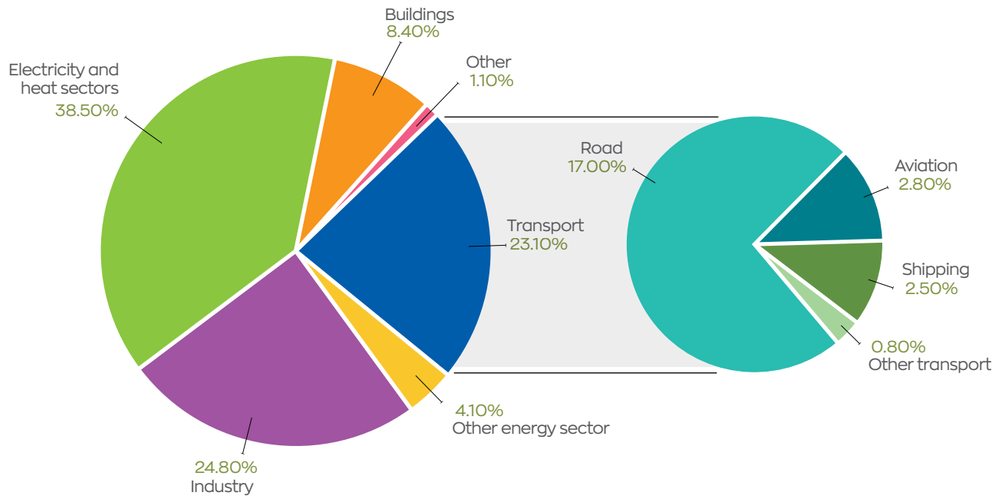
The Greek-owned merchant fleet is the largest in the world and the EU. Greek shipowners have been constantly investing in new, larger and more energy efficient and environmentally friendly vessels.

5. Υπολογισμοί ΕΕΕ με βάση στοιχεία από IHS Global Limited, Μάρτιος 2022

5. UGS calculations, based on data from IHS Global Limited, March 2022

FIGURE 10

World CO_2 emissions by sector, 2019



Source: International Energy Agency, *Net Zero Emissions by 2050 Scenario Data*, 2021

Η κατάσταση είναι παρόμοια όχι μόνο όσον αφορά στις εκπομπές CO_2 αλλά και στις συνολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (Greenhouse Gas - GHG). Ενδεικτικά στοιχεία δείχνουν ότι οι εκπομπές GHG από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ παρέμειναν, τα τελευταία 30 χρόνια, σχεδόν στο ίδιο επίπεδο ως ποσοστό των συνολικών εκπομπών από τον τομέα των μεταφορών[6].

Καταλαμβάνοντας την 8η θέση σε όρους χωρητικότητας (dwt), η Ελλάδα είναι ένα από τα σημαντικότερα νηολόγια στον κόσμο και ένα από τα κορυφαία μεταξύ παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών. Με 647 πλοία (άνω των 1.000 gt), νηολογημένα στην ελληνική σημαία, χωρητικότητας 61,8 εκατομμυρίων dwt[7], το ελληνικό νηολόγιο κατέχει τη 2η θέση στην ΕΕ. Η Ελλάδα παραμένει στον Λευκό Κατάλογο STCW του IMO, καθώς και στον Λευκό Κατάλογο του Paris MoU και του Tokyo MoU. Η Ελλάδα περιλαμβάνεται επίσης στον Κατάλογο των Ναυτιλιακών Διοικήσεων του Προγράμματος QUALSHIP 21 της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ (USCG), ενώ συγκαταλέγεται μεταξύ των Κρατών Σημαίας με τις καλύτερες επιδόσεις και με θετικούς δείκτες σε όλες τις κατηγορίες του πίνακα επιδόσεων Κρατών Σημαίας (π.χ. επικύρωση συμβάσεων του IMO, διαδικασίες ελέγχου πλοίων από το Κράτος Λιμένα κ.λπ.), που δημοσιεύεται από το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS)[8].

6. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2021
7. Υπολογισμοί ΕΕΕ με βάση στοιχεία από IHS Global Limited, Μάρτιος 2022
8. ICS, *Shipping Industry Flag State Performance Table 2021/2022*, Ιανουάριος 2022

The situation is similar regarding not only CO_2 but also total Greenhouse Gas (GHG) emissions. Indicative data shows that GHG emissions from international maritime transport in the EU have remained at almost the same level as a percentage of total emissions from transport during the last 30 years[6].

Ranking 8th in terms of dwt, Greece is one of the main shipping registries in the world and one of the top ones from traditional maritime nations. With 647 ships (above 1,000 gt) registered with the Greek flag amounting to 61.8 million dwt[7], the Greek shipping registry holds the 2nd position in the EU. Greece remains on the IMO's "List of confirmed Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) Parties" and on the White Lists of the Paris and the Tokyo Memorandum of Understanding (MoU). Greece is also included in the Flag Administrations List of the U.S. Coast Guard (USCG) QUALSHIP 21 Program, while it is placed among the best-performing Flag States with positive indicators across all categories (e.g. ratification of IMO Conventions, Port State Control procedures etc.) in the Flag State Performance Table published by the International Chamber of Shipping (ICS)[8].

6. European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2021
7. UGS calculations, based on data from IHS Global Limited, March 2022
8. ICS, *Shipping Industry Flag State Performance Table 2021/2022*, January 2022

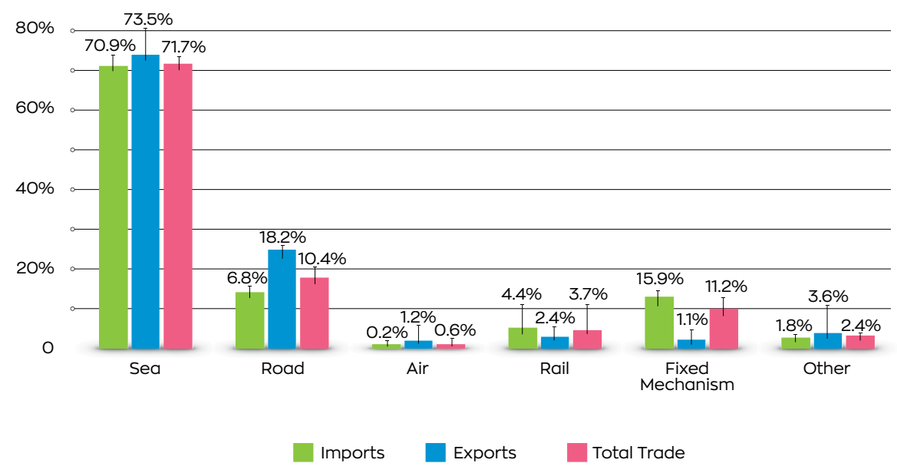
Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΤΗΝ ΕΕ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Σχεδόν το 90% του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών μεταφέρεται μέσω θαλάσσης. Το θαλάσσιο εμπόριο αντιπροσωπεύει σχεδόν το 72% του συνολικού όγκου του διεθνούς εμπορίου της ΕΕ (Figure 11). Το εμπόριο χύδην ξηρού φορτίου και φορτίου δεξαμενοπλοίων αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 75% του συνολικού όγκου του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (Figure 12), το οποίο, το 2020, ανήλθε σε 10.648 εκατομμύρια τόνους. Ο τομέας της bulk/tramp ναυτιλίας αντιπροσωπεύει επίσης το μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου της ΕΕ (Figure 13), γεγονός που υπογραμμίζει τον ζωτικής σημασίας ρόλο του στην οικονομία και στο εμπόριο της ΕΕ.

