

# ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ 2020-2021



**ΕΕΝΜΑ**

ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ  
HELLENIC SHORTSEA SHIPOWNERS ASSOCIATION



# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ .....	4
Η ΝΜΑ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ .....	6
ΑΕΡΙΟΙ ΡΥΠΟΙ .....	8
ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ .....	8
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ .....	9
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ EGGS (SCRUBBERS) .....	10
ΑΝΑΚΗΡΥΞΗ ΛΕΚΑΝΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ (ECA) .....	11
LNG ΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΥΣΙΜΟ .....	11
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	12
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ.....	13
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Ε.Ε. 2017/352 .....	14
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2019/883.....	15
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΝΟ 1 .....	17
ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ .....	17
ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΟΙΩΝ 1.500-3.000 Κ.Ο.Χ.....	18
ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΙΑΚΙΝΟΥΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ.....	19
ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ «SAME RISK AREA» ΜΕ ΟΜΟΡΑ ΚΡΑΤΗ.....	20
ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΠΛΕΟΥΝ ΣΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΘΕΙ/ ΕΚΜΙΣΘΩΘΕΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΛΠ Α.Ε.....	21
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΙΣΡΟΩΝ-ΕΚΡΟΩΝ ΚΑΙ GPS ΣΤΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ.....	22
ΕΠΙΒΟΛΗ Φ.Π.Α ΣΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ, ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ, ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΣΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ, ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ .....	23
ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ (Ν. 3351/07- ΦΕΚ 76 Α).....	24
ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ .....	25
COVID-19: ΛΗΨΗ ΕΝΙΣΧΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ .....	26
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ.....	28
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΑ .....	29
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ .....	30
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ ΕΕΝΜΑ 2015-2021.....	32
ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ 2020 - 2021.....	34
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΕΕΝΜΑ .....	37

# ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ



**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΣΗΜΑΝΤΩΝΗΣ**  
ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Η ναυτιλία επέδειξε την αντοχή της αλλά και την ικανότητα προσαρμογής στις πρωτοφανείς συνθήκες της πανδημίας, παρόλες τις δυσκολίες και περιορισμούς, αποδεικνύοντας τον ζωτικό ρόλο των θαλασσίων μεταφορών στην παγκόσμια οικονομία και όχι μόνο. Η παγκόσμια παραγωγή για λίγο «επιβράδυνε» η ναυτιλία όμως συνέχισε τη ρότα της.

Οι υφιστάμενες συνθήκες επιτάχυναν την ψηφιοποίηση του κλάδου, με τις νέες τεχνολογίες να αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινής επικοινωνίας και λειτουργίας τόσο των γραφείων όσο και των πλοίων μας, ενώ πλέον το έδαφος είναι περισσότερο γόνιμο για την ανάπτυξη και υιοθέτηση ακόμα περισσότερων ψηφιακών εφαρμογών. Η ναυτιλία υιοθετεί ένα νέο μοντέλο οργάνωσης και διακυβέρνησης, όπου η τεχνολογία θα έχει κυρίαρχο ρόλο.

Και ενώ η δύνη της πανδημίας έχει επηρεάσει σημαντικά τη παγκόσμια ναυτιλία και ιδιαίτερα τις εσωτερικές μεταφορές, ο κλάδος έχει να αντιμετωπίσει και αλλαγές που πραγματοποιούνται σε κανονιστικό επίπεδο, με την αειφορία και την ενεργειακή αποδοτικότητα του παγκόσμιου στόλου να βρίσκεται στο προσκήνιο. Ο στόχος για ένα στόλο μηδενικών εκπομπών αερίων αποτελεί το στοίχημα των επόμενων ετών.

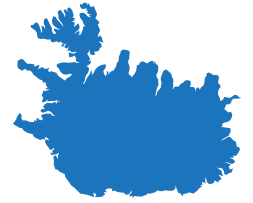
Όσον αφορά στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων ο γρίφος της απεξάρτησης από τον άνθρακα περιπλέκεται περισσότερο καθώς ο κλάδος εξαιτίας της φύσης και της δραστηριότητας πραγματοποιείται

από εταιρείες μικρότερου μεγέθους, οι οποίες έχουν περιορισμένη πρόσβαση σε χρηματοδοτικά κεφάλαια, που να τους επιτρέψουν είτε την αναβάθμιση τεχνολογικά του στόλου τους είτε την ανανέωση του. Το πρόβλημα δεν είναι ελληνικό αλλά παρατηρείται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, γεγονός το οποίο επισημαίνει την αναγκαιότητα διαμόρφωσης προτάσεων και κινήτρων σε επίπεδο Κοινότητας.

Η Στρατηγική της ΕΕ για ένα βιώσιμο μεταφορικό σύστημα τοποθετεί την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στο επίκεντρο της ευρωπαϊκής πολιτικής καθώς αποτελεί το μεταφορικό μέσο, το οποίο μπορεί να έχει καθοριστική συμβολή στην επίτευξη των στόχων της Κοινότητας για την κλιματική ουδετερότητα της ευρωπαϊκής ηπείρου. Εντούτοις στην Ελλάδα η απουσία κινήτρων και χρηματοδοτικών εργαλείων όχι απλά επιβραδύνει την αναγκαία τεχνολογική μετάβαση του στόλου ΝΜΑ αλλά οδηγεί στη τεχνολογική παρακμή του. Είναι σκόπιμο και αναγκαίο η ελληνική πολιτεία να διαμορφώσει μία ολιστική προσέγγιση προκειμένου να δώσει τη δυνατότητα να αναπτυχθεί και εγχώρια η απαραίτητη έρευνα και τεχνολογία και παράλληλα τους μηχανισμούς που θα διευκολύνουν του Έλληνες πλοιοκτήτες όχι μόνο να προσαρμοστούν αλλά και να πρωτοπορήσουν. Η ευθύνη είναι συλλογική και όχι μεμονωμένα ενός κλάδου.

Οι στόχοι επιτυγχάνονται όταν υπάρχει όραμα. Η συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων αλλά και με τη πολιτεία είναι αναγκαία συνθήκη για τη δημιουργία ολοκληρωμένων και ανθεκτικών λύσεων.

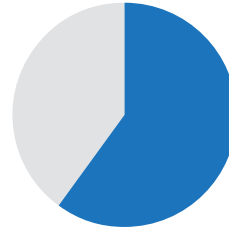
# Η ΝΜΑ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ



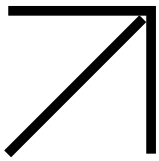
## ΕΥΡΩΠΗ



1.8 εκατ.  
τόνοι φορτίου

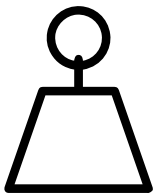


60%  
των συνολικά  
διακινούμενων φορτίων

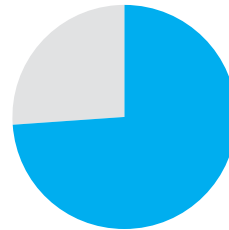


Αύξηση  
1,5%  
απο το 2018

## ΕΛΛΑΔΑ

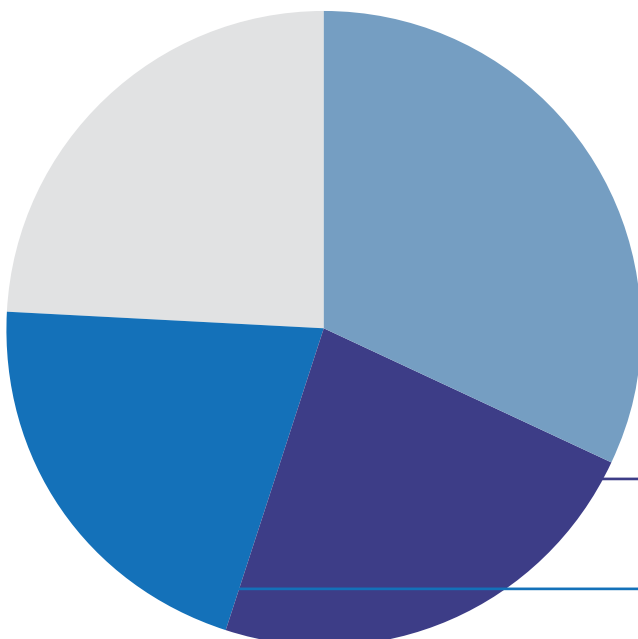


114,3  
χιλ. τόνοι



74%  
των συνολικά  
διακινούμενων  
φορτίων

## ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ



Μεσόγειος 32%

Β. Θάλασσα 23%

Βαλτική 21%

## ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΦΟΡΤΙΩΝ

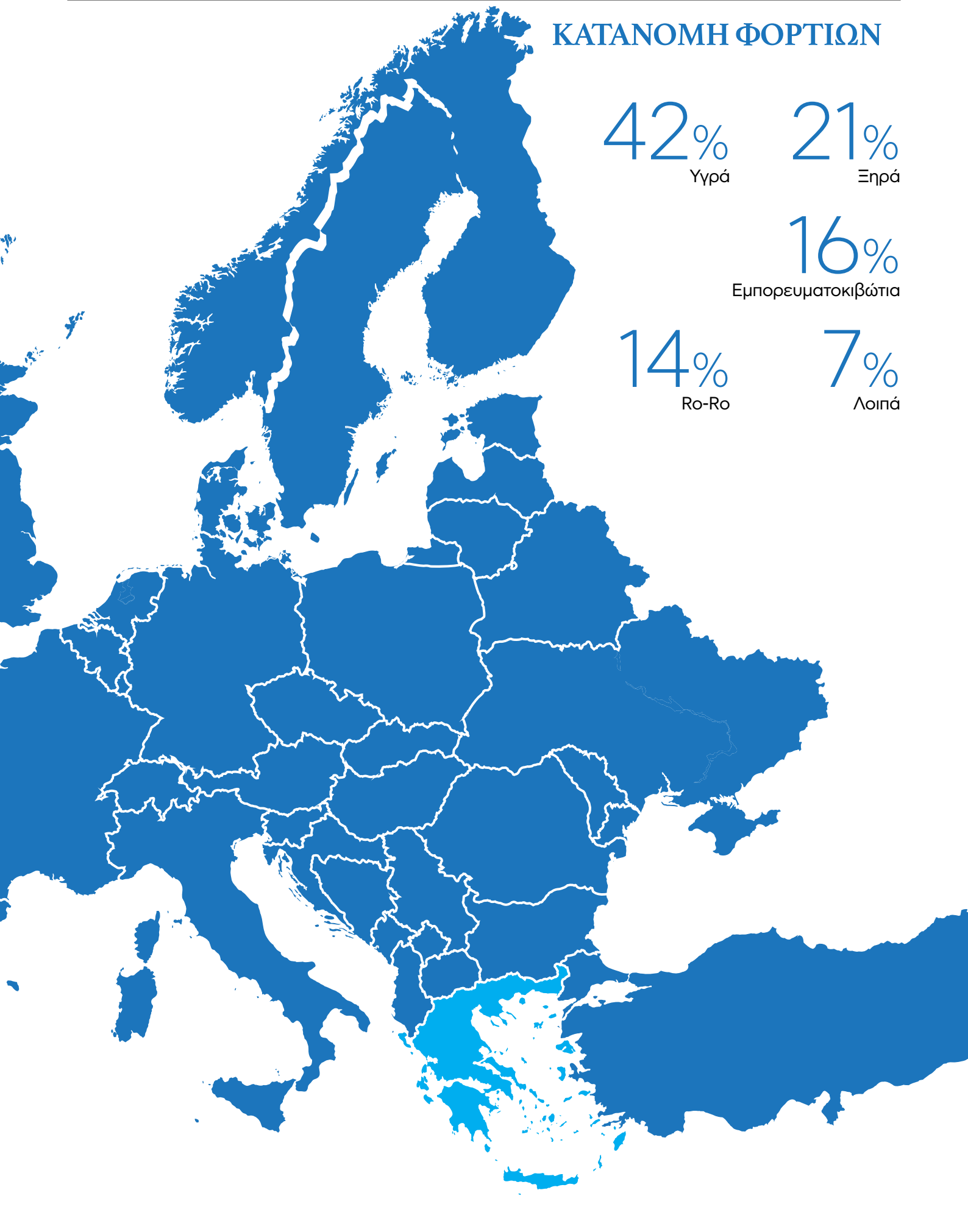
42%  
Υγρά

21%  
Ξηρά

16%  
Εμπορευματοκιβώτια

14%  
Ro-Ro

7%  
Λοιπά



# ΑΕΡΙΟΙ ΡΥΠΟΙ

## ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

### 1

Παρά το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν κατά 2,2% στους ανθρωπογενείς ατμοσφαιρικούς ρύπους, η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία αναλαμβάνει πρωτοβουλίες, υιοθετεί και εφαρμόζει μέτρα για τη περαιτέρω μείωση της συμβολής της ναυτιλίας στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Σε διεθνές επίπεδο και στα πλαίσια της υλοποίησης της Συμφωνίας των Παρισίων, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έλαβε σημαντικές αποφάσεις για την βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης του παγκόσμιου στόλου.

### Ενδεικτικά:

Λειτουργία συστήματος

MRV (2018)

Χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο

0,5%

Εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων scrubbers. Ήδη έχουν εγκατασταθεί 1.600 συστήματα και αναμένεται η εγκατάσταση αντίστοιχων 3.800 συστημάτων κατά τα προσεχή έτη

Εγκατάσταση

3.000

συστημάτων Selected Catalytic Reduction

Ψήφιση και εφαρμογή της Απόφασης

304  
(72)IMO

για μείωση των αέριων ρύπων από τα πλοία.

Βελτίωση ή εγκατάσταση μηχανών

TIER I, II & III

καθώς και μηχανών για παράλληλη χρήση Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG) ως καύσιμο.

Παράλληλα, συζητούνται επιπλέον μέτρα με ορίζοντα εφαρμογής το 2023 όπως:

- Μείωση ταχύτητας
- Αυστηριοποίηση SEEMP
- Βελτίωση EEDI για όλες σχεδόν τις κατηγορίες πλοίων
- Χρηματοδότηση πρωτοβουλιών έρευνας για την εξεύρεση εναλλακτικών καυσίμων μηδενικών εκπομπών ρύπων κλπ

# ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

## 2

Αντίστοιχα σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, η Κοινότητα έχει προτεραιοποιήσει το θέμα των αέριων ρύπων από την ναυτιλία προωθώντας στο πλαίσιο αυτό την τροποποίηση του Κανονισμού ΕΕ 2015/757 (MRV) καθώς και της Οδηγίας 2003/87/ΕΚ, ώστε :

- Να συμπεριληφθούν στον σχετικό Κανονισμό και οι εκπομπές θερμοκηπίου από πλοία (GHG)
- Να ενταχθεί η ναυτιλία στο Ενωσιακό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών Αερίων Θερμοκηπίου (ΣΕΔΕ)
- Να υιοθετηθούν πρόσθετα μέτρα για τη μείωση των ρύπων από τα πλοία
- Να Καθιερωθούν πρότυπα απόδοσης των πλοίων σε επίπεδο Κοινότητας

Η τροποποίηση του σχετικού Κανονισμού κατόπιν της υπερψήφησης του από το Ευρωκοινοβούλιο έχει παραπεμφθεί στη Τριλογία για την εξεύρεση κοινά αποδεκτών λύσεων.

Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕΝΜΑ προέβη σε σειρά ενεργειών με σκοπό την ενημέρωση και τη παροχή αναγκαίων στοιχείων στους αρμόδιους Έλληνες Ευρωβουλευτές για τις επιπτώσεις των μέτρων αυτών στον ελληνικό κλάδο ναυτιλίας μικρών αποστάσεων καθώς και τους αρμόδιους φορείς και υπηρεσίες των Υπουργείων Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Θέση της ΕΕΝΜΑ είναι ότι τα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί σε επίπεδο ΙΜΟ κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών και σε συνδυασμό με τις υπό επεξεργασία προτάσεις, δημιουργούν ένα πλέγμα μέτρων τα οποία θέτουν τις βάσεις για την ολιστική αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία.

Όσον αφορά στην επέκταση του Ενωσιακού Συστήματος Εμπορίας Ρύπων στην ναυτιλία, η ΕΕΝΜΑ έχει επισημάνει ότι η εφαρμογή του Συστήματος θα επιφέρει πρόσφατες επιβαρύνσεις στο σύνολο των πλοίων που δραστηριοποιούνται στα Ευρωπαϊκά χωρικά ύδατα, η πλειοψηφία των οποίων φέρουν σημαίες Κρατών-Μελών της Ε.Ε. Ταυτόχρονα οι επιπτώσεις για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων εκτιμάται ότι θα είναι σημαντικές και ιδιαίτερα για τις μικρές και μεσαίες ναυτιλιακές επιχειρήσεις γεγονός το οποίο θα έχει αρνητικές επιδράσεις στην Ευρωπαϊκή ΝΜΑ και κατά επέκταση στην ναυτεργασία, στο εργατικό δυναμικό των γραφείων και τελικά τη περιφερειακή και εθνική οικονομία, ενώ η συρρίκνωση του στόλου που εκτελεί τις ενδο-ευρωπαϊκές μεταφορές δυνητικά θα επηρεάσει και τον τελικό καταναλωτή λόγω της αύξησης των ναύλων.

Η ΕΕΝΜΑ υποστηρίζει την άποψη της επιβολής ενός φόρου ή τέλους επί των καυσίμων ανά μεταφερόμενο φορτίο, το οποίο θα αποτελέσει και το βασικό έσοδο του «Ocean Fund» του σχετικού δηλαδή Κεφαλαίου που προτείνεται να δημιουργηθεί στο πλαίσιο εφαρμογής του ανωτέρω συστήματος.

## ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ EGGS (SCRUBBERS)

**3**

Η τεχνολογική βελτίωση των συστημάτων EGGS, με γνώμονα την αποφυγή ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από τις σχετικές απορρίψεις αποτέλεσε αντικείμενο ειδικότερης μελέτης. Στο πλαίσιο του European Sustainable Shipping Forum (ESS) συγκροτήθηκε ειδική υπο-επιτροπή για τη περαιτέρω μελέτη του θέματος λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές τεχνολογικές βελτιώσεις και αναβαθμίσεις, τις αντίστοιχες εργασίες σε επίπεδο IMO, τη τροποποίηση των Οδηγιών (2015) κλπ. Οι σχετικές εργασίες της Ε.Ε. θα συμβάλλουν στις σχετικές διεργασίες του IMO, θέση της EENMA που υιοθετήθηκε από το ESSF.



**Βασίλης Τερζής**  
*Α' Αντιπρόεδρος*

Η συνεισφορά της ναυτιλίας στην επίτευξη των στόχων για το κλίμα μπορεί να είναι καθοριστική. Παρόλο που το χρονοδιάγραμμα είναι στενό, υπάρχουν πολλά που πρέπει να γίνουν κυρίως σε επίπεδο έρευνας. Η συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων αποτελεί συνθήκη για την εξεύρεση αποτελεσματικών, προσιτών και εφαρμόσιμων λύσεων.

## ΑΝΑΚΗΡΥΞΗ ΛΕΚΑΝΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ (ECA)

4

Η ΕΕΝΜΑ με σειρά επιχειρημάτων αντέκρουσε τη μελέτη της Γαλλίας σχετικά με τον χαρακτηρισμό της Μεσογείου ως Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών, καθώς και του Περιφερειακού Κέντρου για τη καταπολέμηση της ρύπανσης (REMPEC).

Παράλληλα και σε συνεργασία με το ΥΝΑΝΠ πραγματοποιήθηκαν αντίστοιχες ενέργειες στα πλαίσια της συνεδρίασης των Κ.Μ. της Διεθνούς Σύμβασης της Βαρκελώνης στην Αθήνα όπου μεταξύ άλλων συζητήθηκε και το σχετικό θέμα.

Η Γαλλική Αντιπροσωπεία έχει ήδη προωθήσει το θέμα προς συζήτηση στη ΜΕΡC για τη λήψη αποφάσεων και το προσδιορισμό χρονοδιαγράμματος, εφόσον η πρόταση υιοθετηθεί. Η ΕΕΝΜΑ παρακολουθεί το θέμα με σκοπό τις απαραίτητες παρεμβάσεις.

## LNG ΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΥΣΙΜΟ

5

Το LNG ως κύριο ναυτιλιακό καύσιμο αποτελεί μία εναλλακτική επιλογή, η οποία μπορεί να συμβάλλει στη μείωση των ρύπων από τα πλοία. Ήδη το 8% του παγκόσμιου στόλου χρησιμοποιεί LNG ως καύσιμο, ενώ το ποσοστό αυτό εκτιμάται ότι θα φτάσει το 15% μέχρι το 2030. Στο πλαίσιο των Οργάνων του IMO (ΜΕΡC, ΜSС) έχουν εκδοθεί Κατευθυντήριες Οδηγίες για τη λήψη ενιαίων μέτρων σε όλα τα λιμάνια σε παγκόσμιο επίπεδο και περαιτέρω ευαισθητοποίησης των αρμόδιων αρχών και εργαζομένων για την λήψη μέτρων για την αποφυγή ατυχήματος.

# ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

## 6

Η ΕΕΝΜΑ συμμετείχε ενεργά στην προώθηση και ολοκλήρωση της ηλεκτρονικής έκδοσης των ναυτιλιακών εγγράφων, τόσο στα πλαίσια του ΙΜΟ και ειδικότερα στη Facilitation Committee, όσο και στα πλαίσια της Ε.Ε. (Ολομέλεια ESSF).

Στο πλαίσιο του ΙΜΟ εκδόθηκαν οι σχετικές Κατευθυντήριες Οδηγίες προς τα Κ.Μ. για την ενιαία και χωρίς προβλήματα εφαρμογή. Με τις διατάξεις του αρθ.18 του Ν.4532/18 (ΦΕΚ Α63) παρέχεται στους Αναγνωρισμένους Νηογνώμονες η εξουσιοδότηση έκδοσης ηλεκτρονικών πιστοποιητικών των πλοίων, γεγονός το οποίο αναμένεται να μειώσει καθοριστικά την σχετική γραφειοκρατία.



## ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

7

Τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και σε Ευρωπαϊκό χρηματοδοτούνται ερευνητικά προγράμματα που στοχεύουν στην δημιουργία εναλλακτικών καυσίμων κατάλληλων για την αντικατάσταση των πετρελαιοειδών.

Ήδη σε Διεθνές επίπεδο και με πρωτοβουλία της ναυτιλιακής κοινότητας και με χρηματοδότηση με 5 δις δολάρια ΗΠΑ δημιουργείται σχετικό κεφάλαιο, το οποίο θα συμβάλλει καθοριστικά στην κατεύθυνση της απανθρακοποίησης της ναυτιλίας. Αντίστοιχα σε Ευρωπαϊκό επίπεδο διατίθενται σημαντικά κεφάλαια στην έρευνα & καινοτομία προκειμένου να υπάρξουν κατάλληλες τεχνολογίες και καύσιμα για τον περιορισμό των εκπομπών από τη ναυτιλία. Παρά τον προσανατολισμό των κεφαλαίων προς αυτή τη κατεύθυνση, τα αποτελέσματα είναι περιορισμένα. Στη παρούσα φάση η χρήση εναλλακτικών πηγών ενέργειας έχει ως εξής:

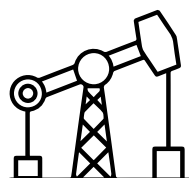
LNG

8%



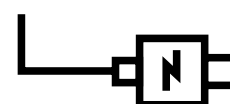
Fossil fuels

0,3% - 0,7%



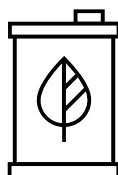
E-fuels

0,4% - 1%



Bio-fuels

0,7% - 0,9%



Μπαταρίες

0,1%



Αμμωνία

0,8%

Σημαντικές είναι επίσης και οι προσπάθειες που καταβάλλονται για τη προώθηση του υδρογόνου ως εναλλακτικού καυσίμου για τη ναυτιλία, αλλά η απαίτηση φύλαξης του σε χαμηλές θερμοκρασίες αποτελεί μία αρνητική συνθήκη και αντικείμενο περαιτέρω μελέτης και αντιμετώπισης. Ήδη στα πλαίσια του IMO διοργανώθηκε το Φεβρουάριο 2021 σχετικό συνέδριο, προκειμένου να υπάρξει η κατάλληλη ευαισθητοποίηση αλλά και πληροφόρηση για τις εξελίξεις στο θέμα. Η EENMA συμμετείχε στο εν λόγω συνέδριο, με τον εκπρόσωπο της να διατυπώσει τις θέσεις Ένωσης σχετικά με τα υφιστάμενα προβλήματα και μελλοντικές ενέργειες.

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Ε.Ε. 2017/352

“ΘΕΣΠΙΣΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.”

### 7

Στο πλαίσιο της Ε.Ε. υιοθετήθηκε ο Κανονισμός 2017/352 με τον οποίο ρυθμίζονται βασικά θέματα παροχής λιμενικών υπηρεσιών και χρηματοοικονομική διαφάνεια στα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Η ΕΕΝΜΑ κατόπιν συνεχών παρεμβάσεων κατάφερε να περιληφθούν ευνοϊκές για τη shortsea ναυτιλία διατάξεις με τις οποίες:

Επιτρέπεται η διαφοροποίηση των λιμενικών τελών για την προώθηση των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων αλλά και για τα πλοία τεχνολογίας LNG

Ζητείται η γνώμη των Χρηστών Λιμένων σε κομβικά ζητήματα που σχετίζονται με την ορθή ανάπτυξη, τη πολιτική χρεώσεων, τη προσέλκυση πλοίων κλπ.

Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕΝΜΑ συμμετέχει ενεργά με εκπροσώπους της στα Συμβούλια Χρηστών των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. καθώς και στην Επιτροπή Σχεδιασμού Λιμένων (ΕΣΑΛ) με γνώμονα την προώθηση των εν λόγω θεμάτων αλλά και τη θετική συμβολή στην ανάπτυξη των λιμένων και τη βελτίωση της παροχής υπηρεσιών στα πλοία.



# ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2019/883

“Για τη παραλαβή και τη διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων”

## 8

Με την Οδηγία 2019/883 καταργείται πλέον η αντίστοιχη 2000/59 από τον Ιούνιο 2019. Η πρόταση της ΕΕΝΜΑ για τη τροποποίηση της Οδηγίας 2000/59 υιοθετήθηκε κατά πλειοψηφία στα πλαίσια του ΕSSF και πλέον η νέα Οδηγία εφαρμόζεται σε όλα τα Ευρωπαϊκά λιμάνια.

Η νέα Οδηγία με παρεμβάσεις της ΕΕΝΜΑ περιλαμβάνει ευνοϊκές διατάξεις για τα πλοία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων αλλά και άλλα πλοία που καταπλέουν στα Ευρωπαϊκά λιμάνια αφού για πρώτη φορά τίθενται σαφείς ορισμοί για τις έννοιες:

Τακτική γραμμή

Τακτικοί ελλιμενισμοί

Συχνοί ελλιμενισμοί (τουλάχιστον ένα ταξίδι το 15μερο)

- Τα Κ.Μ. μπορούν να εξαιρούν το αγκυροβόλιο των λιμένων και να μην επιβάλλονται σε αυτό πρόσθετο τέλος στα καταπλέοντα πλοία
- Πλοία που καταπλέουν στο αγκυροβόλιο για λιγότερο από 24 ώρες ή με αντίξοες συνθήκες να εξαιρούνται επίσης της υποχρέωσης παράδοσης των αποβλήτων
- Πλοία που εκτελούν «τακτική γραμμή» δηλαδή συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς επίσης να εξαιρούνται

Μέχρι τον Ιούνιο 2021 τα Κ.Μ. υποχρεούνται να προβούν στις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές ρυθμίσεις για την εφαρμογή της νέας Οδηγίας. Ήδη το ΥΝΑΝΠ προωθεί ΚΥΑ για την εναρμόνιση της Εθνικής νομοθεσίας προς το περιεχόμενο της Οδηγίας. Η ΕΕΝΜΑ στο πλαίσιο της σχετικής διαβούλευσης έχει προβεί σε παρεμβάσεις και επισημάνσεις με γνώμονα την σαφή και χωρίς παρερμηνείες εφαρμογή της.



# ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΝΟ 1

“Περί Ρυμουλκικών Εργασιών και Ρυμουλκών Λιμένος» για τη Παραλαβή και τη Διαχείριση των Αποβλήτων των Πλοίων

## 9

Η ΕΕΝΜΑ σε συνεργασία με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας πραγματοποιούν συνεχείς παρεμβάσεις προς τη πολιτική ηγεσία του ΥΝΑΝΠ, προκειμένου να γίνει αφενός αναπροσαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας στα πλαίσια του Κοινοτικού κεκτημένου αλλά και των απαιτήσεων της εποχής και αφετέρου επαναπροσδιορισμός της χωρητικότητας των πλοίων προς ρυμούλκηση σε 5.000gt . Η σχετική πρόταση ήδη μελετάται από τις αρμόδιες Δ/νσεις ΥΝΑΝΠ και αναμένονται οι σχετικές αποφάσεις.

## ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

## 10

Οι προϋποθέσεις πλοήγησης πλοίων, ο επαναπροσδιορισμός της χωρητικότητας σε τουλάχιστον 5.000 gt και η χορήγηση του Pilot Exemption Certificate αποτέλεσαν τα κύρια σημεία παρεμβάσεων της ΕΕΝΜΑ σε συνεργασία με το ΝΕΕ.

Στο πλαίσιο αυτό το ΥΝΑΝΠ σε Νόμο στον οποίο προβλέπεται η έκδοση Κανονισμού για τον προσδιορισμό κριτηρίων και προϋποθέσεων χορήγησης. Με την εξέλιξη αυτή το πάγιο αίτημα της ΕΕΝΜΑ ικανοποιείται.

## ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΟΙΩΝ 1.500-3.000 Κ.Ο.Χ

1 1

Η ΕΕΝΜΑ έχει προβεί σε συγκεκριμένες προτάσεις προς τη διοίκηση του ΥΝΑΝΠ για την αναθεώρηση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων της κατηγορίας 1.500 -3.000 κοκ. Αυτές περιλαμβάνουν την τροποποίηση του όρου 8 των εγκριτικών πράξεων και τη προσαρμογή του στον αντίστοιχο όρο των πλοίων άνω των 3.000 κοκ.

Παράλληλα έχει προταθεί και η τροποποίηση της πργ.1 του αρθ.12 του Νόμου 3569/07 και τη διόρθωση της χωρητικότητας σε «άνω των 1.500 κοκ. Την θέση της ΕΕΝΜΑ υποστηρίζει και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας.



**Γκανά Αλεξάνδρα**  
*Μέλος Δ.Σ.*

Η στενή συνεργασία με τα αρμόδια υπουργεία και φορείς είναι προϋπόθεση για τη δημιουργία κατάλληλων θεσμικών και ρυθμιστικών πλαισίων που να ανταποκρίνονται στα δεδομένα του κλάδου μας.

# ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΙΑΚΙΝΟΥΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

## 1 2

Μετά από έντονες παρεμβάσεις της EENMA καταργήθηκε με τις διατάξεις του αρθ.25 του Νόμου «Κατεπείγουσες ρυθμίσεις αρμοδιότητας Υπουργείων Υγείας, Εσωτερικών, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και άλλες διατάξεις», το όριο ηλικίας στα πλοία ανεφοδιασμού, δεξαμενόπλοια σλέπια και εν γένει πετρελαιοφόρα και περτελαιοφορηγίδες που διακινούν ναυτιλιακά καύσιμα που είχε επιβληθεί με τις διατάξεις του άρθρου 108 του Ν.4504/2017 (ΦΕΚ 184 Α). Το σχετικό αίτημα υποστηρίχθηκε και από το ΝΕΕ.

Από 01.01.2020 η διακίνηση ναυτιλιακών καυσίμων πραγματοποιείται αποκλειστικά από πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερης των 600 dwt, τα οποία συμμορφώνονται με τον Κανονισμό 530/2012 και φέρουν διπλά τοιχώματα.

Τα αντίστοιχα πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 600 dwt θα επιτρέπεται επίσης να διακινούν ναυτιλιακά καύσιμα από 01.01.2022 εφόσον και αυτά συμμορφώνονται με τις διατάξεις του προαναφερθέντος Κανονισμού. Πλοία άνω των 20 ετών θα πρέπει να πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις που προβλέπονται από το Π.Δ. 118 / 2018-ΦΕΚ Α' 228)



## ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ «SAME RISK AREA» ΜΕ ΟΜΟΡΑ ΚΡΑΤΗ

1 3

Η ΕΕΝΜΑ στο πλαίσιο των εργασιών της ΜΕΡC του ΙΜΟ υποστήριξε την πρόταση της Δανίας για τη προώθηση της έννοιας του «same risk area»- που αφορά στην εξαίρεση υποχρέωσης εγκατάστασης συστημάτων ΒWΜs, των πλοίων που εκτελούν ταξίδια σε όμορα κράτη, υπό τη προϋπόθεση ότι τα θαλάσσια ύδατα του λιμένα ή της περιοχής του Κράτους σημαίας του πλοίου έχουν ίδια σύσταση με τα θαλάσσια ύδατα του λιμένα ή περιοχής του όμορου κράτους και υπάρχει σχετική συμφωνία μεταξύ των δύο όμορων κρατών για ίση μεταχείριση των πλοίων τους, ενημερώνοντας προς τούτο την Γραμματεία του ΙΜΟ.

Στο πλαίσιο αυτό και μετά την υιοθέτηση της δανέζικης πρότασης, η ΕΕΝΜΑ προέβη στις απαραίτητες ενέργειες για υλοποίηση στο ΥΝΑΝΠ. Ήδη έχει γνωστοποιήσει τους λιμένες ενδιαφέροντος των όμορων κρατών, ενώ από τη πλευρά του ΥΝΑΝΠ έχει καθοριστεί ο φορέας διαχείρισης και εφαρμογής της διαδικασίας ενώ αναμένεται η ανάλογη έγκριση από τη πλευρά του ΥΠΕΞ για την οριστική προώθηση και υλοποίηση.



## ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΠΛΕΟΥΝ ΣΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΘΕΙ/ ΕΚΜΙΣΘΩΘΕΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΛΠ Α.Ε.

1 4

Η ΕΕΝΜΑ ανέδειξε το θέμα της «διπλής χρέωσης» για τα πλοία εκείνα που πρυμνοδετούν/ πλαγιοδετούν σε χώρους εγκαταστάσεων ιδιωτικών ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων που τους έχουν παραχωρηθεί από την ΟΛΠ Α.Ε.. Ειδικότερα, ενώ οι συγκεκριμένες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες καταβάλουν στην ΟΛΠ Α.Ε. μηνιαίο μίσθωμα για τους παραχωρούμενους χώρους ξηράς αλλά και το έμπροσθεν των χώρων αυτών θαλάσσιο μέτωπο, ο Οργανισμός βεβαιώνει και εισπράττει τέλος πρυμνιοδότησης ή πλαγιοδέτησης από το πλοίο που καταπλέει στις σχετικές εγκαταστάσεις ανάλογα με το χρόνο της παραμονής του.

Η ΕΕΝΜΑ προέβη στις αναγκαίες ενέργειες ενημερώνοντας το ΥΝΑΝΠ και την Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, η οποία έχει επιληφθεί του θέματος με σχετική διερεύνηση καθώς και το ΝΕΕ, ΣΕΕΝ και τις Ενώσεις Ναυπηγών Περάματος και Ναυπηγοεπισκευαστών οι οποίες ένθερμα υποστηρίζουν την πρόταση κατάργησης επιβολής σχετικών τελών στα πλοία. Σημειώνεται ότι η ΟΛΠ Α.Ε. είναι το μοναδικό λιμάνι της χώρας το οποίο επιβάλλει σχετικές χρεώσεις. Παράλληλα εξετάζει και το ενδεχόμενο προσφυγής στη δικαιοσύνη για την επίλυση του θέματος.



**Νίκος Λιάπης**  
*Μέλος Δ.Σ.*

Η περίοδος που διανύουμε έχει μεταβατικό χαρακτήρα. Το ενεργειακό μέλλον της ναυτιλίας θα εξαρτηθεί από την πρόοδο της έρευνας και την ανάδειξη νέων καυσίμων χαμηλών εκπομπών.

# ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΙΣΡΟΩΝ-ΕΚΡΟΩΝ ΚΑΙ GPS ΣΤΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

**1 5**

Μετά την έκδοση της αρχικής ΚΥΑ και κατόπιν έντονων παρεμβάσεων η ΕΕΝΜΑ πέτυχε:

- Η εφαρμογή του συστήματος να περιορίζεται μόνο στα εφοδιαστικά πλωτά μέσα
- Το χρονοδιάγραμμα εγκατάστασης να επεκταθεί σημαντικά
- Η ανάδειξη τεχνικών θεμάτων να δώσει λύση σε αρκετά από αυτά.

Στα πλαίσια αυτών των δεδομένων όλα τα δραστηριοποιούμενα εφοδιαστικά πλοία να εγκαταστήσουν τα σχετικά συστήματα και τη κανονική λειτουργία τους. Παράλληλα, για τη καλύτερη ενημέρωση των διακινούμενων ποσοτήτων πετρελαιοειδών το Υπουργείο Οικονομικών γνωστοποίησε στην ΕΕΝΜΑ ότι προωθεί την «Δημιουργία Εφαρμογής Ηλεκτρονικού Μητρώου για την απογραφή των δεξαμενών πετρελαιοειδών των οικείων πλοίων και των εκάστοτε μεταφερομένων ποσοτήτων» και ήδη εξέδωσε σχετική ΚΥΑ (Α 1061/26-3-21\_ΦΕΚ 1171). Στο πλαίσιο αυτό συνεχίζεται η συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών ώστε να υπάρξουν αμοιβαίες αποδεκτές λύσεις στη λειτουργία και εφαρμογή του σχετικού μητρώου χωρίς γραφειοκρατικές διαδικασίες και σημαντικές επιβαρύνσεις για τα πλοία.



**Νίκος Μπούκος**  
*Μέλος Δ.Σ.*

Ο κλάδος μας αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους χρήστες των ελληνικών ναυπηγείων. Η διαμόρφωση ενός σταθερού και διαφανούς πλαισίου λειτουργίας θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα και ελκυστικότητα των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων.

# ΕΠΙΒΟΛΗ Φ.Π.Α ΣΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ, ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ, ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΣΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ, ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

## 16

Ο ναυπηγοεπισκευαστικός κλάδος αλλά και τα πλοία που δεν εκτελούν ανοικτή ναυσιπλοΐα, δέχθηκαν σημαντικό πλήγμα από την επιβολή Φ.Π.Α. σε ποσοστό 24% από 18.01.2016, με συνέπεια τη σημαντική επιβάρυνση των θαλασσιών μεταφορών.

Η ΕΕΝΜΑ ανέδειξε ιδιαίτερα το θέμα και προέβη σε συντονισμένες ενέργειες για την κατάργηση ή/και μείωση του συντελεστή, τόσο προς τη προηγούμενη Κυβέρνηση όσο και στη παρούσα, με κεντρικό επιχείρημα την πρακτική που ακολουθήθηκε από άλλα Κ-Μ για το ίδιο θέμα.

Παρότι πέτυχε:

- Την μη καταβολή Φ.Π.Α κατά τη ναυπήγηση των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην ανοικτή θάλασσα
- Την τροποποίηση του άρθρου 104 του Τελωνειακού Κώδικα και τη δημιουργία Ελεύθερων Τελωνειακών Συγκροτημάτων, στα ναυπηγεία και ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες κλπ για την απαλλαγή εντός αυτών του Φ.Π.Α, η σχετική απόφαση καθορισμού κριτηρίων και προϋποθέσεων που προβλέπεται να εκδοθεί από την ΑΑΔΕ, δεν έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα και το θέμα παραμένει σε εκκρεμότητα.

# ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ (Ν. 3351/07- ΦΕΚ 76 Α)

## 17

Η ΕΕΝΜΑ συμμετείχε στις διεργασίες της Ομάδας Εργασίας, που έχει συσταθεί από το Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης με σκοπό την τροποποίηση του σχετικού θεσμικού πλαισίου. Στο πλαίσιο αυτό ολοκληρώθηκαν οι εργασίες και προωθήθηκαν οι τροποποιήσεις ΚΥΑ για τη ρύθμιση των εξής βασικών θεμάτων: διαδικασίες και σημαντικές επιβαρύνσεις για τα πλοία.

- Καθορισμός εργασιών που μπορούν τα μέλη πληρώματος να εκτελούν όταν το πλοίο βρίσκεται σε εγκαταστάσεις ναυπηγοεπιχειρήσεων ή ΝΑΖΩ
- Καθορισμός διαδικασιών διαχείρισης και διάθεσης του ειδικού λογαριασμού που τηρείται σε κάθε περιφερειακή ενότητα
- Επέκταση εκτέλεσης συγκεκριμένων εργασιών στα πλοία που ευρίσκονται σε Ελληνικά αγκυροβόλια
- Συμπλήρωση της ισχύουσας νομοθεσίας και δυνατότητα εκτέλεσης εργασιών ανακύκλωσης/ διάλυσης πλοίων από ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες και
- Κατάρτιση οδηγίων και λειτουργίας συστήματος για την έκδοση ηλεκτρονικών αδειών ναυπήγησης, μετατροπής, συντήρησης και επισκευής πλοίων.

Οι σχετικές εργασίες έχουν ολοκληρωθεί και εκτιμάται, ότι την προσεχή περίοδο θα λειτουργήσει το οικείο ηλεκτρονικό σύστημα το οποίο αναμένεται ότι θα συμβάλλει καθοριστικά στη πάταξη γραφειοκρατικών ενεργειών



## Στράτος Τσαλαμανιός Ταμίας

Ο κλάδος μας επενδύει σε νέα πλοία, τελευταίας τεχνολογίας, κατάλληλα για την εξυπηρέτηση των αναγκών των νησιωτικών και παράκτιων περιοχών.

# ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

## 1 8

Από 31.12.2018 έχει τεθεί σε ισχύ ο Κανονισμός ΕΕ 1257/2013, ο οποίος αφορά στην ανακύκλωση των πλοίων

Η ΕΕΝΜΑ στο πλαίσιο ενημέρωσης των μελών της ζήτησε να:

- Πληροφορηθεί από τα αρμόδια Υπουργεία Περιβάλλοντος και ΥΝΑΝΠ σχετικά με τις αδειοδοτημένες μονάδες διάλυσης
- Πληροφορηθεί σχετικά με αρμόδιες αρχές υπεύθυνες για την ενημέρωση νομικών και φυσικών προσώπων
- Αρθούν τα νομικά θέματα και λοιπά προβλήματα ώστε οι υπάρχουσες μονάδες να μπορούν να εκτελούν τέτοιες εργασίες αλλά και να αδειοδοτηθούν νέες ικανές να δεχθούν πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας.

Πρόβλημα προέκυψε από τη καθυστέρηση έκδοσης «Καταλόγου επικίνδυνων υλικών» που βάσει διατάξεων του άρθρου 5 του Κανονισμού έπρεπε να εκδοθεί μέχρι 31.12.2020. Για λόγους ανωτέρας βίας (COVID-19) η υποχρέωση αυτή παρατάθηκε κατά ένα τετράμηνο.

