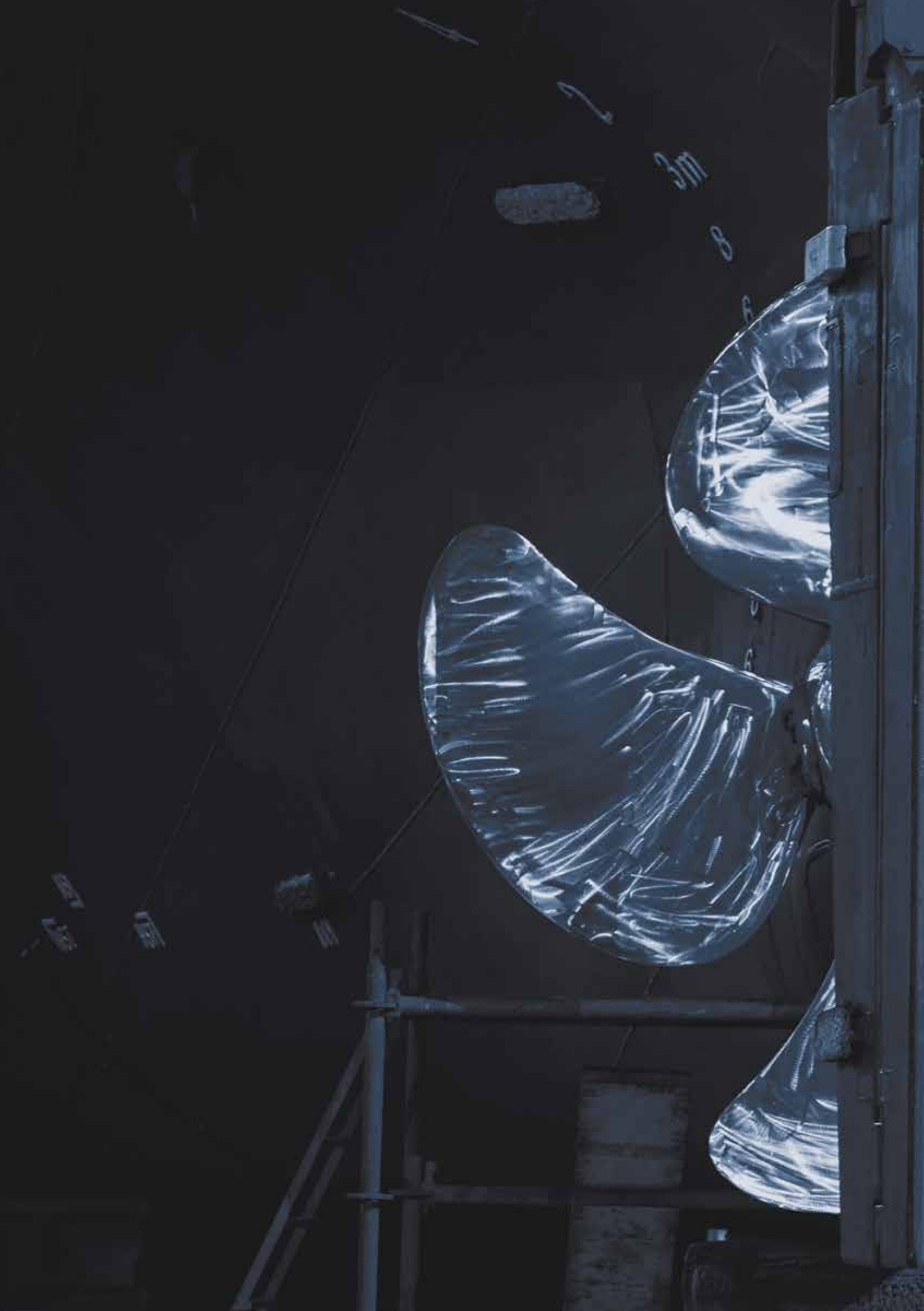


Ετήσια Έκθεση 2025-2026

ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ
ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

HELLENIC SHORTSEA
SHIPOWNERS
ASSOCIATION

EENMA





3m

8

4

2

2

ST7151

151

151



EENMIA



Περιεχόμενα

Μήνυμα από τον Πρόεδρο	06
Διοικητικό Συμβούλιο	08
Στρατηγική και Οικονομική Σημασία της Shortsea Ναυτιλίας	11
Η Shortsea Ναυτιλία σε Διεθνές και Ευρωπαϊκό Επίπεδο	23
Η Shortsea Ναυτιλία σε Εθνικό Επίπεδο	41
Απασχολησιμότητα και Ναυτική Εκπαίδευση	51
Ελληνικό Κέντρο Προώθησης Shortsea Ναυτιλίας	61
Δράσεις	87
Υποτροφίες	105
Η EENMA για τα Μέλη της	124
Γραμματεία EENMA	125



Μήνυμα από τον Πρόεδρο



Η τρέχουσα περίοδος, συνεχίζει να έχει έντονες αναταράξεις για τη shortsea ναυτιλία αλλά και για τη ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο γενικότερα.

Ειδικότερα, όσον αφορά τη shortsea ναυτιλία, η ΕΕ την έχει εντάξει στους επιχειρηματικούς κλάδους υψηλής σημασίας σε στρατηγικό και οικονομικό επίπεδο και έχει χαράξει, μέσα από τη νέα στρατηγική για τη ναυτιλία και τη ναυτική βιομηχανία, ανάλογης σημαντικότητας πολιτικές για την εύρυθμη λειτουργία της και τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητάς της. Παρ' όλα αυτά, η νέα πολιτική πρέπει να αποτυπωθεί ξεκάθαρα στο ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο, ώστε να είναι δυνατή η εφαρμογή της. Επιπλέον, παρότι η shortsea ναυτιλία αποτελεί τον πλέον νευραλγικό κρίκο της αλυσίδας των διατροφικών μεταφορών, συμβάλλοντας καίρια στους στόχους της πράσινης ανάπτυξης και της μείωσης του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών, δεν έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα είτε για τη χρηματοδότηση της μετατροπής του shortsea στόλου σε «πράσινο», είτε για να τις υποδομές που θα εξυπηρετούν αυτόν τον στόλο.

Σε μια κρίσιμη συγκυρία για τη shortsea ναυτιλία, με ανοιχτές και έντονες συζητήσεις για το Net Zero Framework στον ΙΜΟ και νέο κανονιστικό πλαίσιο σε ισχύ στην ΕΕ, η Ελλάδα ανέλαβε ρόλο με αυξημένη ευθύνη με την Προεδρία του European Shortsea Network από το Shortsea Promotion Centre Greece για τη διετία 2025–2026. Έτσι, με συντονισμένες παρεμβάσεις, ενισχύσαμε δυναμικά τη θεσμική μας παρουσία στον ευρωπαϊκό διάλογο και αναδείξαμε τη σημασία της shortsea ναυτιλίας ως βασικό πυλώνα της διατροφικότητας και της εφοδιαστικής συνοχής της Ευρώπης, κάτι που αναδείχθηκε και από τις εργασίες του ευρωπαϊκού συνεδρίου διοργανώθηκε από το European Shortsea Network, τον Οκτώβριο στην Αθήνα, παρουσία υψηλόβαθμων αξιωματούχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σημαντικών εκπροσώπων του ναυτιλιακού κλάδου.

Στο πλαίσιο των δράσεων για την ενίσχυση της θεσμικής παρουσίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η πρώτη παρέμβαση πραγματοποιήθηκε με τη συμμετοχή μας στον «Στρατηγικό Διάλογο για τη διαμόρφωση των ευρωπαϊκών στρατηγικών για τη ναυτιλία» και η δεύτερη, εκπροσωπώντας το European Shortsea Network σε μια ευρύτερη συζήτηση για το παρόν και το μέλλον της ευρωπαϊκής shortsea ναυτιλίας με τον Ευρωπαϊό Επίτροπο για τις Βιώσιμες Μεταφορές και τον Τουρισμό, Απόστολο Τζιτζικώστα. Όταν ο Επίτροπος παρουσίασε τη στρατηγική για τη ναυτιλιακή βιομηχανία αντιληφθήκαμε με ιδιαίτερη ικανοποίηση ό,τι οι περισσότερες θέσεις που είχε καταθέσει η Ένωση στη διαβούλευση της στρατηγικής είχαν συμπεριληφθεί στο τελικό κείμενο. Μένει να φανεί εάν οι στρατηγικές αυτές θα μετουσιωθούν σε υλοποιήσιμα έργα. Σε κάθε περίπτωση η Ένωση συνεχίζει να συνεργάζεται στενά με όλους τους ευρωπαϊκούς και εθνικούς φορείς, υπογραμμίζοντας τυχόν προβλήματα που ανακύπτουν για τον κλάδο και προτείνοντας λύσεις.

Σε εθνικό επίπεδο, η shortsea ναυτιλία έχει επιπρόσθετα σημαντικό ρόλο, καθώς στην ουσία αποτελεί «στρατηγική υποδομή» εφόσον διασφαλίζει την απρόσκοπτη μεταφορά εμπορευμάτων στα νησιά, παρέχοντας έτσι εκέγγυα για τη διαβίωση των κατοίκων και την τοπική ανάπτυξη αλλά και υποστηρίζοντας τον τουρισμό. Το 76% των θαλάσσιων μεταφορών φορτίων στην Ελλάδα γίνεται μέσω της shortsea ναυτιλίας, έναντι 57% κατά μέσο όρο στην ΕΕ. Παράλληλα, ως επιχειρηματική δραστηριότητα καθαυτή δημιουργεί οφέλη για τη χώρα: συμβάλλει με 914 εκατομμύρια ευρώ στο ΑΕΠ, δημιουργεί 8.300 θέσεις εργασίας, προσφέρει 207 εκατομμύρια ευρώ στα δημόσια έσοδα. Να σημειωθεί ότι τα στοιχεία αυτά δεν είναι απλώς εντυπωσιακοί αριθμοί, είναι απόδειξη ότι ο κλάδος μας αποτελεί στρατηγικό κεφάλαιο για τη χώρα.

Η EENMA εξακολούθησε να έχει έντονη παρουσία στις διαδικασίες διευθέτησης κρίσιμων θεσμικών ζητημάτων, όπως η αναμόρφωση του Γενικού Κανονισμού Λιμένα 1, η βελτίωση του πλαισίου για τα πλωτά εφοδιαστικά μέσα, οι καθυστερήσεις έκδοσης πιστοποιητικών ναυτικών, η ανάγκη ρητής αναγνώρισης της shortsea ναυτιλίας στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής κινητικότητας.

Παράλληλα οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε είναι επίσης σαφείς: η αβεβαιότητα των πολιτικών για την πράσινη μετάβαση, η μη εναρμόνιση κανονισμών και στρατηγικών μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ώστε να αποφεύγεται ο κατακερματισμός πόρων και η διπλή επιβάρυνση, καθώς και η διατήρηση «ναυτιλίας τριών ταχυτήτων», η δυσκολία στελέχωσης των πλοίων με καταρτισμένους ναυτικούς, η γραφειοκρατία για την επίλυση κρίσιμων λειτουργικών θεμάτων. Όλα αυτά αποτελούν γνωστά, αλλά πλέον χρονίζοντα ζητήματα.

Κι εδώ οι θέσεις της EENMA είναι σαφείς: (α) διασφάλιση ότι η πράσινη μετάβαση θα αποτελέσει ευκαιρία ενίσχυσης και όχι αποδυνάμωσης του κλάδου μας, (β) περαιτέρω ενίσχυση της ελληνικής θεσμική φωνής στην Ευρώπη και διεθνώς, (γ) ενεργή συμμετοχή στη διαμόρφωση ρεαλιστικών και εφαρμόσιμων πολιτικών, (δ) διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου εθνικών μεταφορών μέσω του εκσυγχρονισμού του ισχύοντος εθνικού νομοθετικού πλαισίου, το οποίο έως και σήμερα περιλαμβάνει κανονισμούς από τις δεκαετίες του '60 και του '70.

Πιστεύουμε ακράδαντα ότι με στρατηγικό σχεδιασμό, τεκμηριωμένες θέσεις και προτάσεις, και κυρίως ενότητα μπορούμε να μετατρέψουμε τις προκλήσεις σε ευκαιρίες.

Διοικητικό Συμβούλιο



Χαράλαμπος Σημαντώνης

Πρόεδρος

SILVERBULK S.A.

Η shortses ναυτιλία ως επιχειρηματική δραστηριότητα καθαυτή δημιουργεί μετρήσιμα οφέλη για τη χώρα: συμβάλλει με 914 εκατομμύρια ευρώ στο ΑΕΠ, δημιουργεί 8.300 θέσεις εργασίας, προσφέρει 207 εκατομμύρια ευρώ στα δημόσια έσοδα.



Στράτος Τσαλαμανιός

Α' Αντιπρόεδρος

SEAVEN TANKER & DRY MANAGEMENT / MYLAKI SHIPPING AGENCY

Η shortsea ναυτιλία αποτελεί βασικό πυλώνα ανθεκτικότητας της ευρωπαϊκής εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι στρατηγικές μας εστιάζουν στη βιώσιμη ανάπτυξη, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και στη διαρκή προσαρμογή στις μεταβαλλόμενες ανάγκες της αγοράς.



Σήφης Βαρδιογιάννης

Β' Αντιπρόεδρος

SEKAVIN A.E.

Η shortsea ναυτιλία ως στρατηγική υποδομή απαιτεί σταθερό, προβλέψιμο & εναρμονισμένο ευρωπαϊκό πλαίσιο που δεν θα αποδυναμώνει την ανταγωνιστικότητα της. Η διαρκής προσθήκη ρυθμίσεων χωρίς συντονισμό δημιουργεί στρεβλώσεις και αυξάνει το κόστος λειτουργίας αλλά και επένδυσης.



Έλλη Πετράκη

Γενική Γραμματέας

ENEA MANAGEMENT

Η επένδυση στους ανθρώπους μας —σε πλοία και γραφεία— είναι καθοριστικής σημασίας. Η προσέλκυση ταλαντούχου ανθρώπινου δυναμικού, η εκπαίδευση νέων στελεχών αλλά και η διά βίου κατάρτιση των παλαιότερων διασφαλίζουν την ποιοτική εξέλιξη του κλάδου.



Αλεξάνδρα Γκανά

Ταμίας

GANMAR TANKERS

Η υποχρεωτική εφαρμογή μέτρων, όπως το shore power, προϋποθέτει έτοιμες και επαρκείς λιμενικές υποδομές. Δεν μπορεί να επιβάλλεται συμμόρφωση χωρίς διασφαλισμένη κρατική και ευρωπαϊκή επένδυση.



Αλέξανδρος Λεμονίδης

Μέλος

ELEMENT SHIPMANAGEMENT

Η χάραξη πολιτικής για τη ναυτιλία πρέπει να γίνεται με ουσιαστική συμμετοχή του κλάδου. Η εμπειρία της αγοράς είναι απαραίτητη για τη λήψη αποτελεσματικών και υλοποιήσιμων μέτρων.



Στεφανία Λιβέρη

Μέλος

LIDMAR SHIPPING & TRADING COMPANY

Η ασφάλεια στη θάλασσα και στη διαχείριση φορτίων παραμένει μια μη διαπραγματεύσιμη προτεραιότητα. Η πρόληψη και η συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα αποτελούν θεμέλια της αξιοπιστίας μας



Δημήτρης Παπαθανασίου

Μέλος

OCEANSTAR MANAGEMENT INC.

Η διασφάλιση πρόσβασης σε εξειδικευμένα και στοχευμένα χρηματοδοτικά μέσα και η παροχή ισχυρών επενδυτικών κινήτρων συνιστούν βασική προϋπόθεση για τον εκσυγχρονισμό του στόλου και την τεχνολογική αναβάθμιση της shortsea ναυτιλίας.



Νικόλαος Λιάπνις

Μέλος

ACTANONVERBA

Η shortsea ναυτιλία συμβάλλει ουσιαστικά στη μείωση του κόστους και των εκπομπών στις ενδοευρωπαϊκές μεταφορές, προσφέροντας μια αποδοτική και περιβαλλοντικά υπεύθυνη εναλλακτική λύση

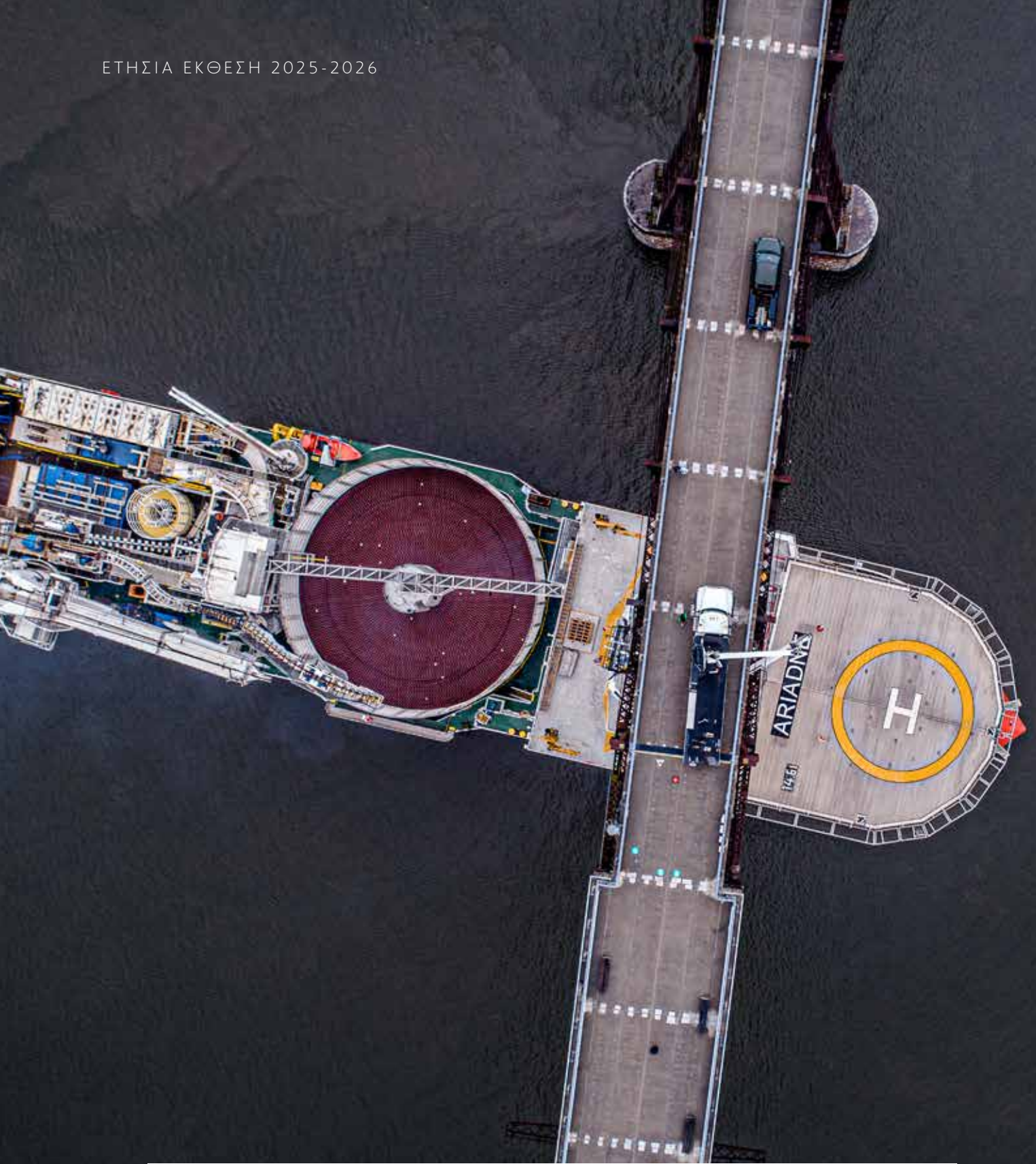


AKTEA II OSRV



ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ

ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ
SHORTSEA
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

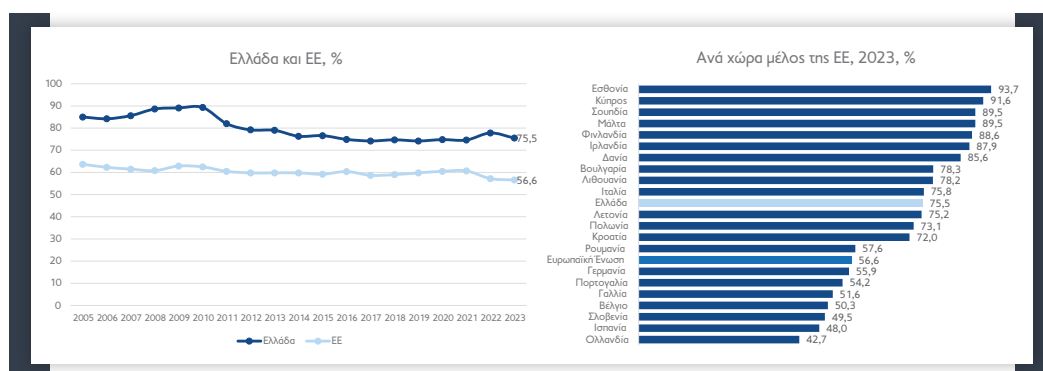


Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναδείξει την shortsea ναυτιλία σε επιχειρηματικό κλάδο υψηλής σημασίας. Αφενός, διασφαλίζει τη μεταφορά εμπορευμάτων εντός και εκτός συνόρων της Ένωσης, αφετέρου, αποτελεί μια αξιόπιστη επιλογή για την διοχέτευση των εμπορευματικών ροών από τους οδικούς στους θαλάσσιους άξονες — κάτι που θα συμβάλει σε μεγάλο ποσοστό στην επίτευξη των στόχων της πράσινης ανάπτυξης και τη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών.