THE STRATEGIC IMPORTANCE OF GREEK SHIPPING FOR GREECE, THE EU AND THE WORLD

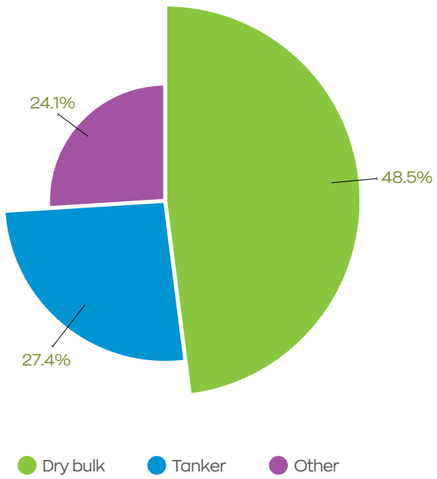
Almost 90% of the global merchandise trade is transported by sea. Seaborne trade accounts for almost 72% of the total volume of EU trade with the rest of the world (Figure 11). Dry bulk cargo and tanker trades account for more than 75% of the total volume of world seaborne trade (Figure 12) which amounted to 10,648 million tonnes in 2020. The bulk/tramp shipping sector represents also the largest part of the EU seaborne trade (Figure 13), highlighting its vital role for the EU economy and trade.

FIGURE 11
EU-27 External Trade Volume by Mode of Transport, 2020



Source: Eurostat Database, *International Trade in Goods*, February 2022

FIGURE 12
World Seaborne Trade Volume by type of cargo, 2020

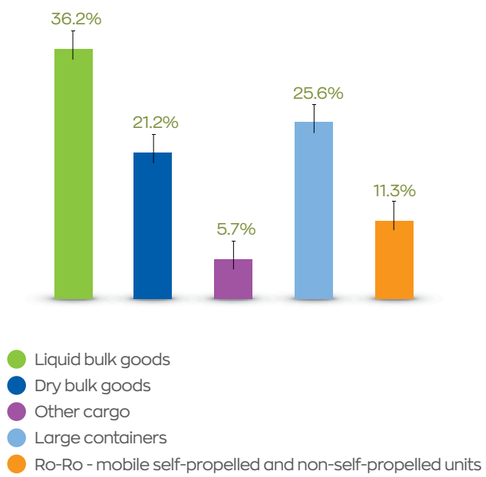


Seaborne Trade, 2020, in million tonnes

Major Dry Bulk	**3181**
of which	
Iron Ore	1503
Coal	1165
Grain	512
Minor Bulk	**1986**
of which	
Steel products	354
Forest products	365
Total Dry Bulk	**5167**
Tanker	**2918**
Crude oil	1716
Other tanker	1202
of which	
Gas	480

Source: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2021

FIGURE 13
EU - Gross weight of goods handled in main ports by type of cargo, 2020



Source: Eurostat Database, *Maritime Transport*, December 2021

Η ναυτιλία έχει καθοριστική συμβολή στην ευημερία των πολιτών της ΕΕ, καθώς διασφαλίζει τον εφοδιασμό του μεγαλύτερου μέρους των αναγκαίων πρώτων υλών, της ενέργειας, των τροφίμων και άλλων βασικών ειδών. Το θαλάσσιο εμπόριο αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών και εξαγωγών από τα Κράτη Μέλη της ΕΕ σε κύριες κατηγορίες βασικών προϊόντων διατροφής, ενέργειας και πρώτων υλών. Σε ορισμένες κατηγορίες, περισσότερο από το 85% του συνολικού όγκου του εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης, όπως στα δημητριακά (93%), σε ζωικά και φυτικά λίπη και έλαια (86%), σε μη σιδηρούχα μεταλλεύματα (93%), σε μετάλλευμα χαλκού (97%)[9]. Το 90% των συνολικών εισαγωγών Κρίσιμων Πρώτων Υλών, οι οποίες είναι απαραίτητες για την οικονομία της ΕΕ, λόγω της διασύνδεσής τους με όλες τις βιομηχανίες και της σημασίας τους στην παραγωγή σύγχρονων και καθαρών τεχνολογικών προϊόντων, μεταφέρονται επίσης δια θαλάσσης.

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν επίσης ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, καθώς η ΕΕ βασίζεται στη ναυτιλία για το 33% του εσωτερικού της εμπορίου[10]. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (SSS) είναι καθοριστική για το κοινοτικό εμπόριο ενώ ταυτόχρονα αποτελεί ένα από τα πλέον φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς. Παρέχοντας τη δυνατότητα για αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων με σημαντικά μικρότερο αποτύπωμα CO_2 σε σχέση με άλλους τομείς μεταφορών, η προώθηση της βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων πρέπει να παραμείνει προτεραιότητα για τους ευρωπαϊκούς θεσμούς.

9. Eurostat Database, International Trade in Goods, Φεβρουάριος 2022
10. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2021

Shipping is crucial for the welfare of EU citizens as it ensures the supply of the vast majority of raw materials, energy, food and other staples. Seaborne trade accounts for the greatest part of the quantities imported and exported from EU Member States for the main categories of basic food products, energy and raw materials. In some cases, more than 85% of total trade volume is carried by sea, such as cereals (93%), animal and vegetable fats and oils (86%), non ferrous ores (93%), copper ore (97%)[9]. 90% of the total imports of Critical Raw Materials, which are essential to the EU economy due to their links with all industries and their importance for modern and clean technology products, are also transported by sea.

The maritime transport also plays an especially significant role in the intra-EU trade, as the EU relies on shipping for 33% of its internal trade[10]. The Short Sea Shipping (SSS) sector is pivotal in serving the EU trade while at the same time being one of the most environmentally friendly modes of transport. Enabling the decongestion of roads and with lower carbon footprint than other transport segments, the promotion of a sustainable and resilient Short Sea Shipping sector in Europe should remain a priority for the EU institutions.

9. Eurostat Database, International Trade in Goods, February 2022
10. European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2021

Η ελληνική ναυτιλία έχει μεγάλη στρατηγική σημασία για την ΕΕ, καθώς:

- Είναι καθοριστική για την εξασφάλιση του εφοδιασμού της ΕΕ με ενέργεια και άλλα βασικά αγαθά.
- Εξυπηρετεί το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της ΕΕ, αποτελώντας τον κύριο βραχίονα των μεταφορών της.
- Με τις ανησυχίες της ΕΕ για την ενεργειακή της ασφάλεια να αυξάνονται, ο ελληνόκτητος στόλος και ιδιαίτερα τα πλοία που μεταφέρουν άνθρακα, πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου, καθώς και υγροποιημένα αέρια (LNG/LPG) έχουν κρίσιμη σημασία για τη διάσφαλιση των εισαγωγών ενέργειας και άλλων βασικών προϊόντων στην ΕΕ από διαφορετικές και απομακρυσμένες περιοχές στον κόσμο, διευκολύνοντάς την να περιορίσει την εξάρτησή της από περιορισμένο αριθμό χωρών.
- Η ΕΕ εισάγει το 97% των αναγκών της σε πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου, καθώς και το 83,6% και το 35,8% των αναγκών της σε φυσικό αέριο και στερεά ορυκτά καύσιμα αντίστοιχα[11]. Από τις εν λόγω εισαγωγές, το 84% του αργού πετρελαίου, το 76% προϊόντων πετρελαίου και το 39% των ποσοτήτων LNG/LPG, μεταφέρονται δια θαλάσσης[12].
- Ο ελληνόκτητος στόλος είναι σε θέση να προσαρμόζεται άμεσα στις διαρκείς μεταβολές των παγκόσμιων εμπορικών ροών, καθώς και σε σχεδιασμούς πλοίων με βελτιωμένα χαρακτηριστικά αποδοτικότητας, ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Η στρατηγική σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την ΕΕ αναδεικνύεται περαιτέρω στο πλαίσιο του αυξανόμενου ανταγωνισμού από τις ασιατικές χώρες, των οποίων η συνολική πλοιοκτησία αναπτύσσεται ραγδαία, κερδίζοντας ολοένα και μεγαλύτερο μερίδιο της παγκόσμιας αγοράς.

Σε εθνικό επίπεδο, η ελληνική ναυτιλία παραμένει στρατηγικό πλεονέκτημα, ιδιαίτερα σημαντικό και για την ελληνική οικονομία. Οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν περισσότερο από το 3% της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας και ανέρχονται συνολικά περίπου στο 7% του ΑΕΠ (άμεσα και έμμεσα), προσφέροντας σχεδόν 200 χιλιάδες θέσεις εργασίας[13]. Παρέχουν επίσης σημαντικές καθαρές εισροές στην ελληνική οικονομία. Το 2021, οι εισροές στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών από τις θαλάσσιες μεταφορές, όχι μόνο ξεπέρασαν τα επίπεδα του 2019, μετά την ύφεση που προκλήθηκε το 2020 από την πανδημία COVID-19, αλλά επίσης είναι οι υψηλότερες που έχουν καταγραφεί μετά το 2008 και ανέρχονται σε πάνω από 17 δισεκατομμύρια ευρώ (Figure 14). Είναι επίσης αξιοσημείωτο ότι η ελληνική ναυτιλία παρέχει αυτές τις εισροές στην Ελλάδα από διάφορες περιοχές του κόσμου (Figure 15).