# COVID-19: ΛΗΨΗ ΕΝΙΣΧΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

19

Η ΕΕΝΜΑ από την αρχή και μέχρι και σήμερα παρακολουθεί τις εξελίξεις της υγειονομικής κρίσης και προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες και προς όλες τις κατευθύνσεις προκειμένου πλοία και πληρώματα να συμπεριληφθούν στα μέτρα στήριξης που προωθεί κατά περιόδους και για άλλους κλάδους. Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕΝΜΑ πέτυχε:

- Την ένταξη των πλοίων της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στους κωδικούς 50.20 – Θαλάσσιες και ακτοπλοϊκές μεταφορές εμπορευμάτων και 50.40-εσωτερικές μεταφορές εμπορευμάτων.
- Την συμπερίληψη στην αρχική Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (30.03.2020) αλλά και στη συνέχεια στις συμπληρωματικές αυτής με μέτρα στήριξης πλοίων και ναυτικών.

Όσον αφορά στον εμβολιασμό των ναυτικών η ΕΕΝΜΑ πρότεινε την συμπερίληψη των ναυτικών σε κατηγορία Α' προτεραιότητας και ζήτησε από την Πολιτεία να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες με τη μεσολάβηση και λήψη απόφασης από ΕΕ για τον προσδιορισμό των διαδικασιών και για τη κατά προτεραιότητα εμβολιασμό των πληρωμάτων πλοίων της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων που δραστηριοποιούνται σε Ευρωπαϊκά λιμάνια.



## Έλλη Πετράκη Β' Αντιπρόεδρος

Η πανδημία κατέδειξε τον σημαντικό ρόλο της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, αφού ήταν ένας από τους ελάχιστους κλάδους που συνέχισε τις οικονομικές του δραστηριότητες, καλύπτοντας τις εμπορικές ανάγκες της χώρας. Η πρωτόγνωρη αυτή κατάσταση θα αποτελέσει την αρχή για επανεκκίνηση και την ευκαιρία για αλλαγές.



## ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

### 20

Η ΕΕΝΜΑ υποστηρίζει τη λειτουργία του Γραφείου Σταδιοδρομίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για τη ναυτολόγηση σπουδαστών και σπουδαστριών ΑΕΝ για την εκτέλεση της πρακτικής τους εκπαίδευσης.

Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕΝΜΑ προκειμένου να ενισχυθεί η απορρόφηση των σπουδαστριών και σπουδαστών και να συμβάλει στη βελτίωση της ελκυστικότητας του ναυτικού επαγγέλματος και τη προσέλκυση νέων προτείνει στο ΥΝΑΝΠ την επανεξέταση της οργανικής σύνθεσης των πλοίων χωρητικότητας 1.500-3.000 κοκ και την αύξηση των σχετικών θέσεων από μίας όπως ισχύει σήμερα σε δύο. Η υιοθέτηση της πρότασης αυτής θα έχει καθοριστική συμβολή στην προβληματική με τα ισχύοντα δεδομένα απορρόφηση σπουδαστριών και σπουδαστών ΑΕΝ.

# ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΑ

21

Η ειδικότητα ναυτόπαιδα προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία μόνο σε πλοία άνω των 40.000 κοχ. Προκειμένου να υπάρξει η δυνατότητα συνέχισης της ειδικότητας η EENMA έχει εισηγηθεί προς τις αρμόδιες υπηρεσίες την αντικατάσταση μίας θέσης ναύτη στην οργανική σύνθεση, με μία θέση ναυτόπαιδα, δεδομένου ότι κατόπιν τριών μηνών υπηρεσίας ο ναυτόπαις αποκτά την ειδικότητα του ναύτη και με αυτό το τρόπο καλύπτεται η σχετική θέση.

Η πρόταση βρίσκεται σε στάδιο επεξεργασίας από την αρμόδια υπηρεσία ΥΝΑΝΠ.



# ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

**SPC GREECE**

Το SPC Greece παρακολουθεί τις εξελίξεις θεμάτων που άμεσα και έμμεσα επηρεάζουν την ΝΜΑ σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και μέσω του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ESN) επιδιώκει τη μεταφορά τεχνογνωσίας και εμπειρογνωμοσύνης καθώς και τις ιδιαιτερότητες και τις ειδικές συνθήκες που επικρατούν σε κάθε χώρα.

Κατά τη διάρκεια του 2020 το Ελληνικό Κέντρο προχώρησε στην υπογραφή δύο βασικών συμφωνιών με στόχο τη καλύτερη ενσωμάτωση της ΝΜΑ στην εφοδιαστική αλυσίδα αλλά και τη καλύτερη διασύνδεση μεταξύ των εμπλεκόμενων.

## ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΚΤΥΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Λαμβάνοντας υπόψη τη σημαντική συμβολή των μεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη και στη κοινωνική συνοχή της χώρας αλλά και την αναγκαιότητα ανάπτυξης νέων μεταφορικών λύσεων για τη δημιουργία ενός βιώσιμου μεταφορικού συστήματος το SPC Greece, η Διεθνής Ναυτική Ένωση και η Ελληνική Εταιρεία Logistics συνυπέγραψαν πρωτόκολλο συνεργασίας για τη δημιουργία «Δικτύου Συνεργασίας για τη προώθηση των Συνδυασμένων Μεταφορών». Κεντρικές επιδιώξεις του Δικτύου είναι:

- Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, ως αποτελεσματικός τρόπος μεταφοράς προϊόντων σε εθνικό επίπεδο
- Η ενίσχυση της κουλτούρας συνεργασίας μεταξύ των παρόχων μεταφορικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών logistics.
- Η καλύτερη ενσωμάτωση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην εθνική μεταφορική αλυσίδα

Το Δίκτυο απευθύνεται στο σύνολο των φορέων και ενώσεων καθώς επίσης και στις ιδιωτικές επιχειρήσεις, οι οποίες εμπλέκονται στο τομέα των μεταφορών και logistics.




# SPC GREECE

## Shortsea Promotion Center

## ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ SPC GREECE, ΤΝΕΥ ΚΑΙ ΟΦΑΕ

Το Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών Πανεπιστημίου Αιγαίου (ΤΝΕΥ), η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Οδικών Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών (ΟΦΑΕ) και το SPC Greece στο πλαίσιο της ενίσχυσης της συνεργασίας μεταξύ της ακαδημαϊκής κοινότητας και των θεσμικών φορέων εκπροσώπησης της ναυτιλίας και των μεταφορών προχώρησε στην σύναψη μνημονίου συνεργασίας με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των μέσων και τη παραγωγή εξειδικευμένης γνώσης. Ειδικότερα οι στόχοι της συνεργασίας περιλαμβάνουν:

- την παραγωγή καινοτόμων και εφαρμόσιμων ερευνητικών αποτελεσμάτων,
- την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων των κλάδων της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και της οδικής μεταφοράς,
- την ανάπτυξη και τεκμηρίωση προτάσεων πολιτικής,
- την ανάπτυξη συμπληρωματικότητας και συνεργειών μεταξύ μεταφορικών μέσων
- την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, την προώθηση «πράσινων» πολιτικών μεταφορών και τη μείωση του «εξωτερικού» κόστους,
- την περαιτέρω βελτιστοποίηση του συνολικού μεταφορικού συστήματος της Ελλάδας και της ευρύτερης περιοχής.

## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ ΕΕΝΜΑ 2015-2021

### Στόχος του προγράμματος

- Ενίσχυση της ναυτιλιακής εκπαίδευσης, μέσω της υποστήριξης φοιτητών και φοιτητριών που διακρίνονται για τις επιδόσεις τους.
- Επιβράβευση της αριστείας
- Στήριξη των οικονομικά ασθενέστερων φοιτητών και φοιτητριών



### Γιώργος Αλεξανδράτος Γεν. Γραμματέας

Η νέα γενιά στελεχών στη ναυτιλία χρειάζεται να έχουν εξειδικευμένες γνώσεις και δεξιότητες για να αντεπεξέλθει στα νέα δεδομένα της αγοράς. Η ίδια η βιομηχανία και η πολιτεία πρέπει να στηρίζει τις προσπάθειες των νέων, με τρόπο συστηματικό και διαχρονικό. Το πρόγραμμα υποτροφιών της ΕΕΝΜΑ δημιουργήθηκε για να υποστηρίξει τους νέους φοιτητές και φοιτήτριες που έχουν το βλέμμα τους στραμμένο στη θάλασσα.

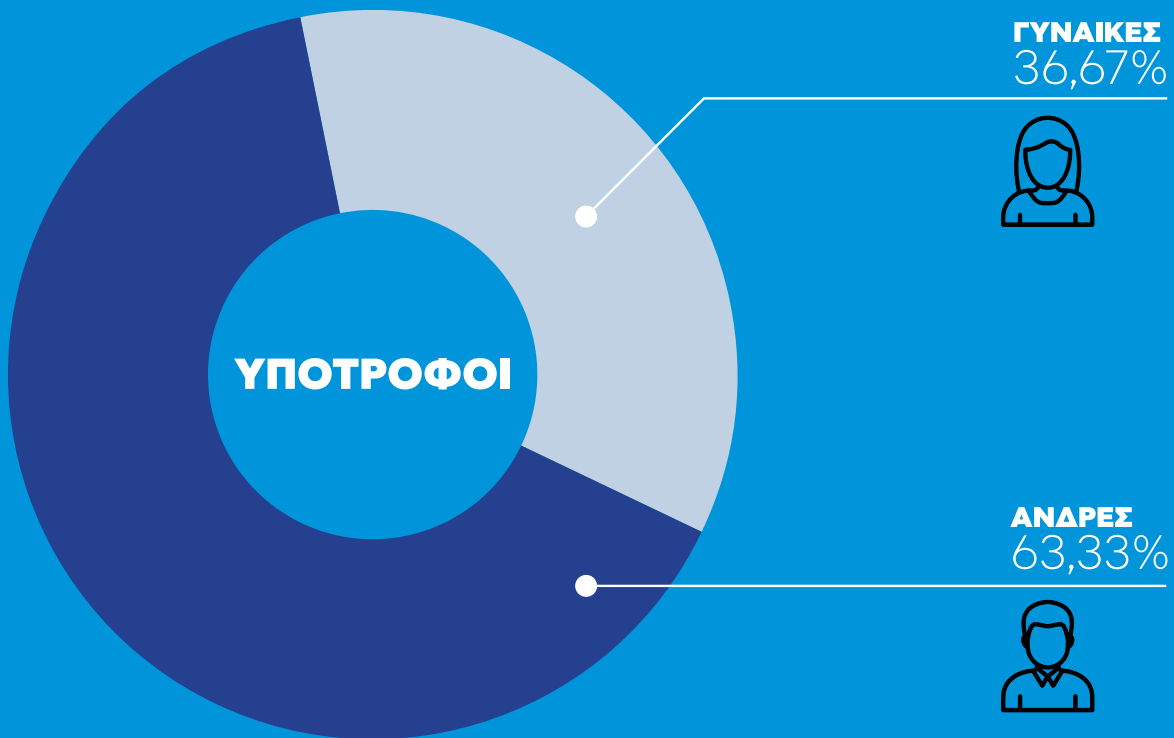
180.000  
**ευρώ**



154  
**αιτήσεις**



38  
**υποτροφίες**



## ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ 2020 - 2021

Στις 31.03.2021 πραγματοποιήθηκε η απονομή υποτροφιών του Προγράμματος Υποτροφιών ΕΕΝΜΑ, η οποία λόγω των περιορισμών της πανδημίας υλοποιήθηκε διαδικτυακά.

Ο Πρόεδρος ΕΕΝΜΑ συμπυκνώνοντας το στόχο της εκδήλωσης στο τρίπτυχο **Ναυτιλία-Παιδεία-Ελλάδα** αναφέρθηκε στη φιλοδοξία του προγράμματος και τη στροφή ολοένα και περισσότερων νέων στη θάλασσα, τονίζοντας την ανάγκη η γνώση για τη ναυτιλία να ξεκινάει ήδη από τη πρωτοβάθμια εκπαίδευση



**Η Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων κα Ν. Κεραμέως**, αναφέρθηκε στη σημαντικότητα της ναυτιλίας ως πυλώνας οικονομικής ανάπτυξης, τονίζοντας την βούληση της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου για την ενίσχυση της ναυτιλιακής εκπαίδευσης.



**Ο Υπουργός Ναυτιλίας, κ. Ι. Πλακιωτάκης**, αναφέρθηκε στο μεταβαλλόμενο περιβάλλον της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας και στις σύγχρονες προκλήσεις την επένδυση στον ανθρώπινο παράγοντα ως τη λύση για να ανταποκριθεί η ελληνική ναυτιλία στα νέα δεδομένα.



**Ο εκπρόσωπος NEE και επίτιμος Πρόεδρος INTERCARGO κ. Ι. Πλατσιδάκης** τονίσε ότι παρόλες τις δυσκολίες της παρούσας περιόδου, αναδύονται ευκαιρίες για τη νέα γενιά στελεχών συστήνοντας στους νέους και νέες την αξιοποίηση του χρόνου για την απόκτηση γνώσεων και προσόντων που μπορούν να τους/τις διαφοροποιήσουν στον κλάδο.



Στην εκδήλωση απονομής των υποτροφιών EENMA συμμετείχαν η Πρυτάνισσα του Πανεπιστημίου Αιγαίου κα Χρυσή Βιτζιλάκη, η Κοσμήτορας της Σχολής Επιστημών της Διοίκησης του Πανεπιστημίου Αιγαίου κα Μαρία Λεκάκου και ο Πρόεδρος του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Άγγελος Παντουβάκης.

Η απονομή πραγματοποιήθηκε από τα Μέλη Δ.Σ. EENMA και εκπροσώπους των χορηγών των υποτροφιών.

### Υποτροφία Ναυτιλιακών Σπουδών «Σπύρου Αλεξανδράτου»

Ο Γ.Γ. EENMA κ.Γιώργος Αλεξανδράτος και ο Α΄ Αντιπρόεδρος απονέμουν την υποτροφία «Σπύρου Αλεξανδράτου» στη κα Ελένη Βύρλα.



### Υποτροφία Ναυτιλιακών Σπουδών Bureau Veritas

Η Β΄ Αντιπρόεδρος- κα Έλλη Πετράκη & ο Γιώργος Ανδρεάδης (Bureau Veritas) απονέμουν την υποτροφία «Bureau Veritas» στη κα Δήμητρα Καρδακάρη.