Σε χώρες με έντονο το πολυνησιωτικό χαρακτηριστικό, όπως η Ελλάδα, η shortsea ναυτιλία έχει επιπρόσθετα σημαντικό ρόλο, καθώς στην ουσία αποτελεί «στρατηγική υποδομή» εφόσον διασφαλίζει την απρόσκοπτη μεταφορά εμπορευμάτων στα νησιά, παρέχοντας εχέγγυα για τη διαβίωση των κατοίκων και την τοπική ανάπτυξη αλλά και υποστηρίζοντας τον τουρισμό. Το 76% των θαλάσσιων μεταφορών φορτίων στην Ελλάδα γίνεται μέσω της NMA, έναντι 57% κατά μέσο όρο στην ΕΕ (στα στοιχεία αυτά δεν συμπεριλαμβάνονται οι μεταφορές που διενεργούνται με ποντοπόρα πλοία σε λιμάνια εκτός της ΕΕ). Παράλληλα, ως επιχειρηματική δραστηριότητα καθαυτή δημιουργεί οφέλη για τη χώρα (συμβολή στα δημόσια έσοδα και τις θέσεις εργασίας), τα οποία πολλαπλασιάζονται όταν ληφθούν υπόψη αλληλεπιδράσεις με άλλους κλάδους της οικονομίας.

Σε αυτό το πλαίσιο η EENMA ανέθεσε στο IOBE τη διεξαγωγή μελέτης με τίτλο «Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων: τάσεις, προκλήσεις και επίδραση στην ελληνική οικονομία», τα αποτελέσματα της οποίας παρουσιάστηκαν στο κοινό σε διοργάνωση που πραγματοποιήθηκε τον Σεπτέμβριο 2025 στο Ίδρυμα Ευγενίδου. Βασικά στοιχεία αναφέρονται στη συνέχεια.

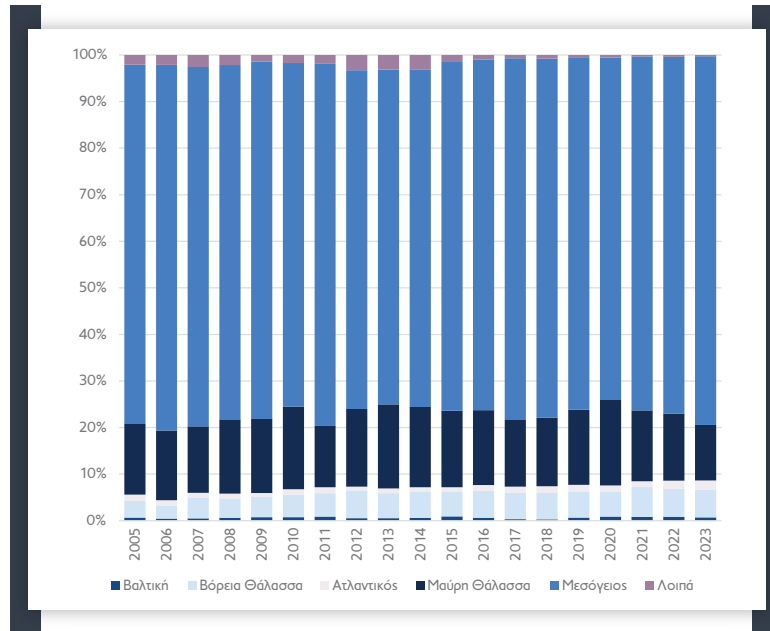
Ποσοστό της shortsea ναυτιλίας με βάση το ακαθάριστο βάρος φορτίων



Πηγή: Eurostat

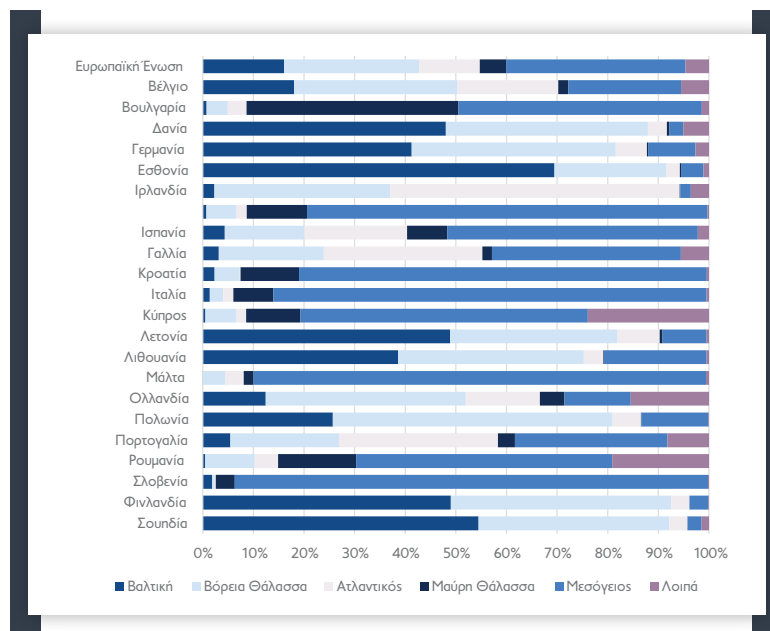
Σημαντικό ποσοστό της δραστηριότητας της ελληνικής shortsea ναυτιλίας λαμβάνει χώρα στη Μεσόγειο (79,2% το 2023), ακολουθεί η Μαύρη Θάλασσα (11,9%) και η Βόρεια Θάλασσα (5,9%).

Shortsea μεταφορές ανά θαλάσσια περιοχή, Ελλάδα



Πηγή: Eurostat

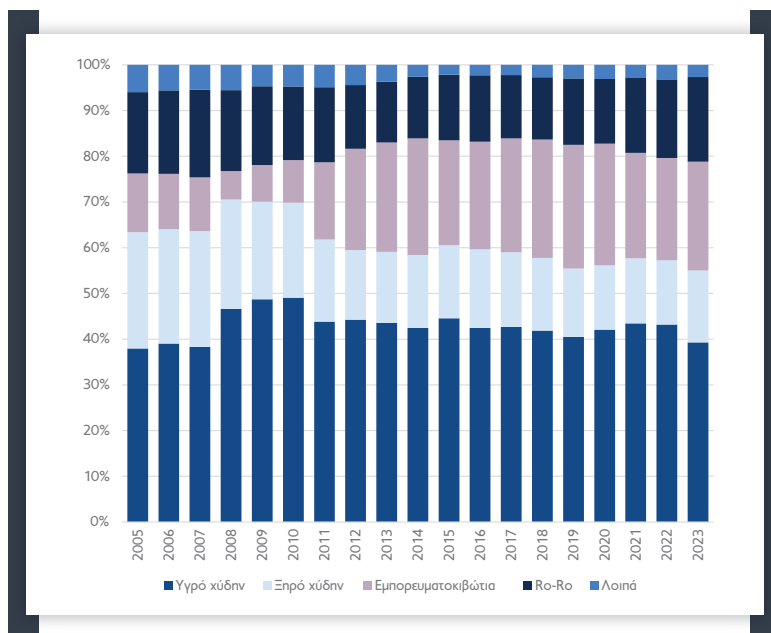
Shortsea μεταφορές ανά θαλάσσια περιοχή, χώρες μέλη της ΕΕ (2023)



Πηγή: Eurostat

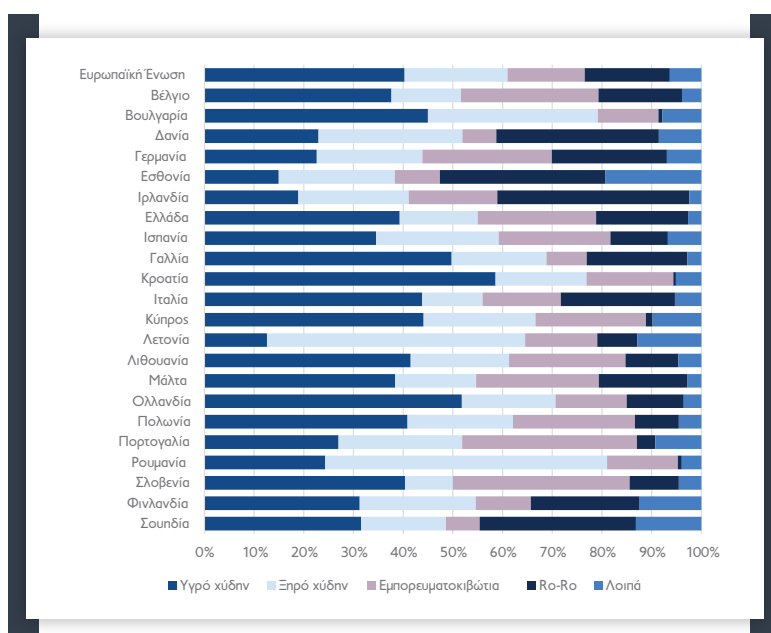
Οι κυριότερες κατηγορίες φορτίων είναι: καύσιμα (39,3%), εμπορευματοκιβώτια (23,8%), Ro-Ro (18,5%).

Shortsea μεταφορές ανά είδος φορτίου, Ελλάδα (2023)



Πηγή: Eurostat

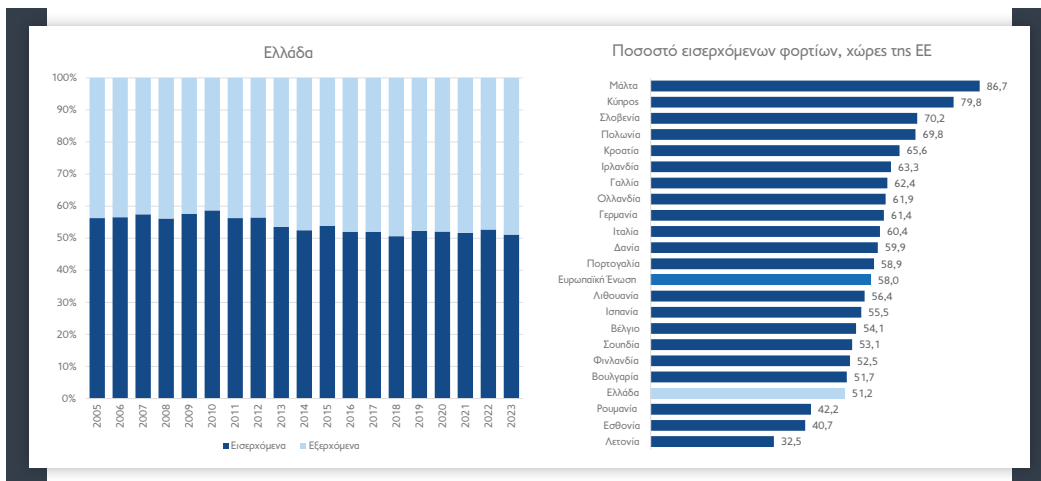
Shortsea μεταφορές ανά είδος φορτίου, χώρες μέλη της ΕΕ, (2023)



Πηγή: Eurostat

Εισαγωγές και εξαγωγές εξυπηρετούνται σχεδόν εξίσου με το ποσοστό των εισερχομένων φορτίων, το 2023, να υπολογίζεται σε 51,2% στην Ελλάδα έναντι 58,0% στην ΕΕ.

Μεταφορά φορτίων με shortsea ναυτιλία ανά κατεύθυνση, ποσοστό του συνόλου χώρας



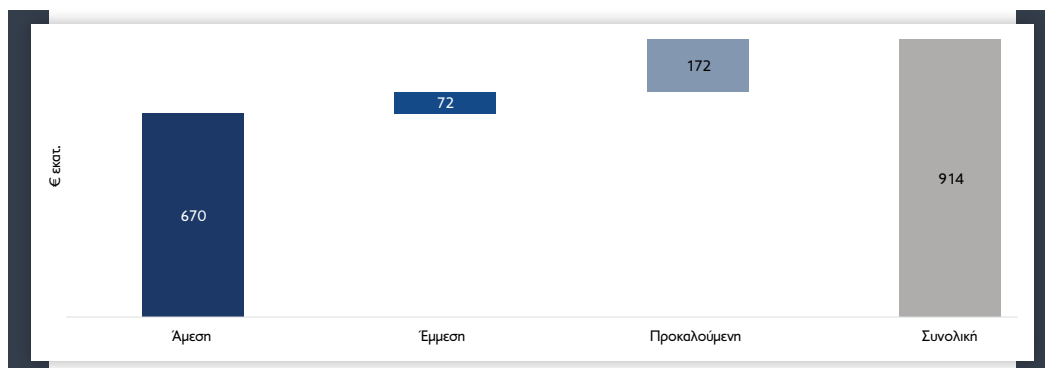
Πηγή: Eurostat

Εκτίμηση του οικονομικού αποτυπώματος της shortsea ναυτιλίας

Πέρα από τα μεγέθη που υπολογίζονται στατιστικά ως προστιθέμενη αξία και απασχόληση του κλάδου της shortsea ναυτιλίας (άμεσες επιδράσεις), η συνεισφορά της θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων εκτείνεται και στις δραστηριότητες άλλων συνδεδεμένων κλάδων της οικονομίας — ειδικότερα στους κλάδους εφοδιασμού των θαλάσσιων μεταφορών φορτίων (λιμενικές υπηρεσίες, αποθήκευση, εφοδιασμός με καύσιμα κ.ά.), καθώς και δραστηριότητες που καλύπτουν τη ζήτηση για τελικά αγαθά που δημιουργείται από την κατανάλωση των νοικοκυριών των εργαζομένων στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και στην αλυσίδα εφοδιασμού του κλάδου. Αυτές οι δραστηριότητες δημιουργούν τις έμμεσες επιδράσεις των θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα.

Η συνολική συμβολή του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών φορτίου εκτιμάται σε 914 εκατ. ευρώ στο ΑΕΠ για το 2023. Προκύπτει ότι για κάθε 1 ευρώ προστιθέμενη αξία που παράγεται από τις θαλάσσιες μεταφορές φορτίων, το ΑΕΠ της χώρας αυξάνεται κατά περίπου 1,4 ευρώ.

Επίδραση θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων στο ΑΕΠ



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE.

Σημείωση: Η εκτίμηση βασίστηκε στα στοιχεία της Eurosta t(SBS) για τον κύκλο εργασιών του κλάδου «θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών εμπορευμάτων» (50.2 κατά ΣΤΑΚΟΔ).

Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συμβολή εκτιμάται σε περίπου 8,3 χιλιάδες ισοδύναμες θέσεις πλήρους απασχόλησης το 2023.

Επίδραση θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων στην απασχόληση

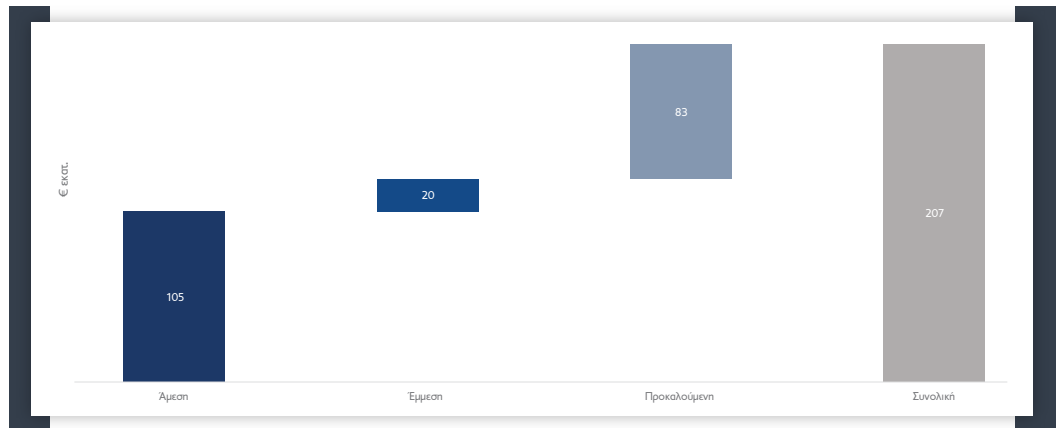


Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE.

Σημείωση: Η εκτίμηση βασίστηκε στα στοιχεία της Eurosta t(SBS) για τον κύκλο εργασιών του κλάδου «θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών εμπορευμάτων» (50.2 κατά ΣΤΑΚΟΔ).

Η συνολική συνεισφορά στα δημόσια έσοδα εκτιμάται σε 207 εκατ. ευρώ, το 2023.

Επίδραση θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων στα δημόσια έσοδα



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE.

Σημείωση: Η εκτίμηση βασίστηκε στα στοιχεία της Eurosta t(SBS) για τον κύκλο εργασιών του κλάδου «θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών εμπορευμάτων» (50.2 κατά ΣΤΑΚΟΔ).

Προκλήσεις που αντιμετωπίζει η shortsea ναυτιλία και προτάσεις πολιτικής

Οι προοπτικές για τη διατήρηση και την ενίσχυση της συμβολής της shortsea ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία έρχονται αντιμέτωπες με σημαντικές προκλήσεις. Στις κυριότερες από αυτές περιλαμβάνονται τα μέτρα που έχουν ληφθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την απανθρακοποίηση των μεταφορών, η μεγάλη μέση ηλικία του στόλου, θέματα πληρωμάτων και ανεπάρκεια υποδομών που περιορίζει την πολυτροπικότητα των θαλάσσιων μεταφορών. Όσον αφορά την ελληνική shortsea ναυτιλία, έχει παράδοση και προοπτικές, αλλά αντιμετωπίζει και σημαντικά εμπόδια.