11. Eurostat Database, Energy Dependence, Μάρτιος 2022
12. Eurostat Database, International Trade in Goods, Φεβρουάριος 2022
13. Boston Consulting Group, 2013 & Deloitte, 2020

Greek shipping is strategically important for the EU as:

- It is pivotal in securing the EU's supply of energy and other essential commodities.
- It serves the EU's import and export trade by being its main transport arm.
- With the EU's energy security concerns on the rise, the Greek-owned fleet and in particular its coal carriers, oil tankers, product tankers and LNG/LPG carriers crucially secure and allow for diverse sources of energy and other essential goods imports into the EU from remote regions of the world, thereby facilitating its need to reduce its dependency on a limited number of countries.
- The EU imports 97% of its oil and petroleum products needs, 83.6% of its natural gas needs and 35.8% of its solid fossil fuels needs[11]. Out of these, 84% of crude oil, 76% of petroleum products and 39% of LNG/LPG imports are transported by sea[12].
- The Greek-owned fleet is highly responsive to shifts in trade patterns and able to readily adapt to major reorientations of global trade flows and to ship designs with better efficiency, safety and environmental characteristics.

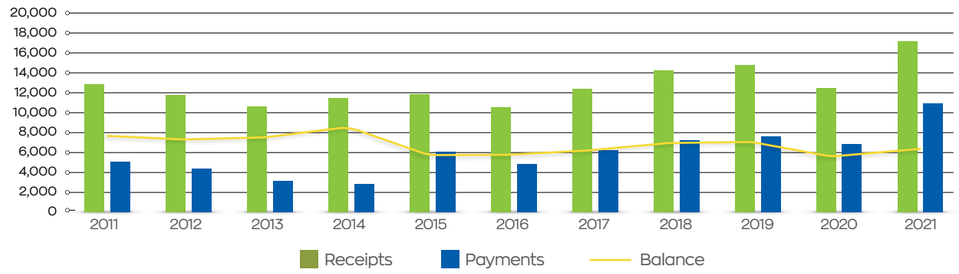
The strategic importance of Greek shipping for the EU is further highlighted in the context of the growing competition from Asian countries, whose aggregate shipowning is developing rapidly, gaining increasingly higher global market share.

At a national level, Greek shipping is clearly a strategic asset and especially significant for the Greek economy. Maritime transport contributes more than 3% of the gross value added and accounts for almost 7% of the Gross Domestic Product (directly and indirectly), offering 200 thousand jobs[13]. It also provides sizeable net inflows to the Greek economy. In 2021, inflows to the Greek Balance of Payments by sea transport not only surpassed the 2019 levels, after the slump caused in 2020 by the outbreak of the COVID-19 pandemic, but are also the highest recorded after 2008, amounting to more than 17 billion euros (Figure 14). It is also noteworthy that Greek shipping provides these inflows to Greece from diverse regions of the world (Figure 15).

11. Eurostat Database, Energy Dependence, March 2022
12. Eurostat Database, International Trade in Goods, February 2022
13. Boston Consulting Group, 2013 & Deloitte, 2020

FIGURE 14

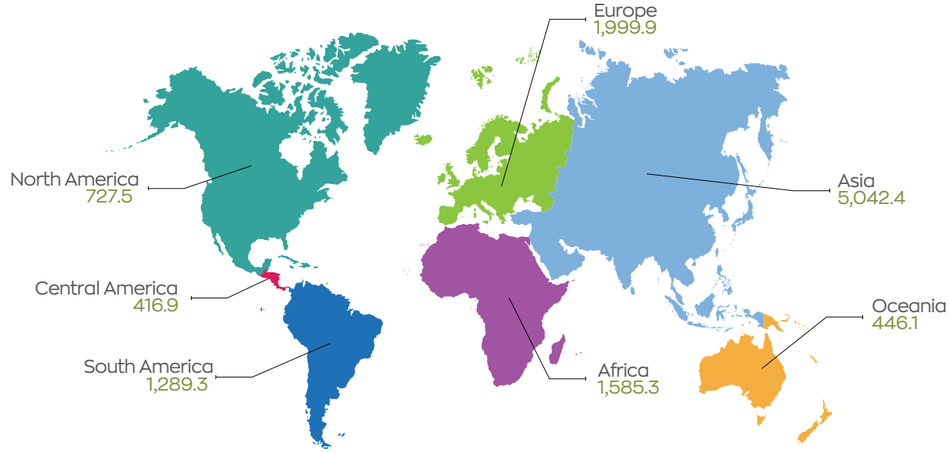
Foreign Exchange Earnings of Greece from Sea Transport (2011-2021)
(in million €)



Source: Bank of Greece, 2022

FIGURE 15

Foreign Exchange Earnings of Greece from Sea Freight Transport by region (2020)
(in million €)



Source: Eurostat Database, *Balance of Payments - International Transactions*, February 2022

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί διαχρονικά τομέα στρατηγικής σημασίας για την ελληνική οικονομία. Διασφαλίζει επίσης τον εφοδιασμό τροφίμων, πρώτων υλών και ενέργειας στην Ευρώπη και παγκοσμίως.

Greek shipping constitutes a major strategic sector for the Greek economy. It ensures the supply of food, raw materials and energy to Europe and worldwide.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

SHIPPING POLICY

- ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ
- ΚΟΛΠΟΣ ΤΗΣ ΓΟΥΙΝΕΑΣ: η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία πρέπει να αντιμετωπιστούν τώρα
- ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- TRADE AND PROTECTIONISM
- GULF OF GUINEA: it is now the time to combat piracy and armed robbery
- SOCIAL ASPECTS

ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Ενισχύοντας το πολυμερές εμπορικό σύστημα

- Η εξάπλωση εσωστρεφών πολιτικών και ο εμπορικός προστατευτισμός, σε συνδυασμό με ένα εξασθενημένο πολυμερές εμπορικό σύστημα έχουν αρνητικό αντίκτυπο, εμποδίζοντας τα κράτη να επωφεληθούν πλήρως από τις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών. Σύμφωνα με τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (OECD), οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν ένας από τους τομείς υπηρεσιών (7ος από 22) με τους περισσότερους περιορισμούς δραστηριοποίησης. Εάν κάθε χώρα εφάρμοζε μέτρα απελευθέρωσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, περιορίζοντας κατά 50% την απόκλιση που έχει από τις χώρες με τις καλύτερες επιδόσεις, το εμπορικό κόστος θα μειωνόταν κατά 4% έως 14%[14].

- Μια ισχυρή παγκόσμια οικονομία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την προσαρμοστικότητα των κανονιστικών ρυθμίσεων και των ακολουθούμενων πολιτικών σε τρέχουσες κρίσεις και την αποτελεσματικότητα αυτών. Υπό αυτό το πρίσμα, οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να αποτελέσουν προτεραιότητα στις εμπορικές πολιτικές των κυβερνήσεων.

- Για το σκοπό αυτό, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (WTO) και το ισχύον πολυμερές εμπορικό σύστημα πρέπει να μεταρρυθμιστούν, ώστε να υιοθετηθεί ένα ουσιαστικό και επωφελές πλαίσιο για την παγκόσμια οικονομία και το διεθνές εμπόριο.

- Η ναυτιλιακή βιομηχανία τάσσεται σθεναρά υπέρ της επανέναρξης των διαπραγματεύσεων στο πλαίσιο του WTO και ειδικότερα της Γενικής Συμφωνίας για το Εμπόριο Υπηρεσιών (GATS), προκειμένου να περιληφθούν σε αυτήν και οι θαλάσσιες μεταφορές.

Οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν ένας από τους τομείς υπηρεσιών με τους περισσότερους περιορισμούς δραστηριοποίησης, η ελαχιστοποίηση των οποίων πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα των εμπορικών πολιτικών των κυβερνήσεων.

14. OECD, *OECD Services Trade Restrictiveness Index: Policy Trends up to 2022*, Φεβρουάριος 2022.

TRADE AND PROTECTIONISM

Revitalising the multilateral trade system

- The proliferation of inward-looking policies and trade protectionism, together with a weakened multilateral trading system have a negative impact, preventing nations from reaping the full benefits of efficient maritime transport services. According to the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), maritime transport remains one of the service sectors most affected by restrictive measures (7th out of 22). If every country implemented liberalisation measures in maritime transport, closing 50% of the gap to the best performing countries, trade costs would be reduced by 4% to 14%[14].

- A strengthened global economy depends largely on the effectiveness of regulatory and policy responses to current crises and maritime transport services must accordingly be prioritised in the trade policies of governments.

- To this end, the World Trade Organization (WTO) and the current multilateral trading system must be reformed to achieve meaningful and beneficial arrangements for global trade and economy.

- The shipping industry is strongly in favour of the resumption of negotiations under the WTO on the General Agreement on Trade in Services (GATS) to include a focus on maritime transport.

The maritime transport sector remains one of the most affected by restrictions sectors and must thus be prioritised in the trade policies of governments with a view to minimising trade barriers.

14. OECD, *OECD Services Trade Restrictiveness Index: Policy Trends up to 2022*, February 2022

ΚΟΛΠΟΣ ΤΗΣ ΓΟΥΙΝΕΑΣ: η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία πρέπει να αντιμετωπιστούν τώρα

- Απαιτείται μια πιο συντονισμένη προσέγγιση σε διεθνές επίπεδο για την αποτελεσματική καταπολέμηση της πειρατείας, ιδίως στον Κόλπο της Γουινέας. Μια συνδυασμένη αντίδραση από τα παράκτια κράτη του Κόλπου της Γουινέας και τη διεθνή κοινότητα είναι απαραίτητη για την καταστολή της πειρατείας.

- Η ανάληψη ενεργειών στο πλαίσιο της "Maritime Situational Awareness" στην εν λόγω περιοχή θα περιορίσει τη δυνατότητα των πειρατών να δρουν ελεύθερα, επιτρέποντας αποτελεσματικότερη ανάπτυξη και επιχείρηση ναυτικών δυνάμεων. Εγχειρήματα, όπως το "EU Maritime Presence", θα πρέπει να ενισχυθούν περαιτέρω με την εφαρμογή ρεαλιστικών και αποτελεσματικών δράσεων κατά της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας.

GULF OF GUINEA: it is now the time to combat piracy and armed robbery

- A more concrete and coordinated approach at international level is needed to effectively combat piracy, in particular in the Gulf of Guinea (GoG). A combined response by the GoG States and the international community is essential to achieve suppression of piracy.

- The development of coherent "Maritime Situational Awareness" will reduce the space in which pirates can operate with impunity by allowing for more effective deployment of naval assets and response. Projects, such as the "EU Maritime Presence", should be further strengthened by implementing feasible and effective actions against piracy and armed robbery.

Τα περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας σε όλο τον κόσμο και ειδικά στον Κόλπο της Γουινέας, συνεχίζουν να αποτελούν απειλή για τη διεθνή ναυτιλία και παράγοντα αποσταθεροποίησης για τα κράτη της περιοχής.

Actions of piracy and armed robbery around the word and especially in the Gulf of Guinea continue to be a threat to international shipping and a destabilising factor for local States.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ο καθοριστικός ρόλος των ναυτικών σε κρίσιμες περιόδους

- Αν και έχουν παρέλθει δύο έτη από την εμφάνιση της πανδημίας του COVID-19, εξακολουθούν να ισχύουν ταξιδιωτικές απαγορεύσεις και περιορισμοί σε αρκετές χώρες του κόσμου. Επίσης εξαιτίας αυτού, παρουσιάζονται ακόμη δυσκολίες στις αλλαγές πληρωμάτων, στις αποναυτολογήσεις και στην προσωρινή αποβίβαση των ναυτικών στην ξηρά.

- Οι Οργανισμοί των Ηνωμένων Εθνών (IMO, ILO[15], UNCTAD και WHO[16]) έχουν καλέσει τις Κυβερνήσεις και όλους τους ενδιαφερομένους να συνεργαστούν για την αντιμετώπιση των προβλημάτων σχετικά με τις αλλαγές των πληρωμάτων, αναγνωρίζοντας τους ναυτικούς ως ουσιώδεις εργαζόμενους, προωθώντας τον κατά προτεραιότητα εμβολιασμό τους και εξαιρώντας τους από την υποχρέωση προσκόμισης πιστοποιητικού εμβολιασμού κατά του COVID-19, στις περιπτώσεις που αυτό αποτελεί προϋπόθεση εισόδου σε μία χώρα.

15. International Labour Organization / Διεθνής Οργάνωση Εργασίας
16. World Health Organization / Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας

SOCIAL ASPECTS

Seafarers' critical role during crises

- More than two years since the outbreak of the COVID-19 pandemic, travel bans and restrictions imposed by governments to contain the virus are still in place in most parts of the world, still causing disruptions in crew changes, disembarkations and shore leave.

- UN agencies (IMO, ILO[15], UNCTAD and WHO[16]) are urging Governments and all relevant stakeholders to collaborate to address the crew change crisis, by designating seafarers as key workers, prioritising their vaccination and exempting them from national policies which require, as mandatory condition for entry, proof of COVID-19 vaccination.

15. International Labour Organization
16. World Health Organization

- Οι ναυτικοί παραμένουν στην πρώτη γραμμή των προσπαθειών της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την εύρυθμη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου. Η υγεία και η ασφάλειά τους πρέπει να διαφυλαχθούν, με τη συνεπή εφαρμογή των διεθνών πρωτοκόλλων και οδηγιών.

- Οι ίδιες αρχές για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των ναυτικών θα πρέπει να τηρηθούν και στο πλαίσιο της εξελισσόμενης κρίσης στην Ουκρανία, λαμβανομένου υπόψη ότι Ουκρανοί και Ρώσοι ναυτικοί αποτελούν το 14,5% του παγκόσμιου ναυτεργατικού δυναμικού.

- Seafarers have remained at the forefront of the shipping industry's efforts to maintain the smooth operation of global trade. Their health and safety must be safeguarded, as well as the consistent application of internationally agreed protocols and standards.

- The same principles regarding the protection of seafarers' security and wellbeing must be upheld in the context of the ongoing crisis in Ukraine, bearing in mind that Ukrainian and Russian seafarers represent 14.5% of the global workforce.

Οι ναυτικοί παραμένουν στην πρώτη γραμμή των προσπαθειών της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την εύρυθμη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου. Η υγεία και η ασφάλειά τους θα πρέπει να διαφυλαχθούν κατά τη διάρκεια της συνεχιζόμενης πανδημίας και της εξελισσόμενης γεωπολιτικής κρίσης στην Ευρώπη.