### Υποτροφία Ναυτιλιακών Σπουδών Κολεγίου BCA

Ο Ταμίας EENMA κ. Στράτος Τσαλαμανιός & ο κ. Χ.Δασκαλάκης (BCA) απονέμουν την υποτροφία BCA στη κα Ειρήνη-Μαρία Σταμούλη.



# ΥΠΟΤΡΟΦΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΕΜΙΝΑΡΙΩΝ RINA ACADEMY

Τα Μέλη Δ.Σ. ΕΕΝΜΑ κ. Νίκος Λιάπης και η κα Αλεξάνδρα Γκανά απένειμαν στους κ. Βασίλη Καρυστινό και τη κα. Ελένη Γονιωτάκη, τη σεμιναριακή υποτροφία «Rina». Από τη πλευρά του RINA ο κ. Σπύρος Ζολώτας.



## Δημήτρης Σπυριδάκης Μέλος Δ.Σ.

Η Ένωση μας αναγνωρίζει τη σημαντική συμβολή του Λιμενικού Σώματος και στέκεται αρωγός σε οποιαδήποτε δράση υποστήριξης των ανδρών και γυναικών που εξασφαλίζουν την προστασία των ελληνικών θαλασσών.

# ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΕΕΝΜΑ

Μάιος, 2020

## ΔΩΡΕΑ ΕΕΝΜΑ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Η υγειονομική κρίση που πέρασε η χώρα μας ανέδειξε τη συμβολή του κλάδου της ναυτιλίας, ο οποίος ως αρωγός των προσπαθειών της πολιτείας, υποστήριξε καθοριστικά το εθνικό σύστημα υγείας. Στο πλαίσιο αυτό και πέραν των μεμονωμένων δωρεών των μελών της, η ΕΕΝΜΑ αναγνωρίζοντας το σημαντικό έργο του Λιμενικού Σώματος στη ναυτιλία, στη διαφύλαξη των θαλασσίων συνόρων και στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, ιδιαίτερα κατά τη περίοδο της πανδημίας προχώρησε στη δωρεά ύψους 28.000 ευρώ, προκειμένου να καλυφθούν βασικές ανάγκες 12 περιφερειακών Λιμεναρχείων και Πλωτών της παραμεθόριου



Στη δωρεά συμμετείχαν τα μέλη ΕΕΝΜΑ:

SIRIOS SHIPMANAGEMENT SA  
 ENEA MANAGEMENT  
 SEAVEN  
 ELIN N.E.  
 GANMAR TANKER SHIPPING  
 APOLLONIA LINES SA  
 MEDFERRY SHIPPING CO

QUEENSWAY NAVIGATION CO LTD  
 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε.  
 ΜΑΡΕ ΒΕΡΑ Ν.Ε.  
 ΘΑΛΑΤΤΑ SHIP. MANAG. S.A.  
 DELTA INTERNATIONAL SHIP.CO  
 MED SEA TANKERS SHIP. CO

## ΔΩΡΕΑ ΑΠΟΣΤΟΛΙΚΗ ΔΙΑΚΟΝΙΑ ΤΗΣ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Η ΕΕΝΜΑ και τα Μέλη της για τη στήριξη του έργου της Αποστολικής Διακονίας της Ελλάδας προχώρησαν σε δωρεά ύψους 13.000 ευρώ για την κάλυψη των ασφαλιστικών αναγκών των σπουδαστών του οικοτροφείου.



## ΔΩΡΕΑ Λ.Σ- ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ -Κ.Λ. ΒΟΛΟΥ

Το μέλος Δ.Σ ΕΕΝΜΑ κ. Στράτος Τσαλαμανιός, μέσω των εταιρειών της οικογένειας Τσαλαμανιού, Mylaki Shipping Agency και Seaven και την εταιρεία North Aegean Shops ΑΕ, πραγματοποίησαν δωρεά ενός πνευστού σύγχρονου σκάφους, με ραντάρ επιφανείας και δυνατότητα νυχτερινής περιπολίας, στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Βόλου.



## ΧΟΡΗΓΙΑ Λ.Σ- ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ

Ο κ. Ν. Μπούκος, μέλος του ΔΣ ΕΕΝΜΑ και εκπρόσωπος της εταιρείας "SIRIOS SHIPMANAGEMENT CORP" προέβη, στην χορηγία συνολικού ύψους 20.000€ για τις ανάγκες πλωτών μέσων ΛΣ-ΕΛ. ΑΚΤ. (ΦΕΚ 1595 Β'/27-04-2020).



# Διοικητικό Συμβούλιο



Χαράλαμπος Σημαντώνης  
**Πρόεδρος**

MedFerry Shipping Co.



Βασίλειος Τερζής  
**Α' Αντιπρόεδρος**

Queensway Navigation  
Co LTD



Έλπη Πετράκη  
**Β' Αντιπρόεδρος**

Enea Management



Γεώργιος Αλεξανδράτος  
**Γ. Γραμματέας**

Apollonia lines S.A.



Ευστράτιος Τσαλαμανιός  
**Ταμίας**

Seaven Tanker Management

# Μέλη



Αλεξάνδρα Γκανά  
**Μέλος**

Ganmar Tankers  
Shipping



Νικόλαος Μπούκος  
**Μέλος**

Sirios Ship Management S.A.



Νικόλαος Λιάπης  
**Μέλος**

ΕΛΙΝΟΙΑ Α.Ε.



Δημήτρης Σπυριδάκης  
**Μέλος**

European Co-operation S.A.

## Αναπληρωματικά Μέλη

Αλέξης Αγγελόπουλος  
Γιάννης Ψαρράς  
Μιχάλης Γώγης



**Συνέντευξη του κ. Καμαρινάκη Απόστολου, Διευθύνοντα Συμβούλου του Οργανισμού Λιμένας Ελευσίνιας**

Συνέντευξη: Μέγαρο Πηγάδι 17  
-σελ. 16-37-



**Η ιστορία πίσω από το ΟΝΟΜΑ ... Χανδρής**

-σελ. 36-39



**ΕΒΔΟΜΑΘΙΑΙΑ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ**  
**MARITIME ECONOMIES**

**8**  
ΧΡΟΝΙΑ  
MARITIME  
ECONOMIES

Live update από την online εφημερίδα μας • [www.libertypress.gr](http://www.libertypress.gr) • Αρ. Φύλλου: 203 • 24.6.2020

**ΑΦΙΕΡΩΜΑ**  
**«ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ»**



Υψηλάντης Σπυρίδωνος



Μπαρής Μανώλης



**2022, ο τελικός του ευρώ**

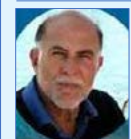
Ευρωζώνη, Ελλάδα  
-σελ. 13-15

**ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΟ ISO 45001:2018**

-σελ. 16



Ευαγγελία Γουλιανού



**Η Ελλάδα, μετά την πετυχημένη τεχνολογική διαχείριση, να γίνει παράδειγμα ποιότητας και «καλής ζωής»**

Ευαγγελία Γουλιανού  
-σελ. 16

**Προτάσεις στρατηγικής αναδιάρθρωσης**

Γράφει  
Αν. Μανώλης, Γ. Φρόνης



-σελ. 12



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ



Maintenance - Repair - Retrofit  
Spare parts supply  
24/7 technical support

turbamed@otenet.gr | [www.turbamed.gr](http://www.turbamed.gr)

(NIGERIA) • DUBAI (UAE) • ROMANIA-BULGARIA-UKRAINE (BLACK SEA) • SANTOS (BRAZIL) • HOUSTON (USA) • SHANGHAI (CHINA)

24 Ιουνίου 2020

Maritime Economies

**ΑΦΙΕΡΩΜΑ**

7



**Χαράλαμπος Σημαντώνης**

Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπιστών Ναυτίας Μικρών Αποστάσεων



ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΙΣΤΩΝ ΝΑΥΤΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ  
HELLENIC SHORTSEA SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Ποια μορφή θα λάβει το οικονομικό κριτικό. Η προσδοκία της ανάκαμψης κατά το δεύτερο μισό του 2020, δεν είναι αρκετή ώστε να ελπίσουμε ότι η οικονομία θα επιστρέψει στην κατάσταση που υπήρξε πριν την κρίση. Η οικονομία θα είναι πολύ πιο αδύναμη από ό,τι ήταν πριν την κρίση. Η οικονομία θα είναι πολύ πιο αδύναμη από ό,τι ήταν πριν την κρίση. Η οικονομία θα είναι πολύ πιο αδύναμη από ό,τι ήταν πριν την κρίση.

Η οικονομία θα είναι πολύ πιο αδύναμη από ό,τι ήταν πριν την κρίση. Η οικονομία θα είναι πολύ πιο αδύναμη από ό,τι ήταν πριν την κρίση. Η οικονομία θα είναι πολύ πιο αδύναμη από ό,τι ήταν πριν την κρίση. Η οικονομία θα είναι πολύ πιο αδύναμη από ό,τι ήταν πριν την κρίση.

Η οικονομία θα είναι πολύ πιο αδύναμη από ό,τι ήταν πριν την κρίση. Η οικονομία θα είναι πολύ πιο αδύναμη από ό,τι ήταν πριν την κρίση. Η οικονομία θα είναι πολύ πιο αδύναμη από ό,τι ήταν πριν την κρίση. Η οικονομία θα είναι πολύ πιο αδύναμη από ό,τι ήταν πριν την κρίση.



**Βασίλης Κ. Τυρογάλας**

Martena Engineering LTD

Shipping the superior industry of the World

Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο.

Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο.

Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο.

Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο.

Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο.

Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο.

Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο.

Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο.

Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο. Το να είσαι ο καλύτερος στην αγορά είναι το πρώτο βήμα για να είσαι ο καλύτερος στον κόσμο.



Του  
ΜΗΝΑ  
ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΥ  
mitsamopoulos@gmail.com

**Τ**α κρίσιμα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA), οι προκλήσεις, τα αδιέξοδα από τη δύσκολη πρόσβαση στη χρηματοδότηση, η οικονομική ασφυξία από τις υψηλές επενδύσεις που πρέπει να γίνουν λόγω των νέων περιβαλλοντικών κανονισμών και ο κίνδυνος δημιουργίας ολιγοπωλίων με την επέκταση των οικονομικά πιο εύρωστων βορείων χωρών αποτελούν αντικείμενο συζήτησης τόσο στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και στα θεσμικά όργανα.

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων διαχειρίζεται το 75% των μεταφερόμενων φορτίων διά θαλάσσης στην Ελλάδα, συμβάλλοντας καθοριστικά στη διασύνδεση των νησιωτικών και των πειραϊκών περιοχών της χώρας.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος και η έλλειψη ενός σύγχρονου πλαισίου έχουν ως αποτέλεσμα τη συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου και σημαντική απόληξη θέσεων εργασίας τόσο στα πλοία όσο και στις συμπληρωματικές υπηρεσίες.

«Μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο Έλληνας πλοιοκτήτης που δραστηριοποιείται στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων για την επέκταση ή ανανέωση του στόλου του, είτε με την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων είτε με τη ναυπήγηση, είναι η αδυναμία πρόσβασης σε χρηματοδότηση παρά το γεγονός ότι οι εταιρείες αυτές διαθέτουν επαρκή ίδια κεφάλαια για τις επενδύσεις αυτές», επισημαίνει στο «business stories» ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ), **Χαράλαμπος Σημαντώνης**. «Σε αντίθεση με τις άλλες ναυτιλιακές αγορές, οι εταιρείες NMA, η πλειονότητα των οποίων είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα στην ανεύρεση κεφαλαίων λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του κλάδου.

Ειδικότερα, ενώ για την ποιοτική ναυτιλία υπάρχει μια σειρά από δέκατες απόδοσης, οι οποίοι παρουσιάζουν τη διαχρονική εξέλιξη κάθε υπο-αγοράς, για τη NMA υπάρχει έλλειψη οργανωμένων ιστορικών δεδομένων, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για να εκτιμήσουν τους κινδύνους μιας επένδυσης στον κλάδο, ο οποίος ως τομέας (short-sea trade) παρουσιάζει μεγαλύτερη σταθερότητα από την ποιοτική, χωρίς σημαντικές διακυμάνσεις, γεγονός που μπορεί να εγγυηθεί ομαλότητα στην εκμετάλλευση των πλοίων και κατ'επέκταση στην αξιοποίηση των δανειακών υπαρχεώσεων».

Όπως αναφέρει ο κ. Σημαντώνης, ενδεικτικό της σταθερότητας του κλάδου είναι ότι ακόμα και την περίοδο της υγειονομικής κρίσης, η short-sea ναυτιλία επηρεάστηκε λιγότερο σε σχέση με την ποιοτική, λόγω του μικρότερου μεγέθους των πλοίων και τον επιμερισμό των παραγελών.

«Η έλλειψη οργανωμένων ιστορικών δεδομένων», επισημαίνει, «έχει ως αποτέλεσμα

## Χαράλαμπος Σημαντώνης

# «Η ανανέωση του στόλου Μικρών Αποστάσεων δεν μπορεί να βαραίνει μόνο τους πλοιοκτήτες»

Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων μιλά στο «b.s.» για την αδυναμία πρόσβασης του κλάδου σε χρηματοδότηση από τις τράπεζες, αλλά και την έλλειψη ενός σύγχρονου πλαισίου και προτείνει την δημιουργία ενός index που θα βοηθήσει ιδιαίτερα τράπεζες και ναυτιλιακές εταιρείες



η αδιόληξη ενός επιχειρηματικού σχεδίου να γίνεται στη βάση της ύπαρξης ή μη συμβολαίων, αλλά και των διαπροσωπικών σχέσεων με τους πλοιοκτήτες, προκειμένου να εκτιμηθεί η πιστοληπτική ικανότητα της εταιρείας, όπως παραδείγματος χάριν είναι η αγορά των πλοίων μεταφορικών οχημάτων, όπου κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών νέα πλοία εισέρχονται στον κλάδο λόγω της ικανότητας των εταιρειών να αντλούν χρηματοδοτικά κεφάλαια εξαιτίας και της ύπαρξης μακρόχρονων συμβολαίων μεταφορικών από τις εταιρείες τομείου.

Θα ήθελα να τονίσω ότι οι ελληνικές τράπεζες διαθέτουν την τεχνολογία, όπως επίσης και την εμπειρία, για να αξιολογήσουν χρηματοδοτήσεις που αφορούν τον κλάδο, αλλά στη βάση μιας πελατοκεντρικής προσέγγισης, αξιολογώντας τον πλοιοκτήτη, το προηγούμενο ιστορικό συνεργασίας, καθώς και την ύπαρξη ή μη συμβολαίων για την απασχόληση του πλοίου.