Η υλοποίηση της δέσμης μέτρων «Fit for 55» καθιστά επιτακτική την ανάγκη για αντικατάσταση ή εκσυγχρονισμό του στόλου της ελληνικής shortsea ναυτιλίας. Ο υψηλός ηλικιακός μέσος όρος δεν επιτρέπει τη συμμόρφωση με νέες περιβαλλοντικές απαιτήσεις, κάτι που καθιστά ως απαραίτητη την υιοθέτηση στρατηγικής ανανέωσης του στόλου. Αυτή ακριβώς όμως ανανέωση του στόλου με πλοία που φέρουν νεότερες τεχνολογίες πρόωσης χαμηλότερων ή/και μηδενικών εκπομπών μπορεί να βελτιώσει σημαντικά και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της shortsea ναυτιλίας, περιορίζοντας τις συνέπειες από την επιβολή των νέων περιβαλλοντικών μέτρων. Παρότι όμως οι νέες τεχνολογίες αρχίζουν να χρησιμοποιούνται στη ναυτιλία, η ευρύτερη υιοθέτησή τους επηρεάζεται από την εγκυρότητα της πιστοποίησης, τις ελλείψεις υποδομής παροχής εναλλακτικών καυσίμων και παροχής ηλεκτροδότησης στα λιμάνια και γενικότερες τεχνολογικές αβεβαιότητες.

Η βελτίωση των λιμενικών υποδομών αναδεικνύεται ως ζήτημα εξαιρετικής σημασίας για την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας. Απαιτούνται επαρκείς υποδομές παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στα πλοία (cold ironing) και εναλλακτικά καύσιμα πρόωσης, σε συνδυασμό με τα συστήματα βελτίωσης της ανθεκτικότητας σε ακραίες καιρικές συνθήκες. Επιπροσθέτως, οι ελλειπείς υποδομές περιορίζουν τις σημαντικές προοπτικές για την ελληνική shortsea ναυτιλία που προκύπτουν από την ανάγκη για μείωση των εκπομπών μέσα από ανάπτυξη της πολυτροπικότητας των μεταφορών. Συγκεκριμένα, η Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα της ΕΕ ορίζει ως στόχο την αύξηση της shortsea ναυτιλίας κατά 25% έως το 2030 και κατά 50% έως το 2050. Ωστόσο, η Ελλάδα είναι μία από τις χώρες της ΕΕ με τη χαμηλότερη πυκνότητα διαδρομικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης, γεγονός που τονίζει περαιτέρω τη σημασία της ανάπτυξης των σχετικών υποδομών.

Η πράσινη μετάβαση των μεταφορών δεν δημιουργεί μόνον σημαντικές προκλήσεις, αλλά και αξιοσημείωτες ευκαιρίες για τη shortsea ναυτιλία. Η αποτελεσματική αντιμετώπιση των προκλήσεων και η έγκαιρη εκμετάλλευση των ευκαιριών απαιτούν σημαντικές επενδύσεις και άλλες πρωτοβουλίες για εκσυγχρονισμό του στόλου και των λιμενικών υποδομών.

Συγκεκριμένα, για τη χρηματοδότηση των απαιτούμενων επενδύσεων σε πλοία και υποδομές απαραίτητο είναι να δημιουργηθούν σχετικοί χρηματοδοτικοί μηχανισμοί. Πόροι γι' αυτούς τους μηχανισμούς μπορεί να προέλθουν από τα επιπλέον δημόσια έσοδα που συλλέγονται από την ένταξη της shortsea ναυτιλίας στο ETS.

Το κόστος συμμόρφωσης με τις νέες περιβαλλοντικές απαιτήσεις μπορεί να μειωθεί και με επιπλέον πρωτοβουλίες μεταξύ των οποίων μέτρα για την ελαχιστοποίηση της διαφοράς τιμής των νέων τεχνολογιών και των συμβατικών καυσίμων, όπως η δυνατότητα για συμβάσεις άνθρακα μέσω των οποίων εξασφαλίζεται μια κατώτατη τιμή στα νέα καύσιμα για τους παραγωγούς μειώνοντας έτσι τον κίνδυνο που αντιμετωπίζουν για την ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών και προωθώντας την ανάπτυξη του σχετικού παραγωγικού δυναμικού. Μέσα από αυτές οι συμβάσεις επιτυγχάνεται ταχύτερα η αποκλιμάκωση του κόστους παροχής των καυσίμων λόγω οικονομιών κλίμακας και ωρίμανσης των αγορών. Στην κατεύθυνση της στήριξης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής shortsea ναυτιλίας κινούνται και οι προτάσεις για παράταση της ευνοϊκής διαχείρισης των καυσίμων ναυτιλίας (μηδενικός φόρος ETD) και η παροχή έκπτωσης στα λιμενικά τέλη.

Ο μηχανισμός pooling του FuelEU επίσης μπορεί να συνεισφέρει σε μείωση του κόστους συμμόρφωσης, παρέχοντας στους πλοιοκτήτες ορισμένη ευελιξία στην επίτευξη των στόχων. Ειδικότερα, μέσα από τον συγκεκριμένο μηχανισμό, οι εκπομπές μπορούν να συγκεντρωθούν μεταξύ δύο ή περισσότερων πλοίων που έχουν επαληθευθεί από τον ίδιο φορέα για την επίτευξη της συμμόρφωσής του. Ο μηχανισμός περιλαμβάνει πλοία που ελέγχονται από διαφορετικές εταιρείες.

Περιθώρια βελτίωσης υπάρχουν ως προς το διοικητικό βάρος των νέων μέτρων. Ειδικά για τα μικρότερα πλοία, αυτό το διοικητικό βάρος μπορεί να δημιουργεί ιδιαίτερα οδυνηρή επιβάρυνση. Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνεται να εξεταστεί η δυνατότητα απλοποίησης των διαδικασιών MRV, ETS και FuelEU για πλοία κάτω από ένα όριο.

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν μικρότερη ένταση εκπομπών σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς και γι' αυτό τον λόγο η πράσινη μετάβαση του τομέα συνδέεται



με φιλόδοξους στόχους για την ανάπτυξη της shortsea ναυτιλίας και της πολυτροπικότητας των μεταφορών. Απαιτούνται ωστόσο περαιτέρω δράσεις για καλύτερη διασύνδεση της shortsea ναυτιλίας με άλλους τρόπους μεταφοράς στην Ελλάδα (σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα) μέσα από την ανάπτυξη των σχετικών υποδομών πολυτροπικότητας.







Η SHORTSEA ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΠΙΠΕΔΟ



Η ναυτιλία αποτελεί το φιλικότερο περιβαλλοντικά μέσο μεταφοράς αγαθών, έχοντας κυρίαρχο ρόλο στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της ναυτιλίας σε παγκόσμια κλίμακα ευθύνεται για ποσοστό μικρότερο του 3% των παγκόσμιων εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων (GreenHouse Gases/GHG) — επίπεδο που θεωρείται θεαματικά μικρό σε σχέση με τον όγκο του εμπορίου που εξυπηρετεί και τις μεταφερόμενες ποσότητες, καθώς σχεδόν το 80% των εμπορευμάτων μεταφέρονται μέσω θαλασσίων οδών. Επιπροσθέτως, η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία αναλαμβάνει διαρκώς μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) την προώθηση πρωτοβουλιών για τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων.

Για όλα τα νομοθετήματα σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο η EENMA τοποθετείται, παρεμβαίνει και προτείνει συγκροτημένα και με ρεαλιστική προσέγγιση τις απόψεις της μέσω των αρμοδίων θεσμικών οργάνων, έχοντας ως απαραίτητο στόχο και αποκλειστικό γνώμονα (α) την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του shortsea πλοίου, (β) την ανάπτυξη κατάλληλων κινήτρων για την ανανέωση του στόλου, (γ) τη βελτίωση της ελκυστικότητας του περιβάλλοντος λειτουργίας της shortsea ναυτιλίας.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων, στην αρχική φάση προωθήθηκε συγκεκριμένη δέσμη μέτρων με σημαντικές —μεταξύ άλλων— αποφάσεις όπως:

- Υιοθέτηση και εφαρμογή του κανονισμού MRV (Monitoring, Reporting and Verification),
- Υιοθέτηση του Global Cap of 0,5% sulphur content in marine fuels,
- Υιοθέτηση της μείωσης των ρύπων του θερμοκηπίου από τα πλοία (greenhouse gas emissions from ships),
- Εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων scrubbers κ.λπ.

Σε δεύτερο στάδιο επίσης προωθήθηκαν σε επίπεδο IMO κι άλλα μέτρα, που διακρίνονται σε τρία επίπεδα —βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα— με σημαντικότερα τα εξής:

- Speed optimization and speed reduction,
- Develop indicators for existing ships EEDI,
- Evaluate and develop Operational Efficiency Indicators (Energy Existing Ship Index/EEXI) for vessels up to 400 gt and Annual Operational Intensity Indicator (CII) for vessels up to 5000 gt.,
- Speed optimization and speed reduction (maximum absolute and maximum average).

Η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ τέθηκε σε ισχύ στις 26 Ιουνίου 2025

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ανακύκλωση Πλοίων (Σύμβαση Hong Kong), υιοθετήθηκε από τη Διπλωματική Διάσκεψη που έλαβε χώρα υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) τον Μάιο του 2009 στο Χονγκ Κονγκ και αποσκοπεί στο να διασφαλιστεί ότι τα πλοία, όταν ανακυκλώνονται μετά το τέλος της επιχειρησιακής τους ζωής, δεν αποτελούν περιττό κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια ή για το περιβάλλον. Ειδικότερα, σκοπός της είναι να αντιμετωπίσει όλα τα ζητήματα σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων, συμπεριλαμβανομένου του γεγονότος ότι τα πλοία που πωλούνται για διάλυση ενδέχεται να περιέχουν περιβαλλοντικά επικίνδυνες ουσίες, όπως αμίαντο, βαρέα μέταλλα, υδρογονάνθρακες, ουσίες που καταστρέφουν το όζον κ.α. Περαιτέρω, αναμένεται να αντιμετωπίσει τις ανησυχίες σχετικά με τις υφιστάμενες συνθήκες εργασίας και περιβαλλοντικής προστασίας σε πολλές εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων παγκοσμίως. Επί του παρόντος, η Ελλάδα δεν περιλαμβάνεται στα Κράτη Μέρη της Σύμβασης, ως εκ τούτου κατά την ημερομηνία θέσης της σε εφαρμογή (26-06-2025) δεν εφαρμόζεται επί του παρόντος στη χώρα μας.

Η Σύμβαση ισχύει για πλοία 500 gt και άνω που ασχολούνται με το διεθνές εμπόριο (εξαιρουμένων των πολεμικών πλοίων και των πλοίων που λειτουργούν καθόλη τη διάρκεια της ζωής τους μόνο σε ύδατα που υπόκεινται στην κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία του κράτους του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο) και θα αποστέλλονται σε εγκαταστάσεις ανακύκλωσης που λειτουργούν υπό τη δικαιοδοσία ενός συμβαλλόμενου μέρους της Σύμβασης.

Η Σύμβαση θα εφαρμόζεται σε πλοία που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία του Συμβαλλόμενου Μέρους ή που λειτουργούν υπό τη δικαιοδοσία του και σε εγκαταστάσεις Ανακύκλωσης Πλοίων που λειτουργούν υπό τη δικαιοδοσία του Συμβαλλόμενου Μέρους, ενώ, σύμφωνα με την παρ. 4 του Άρθρου 3 της Σύμβασης, προβλέπεται η Αρχή της μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης πλοίων που φέρουν τη Σημαία Κρατών που δεν αποτελούν Μέρη της Σύμβασης.

Όμως, πέραν των υποχρεωσεων πλοίων που θα φέρουν τη σημαία των 24 Κρατών Μερών στη Σύμβαση, όλα ανεξαιρέτως τα υπόχρεα πλοία —επομένως και όσα υπόχρεα πλοία φέρουν την ελληνική σημαία— που θα δραστηριοποιούνται στη δικαιοδοσία οποιουδήποτε Κράτους Μέρους στη Σύμβαση θα πρέπει να την εφαρμόζουν και θα υπόκεινται σε Ελέγχους Κράτους Λιμένα (Port State Control), σύμφωνα με το Άρθρο 8 αυτής.

Από την 26-06-2025, στο πλαίσιο της αρχής της μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης πλοίων που φέρουν σημαία κράτους μη συμβαλλόμενου στη Σύμβαση, οι διατάξεις της παρ. 1 του Κανονισμού 5 αυτής, έχουν εφαρμογή σε όλα τα υπό ελληνική σημαία «νέα πλοία», εφόσον, αυτά εκτελούν/εκτελέσουν πλόες σε ύδατα δικαιοδοσίας κράτους που αποτελεί Μέρος στη Σύμβαση. Στην περίπτωση αυτή, τα υπόχρεα πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με Κατάλογο Επικίνδυνων Υλικών Μέρους Ι, εγκεκριμένο από τον Αναγνωρισμένο Οργανισμό (Α.Ο.) που παρακολουθεί το πλοίο, ο οποίος είναι ήδη εξουσιοδοτημένος από την ελληνική Ναυτιλιακή Αρχή για την παροχή υπηρεσιών επιθεώρησης, πιστοποίησης και επαλήθευσης. Συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της Σύμβασης προβλέπεται και για τα υπό ελληνική σημαία πλοία που προορίζονται για ανακύκλωση από την 26-06-2025 και μετά, σε εγκατάσταση ανακύκλωσης που βρίσκεται σε κράτος που αποτελεί Μέρος στη Σύμβαση.

Συλλογή δεδομένων για τον δείκτη CII

Το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping/ICS) έχει δημιουργήσει πλατφόρμα για τη συλλογή δεδομένων για να υποστηρίξει την αναθεώρηση του κανονισμού για τον λειτουργικό Δείκτη Έντασης Άνθρακα (Carbon Intensity Indicator/CII). Όπως συμφωνήθηκε στη ΜΕΡC 82, η αναθεώρηση του κανονισμού για το CII θα ολοκληρωθεί στη δεύτερη φάση, μετά την 1/1/2026, επιτρέποντας την αξιολόγηση επιπρόσθετων δεδομένων πλοίων. Μέσω της συνεχιζόμενης συλλογής δεδομένων στην πλατφόρμα, το ICS θα μπορέσει να υποστηρίξει προτάσεις βελτί-

ωσης του κανονισμού για τον λειτουργικό δείκτη CII, βασιζόμενες σε πραγματικά στοιχεία πλοίων.

Ταυτόχρονα η INTERCARGO, μαζί με τις άλλες παγκόσμιες ναυτιλιακές ενώσεις — CLIA, BIMCO, InterManager, ICS, INTERTANKO—, εξέδωσε κοινή δήλωση προς τον IMO, με την οποία αιτούνται αλλαγές στις ατέλειες του Δείκτη Έντασης Άνθρακα (CII). Η INTERCARGO ανέφερε ότι ο CII στην τρέχουσα μορφή του είναι ανεπαρκής και η προσέγγιση «one-size-fits-all» έχει εγγενείς αδυναμίες που «τιμωρούν αδίκως» τη ναυτιλιακή βιομηχανία, καλώντας τον IMO να τροποποιήσει τον τρόπο εφαρμογής του δείκτη.

Το ζήτημα που δεν είχε υπολογίσει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Ναυτιλίας είναι ότι ο CII επηρεάζεται άμεσα από παραμέτρους για τις οποίες δεν ευθύνεται το πλοίο αλλά όμως επηρεάζουν την κατανάλωσή του αλλάζοντας δραστικά τη βαθμολογία του. Για παράδειγμα, παράμετροι, όπως κακές καιρικές συνθήκες, χρόνος αναμονής στα λιμάνια, λιμενική υποδομή, εντολές των ναυλωτών, δημιουργούν το παράδοξο πλοία που καλύπτουν μεγαλύτερες αποστάσεις και παράγουν περισσότερους ρύπους να έχουν καλύτερη βαθμολογία στον δείκτη CII σε σχέση με πλοία που καλύπτουν μικρότερες αποστάσεις, αλλά παραμένουν περισσότερο χρόνο σε κάποιο λιμάνι. Αυτό το παράδοξο επηρεάζει άμεσα τα πλοία της shortsea ναυτιλίας.

IMO/MEPC 83 - Απρίλιος 2025

Τα μέτρα που εγκρίθηκαν από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος κατά την 83η σύνοδό της (Marine Environment Protection Committee/MEPC 83) από 7 -Απριλίου 2025, περιλαμβάνουν ένα νέο πρότυπο καυσίμων για τα πλοία και έναν παγκόσμιο μηχανισμό τιμολόγησης για τις εκπομπές. Αυτά τα μέτρα, και εφόσον εγκριθούν επίσημα τον Οκτώβριο του 2025 πριν τεθούν σε ισχύ το 2027, θα καταστούν υποχρεωτικά για τα μεγάλα ποντοπόρα πλοία άνω των 5.000 ολικής χωρητικότητας, τα οποία εκπέμπουν το 85% των συνολικών εκπομπών CO₂ από τη διεθνή ναυτιλία.

Το IMO Net-Zero Framework θα συμπεριληφθεί σε ένα νέο Κεφάλαιο 5 του Παραρτήματος VI (Πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία) της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL). Το παράρτημα VI της MARPOL έχει επί του παρόντος 108 συμβαλλόμενα μέρη, που καλύπτουν το 97% του παγκόσμιου στόλου εμπορικής ναυτιλίας ανά χωρητικότητα και ήδη περιλαμβάνει υποχρεωτικές απαιτήσεις ενεργειακής απόδοσης για τα πλοία. Ο στόχος είναι να επιτευχθούν οι κλιματικοί στόχοι που ορίζονται στη Στρατηγική του IMO του 2023 για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, να επιταχυνθεί η εισαγωγή καυσίμων, τεχνολογιών και πηγών ενέργειας GHG μηδενικών και σχεδόν μηδενικών και να υποστηριχθεί μια δίκαιη και δίκαιη μετάβαση.

Σύμφωνα με το σχέδιο κανονισμού, τα πλοία θα πρέπει να συμμορφώνονται με:

- Ένα παγκόσμιο πρότυπο καυσίμων: Τα πλοία πρέπει να μειώνουν, με την πάροδο του χρόνου, την ετήσια ένταση καυσίμου αερίων θερμοκηπίου (GFI) – δηλαδή πόσα GHG εκπέμπονται για κάθε μονάδα ενέργειας που χρησιμοποιείται. Αυτό υπολογίζεται με τη χρήση «well to wake approach».
- Ένα παγκόσμιο οικονομικό μέτρο: Τα πλοία που εκπέμπουν πάνω από τα όρια GFI θα πρέπει να αποκτήσουν μονάδες αποκατάστασης για να εξισορροπήσουν τις ελλειμματικές εκπομπές τους, ενώ εκείνα που χρησιμοποιούν τεχνολογίες μηδενικών ή σχεδόν μηδενικών αερίων του θερμοκηπίου θα είναι επιλέξιμα για οικονομικές ανταμοιβές.

Θα υπάρχουν δύο επίπεδα συμμόρφωσης με τους στόχους Έντασης Καυσίμου GHG: ένας βασικός στόχος και ένας άμεσος στόχος συμμόρφωσης στον οποίο τα πλοία θα είναι επιλέξιμα να κερδίζουν «πλεονάζουσες μονάδες». Τα πλοία που εκπέμπουν πάνω από τα καθορισμένα όρια μπορούν να εξισορροπήσουν το έλλειμμα εκπομπών τους ως εξής: (α) μεταφορά πλεοναζόντων μονάδων από άλλα πλοία, (β) χρησιμοποιώντας πλεονάζουσες μονάδες που έχουν ήδη γίνει banked, (γ) χρήση μονάδων αποκατάστασης που αποκτήθηκαν μέσω συνεισφορών στο IMO Net-Zero Fund.