Seafarers have remained at the forefront of the shipping industry's efforts to maintain the smooth operation of global trade and their health and safety must be safeguarded in the face of current health and geopolitical crises.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

MARITIME SAFETY AND PROTECTION OF THE ENVIRONMENT

- ΜΕΙΩΣΗ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΤΟΥ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ
  - Εξελίξεις στον IMO
  - Εξελίξεις στην ΕΕ
    EU ETS
    FuelEU Maritime

- REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS
  - Developments at IMO
  - Developments at the EU
    EU ETS
    FuelEU Maritime

ΜΕΙΩΣΗ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΤΟΥ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Εξελίξεις στον IMO

- Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα ναυτιλιακής πολιτικής για τη διεθνή και την ελληνική ναυτιλία είναι η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο μέρος των παγκόσμιων προσπαθειών για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και σχετίζεται με τους φιλόδοξους περιβαλλοντικούς στόχους που έχουν τεθεί από τον IMO και την ΕΕ.
- Οι στόχοι για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως ομόφωνα συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της Αρχικής Στρατηγικής του IMO (2018), βρίσκονται σε τροχιά αναθεώρησης ώστε να τεθούν πιο φιλόδοξοι στόχοι μηδενικών εκπομπών άνθρακα. Η ναυτιλιακή βιομηχανία εργάζεται συστηματικά για τον καθορισμό των προϋποθέσεων που θα μπορούσαν να καταστήσουν εφικτούς τους στόχους για μηδενικές «καθαρές» (net) ετήσιες εκπομπές CO_2 μέχρι το 2050, συνεχίζοντας παράλληλα τις προσπάθειες για μηδενικές «καθαρές» (net) εκπομπές στο σύνολο όλων των αερίων του θερμοκηπίου το συντομότερο δυνατό.
- Η επίτευξη τέτοιων φιλόδοξων στόχων αποτελεί σημαντική πρόκληση για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Απαιτείται σημαντική πρόοδος στην ανάπτυξη νέων εναλλακτικών καυσίμων και τεχνολογιών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών άνθρακα. Η άμεση προώθηση της καινοτομίας θα ήταν δυνατή μέσω της δημιουργίας ενός Διεθνούς Ταμείου Ναυτιλιακής Έρευνας (International Maritime Research Fund - IMRF). Το IMRF θα χρηματοδοτείται από συνεισφορές της ναυτιλιακής βιομηχανίας, με σκοπό να επισπευθεί η ανάπτυξη οικονομικά βιώσιμων, κατάλληλων και ασφαλών ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών άνθρακα και τεχνολογιών πρόωσης, απαραίτητων για την απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον ορυκτό άνθρακα.

REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS

Developments at IMO

- Being one of the most significant shipping policy issues for the international and the Greek shipping industry, the reduction of GHG emissions from ships forms an integral part of the global efforts to mitigate climate change and relates to the ambitious environmental objectives set by the IMO and the EU.
- The levels of ambition as agreed unanimously in the IMO Initial GHG Strategy (2018), are now set to be revised into more ambitious zero emissions targets. The shipping industry is consistently working towards defining the conditions that could make a net zero target of the total annual CO_2 emissions feasible by 2050 while pursuing efforts towards net zero GHG emissions as soon as possible.
- Meeting such ambitious targets poses a considerable challenge to the shipping industry. Major advances in developing new alternative low and zero-carbon marine fuels and technologies are necessary. A rapid acceleration in innovation would be possible through the establishment of an International Maritime Research Fund (IMRF), to be funded by contributions from the shipping industry, in order to expedite the development of economically viable, fit for purpose and safe, low and zero-carbon marine fuels and propulsion technologies, without which the shipping industry cannot decarbonise.

- Η υιοθέτηση ενός κατάλληλου παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (Market-Based Measure - MBM) για τη διεθνή ναυτιλία θα προσφέρει περισσότερες δυνατότητες για την επίτευξη των φιλόδοξων αυτών στόχων. Η Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) υποστηρίζει σθεναρά την πρόταση του ICS και της INTERCARGO στον IMO, η οποία καταδεικνύει ότι ένα MBM που βασίζεται σε υποχρεωτική συνεισφορά (levy-based) των πλοίων ανά εκπεμπόμενο τόνο CO_2 σε ειδικό Ταμείο για το Κλίμα, θα μπορούσε να τεθεί γρήγορα σε εφαρμογή για να επιταχυνθεί η ανάπτυξη τεχνολογιών και καυσίμων μηδενικών εκπομπών άνθρακα.

- The development of an appropriate global Market-Based Measure (MBM) for international shipping could present more possibilities for such targets to be achievable. The Union of Greek Shipowners (UGS) firmly supports the ICS and INTERCARGO's proposal to the IMO which demonstrates how a levy-based MBM, based on mandatory contributions by ships per tonne of CO_2 emitted to an IMO Climate Fund, could be put into effect quickly to expedite the deployment and uptake of zero-carbon technologies and fuels.

Η αντιμετώπιση του παγκόσμιου προβλήματος της κλιματικής αλλαγής απαιτεί παγκόσμιες λύσεις. Η ΕΕΕ υποστηρίζει ότι αξιόπιστα μέτρα για τη ναυτιλία μπορεί να συμφωνηθούν και να εφαρμοστούν μόνο μέσω του IMO.

Addressing the global problem of the climate change requires global solutions. The UGS advocates that credible measures for the shipping industry can only be agreed and achieved at the IMO.

Εξελίξεις στην ΕΕ

- Η ΕΕΕ επικρότησε την αναγνώριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή του δομικού ρόλου του φορέα που εκμεταλλεύεται εμπορικά το πλοίο (commercial operator) για την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας, όπως προκύπτει από τις σχετικές νομοθετικές προτάσεις αναφορικά με τη συμπερίληψη της ναυτιλίας στο Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της ΕΕ (EU ETS) και την πρωτοβουλία FuelEU Maritime. Ωστόσο, η ΕΕΕ έχει εκφράσει σοβαρές επιφυλάξεις για την καταλληλόλητα και την αποτελεσματικότητα των δύο αυτών προτάσεων, καθώς και για την απαίτηση εξωεδαφικής εφαρμογής τους (extra-territoriality).

Developments at the EU

- The UGS welcomed the recognition of the commercial operator's structural role in shipping's decarbonisation, as indicated in the European Commission's proposals regarding the inclusion of shipping in the EU Emissions Trading System (EU ETS) and the FuelEU Maritime initiative. However, it expressed its serious concerns about their suitability and effectiveness and about the dimension of their extra-territorial application.

EU ETS

- Η ΕΕΕ μαζί με την Ένωση Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA) υποστηρίζουν σθεναρά ότι είναι υψίστης σημασίας η ορθή εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» στην ευρωπαϊκή Οδηγία EU ETS, η οποία θα πρέπει ρητά να αναγνωρίζει ότι ο φορέας που ελέγχει την εμπορική λειτουργία του πλοίου θα καλύπτει τα κόστη συμμόρφωσης που απορρέουν από τις απαιτήσεις της Οδηγίας.
- Η ΕΕΕ χαιρέτισε την έκθεση του εισηγητή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για το EU ETS, η οποία υποστηρίζει την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»,

EU ETS

- The UGS together with the European Community Shipowners' Associations (ECSA) firmly support that it is of paramount importance the "polluter pays" principle is properly applied in the EU ETS Directive, which should indisputably recognise that the commercial operator shall cover the costs of compliance of the ship which arise from the Directive's requirements.
- The UGS has welcomed the European Parliament Rapporteur's report on the EU ETS, which supports this principle

καθώς και την ίδρυση ενός ειδικού Ταμείου για την απανθρακοποίηση του κλάδου της ναυτιλίας.

- Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία προσδοκά ότι οι εν εξελίξει συζητήσεις μεταξύ των θεσμικών οργάνων της ΕΕ θα καταλήξουν σε ρεαλιστικές και εφαρμόσιμες αποφάσεις σχετικά με την ένταξη της ναυτιλίας στο EU ETS, οι οποίες θα διαφυλάξουν την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα του κλάδου.

as well as the establishment of a sector-dedicated Fund to enable the shipping industry's decarbonisation.

- The EU shipping industry anticipates that the ongoing deliberations between the EU institutions will result in pragmatic and enforceable decisions regarding the inclusion of shipping in the EU ETS, which will safeguard the competitiveness and sustainability of the sector.

Για τη διατήρηση της βιωσιμότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, θα πρέπει να προβλεφθεί στην Οδηγία EU ETS η υποχρέωση του φορέα που ελέγχει την εμπορική λειτουργία του πλοίου να καλύπτει τα κόστη συμμόρφωσης με την Οδηγία, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».

To ensure the sustainability of EU shipping, a clear mandate for the commercial operator of the ship to cover the relevant costs in line with the "polluter pays" principle must be included in the EU ETS Directive.

FuelEU Maritime

- Ο προτεινόμενος Κανονισμός FuelEU Maritime εισάγει απαιτήσεις σχετικά με την ένταση άνθρακα των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στα πλοία, είτε αυτά αγοράζονται στην ΕΕ είτε εκτός ΕΕ. Εγείρει δε σοβαρές ανησυχίες σχετικά με την επάρκεια παραγωγής, διανομής και προμήθειας των αναγκαίων και κατάλληλων για χρήση βιώσιμων καυσίμων σε παγκόσμιο επίπεδο. Ομοίως, ανησυχίες εγείρονται και για πιθανή στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ προμηθευτών καυσίμων της ΕΕ και τρίτων χωρών, αλλά και μεταξύ λιμένων της ΕΕ και λιμένων τρίτων χωρών, ιδίως εκείνων που γειτνιάζουν με την ΕΕ.