Για να ξεπεραστεί το πρόβλημα αυτό η δημιουργία ενός index για τη NMA θεωρώ ότι

«Είναι αναγκαία η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χρηματοδοτικού μηχανισμού για την υποστήριξη της ναυπήγησης νέων καινοτόμων πλοίων, που θα δίνει τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να ανανεώσουν τον στόλο τους παρέχοντας τις αναγκαίες εγγυήσεις προς τις τράπεζες»

θα βοηθήσει ιδιαίτερα και τα δύο μέρη, τράπεζες και ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς τις μεν τράπεζες θα τις διευκόλυνε στην αξιολόγηση των τάσεων της αγοράς, στις δε εταιρείες θα δινόταν δυνατότητα επενδυτικών προτάσεων ανανέωσης ή επέκτασης μεγαλύτερης κλίμακας.

Ο ίδιος συνεχίζει λέγοντας: «Ειδικά ένεκα των σημερινών συνθηκών, δηλαδή της τάσης επιβράδυνσης νέων παραγγελιών από εταιρείες της ποιοτικής ναυτιλίας κατά το τελευταίο έτος, κυρίως λόγω των περιβαλλοντικών κανονισμών, και επειδή δεν έχει ακόμα προοριστεί ποιο θεωρείται βιώσιμο καύσιμο, η περίοδος ενδείκνυται για την κατασκευή πλοίων short-sea, περιβαλλοντικά ενισχυμένων, σύμφωνα πάντα με τα σημερινά τεχνολογικά δεδομένα».

Ο πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ επισημαίνει τις δυσκολίες που υπάρχουν για να προχωρήσει η ανανέωση του ελληνικών συμφερόντων στόλου NMA: «Ενν πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου NMA στην Ελλάδα -παρά τη συνεργασία των πλοιοκτητών με τα τρα-

πεδικά ιδρύματα- συντάτα πολλές δυσκολίες, οι οποίες αυξάνονται ακόμα περισσότερο καθώς το κόστος ενός πλοίου είναι ακριβότερο απ' ό,τι ενός συμβατικού. Τα δεδομένα αυτά αναδεικνύουν μια ανάγκη αλλά και μια ευκαιρία για τη δημιουργία ενός μηχανισμού, με τη συνεργασία πλοιοκτητών, τραπεζών, αλλά και του κράτους και της Ε.Ε. που να διευκολύνει τη διαδικασία της χρηματοδότησης».

Όπως τονίζει, θα πρέπει παράλληλα «να εκσυγχρονιστεί και το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των πλοίων υπό ελληνική σημαία, το οποίο θεωρείται ξεπερασμένο και αναχρονιστικό, οδηγώντας στη συνολική υποβάθμιση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού στόλου. Είναι αναγκαίο να υιοθετήσουμε την προσέγγιση άλλων ευρωπαϊκών χωρών, οι οποίες έγκαιρα αντιλήφθηκαν τις εξελίξεις του κλάδου και δημιούργησαν μηχανισμούς και εργαλεία χρηματοδότησης για την υποστήριξη της εθνικής τους ναυτιλίας».

Ως παράδειγμα φέρνει τις χώρες του Βορρά που δημιούργησαν κατάλληλα funds αξιοποιώντας και ευρωπαϊκά κεφάλαια, για να χρηματοδοτήσουν την έρευνα και την καινοτομία στη ναυτιλία, αλλά και την κατασκευή νέων, τεχνολογικά αναβαθμισμένων και περιβαλλοντικά φιλικών πλοίων.

«Προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η συστηματική μετατόπιση του φόρτου των οδικών μεταφορών προς τα άλλα μέσα μεταφοράς, θέτοντας ως στόχο την αύξηση των εσωτερικών πλοίων μεταφορών και της NMA κατά 25% έως το 2030 και κατά 50% έως το 2050. Αυτό σημαίνει ότι τα περίπου 5.000 πλοία NMA που πλέον στις ευρωπαϊκές ακτές θα σηματοδοτήσουν τη μετάβαση του κλάδου στην περίοδο της βιώσιμης και πράσινης ναυτιλίας», τονίζει ο κ. Σημαντώνης. «Οστός, ένα άλλο σημείο συσχέτισης στην αγορά, το οποίο θα επηρεάσει την επιλογή κατασκευής νέου πλοίου και κατ'επέκταση το ύψος της ζητούμενης χρηματοδότησης, είναι η τεχνολογία. Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει ένα "ενδεδειγμένο" καύσιμο ή μια τεχνολογία η οποία να επιτρέψει μια βιώσιμη επιλογή, δεδομένου ότι υπάρχει μια σειρά εναλλακτικών, οι οποίες όμως δεν είναι ακόμα ώριμες».

Η αντιμετώπιση του προβλήματος της χρηματοδότησης στη NMA απαιτεί μια ολιστική προσέγγιση, καθώς «η ευθύνη δεν μπορεί να είναι μονομερής και να βαραίνει κατά αποκλειστικότητα τους πλοιοκτήτες», ξεκαθαρίζει ο ίδιος. «Η ευθύνη πρέπει να επιμερίζεται τόσο στους φορτιστές όσο και στις εθνικές κυβερνήσεις αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς απαιτείται άμεση δράση αν θέλουμε να πετύχουμε τους στόχους του 2030. Άρα, είναι αναγκαία η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χρηματοδοτικού μηχανισμού για την υποστήριξη της ναυπήγησης νέων καινοτόμων πλοίων που θα δίνουν τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να ανανεώσουν τον στόλο τους παρέχοντας τις αναγκαίες εγγυήσεις προς τις τράπεζες», επισημαίνει ο πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ και καταλήγει:

«Εκτιμώ ότι πλέον έχει επέλθει η σχετική ωριμότητα, αλλά και οι συνθήκες είναι κατάλληλες για να υπάρξει η δημιουργία ενός κατάλληλου μηχανισμού που θα επιτρέψει την ενεργητική μετάβαση του ελληνικού στόλου διευκολύνοντας την πρόσβαση των πλοιοκτητών στα αναγκαία κεφάλαια».

## Liberal markets

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ  
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΣΤΟΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ ΧΑΡΟΚΟΠΟ

**«Η** Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του ακτοπλοϊκού μεταφορικού δικτύου, καθώς μεταφέρει 104 εκατ. τόνους, που ισοδυναμούν με το 75% των φορτίων που μεταφέρονται διά θαλάσσης στην Ελλάδα και το 5% σε ευρωπαϊκό επίπεδο». Αυτό επισημαίνει σε συνέντευξή του στον «Φ» ο Χαράλαμπος Σημαντώνης, πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, τονίζοντας τον νευραλγικό ρόλο της ελληνικής Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, που με πλεονεκτήματα όπως η ευελιξία και το μικρότερο εκτόπισμα των βαποριών διαδραματίζει σημαντικότατο ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές.

Σήμερα η Ένωση απαρτίζεται έναν στόλο από 800 πλοία, τα οποία δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές σε Ευρώπη, Μαύρη Θάλασσα αλλά και στις όμορες χώρες, δηλαδή τις χώρες της Β. Αφρικής, καθώς και τις ποτάμιες μεταφορές εντός Ευρώπης. Ο κ. Σημαντώνης αναφέρεται και στα αιτήματα που έχει η Ένωση από την κυβέρνηση, όπως ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου και η επικαιροποίηση των κανονισμών σύμφωνα με τις σύγχρονες ανάγκες λειτουργίας της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, καθώς υπάρχουν αγκυλώσεις πολλών δεκαετιών από διατάξεις που θεσμοθετήθηκαν τη 10ετία του '50, με άλλους γεωπολιτικούς και οικονομικούς όρους. Σύμφωνα με τον κ. Σημαντώνη, ο κλάδος συμβάλει κατά 3,6 δισ. ευρώ σε όρους προστιθέμενης αξίας, ενώ άμεσα και έμμεσα απασχολεί περίπου 17.500 εργαζομένους.

**Τι ακριβώς αντιπροσωπεύει η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων; Πόσα πλοία ανήκουν στους πλοιοκτήτες της Ένωσής σας; Πώς καθορίζεται η έννοια των μικρών αποστάσεων; Ποια είναι η αξία των εμπορευμάτων που διακινείτε;**

# ΡΑΧΟΚΟΚΑΛΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΟΙ ΜΙΚΡΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ

Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων τονίζει τον νευραλγικό ρόλο της, που με τα πλεονεκτήματα, όπως η ευελιξία και το μικρότερο εκτόπισμα των βαποριών, διαδραματίζει σημαντικότατο ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές

Η Ένωσή μας ιδρύθηκε το 1940, αντιπροσωπεύοντας αρχικά τη μεσογειακή ναυτιλία. Σήμερα, ύστερα από 80 χρόνια συνεχούς λειτουργίας, αντιπροσωπεύει την ελληνική Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, η οποία απαρτίζεται έναν στόλο της τάξης των 800 πλοίων που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές σε Ευρώπη, Μαύρη Θάλασσα, αλλά και στις όμορες χώρες, δηλαδή τις χώρες της Β. Αφρικής, καθώς και τις ποτάμιες μεταφορές εντός Ευρώπης.

Τα πλοία αυτά ανήκουν σε όλες τις κατηγορίες, όπως για παράδειγμα των φορτηγών, των δεξαμενόπλοιοιων, των μεγάλων αλιευτικών - πλοίων των ακτοπλοϊκών. Το μέσο μέγεθος ενός τυπικού ελληνικού πλοίου short sea ανέρχεται στους 10.000 τόνους. Η αξία των εμπορευμάτων προς μεταφορά είναι τεράστια, δεδομένου ότι αφορά ολόκληρο το εσωτερικό εμπόριο της Ευρώπης των 500 περίπου εκατομμυρίων πολιτών, καθώς και τη διακίνηση των προϊόντων που καταφθάνουν από την Ασία και μεταφορτώνονται από το λιμάνι του Πειραιά με προορισμό άλλα ευρωπαϊκά μεσογειακά λιμάνια. Ειδικά για την Ελλάδα μπορεί να αναφέρω ότι η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του ακτοπλοϊκού μεταφορικού δικτύου, καθώς μεταφέρει 104 εκατ. τόνους που ισοδυναμούν με το 75% των φορτίων που μεταφέρονται διά θαλάσσης στην Ελλάδα και το 5% σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

**Με δεδομένο ότι οι θαλάσσιες οδοί που εξυπηρετείτε βρίσκονται στην Ελλάδα και την Ευρώπη, σε ποιο βαθμό επηρεάζεται η δραστηριότητά σας από τον Covid-19 και από την αναμενόμενη επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας;**

Αντιλαμβάνεστε ότι η επιρροή του ιού στην πο-νοπόρο έχει δημιουργήσει τεράστια προβλήματα, καθυστερήσεις και βέβαια ακυρώσεις, αρκετό καιρό τώρα, της ροής των προϊόντων από την Ασία προς την Ευρώπη. Τελευταίες πληροφορίες αναφέρουν για 2.000.000 «εγκλωβισμένους» κοντέινερ στην Ασία, η μεγάλη πλειονότητα των οποίων θα έφταναν στον Πειραιά για περαιτέρω μεταφορά τους στις ευρωπαϊκές χώρες. Αυτά τα

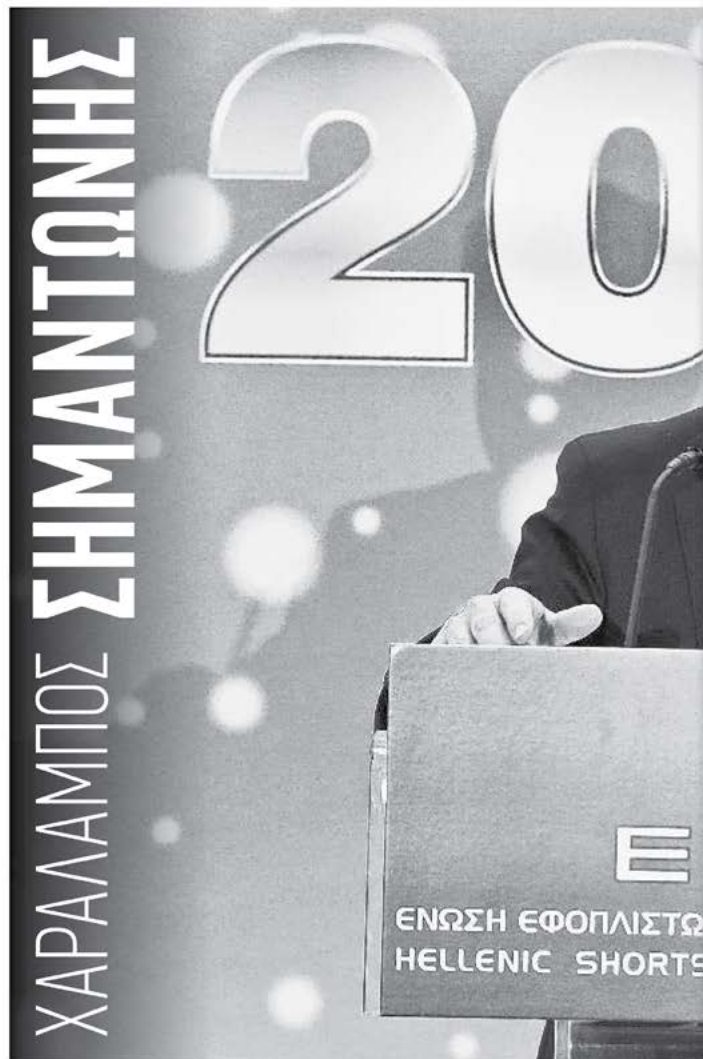
προϊόντα δεν έχουν φθάσει και με άγνωστο το πότε θα έρθουν έχει διακοπεί η φυσιολογική ροή, επηρεάζοντας κατ'επέκταση και τις ευρωπαϊκές μεταφορές.

Πρέπει βέβαια να αναφέρω ότι η κατάσταση στο short sea είναι, τουλάχιστον μέχρι σήμερα, ποιο ομαλή σε σχέση με την πο-νοπόρο, που ουσιαστικά έχει -ας μου επιτραπεί η έκφραση- μπλοκάρει, υπό την έννοια πρώτον, ότι τα πλοία μας συνεχίζουν να κινούνται διότι μεταφέρουν μικρότερες ποσότητες και δεύτερον, σε πολλές περιπτώσεις έχει αλλάξει ο τρόπος της μεταφοράς, π.χ. από πλοίο μεταφοράς containers σε πλοία είτε τύπου general cargo, Ro-Ro ή ακόμα και bulk carriers. Με αυτό τον τρόπο η αγορά δίνει λύσεις στις όποιες ελλείψεις, δίνοντας παράλληλα επαρκή ανταπόκριση στα αιτήματά μας. Παρά ταύτα, ο ιός έχει

πλέον φθάσει στην Ευρώπη και κατά συνέπεια σε εμάς, γεγονός που πραγματικά δεν είμαστε σε θέση να αξιολογήσουμε τις επιπτώσεις του και το εύρος της οικονομικής, εκτός των άλλων, ζημιάς που θα έχει προκληθεί. Το βέβαιο είναι ότι η ζημιά θα είναι εξαιρετικά μεγάλη εάν ο ιός τελικά δεν τεθεί υπό έλεγχο.