Το IMO Net-Zero Fund θα ιδρυθεί για τη συλλογή εισφορών τιμολόγησης από τις εκπομπές. Αυτά τα έσοδα θα εκταμιευθούν στη συνέχεια σε:

- Επιβράβευση πλοίων χαμηλών εκπομπών.
- Υποστήριξη πρωτοβουλιών καινοτομίας, έρευνας, υποδομών και δίκαιης μετάβασης στις αναπτυσσόμενες χώρες·
- Εκπαίδευση κεφαλαίων, μεταφορά τεχνολογίας και ανάπτυξη ικανοτήτων για την υποστήριξη της στρατηγικής του IMO για τα GHG.
- Μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων σε ευάλωτα κράτη, όπως οι αναπτυσσόμενες χώρες των μικρών νησιών και οι λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες.

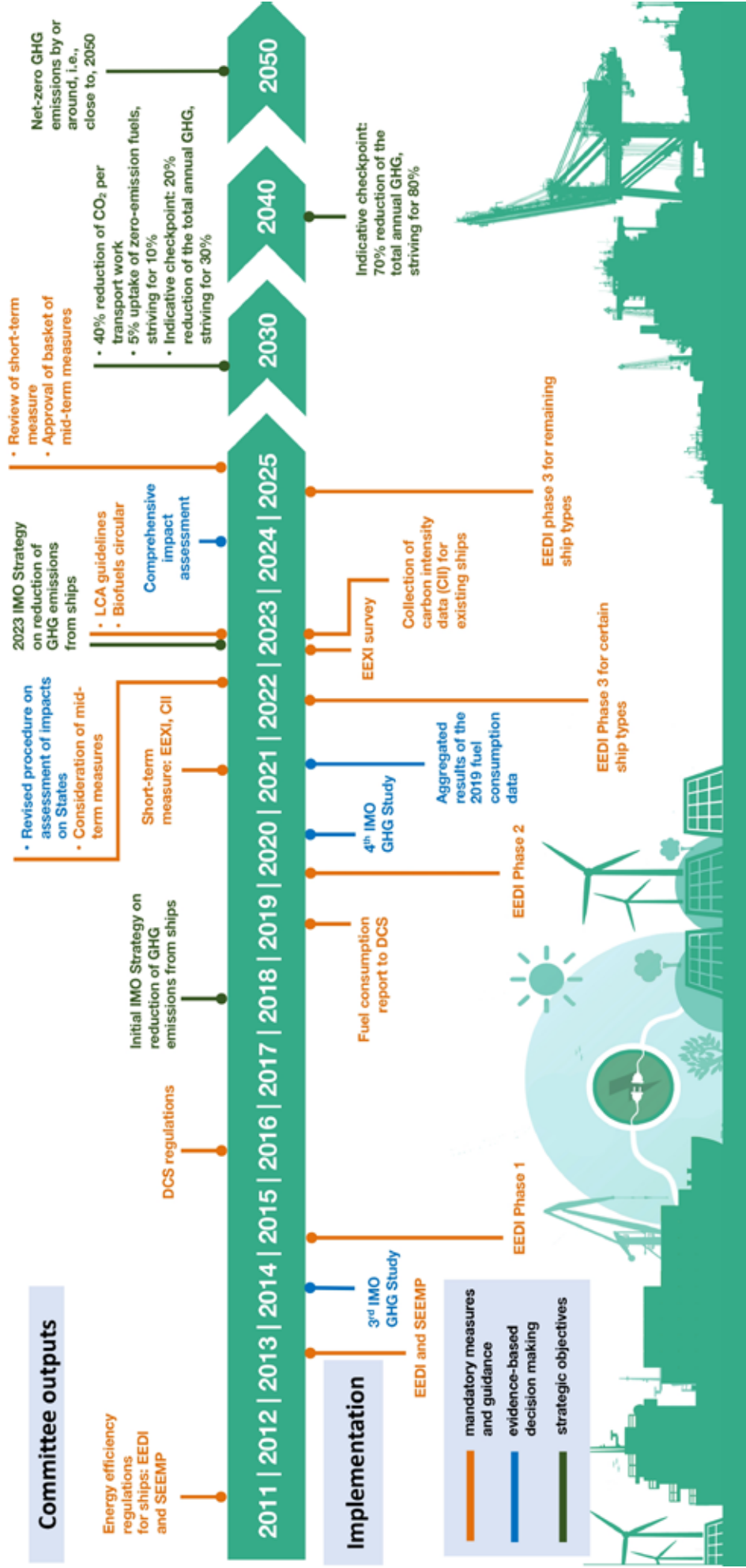
IMO MSC 110 – Ιούνιος 2025

Η Maritime Safety Committee/MSC ενέκρινε τις εξής τροποποιήσεις στα ακόλουθα υποχρεωτικά μέσα:

- Κανονισμός SOLAS V/23 σχετικά με τις ρυθμίσεις μεταφοράς πλοηγών.
- Πρότυπα απόδοσης για τις ρυθμίσεις μεταφοράς πλοηγών
- Τροποποιήσεις στον Κώδικα IMSBC.

Addressing climate change

Over a decade of regulatory action to cut GHG emissions from shipping



Η MSC δεν ενέκρινε τις εξής τροποποιήσεις στα ακόλουθα υποχρεωτικά μέσα:

- Το σχέδιο τροποποιήσεων του Διεθνούς Κώδικα Κατασκευής και Εξοπλισμού Πλοίων που Μεταφέρουν Υγροποιημένα Αέρια Χύμα (Κώδικας IGC) θα επιστραφεί στην υποεπιτροπή CCC για περαιτέρω εργασία.
- Ψήφισμα της MSC σχετικά με τις τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-1, Μέρος A, Κανονισμός 2 και του Μέρους Z, Κανονισμοί 56 και 57 της SOLAS σε σχέση με την εφαρμογή του Κώδικα IGF ώστε να επιτρέπεται και η χρήση αέριων καυσίμων στο πεδίο εφαρμογής του, γεγονός που θα επέτρεπε την αμμωνία ως καύσιμο.

Η MSC ενέκρινε τα ακόλουθα:

- Ψήφισμα της MSC σχετικά με τις τροποποιήσεις στην απόφαση MSC.81(70) αναφορικά με την Αναθεωρημένη Σύσταση για τον Έλεγχο των Σωστικών Μέσων, σχετικά με τη διαδικασία για τη δοκιμή πλευστότητας των σωσιβίων και τα κριτήρια αποδοχής.
- Ψήφισμα της MSC σχετικά με τις Αναθεωρημένες συστάσεις για την είσοδο σε κλειστούς χώρους σε πλοία.
- Κατευθυντήριες γραμμές που σχετίζονται με τις νέες απαιτήσεις της SOLAS για τον εξοπλισμό ρυμούλκησης έκτακτης ανάγκης σε πλοία εκτός από τα δεξαμενόπλοια.

Η MSC ενέκρινε επίσης τα ακόλουθα:

- Αναθεωρημένες οδηγίες για την κατασκευή, εγκατάσταση, συντήρηση και επιθεώρηση/επιθεώρηση μέσωσων επιβίβασης και αποβίβασης.
- Εγκύκλιο STCW.7 σχετικά με τις γενικές προσωρινές οδηγίες για την εκπαίδευση ναυτικών σε πλοία που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα και νέες τεχνολογίες.
- Εγκύκλιο της MSC σχετικά με τον αναθεωρημένο κώδικα πρακτικής για τους ανιχνευτές ατμοσφαιρικής ομίχλης λαδιού. Εγκύκλιος που καλεί τις Αρχές PSC να αποδεχτούν την ερμηνεία του κράτους σημαίας σχετικά με τις ρυθμίσεις διαφυγής του χώρου αποσκευών του μηχανοστασίου που σχετίζονται με τη SOLAS II-2, τον κανονισμό 13.4.1 και 13.4.2, και την ενοποιημένη ερμηνεία MSC.1/Circ.1511/Rev.1.

Η MSC επίσης:

- Συνέχισε τις εργασίες για τον μη υποχρεωτικό Κώδικα MASS, με τον Κώδικα να βρίσκεται πλέον κοντά στην ολοκλήρωσή του.
- Συνέχισε τις εργασίες για την ασφαλή απαλλαγή από τον άνθρακα, με τα εντοπισμένα εμπόδια και τα κενά για τα εναλλακτικά καύσιμα και τις νέες τεχνολογίες να έχουν ολοκληρωθεί, και τις εργασίες που ανατέθηκαν σε υποεπιτροπές.
- Εξέτασε την πολιτική «ένα πλοίο, ένας κώδικας» σε σχέση με τους Κώδικες IGF και IGC και συμφώνησε να διατηρήσει την πολιτική. Κατά συνέπεια, θα απαιτηθούν νέες κατευθυντήριες γραμμές για τη χρήση καυσίμων σε πλοία που υπόκεινται στον Κώδικα IGC.

Έκτακτη IMO/MEPC, Οκτώβριος 2025

Η 2η Έκτακτη Σύνοδος της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO (MEPC ES.2), που πραγματοποιήθηκε 14-17 Οκτωβρίου 2025 δεν ενέκρινε το Αναθεωρημένο Παράρτημα VI της MARPOL του 2025, το οποίο περιελάμβανε — μεταξύ άλλων— το πλαίσιο μηδενικών εκπομπών του IMO στο νέο Κεφάλαιο 5.

Μετά από έντονη συζήτηση τα Κράτη Μέλη, που συμμετείχαν στην Επιτροπή, ψήφισαν και η πλειοψηφία (57 κράτη έναντι 49 επί συνόλου 135) συμφώνησε να αναβληθεί η συνεδρίαση για ένα χρόνο, σύμφωνα με πρόταση της Σαουδικής Αραβίας. Ελλάδα και Κύπρος απείχαν διαχωρίζοντας τη θέση τους από τη γραμμή της Ε.Ε.

Η μη υιοθέτηση του αναθεωρημένου Παραρτήματος VI της MARPOL του 2025 έχει επίσης επιπτώσεις σε ορισμένες τροποποιήσεις που δε σχετίζονται με το πλαίσιο μηδενικών εκπομπών του IMO, συμπεριλαμβανομένου του ορισμού του νέου Βορειοανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού ως Περιοχής Ελέγχου Εκπομπών (ECA) για οξειδία του αζώτου και οξειδία του θείου και σωματίδια, γεγονός που συνεπάγεται αναβολή των ημερομηνιών έναρξης ισχύος της ECA.

Ηλεκτρονική Έκδοση Ναυτιλιακών Εγγράφων των Πλοίων

Πρωθήθηκε και ολοκληρώθηκε η ηλεκτρονική έκδοση των ναυτιλιακών εγγράφων στο πλαίσιο της Επιτροπής Διευκόλυνσης του IMO. Μετά την υιοθέτηση της σχετικής πρότασης, εξεδόθησαν Κατευθυντήριες Οδηγίες προς τα κράτη-μέλη για ενιαία και χωρίς προβλήματα εφαρμογή. Στην Ελλάδα, παρέχεται στους αναγνωρισμένους νηογνώμονες η εξουσιοδότηση έκδοσης των συναφών εγγραφών. Με τον τρόπο αυτό μειώνεται καθοριστικά η σχετική γραφειοκρατία.



Aπό τον Ιανουάριο του 2025, αυξήθηκε η υποχρέωση αγοράς δικαιωμάτων ρύπων (Emission Trading System/ETS) από 40% το 2024 σε 70% το 2025 και 100% το 2026 για την Αδριατική και την Κρήτη. Την ίδια χρονική περίοδο αρχίζει επίσης η εφαρμογή των κανόνων Fuel EU για τη ναυτιλία, στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων «Fit for 55» για την ενεργειακή μετάβαση της ΕΕ, η οποία συνεπάγεται επιπλέον αύξηση κόστους καυσίμων λόγω της μερικής κατανάλωσης βιοκαυσίμων, ενώ βάσει ευρωπαϊκού κανονισμού θεσπίζεται στη Μεσόγειο και υποχρεωτική χρήση καυσίμων με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,1% (MGO).

European Emission Trade System (ETS)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε τη δέσμη προτάσεων «Fit For 55» τον Ιούλιο του 2021 με στόχους τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ κατά τουλάχιστον 55% έως το 2030 σε σύγκριση με το επίπεδο του 1990 και την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050.

Ειδικότερα, στη δέσμη μέτρων «Fit for 55» για την αναθεώρηση του πλαισίου για το κλίμα προτάθηκε η αναθεώρηση μιας σειράς από κοινοτικά νομοθετήματα που αφορούν και τη ναυτιλία. Σε αυτό το πλαίσιο, το 2023, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επέκτεινε το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών/ ΣΕΔΕ (ETS) στις θαλάσσιες μεταφορές, παράλληλα με τη σχετική δράση που συμφωνήθηκε εντός του ΙΜΟ. Η επέκταση του ETS στις θαλάσσιες μεταφορές εφαρμόζεται όσον αφορά τις εκπομπές από ενδοκοινοτικούς πλόες, το ήμισυ των εκπομπών από εξωκοινοτικούς πλόες, καθώς και εκπομπές κατά τον ελλιμενισμό σε λιμένες της ΕΕ. Ανάλογα με τα μέτρα που θα ληφθούν από τον ΙΜΟ προβλέπεται η προσαρμογή του ETS στο σκέλος των θαλάσσιων μεταφορών το 2026.

Η ΕΕ έχει καταλήξει σε οδηγίες και κανονισμούς για τα αέρια του θερμοκηπίου για όλα τα πλοία που προσεγγίζουν τα λιμάνια της. Όλες οι εκπομπές που παράγονται από πλοία που εκτελούν ταξίδια μεταξύ λιμένων της ΕΕ, καθώς και οι εκπομπές που παράγονται στον ελλιμενισμό, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Συστήματος Εμπορίας Ρύπων (EU ETS). Τα δικαιώματα εκπομπών πρέπει να αγοραστούν και να παραδοθούν για το ήμισυ των εκπομπών που παράγονται σε ταξίδια με προορισμό σε λιμένα της ΕΕ από χώρα εκτός ΕΕ και για το ήμισυ των εκπομπών που παράγονται σε ταξίδια με αναχώρηση από λιμένα της ΕΕ και τερματισμό σε λιμένα εκτός ΕΕ. Για ενδοκοινοτικά λιμάνια οι ναυτιλιακές εταιρίες θα είναι υπεύθυνες για το 40% των εφαρμοστέων εκπομπών τους το 2024, ενώ το ποσοστό θα αυξηθεί σε 70% το 2025 φθάνοντας στο 100% το 2026.

Παράλληλα, το 2023 τροποποιήθηκε ο κανονισμός που αφορά το σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές (EU Maritime MRV Regulation). Από το 2024, ο κανονισμός αφορά τα πλοία άνω των 5000 GT (άνω των 400 GT από το 2025) και τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), μεθανίου (CH₄) και οξειδίου του αζώτου (N₂O) που εκλύονται κατά τη διάρκεια των ταξιδιών τους από ή/ και προς λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) για τη μεταφορά για εμπορικούς σκοπούς φορτίου ή επιβατών.

Η υποχρέωση παράδοσης δικαιωμάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών εισάγεται σταδιακά κατά την περίοδο 2024-2026. Οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι υποχρεωμένες να αγοράζουν πιστοποιητικά και να τα παραδίδουν για το 40% το 2024, το 70% το 2025, και το 100% των εξακριβωμένων εκπομπών τους βάσει του κανονισμού MRV από το 2026 και μετά. Από την υποχρέωση αυτή μπορούν να εξαιρεθούν μέχρι το 2030 πλότες που αφορούν τη σύνδεση νησιών με πληθυσμό μικρότερο από 200 χιλιάδες μόνιμους κατοίκους με άλλα λιμάνια εντός της ίδιας χώρας που ανήκει το εν λόγω νησί. Οπότε, στην Ελλάδα η υποχρέωση προς το παρόν αφορά στους πλότες προς και από την Κρήτη, καθώς και σε πλότες προς και από λιμένες του εξωτερικού.

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του πλοίου με τις απαιτήσεις της ΕΕ για την MRV για δύο συνεχόμενες περιόδους, μπορεί να αποβληθεί και να του απαγορευθεί η εμπορική δραστηριότητα στα ύδατα της Ένωσης. Η μη παράδοση επαρκών πιστωτικών μονάδων συνεπάγεται πρόστιμο υπέρβασης εκπομπών ύψους περίπου 100 ευρώ ανά τόνο CO₂, επιπλέον των μη καταβληθεισών εκπομπών, οι οποίες μετακυλίσονται ένα έτος προς τα εμπρός.

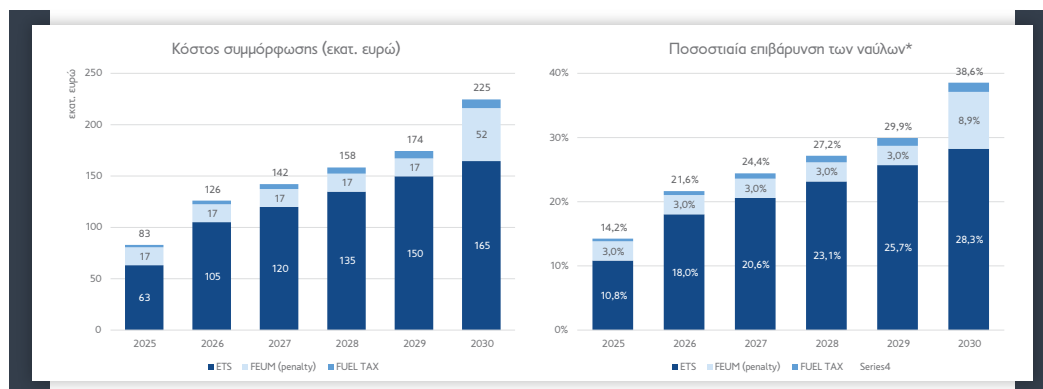
Άλλα σχετικά νομοθετήματα στα οποία προτάθηκαν αλλαγές στο πλαίσιο της δέσμης “Fit for 55” περιλαμβάνουν την Πρωτοβουλία για Καθαρά Καύσιμα στη Ναυτιλία (FuelEU Maritime Initiative), την Οδηγία για τη Φορολογία της Ενέργειας (Energy Taxation Directive), την Οδηγία για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (Renewable Energy Directive II), την Οδηγία για την Ενεργειακή Απόδοση (Energy Efficiency Directive), καθώς και τον Κανονισμό Υποδομής Εναλλακτικών Καυσίμων (Alternative Fuels Infrastructure Regulation).

Επίδραση της δέσμης «Fit for 55» στη shortsea ναυτιλία

Χωρίς τις κατάλληλες προσαρμογές στον στόλο πλοίων της ΝΜΑ, καθώς και στις σχετικές λιμενικές υποδομές, η ένταξη της ΝΜΑ στο ETS και η πλήρης υλοποίηση των υπόλοιπων μέτρων της δέσμης «Fit for 55» υπολογίζεται ότι θα έχει σοβαρές επιπτώσεις για την εγχώρια shortsea ναυτιλία.

Το συνολικό κόστος συμμόρφωσης με τα νέα μέτρα για τον εγχώριο κλάδο shortsea ναυτιλίας υπολογίζεται σε €225 εκατ. το 2030. Το αυξημένο κόστος μεταφράζεται σε επιπλέον επιβάρυνση των ναύλων έως και κατά 38,6%, με το μεγαλύτερο ποσοστό να οφείλεται στην εφαρμογή του ETS.