- Η ΕΕΕ υποστηρίζει την πρόταση της Ελλάδας για:

  - τη θέσπιση ευθύνης των προμηθευτών ναυτιλιακών καυσίμων της ΕΕ για το όριο έντασης άνθρακα των καυσίμων που διατίθενται σε πλοία σε λιμάνια υπό τη δικαιοδοσία Κρατών Μελών της ΕΕ, και

  - την εξαίρεση των εισερχόμενων ταξιδίων σε λιμένα Κράτους Μέλους της ΕΕ από την εφαρμογή του Κανονισμού.

- Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η έλλειψη διαθεσιμότητας κατάλληλων καυσίμων στην αγορά της ΕΕ - ή παγκοσμίως - πρέπει να εισαχθεί διάταξη στον προτεινόμενο Κανονισμό για την έκδοση εντύπου μη διαθεσιμότητας απαιτούμενου καυσίμου (FNAR), όπως αυτή που προβλέπεται ήδη στο Παράρτημα VI της ΔΣ MARPOL.

FuelEU Maritime

- The proposed FuelEU Maritime Regulation introduces requirements on the GHG intensity of the fuels used on board ships, either purchased in the EU or outside the EU. It raises serious concerns regarding the global availability of adequate production, distribution and supply of appropriate and fit for purpose sustainable fuels and regarding the potential distortion of competition between EU and non-EU fuel suppliers and between EU and non-EU ports, especially those ports in neighbouring third countries.

- The UGS supports the Greek Administration's proposal for:

  - the responsibility on the part of EU maritime fuel suppliers for the GHG intensity limit of the fuels supplied to ships at ports under the jurisdiction of an EU Member State, and

  - the exclusion of the incoming voyages from the application of the Regulation.

- In order to deal with the lack of availability of suitable fuels in the EU market - or globally - a Fuel non-availability report (FNAR), as the one that is already provided in the MARPOL Annex VI, needs to be introduced in the proposed Regulation.

- Η απανθρακοποίηση της ναυτιλίας απαιτεί να υπάρχουν ευρέως διαθέσιμα εναλλακτικά ναυτιλιακά καύσιμα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών άνθρακα ή/και πρωτοποριακές τεχνολογίες πρόωσης. Για το σκοπό αυτό, απαιτείται στενή συνεργασία και ανάληψη δράσεων από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη στην αλυσίδα εφοδιασμού (παραγωγοί καυσίμων και ενέργειας, ναυπηγεία, κατασκευαστές ναυτικών μηχανών, λιμάνια κ.λπ.).

- Full decarbonisation of shipping requires alternative, low and zero-carbon marine fuels and/or breakthrough propulsion technologies to become widely available. To this end, close cooperation and action of all relevant stakeholders in the supply chain (fuel producers and energy providers, shipyards, engine manufacturers, ports, etc.) is required.

Η ευθύνη για την ανάπτυξη και τη διαθεσιμότητα ανανεώσιμων εναλλακτικών καυσίμων ανήκει στους παραγωγούς και προμηθευτές ναυτιλιακών καυσίμων. Το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού FuelEU Maritime θα πρέπει να περιοριστεί στα ναυτιλιακά καύσιμα που διατίθενται σε λιμένες της ΕΕ.

The responsibility for the development and availability of renewable alternative fuels lies with the maritime fuel producers and suppliers. The scope of the FuelEU Maritime Regulation should be limited to maritime fuels that will be supplied at EU ports.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΕΕ

ABOUT THE UGS

Από το 1916, η ΕΕΕ εκπροσωπεί τα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία άνω των 3.000 gt υπό ελληνική και άλλες σημαίες.

Η ΕΕΕ υποστηρίζει και προάγει πολιτικές που εξασφαλίζουν ένα πραγματικά ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, το ελεύθερο εμπόριο, κανόνες και κανονισμούς παγκόσμιας εφαρμογής και πρωτίστως την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

Με έδρα τον Πειραιά και μόνιμους εκπροσώπους στις Βρυξέλλες και την Ουάσιγκτον, η ΕΕΕ παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO), στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) και άλλους παγκόσμιους οργανισμούς. Η ΕΕΕ είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) και της Ένωσης Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA), ενώ συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Οικονομική & Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (ΟΚΕ). Επίσης, η ΕΕΕ είναι μέλος του Αρκτικού Οικονομικού Συμβουλίου (Arctic Economic Council - AEC).

Η ΕΕΕ διατηρεί στενές σχέσεις συνεργασίας με διεθνή και ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, καθώς και με διεθνείς ενδιαφερόμενους φορείς, όπως η INTERTANKO, η INTERCARGO και η BIMCO. Η ΕΕΕ έχει επίσης τακτικές συναντήσεις με τη Διεθνή Ένωση Νηογνωμόνων (IACS) και μεμονωμένους νηογνώμονες. Η ΕΕΕ διατηρεί διμερείς σχέσεις με άλλες εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις. Επιπλέον, επισκέπτεται τακτικά τις ΗΠΑ και συναντά τη Διοίκηση και το Κογκρέσο για την προώθηση κοινών στρατηγικών συμφερόντων και την καλύτερη κατανόηση των ναυτιλιακών ζητημάτων αμοιβαίου ενδιαφέροντος.

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

Η ΕΕΕ διατηρεί επίσης μακροχρόνιες στενές σχέσεις με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ), την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC) με έδρα το Λονδίνο, καθώς και την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMEPA) με στόχο την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

First established in 1916, the UGS represents Greek-owned vessels over 3,000 gt under Greek and other European and third country flags.

The UGS has traditionally supported and fostered policies ensuring a truly competitive business environment, free trade, global rules and regulations and first and foremost safety of life at sea and a sustainable environment.

With headquarters in Piraeus and permanent representatives in Brussels and Washington D.C., the UGS closely follows developments in the United Nations International Maritime Organization (IMO), the International Labour Organization (ILO), the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), the International Chamber of Commerce (ICC) and other global bodies. The UGS is a member of the International Chamber of Shipping (ICS) and the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and participates in the European Economic and Social Committee (EESC) and the Economic and Social Council of Greece (ESC). The UGS is also a member of the Arctic Economic Council (AEC).

The UGS is active in engaging with international and EU institutions and stakeholders. It maintains a close working relationship with sector-specific industry organisations, such as INTERTANKO, INTERCARGO and with BIMCO. The UGS also regularly has meetings with the International Association of Classification Societies (IACS) and individual classification societies. The UGS maintains ongoing bilateral relationships with other shipowners' associations. In addition, the UGS regularly visits the U.S. and meets with the Administration and Congress in order to promote common strategic interests and better understanding of maritime issues of mutual concern.