**Πώς επηρεάζεται ο κλάδος σας από τις αλλαγές στους κανονισμούς για τα καύσιμα, την ηλικία και τον εκσυγχρονισμό των σκαφών και την υιοθέτηση της πράσινης τεχνολογίας;**

Ο στόλος της short sea ναυτιλίας σίγουρα επηρεάζεται από την εφαρμογή του νέου κανονισμού από 1/1/20 που αφορά τη χρήση καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο, όχι όμως στον



## Liberal markets

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ  
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ



βαθμό που επηρεάζεται η ποντοπόρος. Και αυτό συμβαίνει διότι πολλά πλοία μας χρησιμοποιούν ήδη καθαρότερα καύσιμα, όπως gas oil ή μίξη ελαφρότερων πετρελαίων και όχι το μαζούτ που κατά κόρον χρησιμοποιείται στην ποντοπόρο ναυτιλία. Τα μεγάλα προβλήματα όμως του τομέα μας, του ελληνικού short sea, τα οποία παραμένουν άλυτα επί σειρά δεκαετιών, είναι ο μεγάλος σε ηλικία στόλος μας και η αδυναμία εκσυγχρονισμού του. Ετσι, ενώ έχουμε τις γεωπολιτικές δυνατότητες, έχουμε ταυτόχρονα πλοία 30 και 40, ακόμα και 50 ετών με πολύ υψηλό κόστος για τους ίδιους τους πλοιοκτήτες προκειμένου να προσαρμόσουν τον στόλο τους στους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας, διότι δεν υπάρχουν οι μηχανισμοί εκείνοι που θα δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για τη

συστηματική ανανέωσή του. Πρέπει να τονίσω επιπροσθέτως, αναφερόμενος στην εργασία μας για την πράσινη τεχνολογία, ότι ο τομέας του short sea είναι ο τομέας της ναυτιλίας που ευνοεί την εφαρμογή νέων, φιλικότερων προς το περιβάλλον τεχνολογιών. Ενδεικτικά θα σας αναφέρω την ηλεκτροκίνηση και την ευρεία χρήση των ηλεκτρικών πλοίων στη Βόρεια Ευρώπη, καθώς και τη χρήση νέων εναλλακτικών καυσίμων, όπως το LNG, τα βιοκαύσιμα κ.λπ. Ειδικά ο ελλαδικός χώρος, λόγω της πολυνησιωκτικότητας, είναι ιδανικός για πράσινες επενδύσεις ευρείας κλίμακας, δημιουργώντας ένα βιώσιμο και αποδοτικό περιβάλλον λειτουργίας. Η Ενωσή μας κατά τη διάρκεια του προηγούμενου διαστήματος και προκειμένου να διαμορφώσει τις συνθήκες ομαλής μετάβασης για τον κλάδο

προώθησε το Ευρωπαϊκό Ship Plan, το οποίο ψηφίστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και αφορά ένα πρόγραμμα δανειοδοτήσης από την Ε.Ε. για την ανανέωση και την περιβαλλοντικά αναβάθμιση του ελληνικού στόλου ΝΜΑ. Ομως, αφενός η αδυναμία διαθεσιμότητας των ελληνικών ναυπηγείων να αναλάβουν τις κατασκευές και αφετέρου οι εγγυήσεις κατασκευής (refund guarantees), που αδυνατούσαν να παράσχουν τα ναυπηγεία, οδήγησε το πλάνο στις ελληνικές καλένδες. Το Ευρωπαϊκό Ship Plan θα μπορούσε να επανέλθει στο τραπέζι των συζητήσεων, επικαιροποιημένο όμως, ώστε να ανταποκρίνεται στις νέες συνθήκες της αγοράς.

**Γνωρίζουμε ότι οι κανονισμοί λειτουργίας λιμένων είναι ιδιαίτερα απαρκαυωμένοι, όπως για παράδειγμα για την υποχρεωτική κρήση ρυμουλκών και πλοηγών. Σε ποιο βαθμό ανταποκρίνονται οι κανονισμοί αυτοί στις σημερινές δυνατότητες των πλοίων; Τι πρέπει να γίνει;**

Το πλοίο Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων δραστηριοποιείται σε ένα περιβάλλον εντελώς αναχρονιστικό, ενώ αποδεδειγμένα είναι το πιο ακριβό, με τα υψηλότερα λειτουργικά κόστη, όχι μόνο σε σχέση με τις ευρωπαϊκές σημαίες αλλά και στον κόσμο. Το υφιστάμενο νομοθετικό περιβάλλον της χώρας και η εσωτερική ναυτιλιακή λειτουργία της είναι τόσο απαρκαυωμένα που καθημερινά τα πλοία αντιμετωπίζουν νόμους και κανονισμούς που, χωρίς υπερβολή, θεσμοθετήθηκαν τη δεκαετία του '50, ενώ σίγουρα υπάρχουν οι ισχύοντες ακόμα παλαιότεροι. Όλοι αυτοί οι κανονισμοί αντιλαμβάνεστε ότι αναφέρονταν σε άλλα χαρακτηριστικά πλοίων, σε άλλα λιμάνια, σε άλλες τεχνολογίες και γενικά σε μια άλλη πραγματικότητα, που έχει ξεπεραστεί ήδη από τις εξελίξεις. Και δεν αναφέρομαι στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, αλλά σε μικρότερα λιμάνια σε ολόκληρη την Ελλάδα, που πραγματικά η κατάσταση λειτουργίας τους παραπέμπει σε πρακτικές τριτοκοσμικών χωρών λόγω αυτών των αγκυλώσεων.

**Απλάδι, πρακτικά τι δυσκολίες υπάρχουν;**

Για παράδειγμα, σε ένα περιφερειακό ελληνικό λιμάνι, ο χρόνος πλεύρισης ενός πλοίου για φορτοεκφόρτωση γίνεται σε διπλάσιο ή σε πολλαπλάσιο χρόνο. Και αυτό, διότι ένα σύγχρονο πλοίο που καταπλέει πρέπει να αναμένει έναν πλοηγό, που είναι μόνο ένας και ταυτόχρονα εξυπηρετεί και άλλα λιμάνια στην περιοχή, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις δεν υπάρχει καν. Δυστυχώς, βρίσκεται εν ισχύ μία υπουργική απόφαση του 1996, που επιβάλλει όλα τα πλοία άνω των 1.000 τόνων χωρητικότητας να παίρνουν πλοηγό. Όμως τα σύγχρονα πλοία διαθέτουν την απαραί-

τητη τεχνολογία, ώστε να πλεύριζον λιμάνια χωρίς να χρησιμοποιούν ρυμουλκό. Όμως αυτό δεν γίνεται, γιατί το επιβάλλει ο κανονισμός, με αποτέλεσμα και την οικονομική επιβάρυνση του πλοίου, αλλά και καθυστερήσεις. Ο δε παραλογισμός είναι ότι επιβάλλεται πρόστιμο για τη μη χρήση ρυμουλκού, ακόμα και όταν το λιμάνι δεν διαθέτει ρυμουλκό! Ένα ακόμα παράδειγμα του πλήθους των αναχρονιστικών κανονισμών και νομοθετημάτων που εξακολουθούν να είναι σε ισχύ και είναι σαφές ότι δεν ανταποκρίνονται στο σήμερα, είναι η υποχρεωτική πληρωμή για την παράδοση καταλοίπων των πλοίων στα λιμάνια, ακόμα και όταν δεν υπάρχουν κατάλοιπα! Τέλος, να αναφέρουμε τη μη ανταγωνιστική επιβολή ΦΠΑ 24% στη ναυπηγοεπισκευή, όταν άλλα κράτη, όπως η Κύπρος, δεν έχουν επιβάλει ΦΠΑ ή έχουν επιβάλει τον μικρότερο δυνατό. Ως αποτέλεσμα, ελάχιστα πλοία επιλέγουν τα ελληνικά ναυπηγεία για επισκευή και ακόμα λιγότερα για κατασκευή.

**Ποια είναι τα ανοικτά προς συζήτηση θέματα με τη σημερινή κυβέρνηση;**

Τα ανοικτά θέματα με τη σημερινή κυβέρνηση και την ηγεσία του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, είναι ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου και η επικαιροποίηση των κανονισμών σύμφωνα με τις σύγχρονες ανάγκες λειτουργίας της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Θέματα όπως η πλοήγηση, η χρήση ρυμουλκών, η ορθολογική παράδοση καταλοίπων, καθώς και η συγκομιδή των απορριμμάτων, η ενθάρρυνση εγκατάστασης πράσινης τεχνολογίας στα πλοία αλλά και τα λιμάνια, η δημιουργία μηχανισμών δανειοδοτήσης για την εγκατάσταση πρόστιμου εξοπλισμού είναι εμεγαλύτερα που πρέπει να προχωρήσουν άμεσα. Δεν χρειάζεται να ανακαλύψουμε εκ νέου τον τροχό ή τη φωτιά. Αρκεί να ακολουθήσουμε αυτά που κάνουν ήδη πολλά χρόνια τώρα οι γειτονικές μας σε όλη την Ευρώπη. Πιστεύουμε ότι σήμερα είναι ευκαιρία να πάρουμε εκείνα τα μέτρα που απαιτούνται ώστε να επαναφέρουμε στο εθνικό γυαλόγραμμα τα περίπου 500 πλοία που απολέσαμε σταδιακά από το 2007, όταν αποκλείστηκε τότε αυτή η κατηγορία πλοίων από την ελαστικοποίηση των πληρωμάτων που θεσμοθετήθηκε για την ποντοπόρο ναυτιλία. Από τότε το ελληνικό πλοίο short sea έγινε το πιο αντισυμβαλλόμενο και λιγότερο ανταγωνιστικό σε ολόκληρο τον κόσμο, με αποτέλεσμα την απώλεια θέσεων εργασίας, απόρροια της φυγής των πλοίων από την ελληνική σημαία. Σήμερα παρατηρείται το εξής παράδοξο. Ένα πλοίο χωρητικότητας 4.500 τόνων έχει τον ίδιο αριθμό Ελλήνων ναυτικών και τα ίδια έξοδα μισθοδοσίας με ένα πλοίο τύπου Panamax 70.000 τόνων. Οι συνθήκες αυτές οδήγησαν στη δραματική μείωση αυτής της κατηγορίας πλοίων. Και ενώ κάποτε τα πλοία αυτά δέσποζαν στη Μεσόγειο κάτω από την ελληνική σημαία, σήμερα απειλούνται με αφανισμό, κινδυνεύοντας να καθούν και άλλες θέσεις εργασίας Ελλήνων ναυτικών. Ο πρωτογενής σε κεντρική ομιλία του ανέφερε ότι η κυβέρνηση αυτή θα λειτουργήσει με γνώμονα την κοινή λογική. Ελπίζουμε λοιπόν τα θέματα του κλάδου μας να αντιμετωπιστούν μέσα στο πλαίσιο της κοινής λογικής, λαμβάνοντας υπόψη τις σημερινές συνθήκες λειτουργίας της παγκόσμιας ναυτιλίας, αλλά και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ελληνικού συστήματος. Και μιλώ για έναν κλάδο που συμβάλλει με 3,6 δισ. ευρώ σε όρους προστιθέμενης αξίας και άμεσα και έμμεσα απασχολεί περίπου 17.500 άτομα.

**“ Το πλοίο Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων δραστηριοποιείται σε ένα περιβάλλον εντελώς αναχρονιστικό, ενώ αποδεδειγμένα είναι το πιο ακριβό, με τα υψηλότερα λειτουργικά κόστη, όχι μόνο σε σχέση με τις ευρωπαϊκές σημαίες αλλά και στον κόσμο**



# Ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ευρωπαϊκά θα αναβαθμιστεί

Ο κ. Χαράλαμπος Σημαντώνης, πρόεδρος της EENMA, σχολιάζει τις ευρωπαϊκές βλέψεις για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, υπογραμμίζει τα μέσα και τους τρόπους για τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του παγκόσμιου στόλου και την ελληνική πραγματικότητα για την ηλεκτροκίνηση των πλοίων. Τέλος επισημαίνει τις προτεραιότητες της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων για το τρέχον έτος.



**Η συμπλήρωση 90 χρόνων λειτουργίας των «Ναυτικών Χρονικών» αποτελεί ορόσημο της σημαντικής συμβολής του περιοδικού στην καταγραφή και στην ανάδειξη των σημαντικότερων γεγονότων της ελληνικής αλλά και της διεθνούς ναυτιλίας. Μέσα από τις σελίδες του περιοδικού έχουν αναδειχθεί τα διαχρονικά θέματα της τότε μεσογειακής ναυτιλίας, τα οποία δεν έχουν μεταβληθεί ουσιαστικά στο μέγαρο των δεκαετιών αλλά και της παράλληλης πορείας της Ένωσης μας.**

**Το αρχείο των «Ναυτικών Χρονικών» έχει αποκτήσει ιστορική αξία για τον κλάδο της Ελληνικής ναυτιλίας, συνεχίζοντας στη σύγχρονη εποχή να αναδεικνύει και να προβάλει εξελίξεις και τάσεις του κλάδου, αλλά και να φιλοξενεί τις σημαντικές μισομηνιαίες της ναυτιλίας, να ανοίγει νέους ορίζοντες στους νέους και να συμβάλει στην εγήμερωσή τους.**

**Πώς σχολιάζετε τη στρατηγική της ΕΕ για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων;**

Η δίνη της πανδημίας επηρέασε σημαντικά την παγκόσμια ναυτιλία, με συνέπεια όλα όσα θεωρούσαμε δεδομένα το προηγούμενο διάστημα να χρειάζεται να επαναπροσδιοριστούν, με την τεχνολογία να κατέχει κυρίαρχο ρόλο στο νέο μοντέλο οργάνωσης και διακυβέρνησης ολόκληρου του κλάδου. Οι νέες συνθήκες επέταξαν την υλοποίηση των «τάσεων» κατά την προ-κορονοϊού περίοδο, όπως η ψηφιοποίηση, με τις νέες τεχνολογίες να αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινής επικοινωνίας και λειτουργίας των πλοίων και των γραφείων, ενώ πλέον το έδαφος είναι περισσότερο γόνιμο για την ανάπτυξη και την υιοθέτηση περισσότερων εφαρμογών. Ταυτόχρονα με την πανδημία, η παγκόσμια ναυτιλία και ιδιαίτερα οι εσωτερικές μεταφορές, έχει να αντιμετωπίσει και αλλαγές που πραγματοποιούνται σε κανονιστικό επίπεδο, με την αειφορία και την ενεργειακή αποδοτικότητα του παγκό-

σμιου στόλου να βρίσκονται στο προκείμενο των σχετικών πολιτικών διεργασιών τόσο σε διεθνές αλλά κυρίως σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η πρόσφατη Στρατηγική της ΕΕ για τη βιώσιμη κινητικότητα θέτει συγκεκριμένους στόχους για την περιβαλλοντική απόδοση του μεταφορικού συστήματος της ευρωπαϊκής ηπείρου, τοποθετώντας τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στο επίκεντρο της βιώσιμης πολιτικής. Ειδικότερα, η Στρατηγική που ανακοινώθηκε τον Δεκέμβριο του 2020 αναφέρει ως ευρωπαϊκό στόχο την αύξηση της μεταφοράς φορτίων μέσω ΝΜΑ κατά 25% μέχρι το 2030 και κατά 50% μέχρι το 2050.