Συνολικό κόστος συμμόρφωσης shortsea ναυτιλίας με τα νέα μέτρα

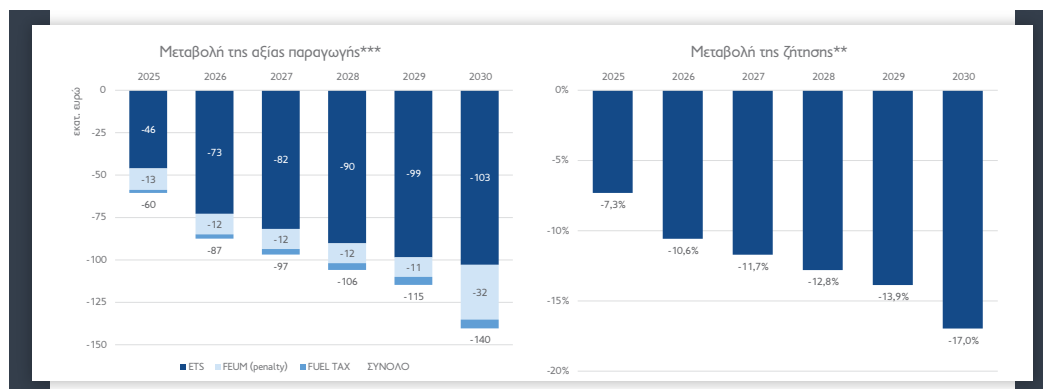


Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

* Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα: 244,8εκατ. ευρώ (2022), Πηγή: SBS. Λειτουργικό κόστος: 582,5 εκατ. ευρώ (2022), Πηγή: Εκτίμηση IOBE

Η απώλεια εσόδων των επιχειρήσεων της shortsea ναυτιλίας από τη χαμηλότερη κίνηση, μετά την αφαίρεση των ποσών που αντιστοιχούν στις νέες επιβαρύνσεις, υπολογίζεται σε €140 εκατ. (17,0% των συνολικών εσόδων*) το 2030, ενώ εφαρμογή των μέτρων θα επιφέρει μείωση στη ζήτηση έως και 17% το 2030.

Απώλεια εσόδων των επιχειρήσεων του κλάδου της shortsea ναυτιλίας



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

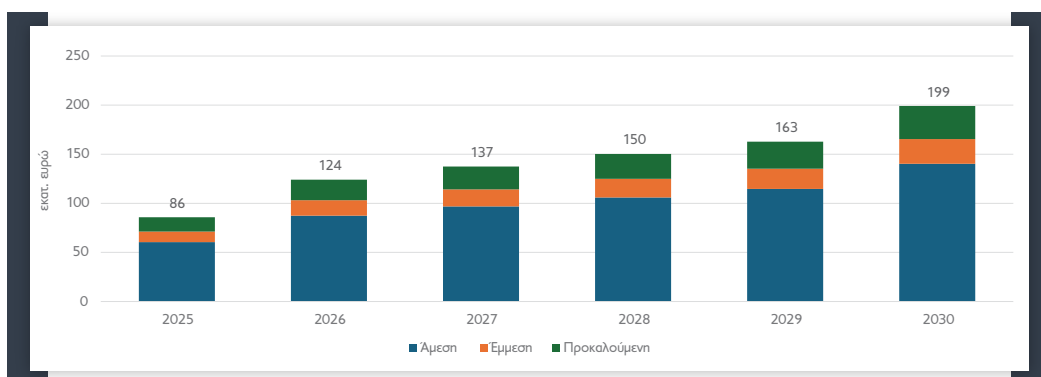
* Καθαρός κύκλος εργασιών: 827,3 εκατ. ευρώ (2022), Πηγή: SBS

** Ελαστικότητα ίδιας τιμής: -0,57., Πηγή: Merkel, Axel, Johansson, Magnus, Lindgren, Samuel, and Inge and Vierth. "How (in)Elastic Is the Demand for Short-Sea Shipping? A Review of Elasticities and Application of Different Models to Swedish Freight Flows." *Transport Reviews* 42, no. 4 (July 4, 2022): 551–71. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.2010834>.

*** Στην εκτιμώμενη αξία παραγωγής δεν περιλαμβάνεται το κόστος των μέτρων.

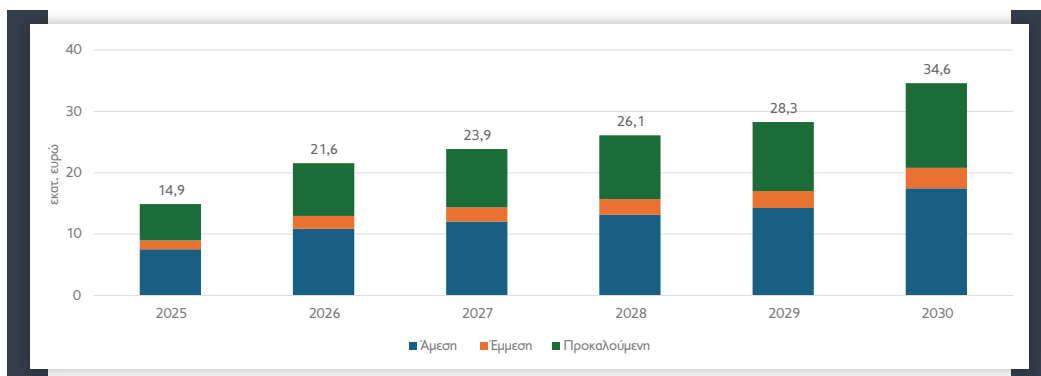
Σε όρους ΑΕΠ, οι απώλειες από τα επιβαλλόμενα μέτρα, λαμβάνοντας υπόψη τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις, πλησιάζουν τα €200 εκατ. το 2030. Το μεγαλύτερο μέρος της επίδρασης (€140 εκατ. το 2030) αφορά την άμεση επίδραση των μέτρων στον κλάδο.

Απώλεια από τα επιβαλλόμενα μέτρα σε όρους ΑΕΠ



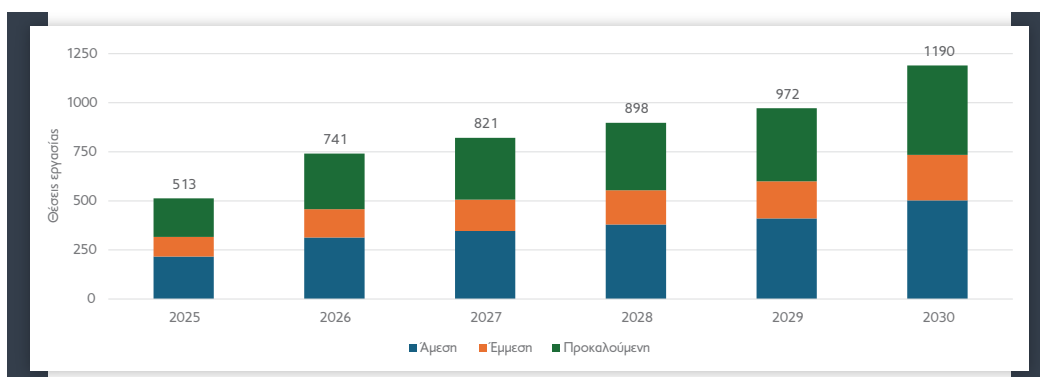
Η απώλεια εργασιών αναμένεται να οδηγήσει σε χαμηλότερα έσοδα για το Δημόσιο κατά €35 εκατ. το 2030. Η επίδραση στα δημόσια έσοδα αφορά τόσο τον κλάδο (άμεση επίδραση) όσο και τη μεταβολή της καταναλωτικής δαπάνης των εργαζομένων (προκαλούμενη επίδραση).

Απώλεια δημοσίων εσόδων από τα επιβαλλόμενα μέτρα



Οι απώλειες σε θέσεις εργασίας στο σύνολο της οικονομίας πλησιάζουν τις 1,2 χιλ. το 2030, εάν ληφθούν υπόψη οι έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις. Οι περισσότερες απώλειες θέσεων εργασίας αφορούν τον κλάδο (503 θέσεις εργασίας το 2030) αλλά και τη μείωση της κατανάλωσης των εργαζομένων (456 θέσεις εργασίας το 2030).

Απώλεια θέσεων εργασίας από τα επιβαλλόμενα μέτρα



Κανονισμός ΕΕ 2017/352 «Θέσπιση πλαισίου παροχής λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων της ΕΕ»

Οι κυριότερες διατάξεις είναι οι εξής:

- Διαφοροποίηση των λιμενικών τελών για τα πλοία της ΕΕ, αλλά και για τα πλοία τεχνολογίας LNG.
- Αποσαφήνιση με ορισμό των «θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων».
- Ενημέρωση των χρηστών από τους φορείς διαχείρισης λιμένων για τα κρίσιμα ζητήματα αναφορικά με αποτελεσματική ανάπτυξη, πολιτική χρεώσεων, προσέγγιση πλοίων κ.λπ.

Κοινοτική Οδηγία 2019/883 «Για την παραλαβή και τη διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων»

Με την Οδηγία 2019/883 καταργείται πλέον η αντίστοιχη 2000/59 από τον Ιούνιο του 2019. Η νέα Οδηγία περιλαμβάνει ιδιαίτερα ευνοϊκές διατάξεις για τα 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 δεκαπενθήμερο).

Επίσης, τα κράτη-μέλη μπορούν να εξαιρούν το αγκυροβόλιο με απόφαση αρμόδιου Υπουργού, εάν οι εργασίες λιμένα (φορτοεκφορτώσεις) δεν επεκτείνονται στο αγκυροβόλιο, οπότε και δεν επιβάλλεται πρόσθετο τέλος στα καταπλέοντα πλοία εφόσον αυτά:

- καταπλέουν στο αγκυροβόλιο για χρονικό διάστημα λιγότερο από 24 ώρες ή με αντίξοες συνθήκες ή διαθέτουν επαρκώς αποδεδειγμένα χώρους αποθήκευσης και
- εκτελούν «τακτική γραμμή», δηλαδή συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς.

Κανονισμός για την αναθεώρηση του πλαισίου ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

Από 1/1/2030, με τις διατάξεις του Κανονισμού γίνεται αναφορά στα «minimum standards» των λιμένων για την εξυπηρέτηση seagoing containers, passenger ships



και island waterway vessels. Εξαιρούνται της εφαρμογής τα λιμάνια νησιών, που δεν είναι συνδεδεμένα με το κεντρικό δίκτυο TEN-T. Στο πλαίσιο των δεδομένων αυτών, πρέπει οι φορείς διαχείρισης των συναφών λιμένων να έχουν προβεί μέχρι το 2030 στις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές για παροχή υδρογόνου, υγρού μεθανίου και ηλεκτρικής ενέργειας.

Οδηγία 2006/112 EU για την αναθεώρηση του πλαισίου φορολογίας της ενέργειας (συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων)

Στόχος της Οδηγίας είναι η φορολόγηση των καυσίμων των πλοίων. Ήδη στην Ελλάδα εφαρμόζεται η επιβολή ΦΠΑ 24% στα καύσιμα των πλοίων της shortsea ναυτιλίας, τα οποία δεν εκτελούν ανοικτή ναυσιπλοΐα. Οι υψηλοί συντελεστές φορολόγησης των πετρελαιοειδών καυσίμων αναμφίβολα έχουν δημιουργήσει πρόσθετες επιβαρύνσεις στα πλοία.

Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «Περί των προσανατολισμών της Ένωσης και την ανάπτυξη Διευρωπαϊκού Δικτύου μεταφορών»

Ο Κανονισμός αυτός σε συνδυασμό με τον προωθούμενο Κανονισμό «Για την αναθεώρηση του πλαισίου ανάπτυξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων» του πακέτου «Fit for 55» αναμφίβολα θα συμβάλουν θετικά στη μείωση των ρύπων, με την προϋπόθεση ότι οι φορείς διαχείρισης των ευρωπαϊκών λιμένων θα υλοποιήσουν μέχρι το 2030 τις προβλεπόμενες σχετικές υποδομές για παροχή υδρογόνου, μεθανόλης και ηλεκτρικής ενέργειας.







Η SHORTSEA ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ
ΕΠΙΠΕΔΟ





Σε εθνικό επίπεδο, η ΕΕΝΜΑ συνέχισε τις προσπάθειές της προς κάθε κατεύθυνση με έγγραφες και προφορικές παρεμβάσεις για την προώθηση, τροποποίηση και επεξεργασία βέλτιστων λύσεων για διάφορα θέματα και σε πολλαπλά επίπεδα — τα βασικότερα εκ των οποίων αναφέρονται συνοπτικώς στη συνέχεια. Επίσης, αξίζει να επισημανθεί ο σημαντικός και κατά το έτος 2025 αριθμός εγκυκλίων που εξέδωσε η ΕΕΝΜΑ (περίπου 120) οι οποίες είναι ανηρτημένες στην ιστοσελίδα της Ένωσης, στην οικεία ενότητα, παρέχοντας σημαντικές και χρήσιμες πληροφορίες.

Οργανικές συνθέσεις για πλοία μέχρι 3000 ΚΟΧ

Η τροποποίηση των αναχρονιστικών διατάξεων και η προσαρμογή τους στα νέα δεδομένα, λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις στο πλοίο, είναι αναγκαία, ώστε το πλοίο της shortsea ναυτιλίας να είναι, αφενός, ανταγωνιστικό και βιώσιμο, αφετέρου, να περιοριστεί το πρόβλημα εξεύρεσης ναυτικών, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες.

Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕΝΜΑ κατέθεσε στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής εναλλακτικές προτάσεις, ώστε να καταστεί δυνατή η διευθέτηση του θέματος.

Πλοήγηση πλοίων

Πρόταση για άμεση προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στο κοινοτικό κεκτημένο με επανεξέταση/επαναπροσδιορισμό της χωρητικότητας των υπόχρεων για πλοήγηση πλοίων.

Αναμόρφωση Γενικού Κανονισμού Λιμένα 1 περί ρυμουλκικών εργασιών και ρυμουλκών λιμένα

Η ΕΕΝΜΑ βρίσκεται σε διαρκή και προχωρημένη διαβούλευση με τις αρμόδιες υπηρεσίες αλλά και την ηγεσία του ΥΝΑΝΠ (πολιτική και στρατιωτική) για την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Λιμένα Νο 1. Η πρόταση περιλαμβάνει την απαλλαγή ρυμούλκησης για πλοία χωρητικότητας μέχρι 3.000 κ.ο.χ. με μια σειρά από συντρέχουσες προϋποθέσεις όπως, ύπαρξη bow/stern thrusters, σύγχρονα συστήματα πλοήγησης, δεξαμενόπλοια με διπλό τοίχωμα, εκπαίδευση πληρώματος κ.ά.

Σύστημα εισροών-εκροών πλωτών μεταφορικών εφοδιαστικών μέσων

Επιτυχία είχαν, μετά από περίπου δύο χρόνια, οι εργώδεις προσπάθειες της ΕΕΝΜΑ, μέσω αгаστικής συνεργασίας με την αρμόδια Διεύθυνση της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ,) για την ικανοποίηση αιτήματος τροποποίησης της ΚΥΑ 1191/20.12.2024 (Β' 7251) ΥΠΟΙΚ-ΥΠΑΝ-ΥΝΑΝΠ-ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ-ΑΑΔΕ που αφορά θέματα που ρυθμίζουν τη δραστηριοποίηση των πλωτών μεταφορικών-εφοδιαστικών μέσων ναυτιλιακού καυσίμου (νέα ΚΥΑ Α 1140/10-10-2025 // ΦΕΚ Β 5475). Έγινε τροποποίηση της ΚΥΑ Α.1109/04-08-2022 με την Α.1132/27-08-2024 και η κατάργηση της ΚΥΑ 1061/26-03-2021 με τη θεσμοθέτηση της νέας 1079/17-05-2024 (Μητρώο Δεξαμενών Ενεργειακών Προϊόντων Πλωτών Μέσων).

Τα άρθρα της νέας ΚΥΑ καταργούν και τροποποιούν αντίστοιχα άρθρα προγενέστερης ΚΥΑ που αφορούν τα εν λόγω θέματα και περιλαμβάνουν πλέον όλες τις τεχνικές βελτιώσεις/τροποποιήσεις έτσι ώστε οι εταιρείες εγκατάστασης να μπορούν

απρόσκοπτα να προβαίνουν στην προμήθεια και στην εγκατάσταση του ολοκληρωμένου συστήματος εισροών-εκροών στα πλωτά εφοδιαστικά-μεταφορικά μέσα ναυτιλιακού καυσίμου.

Σημειώνεται ότι η Διεύθυνση Δασμολογικών Θεμάτων, Ειδικών Καθεστώτων και Απαλλαγών της ΑΑΔΕ αποδέχθηκε το σύνολο των αιτούμενων εκ μέρους της ΕΕΝΜΑ τροποποιήσεων και αλλαγών, ώστε να υλοποιηθούν απρόσκοπτα οι πρόνοιες της ΚΥΑ επί του θέματος.

Ηλεκτρονική υποβολή αίτησης νηολόγησης ποντοπόρου πλοίου και ηλεκτρονική χορήγηση ψηφιακού εγγράφου εθνικότητας της υπ' αριθ. 2214.1/38196/27-05-2024 ΚΥΑ Β' 3011

Δημοσιεύθηκε η υπ' αριθ. 2214.1/38196/2024/27-05-2024 Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργείων Εργασίας & Κοινωνικής Ασφάλισης, Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής και Ψηφιακής Διακυβέρνησης (Β' 3011) με θέμα «Ηλεκτρονική υποβολή αιτήσεων σχετικά με τη νηολόγηση πλοίων και ηλεκτρονική τήρηση στοιχείων των πράξεων και εγγραφών επί των βιβλίων νηολογίου, χορήγηση σε ψηφιακή μορφή πιστοποιητικών, βεβαιώσεων και άλλων εγγράφων σχετικά με τις καταχωρίσεις στα βιβλία νηολογίου και ηλεκτρονική τήρηση βιβλίων νηολογίου». Η ψηφιακή εφαρμογή, μέσω της οποίας είναι δυνατή η χρήση των ηλεκτρονικών υπηρεσιών αυτών, έχει αναπτυχθεί και φιλοξενείται στην ιστοσελίδα www.niologio.gov.gr.

Πλέον στο σύνολο των πλοίων που νηολογούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/53 παρέχεται η δυνατότητα χρήσης των ηλεκτρονικών υπηρεσιών:

- ηλεκτρονικής υποβολής αίτησης νηολόγησης ποντοπόρου πλοίου (άρθρο 6 ΚΥΑ) και
- ηλεκτρονικής χορήγησης ψηφιακού εγγράφου εθνικότητας (άρθρο 8 ΚΥΑ).

Ηλεκτρονική εφαρμογή για το έργο με τίτλο «e-Θυρίδα Ναυτικού για τις ανάγκες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής»

Η εφαρμογή εξυπηρετεί την εξ αποστάσεως υποβολή αιτήσεων – υπεύθυνων δηλώσεων στο πλαίσιο της διεκπεραίωσης των εξής διοικητικών διαδικασιών:

- Έκδοση Ναυτικού Φυλλαδίου,
- Επαναπογραφή ναυτικού,
- Έκδοση αντιγράφου ναυτικού φυλλαδίου λόγω κλοπής, απώλειας κ.λπ.



Επιβολή ΦΠΑ στις εργασίες ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης, όπως και στα καύσιμα, λιπαντικά και εφόδια πλοίων που δεν εκτελούν ανοικτή ναυσιπλοΐα

Στο πλαίσιο της εφαρμογής των διατάξεων άρθρου 148 της Οδηγίας 2006/112ΕΚ από 18/11/16, επιβλήθηκε στην Ελλάδα ΦΠΑ 24%, για όλες τις προαναφερθείσες περιπτώσεις. Η ΕΕΝΜΑ ανέδειξε ιδιαίτερα το θέμα και προέβη σε συντονισμένες ενέργειες για την κατάργηση ή μείωση του σχετικού συντελεστή ΦΠΑ από τους αρμόδιους φορείς/υπηρεσίες, αλλά και μη πρόσθετη επιβάρυνση πλοίων shortsea ναυτιλίας που δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές, με βασικό επιχείρημα την πρακτική που ακολουθήθηκε από άλλα κράτη-μέλη για το ίδιο θέμα.