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

The UGS also maintains long-standing close relations with the Hellenic Chamber of Shipping, the London-based Greek Shipping Co-operation Committee (GSCC) and the Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA), raising environmental awareness regarding the protection of the marine environment in Greece and abroad.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Μελίνα Ν. Τραυλού

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ
Μιχαήλ Δ. Χανδρής
Αντώνιος Θ. Ν. Λαιμός

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ
Δημήτριος Ι. Φαφαλιός
Νικόλαος Θ. Βενιάμης

ΤΑΜΙΑΣ
Γιάννης Α. Ξυλάς

ΑΝΑΠΛ. ΤΑΜΙΑΣ
Κωνσταντίνος Ι. Καρούσης

ΜΕΛΗ
Μαρία Ι. Αγγελικούση
Γεώργιος Κ. Αγγελόπουλος
Γεώργιος Δ. Γιουρούκος
Ιωάννης Π. Δράγνης
Φίλιππος Α. Ευσταθίου
Φραγκίσκος Χ. Κανελλάκης
Γεώργιος Κ. Καραγεωργίου
Ιωάννης Γ. Κουμάνταρος
Δρ. Ιωάννης Δ. Κούστας
Κωνσταντίνος Β. Κωνσταντακόπουλος
Στέφανος Δ. Λεκανίδης
Γεώργιος Σ. Λιβανός
Ιωάννης Κ. Λύρας
Ευάγγελος Μ. Μαρινάκης
Νικόλαος Κ. Μαρτίνος
Μάρκος Α. Νομικός
Γεώργιος Χ. Οικονόμου
Σεμίραμις Σ. Παληού
Βασίλειος Α. Παπαγιαννόπουλος
Αλέξανδρος Π. Παππάς
Ιωάννα Γ. Προκοπίου
Δημήτριος Φραγκίσκος Δ. Σαρακάκης
Μαρία Α. Φραγκίστα

BOARD OF DIRECTORS

PRESIDENT
Melina N. Travlos

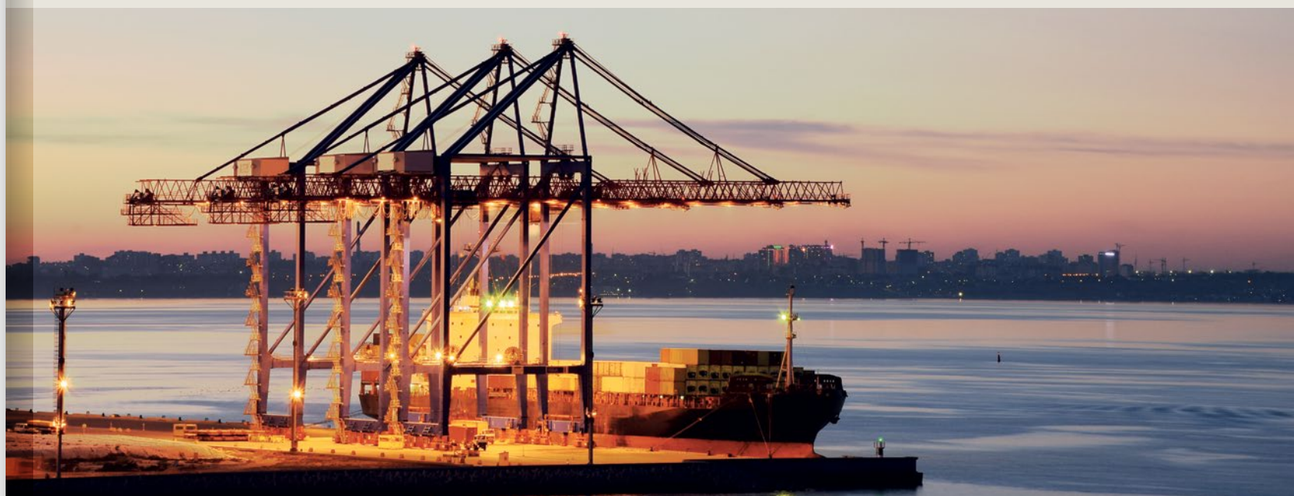
VICE PRESIDENTS
Michael D. Chandris
Andonis T. N. Lemos

SECRETARIES
Dimitrios J. Fafalios
Nikolaos Th. Veniamis

TREASURER
John A. Xylas

DEPUTY TREASURER
Constandinos I. Caroussis

MEMBERS
Maria I. Angelicoussis
George C. Angelopoulos
Constantinos V. Constantacopoulos
John G. Coumantaros
Dr. John D. Coustas
John P. Dragnis
George Ch. Economou
Filippos A. Efstathiou
Maria A. Fragkista
Frangiskos Ch. Kanellakis
George K. Karageorgiou
Stephanos D. Lecanides
George S. Livanos
John C. Lyras
Evangelos M. Marinakis
Nikolaos C. Martinos
Markos A. Nomikos
Semiramis S. Paliou
Vasileios A. Papagiannopoulos
Alexandros P. Pappas
Johanna G. Procopiou
Dimitri Frank D. Saracakis
Georgios D. Youroukos



ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Ιωάννης Κ. Λύρας
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Νικόλαος Θ. Βενιάμης

ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Γιάννης Α. Ξυλάς

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Μελίνα Ν. Τραυλού
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Γιάννης Α. Ξυλάς

ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Δημήτριος Ι. Φαφαλιός
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Δρ. Ιωάννης Δ. Κούστας

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ ΝΕΩΝ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Αντώνιος Θ. Ν. Λαιμός
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Ιωάννης Ε. Πλατσιδάκης

ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ ΕΕΕ
Αικατερίνη Α. Πέππα

COMMITTEES

FOREIGN AFFAIRS
CHAIRPERSON
John C. Lyras
DEPUTY CHAIRPERSON
Nikolaos Th. Veniamis

SUB-COMMITTEE SHORT SEA SHIPPING
CHAIRPERSON
John A. Xylas

LABOUR ISSUES
CHAIRPERSON
Melina N. Travlos
DEPUTY CHAIRPERSON
John A. Xylas

MARITIME SAFETY & MARINE ENVIRONMENT PROTECTION
CHAIRPERSON
Dimitrios J. Fafalios
DEPUTY CHAIRPERSON
Dr. John D. Coustas

MARITIME EDUCATION
CHAIRPERSON
Andonis T. N. Lemos
DEPUTY CHAIRPERSON
John E. Platsidakis

UGS DIRECTOR GENERAL
Katerina A. Peppa

ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ | ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

SYN-ENOSIS | GREEK SHIPOWNERS' SOCIAL WELFARE COMPANY

ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΑ
ΠΑΝΤΑ ΜΑΖΙ!
SHIPPING & SOCIETY TIED TOGETHER

www.syn-enosis.gr

ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ | ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Το 2016, η ΕΕΕ ίδρυσε τη μη κερδοσκοπική Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ η οποία αποτελεί το σταθερό βραχίονα συλλογικής κοινωνικής προσφοράς της ναυτιλιακής κοινότητας και της πολύπλευρης συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην κοινωνία.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αναλάβει διαχρονικά πολλές πρωτοβουλίες κοινωνικής ευθύνης, στηρίζοντας μεγάλο αριθμό αδύναμων ομάδων του πληθυσμού που έχουν επηρεαστεί βαθύτατα από δυσμενείς οικονομικές και άλλες δυσχερείς συγκυρίες στη χώρα μας. Το σημαντικό κοινωνικό έργο της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ καθιστά τη ναυτιλιακή μας οικογένεια παρούσα και αλληλέγγυα στον καθημερινό αγώνα χιλιάδων συμπολιτών μας. Το έργο αυτό υποστηρίζουν ως δωρητές μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας από την Ελλάδα και το εξωτερικό, ανταποκρινόμενοι με αμεσότητα και ενδιαφέρον σε θέματα που αφορούν στην ευημερία και στην ανάπτυξη της χώρας.

Υπολογίζεται ότι την τελευταία δεκαετία η ναυτιλιακή οικογένεια έχει συγκεντρώσει πάνω από 80.000.000 ευρώ, για τη στήριξη δράσεων μικρής και μεγάλης κλίμακας σε τομείς όπως η επισιτιστική βοήθεια, η κοινωνική πρόνοια, η υγεία, η παιδεία, η ναυτική εκπαίδευση, ενέργειες δημοσίου ενδιαφέροντος και αντιμετώπισης κρίσεων. Η ελληνική ναυτιλία διευρύνει συστηματικά την προσφορά της στο κοινωνικό σύνολο και η ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ αποτελεί το μοναδικό όχημα κοινωνικής αλληλεγγύης παραγωγικού κλάδου σε συλλογικό επίπεδο που δραστηριοποιείται παράλληλα με αξιέπαινες ατομικές φιλανθρωπικές πρωτοβουλίες μελών της ναυτιλιακής οικογένειας.

In 2016, the UGS established the non-profit Greek Shipowners' Social Welfare Company SYN-ENOSIS, which is the permanent vehicle and a solid reference point for the collective social responsibility and the multifaceted contribution of the shipping community to the Greek society.

Throughout the years, Greek shipowners have implemented various initiatives to support a large number of vulnerable social groups that have been deeply affected by adverse economic conditions and other difficult circumstances in our country. The important social welfare work of SYN-ENOSIS exhibits the shipping community's solidarity with our fellow citizens. It is supported by donors, members of the shipping community in Greece and abroad, who show true care and readily contribute to projects related to the prosperity and the development of our country.