Η διαχρονική πολιτική της Ένωσης για τη μετατόπιση φορτίων από την Ξηρά στη θάλασσα αποδεικνύει τη σημαντική συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην επίτευξη των στόχων για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Ευρώπης, ωστόσο η εφαρμογή μιας πολιτικής χωρίς κίνητρα «-διατήρα» κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, όπου οι εταιρείες του κλάδου έχουν πληγεί - είναι προβληματική.

90 ΧΡΟΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

“

**Η πρόσφατη Στρατηγική της ΕΕ για τη βιώσιμη κινητικότητα θέτει συγκεκριμένους στόχους για την περιβαλλοντική απόδοση του μεταφορικού συστήματος της ευρωπαϊκής ηπείρου, τοποθετώντας τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στο επίκεντρο της βιώσιμης πολιτικής.**

”

**Πώς θα επηρεαστούν οι στόχοι;**

Ο στόχος για έναν στόλο μηδενικών εκπομπών αερίων αποτελεί προτεραιότητα, αλλά και το στόχια των επόμενων δεκαετιών, με την παγκόσμια κοινότητα να ασκεί πιέσεις και τους ερευνητές να διερευνούν την εφικτότητα εναλλακτικών μορφών ενέργειας. Παρ' όλα αυτά, σήμερα το τοπίο παραμένει βολό και το πλαίσιο ακαμψό, καθώς οι υπάρχουσες λύσεις είναι περιορισμένες και γι' αυτές δεν έχει αποδειχθεί ότι είναι βιώσιμες και σε μεγάλη κλίμακα εφαρμοσμένες προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες του συνόλου της ναυτιλιακής κοινότητας.

Παράλληλα, η ενεργειακή μετάμρφωση του κλάδου συνεπάγεται τον εκσυγχρονισμό του στόλου αλλά και τη δημιουργία κατάλληλου δικτύου υποδομής, γεγονός το οποίο σημαίνει σημαντικές επενδύσεις όχι μόνο από την πλευρά της βιομηχανίας αλλά και των κρατών. Ενώ, επιπλέον, είναι απαραίτητη η εναλλακτική μορφή ναυτιλίας. Η χώρα μας, δυστυχώς, ενώ διαθέτει το επιστημονικό προσωπικό, δεν διαθέτει κονδύλια προς αυτή την κατεύθυνση, με συνέπεια να υπάρχει εξάρτηση από τις τεχνολογίες άλλων χωρών, τις οποίες θα μπορούσαμε να παράγουμε εσωτερικά.

**Από τις εναλλακτικές μορφές ενέργειας, ποια θεωρείτε ότι είναι η πιο εφικτή;**

Ενώ γενικά υπάρχουν έρευνες και είναι κοινός αποδεκτό ότι έχουν γίνει σημαντικά βήματα πρόοδου, ωστόσο κομμάτι από τις υφιστάμενες εναλλακτικές δεν είναι απολύτως ώριμη.

Η χρήση της αμμωνίας αποτελεί ένα από τα πολλά «υποσχόμενα» καύσιμα, αλλά, όπως διατυπώνεται, η χαμηλή πυκνότητά της οδηγεί στη μεγαλύτερη κατά όγκο κατανάλωση. Το υδρογό-

νο, ενώ δεν εκπέμπει άνθρακα, η παραγωγή του ωστόσο εκλύει σημαντικές ποσότητες, αντιστρέφοντας τις θετικές προς το περιβάλλον επιπτώσεις. Αντίστοιχα, η τεχνολογία των μπαταριών δεν έχει φτάσει σε εκείνο το επίπεδο ώστε να εξυπηρετεί τις ενεργειακές ανάγκες μεγάλων πλοίων και αποστάσεων, παρόλο που η χρήση τους θα μπορούσε να είναι εφικτή για ταξίδια μικρών αποστάσεων. Το LNG παραμένει μια λύση, αλλά δεν έχει προσδώσει τα αναμενόμενα. Μέχρις ότου υπάρξει το επίπεδο τεχνολογικής ωρίμανσης που απαιτείται και με βάση τα σημερινά δεδομένα, θεωρώ ότι το slow steaming είναι μια βιώσιμη λύση για την ποntonόπορο ναυτιλία. Ως εκ τούτου, επανέρχομαι στο ότι είναι αναγκαίο να εσκαλοθίσουν να διατίθενται κεφάλαια στην έρευνα, για να υπάρξουν εμπορικά βιώσιμες τεχνολογίες για την επίτευξη των στόχων του IMO 2050 και σε χρόνο κατάλληλο ώστε ο κλάδος να προσαρμοστεί ομαλά, χωρίς την πίεση της άμεσης επιβολής, συνθήκες που δημιουργούν αστάθεια και στρεβλώσεις. Ενδεικτική είναι η πρόταση της δημιουργίας ενός Ταμείου R&D ύψους \$5 δισ., προκειμένου να ενισχυθεί η αναγκαία έρευνα.

**Ποια διαφαίνονται ότι είναι τα προβλήματα στην ηλεκτροκίνηση των πλοίων στην Ελλάδα;**

Όσον αφορά τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και την ελληνική πραγματικότητα, διαπιστώνεται ότι η χρήση των μπαταριών θα μπορούσε να είναι μια εφαρμόσιμη λύση για την τεχνολογική αναβάθμιση μέρους του ελληνικού στόλου και ειδικά αυτού των πολύ μικρών αποστάσεων. Από την εξέλιξη που έχει σημειωθεί τα τελευταία χρόνια στην τεχνολογία των μπαταριών - τόσο στον όγκο όσο και στην αυτονομία τους - προκύπτει ότι αυτή η εναλλακτική μορφή ναυτιλίας έχει εφαρμογή στα πλοία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Ωστόσο, η έλλειψη υποδομών και η ανυπαρξία κατάλληλου θεσμικού πλαισίου όχι απλώς επιβραδύνουν αλλά αποτελούν σημαντικό εμπόδιο για την ομαλή ενεργειακή μετάβαση του στόλου, ενώ η έλλειψη χρηματοδοτικών εργαλείων και κινήτρων αποτελεί την κρίσιμη παράμετρο. Είναι, συνεπώς, απαραίτητη συνθήκη κατά τα πρότυπα και μέριμνα άλλων ευρωπαϊκών κρατών να υπάρξει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα χρηματοδότησης για τη νέα γενιά πλοίων σε συνδυασμό με κίνητρα, όπως παραδειγματικό χάρην ειδικές συνθέσεις πληρωμάτων, δεδομένου ότι το μηχανοστάσιο αυτών των πλοίων είναι «κλειστό», προκειμένου ο ελληνικός στόλος να ικανοποιεί τα πρότυπα της βιώσιμης ναυτιλίας.



“

**Όσον αφορά τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και την ελληνική πραγματικότητα, διαπιστώνεται ότι η χρήση των μπαταριών θα μπορούσε να είναι μια εφαρμόσιμη λύση για την τεχνολογική αναβάθμιση μέρους του ελληνικού στόλου και ειδικά αυτού των πολύ μικρών αποστάσεων.**

”

**Ποιες πιστεύετε ότι θα είναι οι προτεραιότητες του κλάδου για το 2021;**

Παρό τον αναγνωρισμένο ρόλο της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο και τη σημαντική συμβολή στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων, η ελληνική ναυτιλιακή διοίκηση δεν έχει ποτέ σταθεί στην ανάπτυξη πολιτικών για την ενίσχυση του κλάδου μας. Αυτή είναι μια διαχρονική διαπίστωση, η οποία έχει οδηγήσει έναν δυναμικό και κερδοφόρο για την οικονομική ανάπτυξη και συνολικό κλάδο να λειτουργεί στο πλαίσιο ενός πλήρως απαρκαμμένου θεσμικού πλαισίου, το οποίο δημιουργεί εμπόδια και προβλήματα στην καθημερινή λειτουργία των πλοίων μας. Η πρόσφατη Στρατηγική της ΕΕ θα μπορούσε να αποτελέσει την αφορμή για τη διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, η οποία να προτεραιοποιεί την απλοποίηση και την εναρμόνιση μιας διαδολωδών νομοθεσίας στην αντίστοιχη ευρωπαϊκή, στοχεύοντας στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων ΝΜΑ. Αυτό συνεπάγεται ότι πρέπει να ξεπεραστούν αγκυλώσεις από παρελθόντες στόχους και αντιλήψεις και να ληφθούν γενναίες αποφασίες πολιτικές, που θα βοηθήσουν τον κλάδο να εκσυγχρονιστεί.

Σε διαφορετική περίπτωση, η μη τεχνολογική προσαρμογή θα οδηγήσει σταδιακά στην παρακμή του ελληνικού στόλου, ενώ μεσοπρόθεσμα διακυβεύεται και η συνέχεια της εσωτερικής εφοδιαστικής αλυσίδας. Λαμβάνοντας δε υπόψη την τάση επανοσχεδιασμού της εφοδιαστικής αλυσίδας και την περιφερειακή αυτής, προκύπτει ότι ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ευρωπαϊκά θα αναβαθμιστεί σημαντικά τα επόμενα έτη. Ως εκ τούτου είναι κρίσιμο η ελληνική πολιτεία να αντιληφθεί τον ρόλο αλλά και τις θετικές επιπτώσεις που θα δημιουργηθούν από την ανανέωση του στόλου και να επενδύσει στη μεγέθυνση του κλάδου.

# ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ

Η Γραμματεία της ΕΕΝΜΑ είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή των αποφάσεων του Δ.Σ και την καθημερινή λειτουργία της Ένωσης, την επικοινωνία με τα μέλη της, τους εθνικούς και διεθνείς οργανισμούς καθώς και με τους λοιπούς επιχειρηματικούς και κοινωνικούς εταίρους:

Γιώργος Βοζίκης - Διευθυντής

Ανδρέας Συρίγος - Σύμβουλος Ναυτιλιακών Θεμάτων

Σαπφώ Σημαντώνη - Επικεφαλής SPC Greece

Εύα Στεφανιδάκη - Ειδικός Σύμβουλος

Δανάη Τσόπελα - Σύμβουλος Ευρωπαϊκών Υποθέσεων

Νίκος Γερασίμου - Νομικός Σύμβουλος

Μαρία Δημητράκου - Υπεύθυνη Γραμματείας

---

## ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΕΕΝΜΑ



# Πλεονεκτήματα Μελών

Με περισσότερα από 75 χρόνια εμπειρίας, η EENMA υποστηρίζει τα μέλη της στην επίτευξη καλύτερης οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής απόδοσης

## Υποστήριξη

- συμμετέχει σε οργανωμένες διαβουλεύσεις για τη διαμόρφωση πολιτικών
- προωθεί οργανωμένα λύσεις
- εισηγείται πρωτοβουλίες

## Πληροφόρηση

Η EENMA συμμετέχει σε διεθνείς, ευρωπαϊκούς και εθνικούς φορείς όπως το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, το European Sustainable Shipping Forum (ESSF) το European Shortsea Network (ESN), σε Τεχνικές Επιτροπές Νηογνώμωνων καθώς και άλλων Ναυτιλιακών Οργανισμών και Φορέων.

**Τα μέλη έχουν πρόσβαση σε αξιόπιστη και συνεχή πληροφόρηση για όλα τα θέματα που αφορούν:**

- στην εθνική ναυτιλιακή πολιτική
- στα βασικά θέματα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος που συζητούνται στα ευρωπαϊκά και διεθνή φόρα

Πρόσβαση μελών σε: Εγκυκλίους/Ενημερωτικά Δελτία, Ετήσια Έκθεση Ειδικές Εκθέσεις σχετικά με Νομοθετικές Πρωτοβουλίες

## Πρόσβαση σε εξειδικευμένους εμπειρογνώμονες

Υποστήριξη μεμονωμένων αιτημάτων προς τις αρμόδιες αρχές

## Δικτύωση

- Χρήση της ιδιότητας μέλους, με το λογότυπο EENMA
- Φιλοξενία διοργανώσεων στα γραφεία EENMA
- Παρακολούθηση εκπαιδευτικών σεμιναρίων και ευκαιρίες δικτύωσης
- Προβολή μέσω site EENMA, δραστηριοτήτων εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και άλλων δράσεων (εταιρικές πρωτοβουλίες)

## Άλλα οφέλη

Ειδικές συμφωνίες με Νηογνώμονες, Ασφαλιστικές εταιρείες και άλλους φορείς

## Ενεργή Συμμετοχή

- Δικαίωμα εκλέγειν και εκλέγεσθε
- Συμμετοχή και δικαίωμα ψήφου στις Γενικές Συνελεύσεις
- Συμμετοχή σε Επιτροπές EENMA (Ναυτιλιακής Πολιτικής, Τεχνική & Περιβάλλοντος, Λιμένων, Ναυτικής Εκπαίδευσης)





**ΕΕΝΜΑ**



Ακτή Μιαούλη 81  
185 38, Πειραιάς

T +30 210 45 25 567, +30 210 45 26 236  
F +30 210 42 80 184

info@shortsea.gr  
[www.shortsea.gr](http://www.shortsea.gr)