Ανακύκλωση πλοίων

Τροποποίηση Κανονισμού ΕΕ 1257/2013, ο οποίος ήδη εφαρμόζεται στην Ελλάδα. Ειδικότερα, με το άρθρο 82 του κανονισμού επήλθαν τροποποιήσεις στο άρθρο 3 παρ. 2 και στο άρθρο 6 παρ. 2 στοιχείο (α) του Κανονισμού ΕΕ. 1257/2013, οι οποίες τέθηκαν σε εφαρμογή από 20/05/2024.

Τα κυριότερα σημεία των σχετικών τροποποιήσεων έχουν ως εξής:

- Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 2 του Κανονισμού, «αι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που προορίζονται για ανακύκλωση ανακυκλώνονται μόνο σε μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο. Στην περίπτωση πλοίων που θεωρούνται επικίνδυνα απόβλητα, βρίσκονται σε περιοχή υπό την εθνική δικαιοδοσία κράτους-μέλους και εξάγονται από την Ένωση μόνο στις μονάδες που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο και βρίσκονται σε χώρες που απαριθμούνται στο παράρτημα VII της Σύμβασης της Βασιλείας.



- Πλοία, τα οποία φέρουν την ελληνική σημαία ή σημαία κράτους-μέλους της ΕΕ, τα οποία δεν θεωρούνται επικίνδυνα απόβλητα και βρίσκονται σε περιοχή ελληνικής δικαιοδοσίας, για να εξαχθούν για ανακύκλωση σε τρίτη χώρα επιβάλλεται να ανακυκλώνονται μόνο σε μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που σωρευτικά πληρούν τις ακόλουθες δύο προϋποθέσεις: περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο (Μέρος Β - Μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που βρίσκονται σε τρίτη χώρα) και βρίσκονται σε χώρες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα VII της Σύμβασης της Βασιλείας.

Εθνική Ενιαία Φόρμα Λιμενικής Υποστήριξης

Η ΕΕΝΜΑ, σε συνεργασία με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, συνέβαλε καθοριστικά στη σύσταση Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος με την ονομασία «Εθνική Ενιαία Πλατφόρμα Λιμενικής Υποστήριξης» (National Integrated Port Community System) για την ηλεκτρονική υποβολή των δεδομένων από τους χρήστες και τους λοιπούς συναλλασσομένους με τους λιμένες της χώρας (διατάξεις άρθρου 24 του Ν. 4770/21).

Στην παρ. 4 του προαναφερθέντος άρθρου προβλέπεται η έκδοση ΚΥΑ για ρύθμιση θεμάτων λειτουργίας και πηγών χρηματοδότησης, που μέχρι σήμερα δεν έχει εκδοθεί. Παράλληλα, αναζητούνται πηγές χρηματοδότησης, όμως δεν έχουν ακόμη ανευρεθεί παρά τις προσπάθειες του ΝΕΕ, οπότε η λειτουργία της πλατφόρμας εκκρεμεί.

Διενέργεια πετρελεύσεων με συμβατικά ναυτιλιακά καύσιμα καθώς και παραλαβή πετρελαιοειδών καταλοίπων στην περιοχή δικαιοδοσίας του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά

Ειδικότερα, αναφέρεται, μεταξύ άλλων, σε διαδικασίες πετρέλευσης με συμβατικά ναυτιλιακά καύσιμα εντός λιμένων περιοχής δικαιοδοσίας Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά (ημέρα και νύχτα), αλλά και σε πετρέλευση με συμβατικά ναυτιλιακά καύσιμα στο αγκυροβόλιο περιοχής δικαιοδοσίας Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά. Κάθε προηγούμενη με το θέμα απόφαση που αντίκειται στην παρούσα παύει να ισχύει.

Ειδικότητα του «Ναυτόπαιδα»

Πρόταση για θεσμοθέτηση της ειδικότητας του ναυτόπαιδα σε πλοία χωρητικότητας 500 έως 40.000 κ.ο.χ. με την πλήρωση σχετικών προϋποθέσεων.

Καθυστερήσεις στην έκδοση των απαιτούμενων πιστοποιητικών από την Υπηρεσία Μητρώων Ναυτικών

Μετά από ενημέρωση για καθυστερήσεις στην έκδοση των απαιτούμενων πιστοποιητικών από την Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων (περιορισμένες διαθέσιμες ημερομηνίες σε συνδυασμό με αυξημένο φόρτο εργασίας και έλλειψη ανθρωπίνου δυναμικού), η ΕΕΝΜΑ με παρέμβασή της (προφορική και γραπτή) έθεσε το θέμα στην αρμόδια Διεύθυνση του ΥΝΑΝΠ/ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. (ΔΕΚΝ), αποστέλλοντας παράλληλα και σχετικές προτάσεις προς επίλυσή του.

Η άμεση ενημέρωση εκ μέρους της ΔΕΚΝ σχετικά με τη διευθέτηση του θέματος έχει ως εξής:

- Ενισχύθηκε με ανθρώπινο δυναμικό το Τμήμα Δ' για να αυξηθεί η επιχειρησιακή δυναμικότητα ενώ παράλληλα διατέθηκε πρόσθετος υλικοτεχνικός εξοπλισμός.
- Αιτήθηκε προς το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης τη διάθεση επιπλέον χρονοθυρίδων όπου θα υφίσταται σχετική ενημέρωση περί της διαθεσιμότητας τους στην ψηφιακή πλατφόρμα προγραμματισμού ραντεβού «myNAFTILIA.live.gov.gr».
- Αυξήθηκε ο αριθμός των διατιθέμενων ραντεβού από δύο σε τρία ανά φυσικό πρόσωπο ή νόμιμο εκπρόσωπο, ενώ εφαρμόζεται αναλογία εξυπηρέτησης με στόχο την ισορροπημένη κάλυψη της ανάγκης εκπροσώπησης και της αυτοπρόσωπης παρουσίας των ναυτικών.
- Έχει προωθηθεί σχέδιο Κοινής Υπουργικής Απόφασης για την ηλεκτρονική υποβολή αιτήσεων έκδοσης και θεώρησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, πιστοποιητικών επάρκειας και endorsements.
- Εξυπηρετούνται άνευ ραντεβού περιπτώσεις ναυτικών επαρκώς αιτιολογημένες ως επείγουσες όπως και έκτακτες περιπτώσεις συναλλασσόμενων που προσέρχονται αυτοπροσώπως στη ΔΕΚΝ Δ', των οποίων τα αιτήματα δύναται να εξυπηρετούνται μετά το πέρας των προκαθορισμένων ραντεβού.
- Εξετάζεται η δυνατότητα δημιουργίας επιπλέον θυρίδας στο Τμήμα Δ αποκλειστικά για την παραλαβή δικαιολογητικών και την έκδοση πιστοποιητικών παραπομπής σε προαγωγικούς κύκλους Κ.Ε.Σ.Ε.Ν., σε χρονική συνάφεια με τις ημερομηνίες έναρξης των κύκλων, ώστε να αποφεύγονται εξαιρέσεις και να διατηρείται η συνοχή του συστήματος ηλεκτρονικού ραντεβού.



Διαχείριση αποκαταστημένων ειδών πυροτεχνίας

Η ΕΕΝΜΑ ανέδειξε το θέμα στα συναρμόδια υπουργεία υπογραμμίζοντας την έλλειψη σχετικής νομοθεσίας. Το αποτέλεσμα των συστηματικών προσπαθειών ήταν η σύσταση ομάδας εργασίας, υπό το συντονισμό του ΕΛΟΤ, με αντικείμενο την τυποποίηση στο πεδίο διαχείρισης αποβλήτων στα πλοία και στα λιμάνια και γενικά των θεμάτων για περιβαλλοντική προστασία και κυκλική οικονομία στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης.

Διέλευση πλοίων από Δίαυλο Σαλαμίνας-Μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα

Σύμφωνα με ενημέρωση από τη Διοίκηση του Ναυστάθμου ύστερα από σχετικό αίτημα της ΕΕΝΜΑ:

- Δεν υφίσταται οδηγία σύμφωνα με την οποία απαγορεύεται η διέλευση πλοίων με μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα άνω των 10,50 μ.
- Στην Αγγελία για τους Ναυτιλλομένους 146/2024, η οποία αφορά στο διάυλο Σαλαμίνας και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του ΧΕΕ 412/2, αποτυπώνονται όλες οι ναυτιλιακές πληροφορίες του διαύλου.
- Ο χάρτης (ΧΕΕ 412/2) μαζί με το επικόλλημά του (Αγγελία 146/2024) απαιτείται να μελετάται από οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο χρήστη, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
- Υπεύθυνοι για τον προσδιορισμό/καθορισμό του μέγιστου βυθίσματος και κατά συνέπεια για τον ασφαλή πλου είναι ο Πλοίαρχος/Κυβερνήτης του σκάφους και ο Πλοηγός που επιβαίνει σε αυτό, αφού πρώτα αυτοί συμβουλευτούν τον ναυτικό χάρτη της περιοχής.

Ενδυνάμωση συνεργασιών και προώθηση θεμάτων ΕΕΝΜΑ μέσω υπογραφής Μνημονίων Συνεργασίας

Στο πλαίσιο της προώθησης θεσμικών θεμάτων της ΕΕΝΜΑ λήφθηκαν πρωτοβουλίες και έγιναν διεπαφές με άλλους φορείς της ναυτιλίας και των μεταφορών και μετά από επιτυχείς διαβουλεύσεις υπεγράφησαν Μνημόνια Συνεργασίας (ΜοU) με την Ένωση Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ) και την Ελληνική Εταιρεία Logistics.





ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΜΟΤΗΤΑ

**ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ**



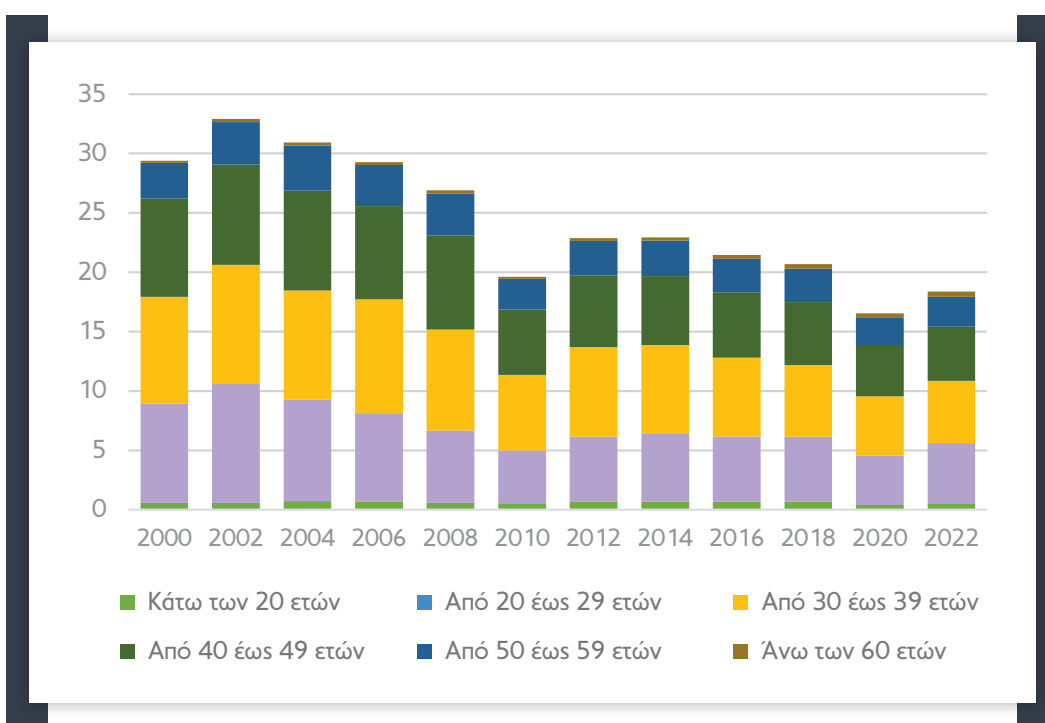
Η ηγετική θέση της ελληνικής ναυτιλίας οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στους επαγγελματίες που τη στελεχώνουν, οι οποίοι πρέπει να έχουν σύγχρονη και υψηλού επιπέδου εκπαίδευση όπως και διά βίου κατάρτιση για να ανταποκρίνονται με επιτυχία στις νέες απαιτήσεις της αγοράς. Ως εκ τούτου, η ναυτική εκπαίδευση είναι σημαντικό στοιχείο της ελληνικής ναυτικής παράδοσης. Ένα από τα υπαρκτά προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας σήμερα, όπως και η ναυτιλία παγκοσμίως πλέον, είναι η έλλειψη ναυτικών.

Ο αριθμός ναυτικών που υπηρετούν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία μειώνεται διαχρονικά για διάφορους λόγους, οι βασικότεροι εκ των οποίων είναι:

- Οι οργανικές συνθέσεις πληρωμάτων που θέτει ως προϋπόθεση το ελληνικό νηολόγιο καθιστούν αδύνατη την εξεύρεση ανώτερων αξιωματικών λόγω έλλειψης Ελλήνων ναυτικών γενικότερα.
- Το ναυτικό επάγγελμα δεν συμπεριλαμβάνεται στις βασικές, ούτε και στις δευτερεύουσες, επιλογές του επαγγελματικού προσανατολισμού των νέων, καθώς η οπτική που έχουν για το επάγγελμα παραμένει αγκιστρωμένη σε στερεότυπα του παρελθόντος, ενώ την ίδια στιγμή δεν υπάρχει επαρκής και κυρίως συντονισμένη ενημέρωση για την εξέλιξη του επαγγέλματος, τις παρούσες επικρατούσες συνθήκες, τις προοπτικές εξέλιξης και τις απολαβές.

Ωστόσο, το ποσοστό των ναυτικών ηλικίας κάτω των 30 ετών αυξάνεται διαχρονικά, από 24,8% το 2008 σε 30,5% το 2022 — κάτι που πρέπει να εξεταστεί με προσοχή γιατί ίσως να αποτελεί ένα κίνητρο για να σύνταξη πολιτικών προσέλκυσης νέων.

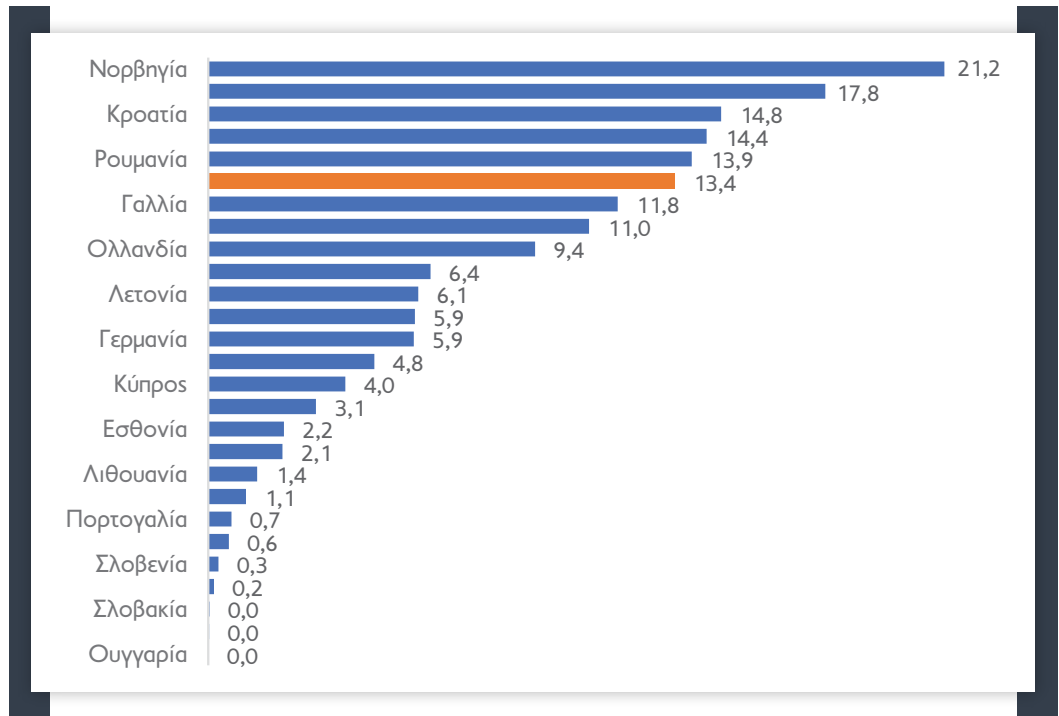
Ποσοστό Ελλήνων ναυτικών ανά ηλικιακή ομάδα



Πηγές: ΕΛΣΤΑΤ και Greece in Numbers, όπως αναφέρονται στη μελέτη «Shortsea Ναυτιλία: Τάσεις, προκλήσεις και επίδραση στην Ελληνική οικονομία», IOBE, 2025

Ενώ, η Ελλάδα είναι η 6η χώρα σε πλήθος ενεργών Πλοιάρχων και Αξιωματικών στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (5η στην ΕΕ27).

Αριθμός ενεργών Πλοιάρχων και Αξιωματικών ανά χώρα του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (χιλ. άτομα)

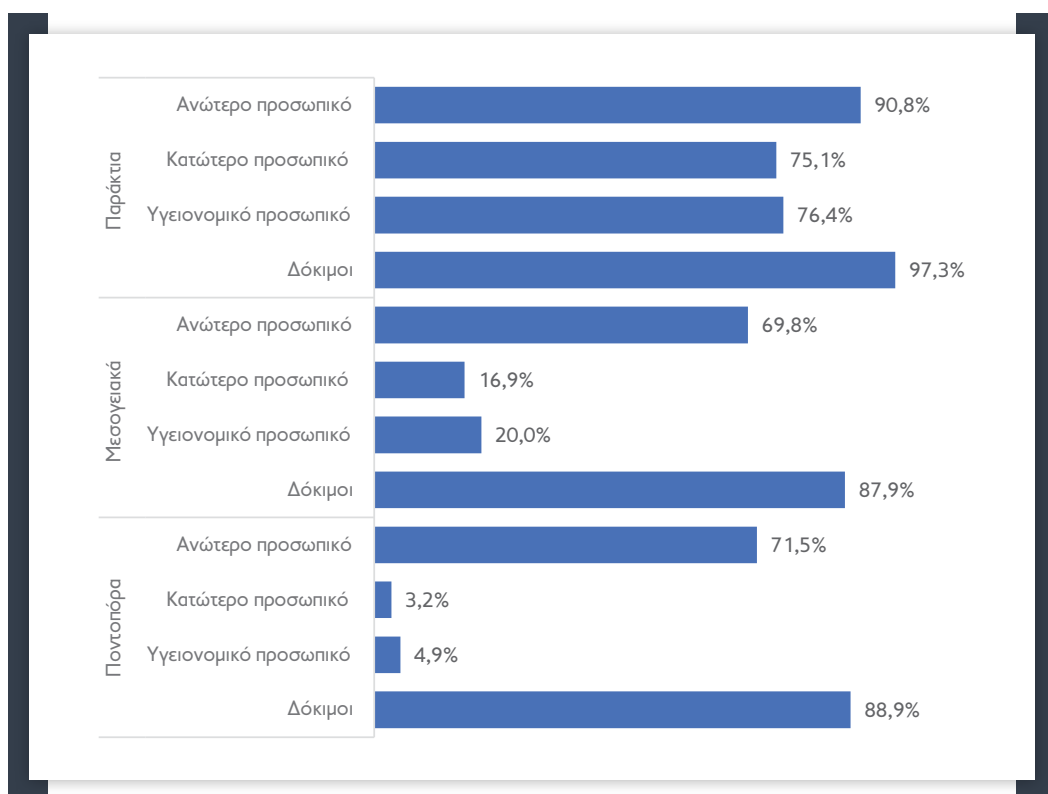


Πηγή: Seafarers statistics, European Maritime Safety Agency, 2023, όπως αναφέρεται στη μελέτη «Shortsea Ναυτιλία: Τάσεις, προκλήσεις και επίδραση στην Ελληνική οικονομία», IOBE, 2025

* Με ενεργό πιστοποιητικό επάρκειας

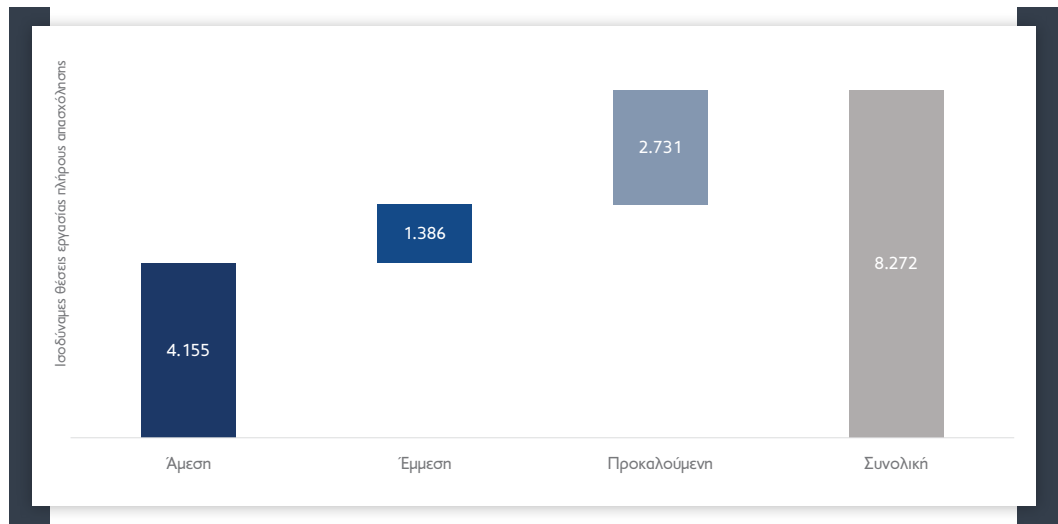
Αξίζει να σημειωθεί επίσης ότι το ποσοστό Ελλήνων ναυτικών είναι υψηλότερο στα εμπορικά πλοία που εκτελούν παράκτια και μεσογειακά ταξίδια (shortsea ναυτιλία) σε σύγκριση με τα ποντοπόρα.