It is estimated that during the last decade, the shipping community has raised over 80,000,000 euros in support of small- and large-scale projects in the fields of food aid, social welfare, health, education, maritime education and projects of public interest and crisis management. The Greek shipping industry systematically expands its contribution to society and SYN-ENOSIS is the only collective social support vehicle of a productive sector, which operates in parallel with important charity activities of individual members of the shipping family.

SYN-ENOSIS | GREEK SHIPOWNERS' SOCIAL WELFARE COMPANY

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΙ
FACTS & FIGURES

310K
Άτομα έχουν ωφεληθεί άμεσα από τις ενέργειες και τα προγράμματα στήριξης
Individuals have directly benefited from activities and charity programmes

120
Νοσοκομεία και μονάδες υγείας αναβάθμισαν τον εξοπλισμό τους
Hospitals and health care units upgraded their equipment

1.300
Σχολεία έχουν ενισχυθεί με σύγχρονα τεχνολογικά μέσα
Schools have been supported with advanced technological means

12
Ακαδημίες και Σχολές Εμπορικού Ναυτικού ανανέώσαν τις υποδομές και τον εξοπλισμό τους
Merchant Marine Academies and Schools have renovated their infrastructure and equipment

2.1M
Λίτρα καυσίμου θέρμανσης έχουν χορηγηθεί σε φορείς κοινωνικής φροντίδας
Litres of heating oil have been provided to social care units

55
Υποτροφίες για μεταπτυχιακές σπουδές σε Ελλάδα και εξωτερικό
Scholarships for postgraduate studies in Greece and abroad

420K
Πακέτα με είδη πρώτης ανάγκης προσφέρθηκαν σε εμπερίστατες οικογένειες
Packages with food aid items have been offered to underprivileged families

520
Κοινωνικοί φορείς και οργανώσεις υποστηρίχθηκαν στο έργο τους
Social welfare organisations have been supported for their work

51K
Παιδιά και νέοι έλαβαν στήριξη στο άμεσο περιβάλλον τους
Children and young people have received support in their immediate environment

17K
Τόνοι ειδών τροφοδοσίας διατέθηκαν σε ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού
Tons of essentials were offered to vulnerable population groups

7.200
Ηλικιωμένα άτομα βελτίωσαν τις συνθήκες διαβίωσης τους
Elderly persons improved their living conditions

8.500
Άτομα με αναπηρία υποστηρίχθηκαν με ειδικές ενέργειες
Individuals with disabilities have been supported through specific actions

200
Σημεία δράσης σε όλη τη χώρα
Points of action throughout the country

ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ
SUPPORT AREAS

ΕΠΙΣΙΤΙΣΤΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ
FOOD AID

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ
SOCIAL WELFARE

ΥΓΕΙΑ
HEALTH

ΠΑΙΔΕΙΑ
EDUCATION

ΕΡΓΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ
PUBLIC INTEREST PROJECTS

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΡΙΣΕΩΝ
CRISIS MANAGEMENT

Συγκεκριμένα, οι τομείς δραστηριότητας της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ είναι οι εξής:

ΕΠΙΣΙΤΙΣΤΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ:
Παρέχονται, βάσει προκαθορισμένων κοινωνικών και εισοδηματικών κριτηρίων, σε εμπερίστατες οικογένειες, μηνιαίως τυποποιημένα τρόφιμα και είδη προσωπικής υγιεινής σε πλήθος σημείων της νησιωτικής και ηπειρωτικής Ελλάδας.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ:
Υποστηρίζεται η λειτουργία δομών και μονάδων πρόνοιας σε όλη τη χώρα μέσα από ενέργειες, όπως η παροχή ειδών πρώτης ανάγκης, θέρμανσης, εξοπλισμού ή/και η υλοποίηση επιμέρους εργασιών.

ΥΓΕΙΑ:
Υλοποιούνται καινοτόμα προγράμματα αναβάθμισης του ιατρο-τεχνολογικού εξοπλισμού και των υποδομών υγειονομικών μονάδων της χώρας και στηρίζεται συστηματικά ο τομέας της Δημόσιας Υγείας.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ COVID-19:
Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα ήδη από την άνοιξη του 2020, με τη συμμετοχή 151 μελών της, συγκέντρωσε 13,1 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία έχουν διατεθεί εξ ολοκλήρου για την αντιμετώπιση της πρωτόγνωρης αυτής υγειονομικής κρίσης και τη στήριξη του Εθνικού Συστήματος Υγείας.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΣΥΜΠΡΑΤΤΟΥΜΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ»:
Το πρόγραμμα αυτό αποτελεί μία κοινή πρωτοβουλία του ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ Ι. ΛΑΤΣΗ και της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ και αφορά στη χρηματοδότηση έργων με σκοπό την κάλυψη επιτακτικών αναγκών στον τομέα της Δημόσιας Υγείας

ΠΑΙΔΕΙΑ:
Παρέχεται στήριξη για την αναβάθμιση του υλικοτεχνικού εξοπλισμού δημόσιων σχολείων γενικής και ειδικής εκπαίδευσης σε όλη την επικράτεια.

ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ:
Χορηγούνται υποτροφίες σε αριστούχους φοιτητές και φοιτήτριες για μεταπτυχιακές σπουδές σε ελληνικά και διεθνή πανεπιστήμια.

The fields of support of SYN-ENOSIS are the following:

FOOD AID:
Large and single parent underprivileged families, based on specific social and income criteria, receive packaged food and personal hygiene products on a monthly basis.

SOCIAL WELFARE:
The operation of social welfare organisations and shelters throughout Greece is supported by providing essentials, heating oil, equipment and/or the implementation of infrastructure projects.

HEALTH:
Innovative projects are implemented to upgrade Greece's healthcare infrastructure and equipment in the area of Public Health.

CONFRONTING COVID-19 PANDEMIC PROGRAM:
Since its outbreak in spring of 2020, the Greek shipping community has raised 13.1 million euros from 151 of its members that have exclusively funded the fight against this unprecedented health crisis and the support of the National Health Care System.

COLLABORATING FOR HEALTH PROGRAM:
This program is a joint initiative of J. LATSIS FOUNDATION and SYN-ENOSIS in support of projects to meet urgent needs in the public health sector.

EDUCATION:
Systematically contributes to the upgrading of the technical equipment in general and special education schools all over Greece.

SCHOLARSHIPS:
Scholarships are granted to students with outstanding academic achievements for post-graduate studies at universities in Greece and abroad.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ:
Αναβαθμίζονται οι υποδομές και οι εγκαταστάσεις των Ακαδημιών και των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού μέσα από απαιτητικά και πολυετή έργα με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών εκπαίδευσης των σπουδαστών.

ΕΡΓΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ:
Ενισχύονται οι Ένοπλες Δυνάμεις και τα Σώματα Ασφαλείας και στηρίζονται οι νευραλγικοί τομείς της Εθνικής Άμυνας και της Προστασίας του Πολίτη.

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΡΙΣΕΩΝ:
Η ναυτιλιακή κοινότητα κινητοποιείται με σκοπό να συνδράμει τη χώρα σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης και φυσικών καταστροφών.

MARITIME EDUCATION:
The infrastructure and facilities of the Merchant Marine Academies and Schools are upgraded through demanding and long-term projects aiming to the enhancement of students' educational conditions.

PUBLIC INTEREST PROJECTS:
The Hellenic Armed Forces and the Law Enforcement Agencies are supported while the key areas of National Defence and Civil Protection are being strengthened.

CRISIS MANAGEMENT:
The shipping community is mobilised to contribute to the country in emergencies and natural disasters.

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
Ακτή Μιαούλη 85, 185 38 Πειραιάς
Τηλ.: 210 42 91 159 - 65, Fax: 210 42 91 166

UNION OF GREEK SHIPOWNERS
85, Akti Miaouli, 185 38 Piraeus, Greece
Tel.: +30 210 42 91 159 - 65, Fax: +30 210 42 91 166

E-mail: ugs@ugs.gr
www.ugs.gr

δείτε εδώ
την ετήσια έκθεση

download
the annual report