Ποσοστό Ελλήνων ναυτικών ανά ομάδα ειδικοτήτων στην ποντοπόρο και τη shortsea ναυτιλία



Εντωμεταξύ, σε όρους απασχόλησης, η συνολική συμβολή του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων εκτιμάται σε σχεδόν 8,3 χιλ. ισοδύναμες θέσεις πλήρους απασχόλησης το 2023.

Επίδραση θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων στην απασχόληση

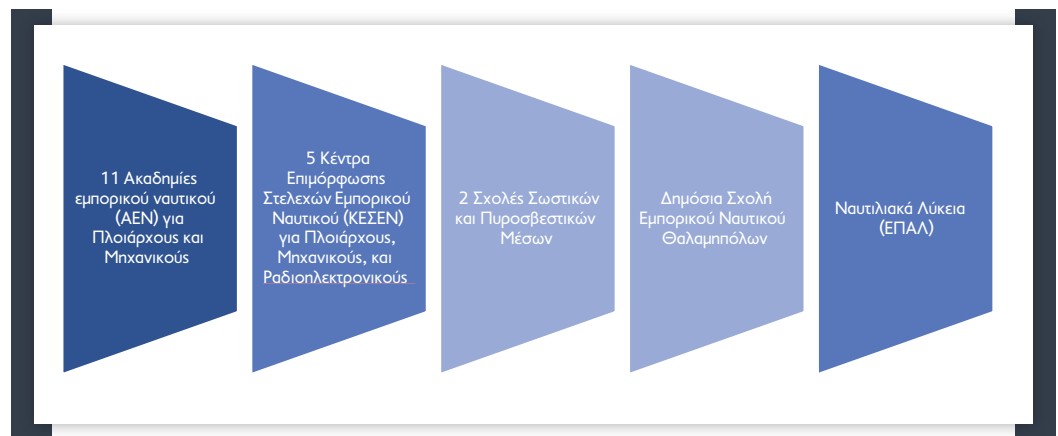


Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE, όπως αναφέρονται στη μελέτη «Shortsea Ναυτιλία: Τάσεις, προκλήσεις και επίδραση στην Ελληνική οικονομία», IOBE, 2025

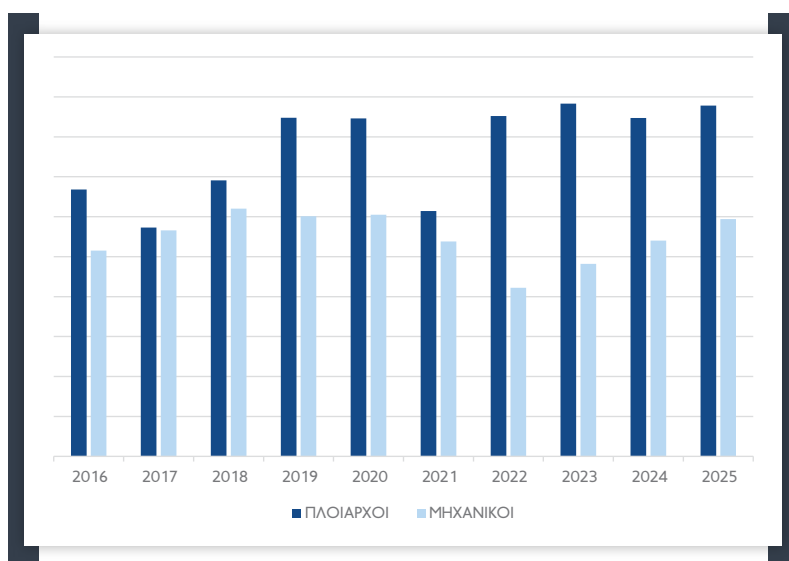
Σημείωση: Η εκτίμηση βασίστηκε στα στοιχεία της Eurostat (SBS) για τον κύκλο εργασιών του κλάδου «θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών εμπορευμάτων» (50.2 κατά ΣΤΑΚΟΔ)

Οι δομές ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα έχουν όπως απεικονίζονται στο ακόλουθο διάγραμμα, ενώ επιπλέον, λειτουργούν μεταπτυχιακά προγράμματα ναυτικών σπουδών στο Πανεπιστήμιο Πειραιά, στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Χίος), στο Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΟΠΑ) καθώς και σε κολλέγια στην Αθήνα.

Δομές ναυτιλιακής εκπαίδευσης στην Ελλάδα

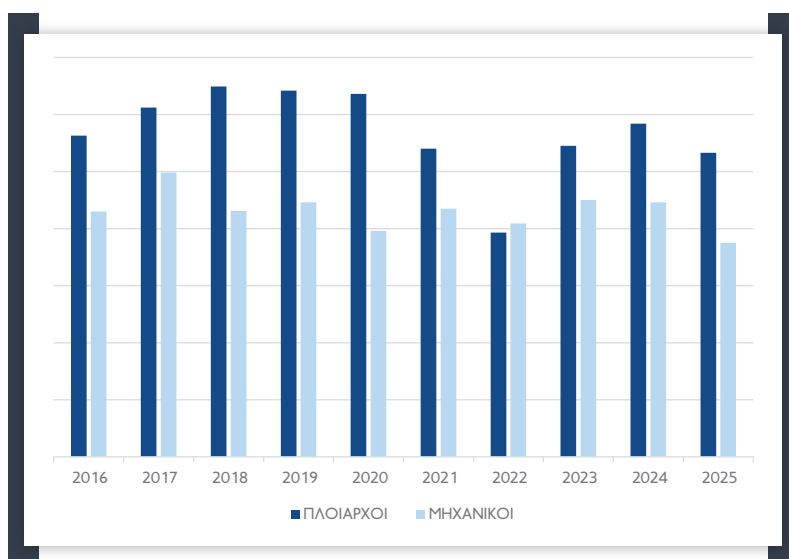


Εισακτέοι σε ακαδημίες εμπορικού ναυτικού



Κι ένα ακόμη ελπιδοφόρο μήνυμα δίνει η διαπίστωση ότι παρατηρείται αύξηση 18% στους εισακτέους την περίοδο 2021-2025 σε σχέση με 2016-2020, με μείωση κατά 7-13% στους πτυχιούχους πλοιάρχους και μηχανικούς. Οι απόφοιτοι των σχολών Εμπορικού Ναυτικού πέραν από την εξέλιξή τους στα πλοία μπορούν να απασχοληθούν και ως στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη στεριά –παραμένει ως πρόκληση όμως η απορρόφηση των αποφοίτων των σχολών από τον ναυτιλιακό κλάδο.

Πτυχιούχοι από ακαδημίες εμπορικού ναυτικού



Πηγή: Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής



Η ΕΕΝΜΑ θεωρεί ότι το πρόβλημα προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα είναι διπλό και πρέπει να αντιμετωπιστεί ταυτόχρονα και στις δύο διαστάσεις του. Καταρχάς, είναι επιτακτική ανάγκη ο εκσυγχρονισμός των ΑΕΝ (πρόγραμμα σπουδών, εκπαιδευτικό υλικό και διδακτικό προσωπικό) για να αναβαθμιστεί ουσιαστικά η ποιότητα των ναυτιλιακών σπουδών, και παράλληλα πρέπει να συνταχθεί σχέδιο προσέλκυσης των νέων στα ναυτικά επαγγέλματα, επανατοποθετώντας αυτά στο πλαίσιο των επιλογών καριέρας.

Οι προτάσεις της EENMA συνοψίζονται ως εξής:

- Εισαγωγή στις ΑΕΝ με το σύστημα των πανελληνίων εξετάσεων, με καθορισμένο ποσοστό εισαγόμενων από ΕΠΑΛ που να μην ξεπερνά το 30% του συνολικού ποσού εισαχθέντων, ώστε να υπάρχει ομογενοποίηση γνώσεων και δεξιοτήτων των φοιτητών.
- Αναμόρφωση του προγράμματος των Ναυτικών ΕΠΑΛ τόσο στα ναυτικά μαθήματα (Ναυτιλίας, Διεθνών Κανονισμών, κ.λπ.), για να διευκολύνεται η μελλοντική κατάταξη σε εξάμηνο σπουδών των ΑΕΝ, όσο και στα μαθήματα γενικής παιδείας για να καλύπτονται και οι γενικότερες απαιτήσεις της ναυτικής εκπαίδευσης.
- Στελέχωση των ΑΕΝ με υψηλού επιπέδου εκπαιδευτικό προσωπικό με τις κατάλληλες γνώσεις.
- Στελέχωση των ΑΕΝ με το απαραίτητο διοικητικό προσωπικό για την υποστήριξη του εκπαιδευτικού έργου.
- Αναδιαμόρφωση και εκσυγχρονισμός της διδακτέας ύλης ώστε να συμβαδίζει με τις σύγχρονες συνθήκες και τις νέες τεχνολογίες.
- Εκσυγχρονισμός εργαστηριακού εξοπλισμού, προσθήκη προσομοιωτών, εργαστηρίων πολυμέσων κ.λπ.
- Εκσυγχρονισμός των υποδομών εγκαταστάσεων, όπου είναι απαραίτητος.
- Πιθανή αριθμητική μείωση των ΑΕΝ, σύμφωνα με τον αριθμό σπουδαστών, έτσι ώστε οι σχολές που τελικώς θα λειτουργούν να πληρούν όλες τις σύγχρονες προδιαγραφές και να μην υπάρχουν σχολές «δύο ταχυτήτων», που εξυπηρετούν μόνο τοπικά συμφέροντα.

Ταυτόχρονα όμως με τον εκσυγχρονισμό των ΑΕΝ, θα πρέπει να αντιστραφεί η τάση σταθερής μείωσης της προσέλευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Οι προτάσεις της EENMA συνοψίζονται ως εξής:

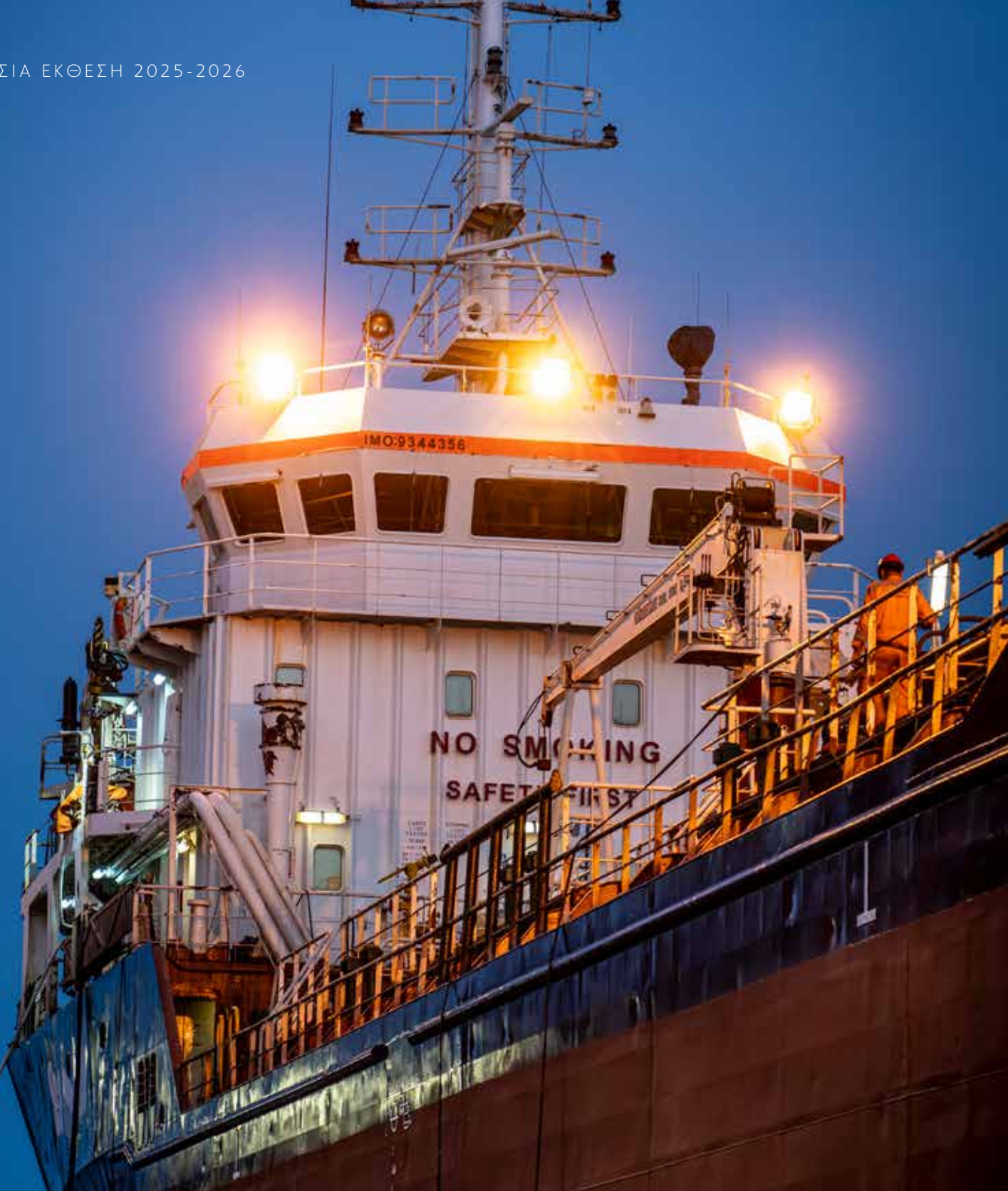
- Επαναπροσδιορισμός του ναυτικού επαγγέλματος: Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να ξεπεραστούν τα στερεότυπα που επικρατούν στην κοινωνία για το επάγγελμα του ναυτικού διαλύοντας τις παρανοήσεις, που δυστυχώς υπάρχουν ακόμα, για τον τρόπο λειτουργίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας.
- Επαγγελματικός προσανατολισμός: Συνεργασία του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, του Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και των φορέων του κλάδου με στόχο τη συμπερίληψη των ναυτικών επαγγελμάτων στον επαγγελματικό προσανατολισμό που προωθείται από την Γ' τάξη Γυμνασίου.
- Roadshow σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας & Θρησκευμάτων στις κατάλληλες τάξεις σε όλη την Ελλάδα με τη συμμετοχή εν ενεργεία ναυτικών και ναυτιλιακών φορέων με στόχο την σωστή ενημέρωση των νέων για τις συνθήκες του επαγγέλματος και τα πλεονεκτήματα που μπορεί να προσφέρει.





**ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ
SHORTSEA ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**SHORTSEA
PROMOTION
CENTER GREECE**



Το Shortsea Promotion Center/SPC Greece έχει την αρμοδιότητα της παρακολούθησης και εφαρμογής των κοινοτικών αποφάσεων σχετικών με τη shortsea ναυτιλία στην Ελλάδα. Το SPC Greece ασκεί, από 1/1/2025 και για περίοδο δύο ετών, την Προεδρία του European Shortsea Network/ESN — του ευρωπαϊκού φορέα συνεργασίας, προώθησης και ανάπτυξης shortsea ναυτιλίας.

Το ESN είναι ένα ευρωπαϊκό δίκτυο συνεργασίας και ανταλλαγής πληροφοριών με κύριους στόχους την προώθηση και την ανάπτυξη της shortsea ναυτιλίας με πρακτικά μέσα, καθώς και την ενίσχυση της ενσωμάτωσης της shortsea ναυτιλίας στην αλυσίδα διατροφικών μεταφορών. Αποτελεί έναν εκ των κύριων πυλώνων της Ένωσης για τη συστηματική μετατόπιση ροών από τους οδικούς άξονες στις θαλάσσιες αρτηρίες, τη μείωση των ατυχημάτων και την παροχή περιβαλλοντικά φιλικότερων υπηρεσιών.

Ιδρύθηκε το 2000 και συνίσταται από τα Shortsea Promotion Centers σε διάφορα ευρωπαϊκά κράτη. Το SPC Greece είναι ένα από τα ιδρυτικά μέλη του ESN και λειτουργεί υπό την Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Το SPC Greece ασκεί την προεδρία του ESN από τον Ιανουάριο του 2025 και για δύο χρόνια, αναλαμβάνοντας έναν ρόλο αυξημένης ευθύνης σε μια κρίσιμη συγκυρία για τη ναυτιλία, με ανοιχτές και έντονες συζητήσεις για το Net Zero Framework στον IMO και νέο κανονιστικό πλαίσιο σε ισχύ στην ΕΕ, η Ελλάδα ανέλαβε ρόλο με αυξημένη ευθύνη. Με συντονισμένες παρεμβάσεις, ενίσχυσε δυναμικά τη θεσμική της παρουσία στον ευρωπαϊκό διάλογο και ανέδειξε τη σημασία της shortsea ναυτιλίας ως βασικό πυλώνα της διατροφικότητας και της εφοδιαστικής συνοχής της Ευρώπης.

Σ' αυτό το πλαίσιο, το SPC Greece, εκπροσωπώντας το European Shortsea Network, συμμετείχε σε μια ευρύτερη συζήτηση για το παρόν και το μέλλον της ευρωπαϊκής shortsea ναυτιλίας με τον Ευρωπαϊκό Επίτροπο για τις Βιώσιμες Μεταφορές και τον Τουρισμό, Απόστολο Τζιτζικώστα, τον Ιανουάριο 2026.



Ιδιαίτερη μνεία αξίζει να γίνει στο European Shortsea Network Summit 2025 “Walking into a New Era”, το οποίο το οποίο διοργάνωσε το SPC στις 14 Οκτωβρίου 2025 στην Ελλάδα με μεγάλη επιτυχία. Περισσότεροι από 40 ομιλητές και ομιλήτριες —αξιωματούχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκπρόσωποι της Πολιτείας,

εκπρόσωποι φορέων και οργανισμών καθώς και υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλιακής βιομηχανίας— κράτησαν αμείωτο το ενδιαφέρον των 350+ συμμετεχόντων από όλους τους κλάδους της ναυτιλίας.

Η διασύνδεση των θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών αποτελεί την απαραίτητη προϋπόθεση για τη βιώσιμη ανάπτυξη χωρών, όπως η Ελλάδα, και των νησιωτικών περιοχών τους. Η ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών μπορεί να αποσυμφορήσει τα οδικά δίκτυα, να μειώσει τις εκπομπές ρύπων και να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι συζητήσεις του συνεδρίου επικεντρώθηκαν στην ανάγκη δημιουργίας λειτουργικών κόμβων διατροπικότητας με αναβαθμισμένες υποδομές και καλύτερο συντονισμό μεταξύ των μεταφορικών μέσων. Ειδική αναφορά έγινε στις περιφέρειες με αυξανόμενη εμπορική και στρατηγική σημασία, όπως η Αλεξανδρούπολη και η Νότια Πελοπόννησος, όπου απαιτούνται μεγάλες επενδύσεις και σχεδιασμός μακροπρόθεσμης ανάπτυξης.

Ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε και στη μελλοντική στρατηγική των ευρωπαϊκών λιμανιών, τα οποία καλούνται να ανταποκριθούν στις προκλήσεις της απανθρακοποίησης, της ψηφιοποίησης και της άμυνας, διαμορφώνοντας νέα επιχειρησιακά μοντέλα που θα ενισχύουν την ανθεκτικότητα και τη βιωσιμότητά τους.

Παράλληλα, δόθηκε έμφαση στην πράσινη μετάβαση των logistics και της shortsea ναυτιλίας με προτεραιότητα στον εκσυγχρονισμό του στόλου, την ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού και την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών. Οι συμμετέχοντες στα πάνελ συζήτησης τόνισαν ότι η επιτυχία της μετάβασης εξαρτάται από την ουσιαστική συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και από ρεαλιστικά ρυθμιστικά πλαίσια, που θα ενθαρρύνουν την καινοτομία χωρίς να επιβαρύνουν υπέρμετρα τις επιχειρήσεις. Επίσης, συζητήθηκαν οι εξελίξεις για την ανάπτυξη εναλλακτικών ναυτιλιακών καυσίμων, καθώς, παρά τη δυναμική των βιοκαυσίμων, επισημάνθηκε η περιορισμένη διαθεσιμότητά τους και διατυπώθηκαν επιφυλάξεις για τη βιωσιμότητα του υδρογόνου και του LNG, λόγω των συνακόλουθων περιβαλλοντικών και ενεργειακών προκλήσεων. Αναφέρθηκε επίσης το ενδεχόμενο αξιοποίησης πυρηνικής ενέργειας σε ναυτιλιακές εφαρμογές, υπό την προϋπόθεση ύπαρξης ασφαλών και βιώσιμων τεχνολογικών λύσεων.

Στο συνέδριο αναδείχθηκε επίσης η ανάγκη ευθυγράμμισης της ευρωπαϊκής και διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας (ΕΕ και IMO), ώστε να αποφευχθεί η διπλή φορολόγηση και να διασφαλιστεί δίκαιος ανταγωνισμός.



European Shortsea Network



**Walking
into a new
era**

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον προκάλεσε το πάνελ συζήτησης με θεματική τον αντίκτυπο των γεωπολιτικών εξελίξεων στις θαλάσσιες εμπορευματικές ροές. Οι ομιλητές ανέδειξαν τη σημαντική γεωστρατηγική θέση της Ελλάδας και την τεράστια ισχύ της ελληνικής ναυτιλίας διεθνώς, η οποία διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη διασφάλιση της ομαλής ροής του διεθνούς εμπορίου. Τονίστηκε ότι οι διαρκώς μεταβαλλόμενες γεωπολιτικές συνθήκες επιβάλλουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία συνεχή επαναξιολόγηση και προσαρμογή των δραστηριοτήτων της, ώστε να διασφαλίζεται η ανθεκτικότητα και η απρόσκοπτη λειτουργία των εμπορικών δικτύων. Η ελληνική ναυτιλία, όπως επισημάνθηκε, αποδεικνύει διαχρονικά την ικανότητά της να προσαρμόζεται σε κάθε νέα συνθήκη, διατηρώντας το παγκόσμιο εμπόριο «σε κίνηση».

Αξιοσημείωτη ήταν επίσης η επισήμανση ότι ακόμη και οργανισμοί, όπως η UNESCO, έχουν και ναυτιλιακό χαρακτήρα μέσω της δραστηριοποίησής τους για θέματα που αφορούν τους ωκεανούς και τη θαλάσσια βιωσιμότητα — κάτι που αναδεικνύει γενικότερα τη διείσδυση και τη σημασία της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Συνοπτικώς, από τις εργασίες του συνεδρίου καταδείχθηκε ότι η διατροφικότητα, η ενεργειακή μετάβαση, η γεωπολιτική προσαρμοστικότητα και η τεχνολογική καινοτομία αποτελούν τους τέσσερις βασικούς πυλώνες για τη διασφάλιση της ανθεκτικότητας και της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού ειδικότερα, αλλά και ευρωπαϊκού γενικότερα συστήματος μεταφορών.

Τις εργασίες του συνεδρίου άνοιξε ο Πρόεδρος του European Shortsea Network και Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Χαράλαμπος Σημαντώνης, εισαγωγικούς χαιρετισμούς απύθνηναν ο Ευρωπαίος Επίτροπος Βιώσιμων Μεταφορών & Τουρισμού, Απόστολος Τζιτζικώστας, η Υπουργός Κοινωνικής Συνοχής & Οικογένειας, Δόμνα Μιχαηλίδου, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Στέφανος Γκίκας, ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γεώργιος Αλεξανδράτος, ο Πρόεδρος της INTERCARGO και Ταμίας της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Γιάννης Ξυλάς, και ο Αντιπρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, Ευστράτιος Απέργης. Ενώ κεντρικοί ομιλητές ήταν η Gesine Meissner, European Coordinator for the European Maritime Space και ο Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director, Grimaldi Group.



ORGANIZED BY

S P C G R E E C E

SHORTSEA PROMOTION CENTER

European Shortsea Network Presidency 2025-2026

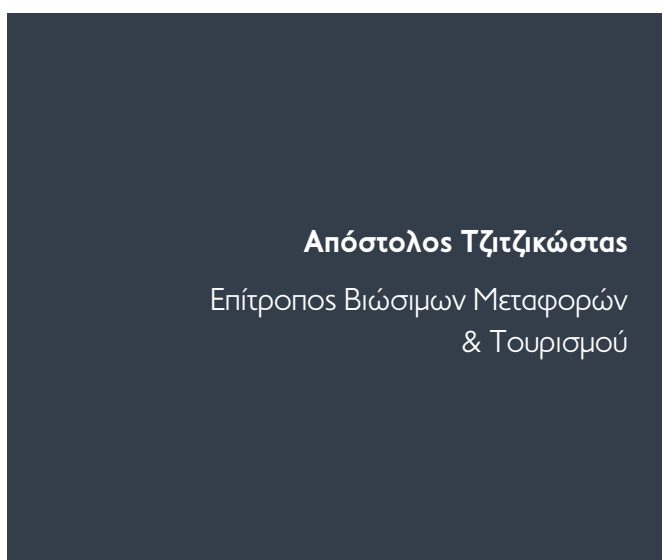
October 14 // 2025

Grand Hyatt Hotel // Athens >>>>>



Χαράλαμπος Σημαντώνης

Πρόεδρος, European Shortsea Network
Πρόεδρος, Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας
Μικρών Αποστάσεων



Απόστολος Τζιτζικώστας

Επίτροπος Βιώσιμων Μεταφορών
& Τουρισμού



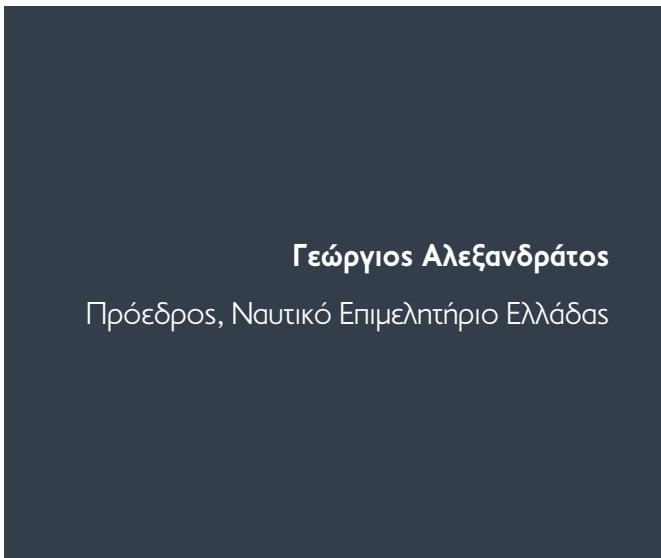
Δόμνα Μιχαλίδου

Υπουργός Κοινωνικής Συνοχής & Οικογένειας



Στέφανος Γίκας

Υφυπουργός Ναυτιλίας & Νησιωτικής
Πολιτικής



Γεώργιος Αλεξανδράτος

Πρόεδρος, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας



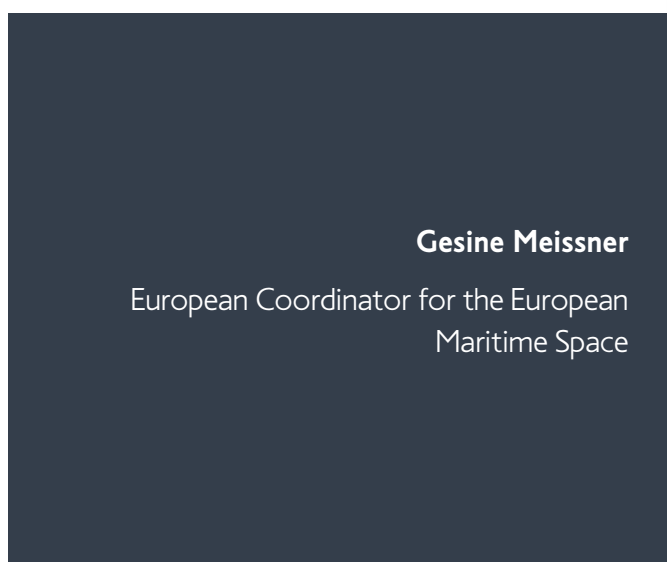
Γιάννης Ξυλάς

Πρόεδρος, INTERCARGO
Ταμίας, Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών



Ευστράτιος Απέργης

Αντιπρόεδρος, Σύνδεσμος Επιχειρήσεων
Επιβατηγού Ναυτιλίας



Gesine Meissner

European Coordinator for the European
Maritime Space



Guido Grimaldi

Corporate Short Sea Shipping Commercial
Director, Grimaldi Group



Walking into a new era



PROGRAM

09.00-09.30: Registration – Coffee

09.30-09.40: Welcome Address

Mr. Charalampos Simantonis, President, European Shortsea Network | President, Hellenic Shortsea Shipowners Association

09.40-10.30: Opening Speeches

Mr. Apostolos Tzitzikostas, European Commissioner for Sustainable Transport & Tourism (*online*)

Mr. Stefanos Gkikas, Deputy of Maritime Affairs & Insular Policy

Mr. George Alexandratos, President, Hellenic Chamber of Shipping

Mr. John Xylas, Treasurer, Union of Greek Shipowners | Chairman, International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO)

Mr. Efstratios Apergis, Vice President, Greek Shipowners Association for Passenger Ships

10.30-10.45: Keynote Speech

Ms. Gesine Meissner, European Coordinator for the European Maritime Space

10.45-11.00: Keynote Speech

Dr. Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director, Grimaldi Group

11.00-12.40: SESSION 1

Connecting Europe: The Power of Intermodality

PART A

Mr. Jørn Askvik, Managing Director, Shortsea Promotion Center Norway

Ms. Iro Doumani, General Manager, Hellenic Federation of Road Transport (OFAE) Greece | Vice President, International Road Transport Union (IRU)

Mr. Ralf-Charley Schultze, General Manager & Chairman, International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR)

Prof. Stratos Papadimitriou, Dept. of Maritime Studies | Director of the Transportation Systems Laboratory, University of Piraeus, Greece

Moderator: Dr. Maria Boile, Dept. of Maritime Studies | Director of the Quantitative Analysis in Shipping Laboratory, University of Piraeus, Greece

PART B

Mr. Konstantinos Papageorgiou, President, Hellenic Logistics Association (EEL)

Prof. Seraphim Kapros, Head of the Department of Shipping Trade and Transport, University of the Aegean, Greece

Mr. Emmanouil Koutoulakis, Secretary General of Aegean and Island Policy, Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy

Ms. Amaia Sarasola Anzola, Marketing and Commercial Manager, Port of Bilbao

Moderator: Mr. Marios Bougioukas, Director of Logistics & SCM, BCA COLLEGE | Chief Officer, 2wayferries

12.40-13.15: Networking Coffee Break

13.15-14.15: SESSION 2

Shipping Legislation in an EU Context

Ms. Marien van den Berg, Policy Advisor, ESPO

Mr. Angelos Vlachos, BoD Member, Hellenic Ports Association (ELIME) | CEO, Kavala Port Authority

Mr. Panos Kourkountis, Technical Director, Sea Traders SA | Chairman, MARTECMA

Mr. Panos Zachariadis, Technical Director, Atlantic Bulk Carriers

Moderator: Mr. Stavros Hatzigrigoris, Advanced Engineering Services & Technical Director, Zodiac Maritime

14.15-15.15: Networking Lunch Break

15.15-17.00: SESSION 3

Financing the Green Transition: Meeting Innovation and Technology Demands

PART A

Mr. Miltiadis Varvitsiotis, CEO, Skaramangas Shipyards

Mr. Antonio Preckler Galguera, Technical and Control Director, Pymar

Mr. Themis Vagiakos, Director, Global Sustainability, ABS

Ms. Carola Yiannouli, General Manager, Oceanking

Moderator: Mr. Nigel Lowry, Greece Correspondent for Lloyd's List | Founder & Director of Greek Shipping Hall of Fame

PART B

Introductory Remarks

Mr. Jaap Gebraad, Secretary-General, Waterborne Technology Platform

Mr. Konstantinos Economou, Head of Shipping Finance at Credia Bank | General Secretary Association of the Banking & Financial Executives of Hellenic Shipping

Ms. Eleni Polychronopoulou, President, HEMEXPO | Chairperson, ERMA TECH GROUP

Mr. Jorinus Kalis, Development Manager, Damen Shipyards

Moderator: Mr. George Xiradakis, President, Association of the Banking & Financial Executives of Hellenic Shipping | Founder & Managing Director, XRTC Business Consultants

17.00-17.30: Networking Coffee Break

17.30-18.30: SESSION 4

Navigating Geopolitical Shifts and Divides / Impacts on Shipping Routes

Introductory Remarks

Mr. Michael Psilos, Managing Director, naftemporiki.gr

Mr. Charalampos Fafalios, President, Greek Shipping Co-Operation Committee

Prof. Angelos Syrigos, Member of Greek Parliament | Department of International & European Studies, Panteion University of Social and Political Sciences, Greece

Mr. George Koumoutsakos, Permanent Representative of Greece to UNESCO

Mr. Marcel Hansemann, Vice President-Relationship Manager, International Shipping Department, BERENBERG

Moderator: Ms. Maria Sarafoglou, Journalist

Master of Ceremony: Prof. Angelos Pantouvakis, Dean, School of Maritime and Industry, University of Piraeus, Greece































Το SPC Greece και το European Shortsea Network ευχαριστούν θερμά τους υποστηρικτές του συνεδρίου, όπως και τους εκπροσώπους τους οι οποίοι τίμησαν με την παρουσία τους τη διοργάνωση:

Αιγίδες:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

- **Platinum Sponsor:**
COSNULATE OF DOMENICA
- **Gold Sponsors:**
ABS, CREDIA BANK, HEMEXPO, THE MARSHALL ISLANDS
REGISTRY, OCEANKING, SEKAVIN
- **Silver Sponsors:**
DAMEN, EUROBANK, LIBERIAN REGISTRY, ΟΛΠ
- **Lanyards Sponsor:**
DNV
- **Bags Sponsor:**
BUREAU VERITAS
- **Program Sponsor:**
RINA
- **Media Sponsors:**
ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, NEWSFRONT/ΝΑΦΤΙΛΙΑΚΙ, mononews,
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, MARITIME, ELNAVI, SAFETY4SEA,
Pireaus365.gr, NAFS, maritimes.gr

PLATINUM SPONSOR



The Commonwealth Of Dominica - Maritime Administration
www.dominicaconsulategreece.com
marine@dominicaconsulate.com

GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



LANYARDS SPONSOR



PROGRAM SPONSOR



BAGS SPONSOR



Shaping a World of Trust

MEDIA SPONSORS



AUSPICES







ΔΡΑΣΕΙΣ





Συνάντηση ΔΣ ΕΕΝΜΑ με Υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής Βασίλη Κικίλια, παρουσία του Γενικού Γραμματέα Λιμένων Ευάγγελου Κυριαζόπουλου, στο πλαίσιο ενός ουσιαστικού πλαισίου συνεργασίας προς όφελος του κλάδου και της ελληνικής οικονομίας.

Συνάντηση εργασίας μεταξύ του Ευρωπαϊκού Επιτρόπου για τις Βιώσιμες Μεταφορές και τον Τουρισμό, Απόστολου Τζιτζικώστα, και του Προέδρου του European Shortsea Network, Χαράλαμπος Σημαντώνη (Βρυξέλλες).



Greek Shipping Hall of Fame 2025, εκπροσώπηση ΕΕΝΜΑ από Χαράλαμπος Σημαντώνη, Πρόεδρο ΔΣ με επίδοση βραβείου στην ιστορικό Τζελίνα Χαρλαύτη, καθηγήτρια Ναυτιλιακής Ιστορίας, Πανεπιστήμιο Κρήτης.



Ετήσιο RINA Hellenic Advisory Committee 2025, εκπροσώπηση EENMA στη συζήτηση από τον Χαράλαμπο Σημαντώνη, Πρόεδρο ΔΣ.

Επετειακή εκδήλωση για τα 25 χρόνια «ΠΜΣ στη Ναυτιλία» του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιά, εκπροσώπηση EENMA από Χαράλαμπο Σημαντώνη, Πρόεδρο ΔΣ, σε συζήτηση πάνελ με θέμα «Ορίζοντας το Αύριο: Ελληνική Ναυτιλία».



Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Workshop με θέμα «Η απανθρακοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ο ρόλος των λιμένων στη περιοχή των λιμένων Αδριατικής - Ιονίου», εκπροσώπηση EENMA από Δρ. Νικόλαος Λιάπη, Μέλος ΔΣ, σε πάνελ συζήτησης «Challenges and perspectives for the greening of shipping industry».



Ενημερωτική παρουσίαση του Δημήτρη Γεωργαντή, Howe Robinson Partners (στην ΕΕΝΜΑ σχετικά με τις εξελίξεις και τις προοπτικές της dry cargo αγοράς, με ιδιαίτερη αναφορά και στην shortsea ναυτιλία.

Ημερίδα WIMA 2025, εκπροσώπηση ΕΕΝΜΑ από Αλεξάνδρα Γκανά, Ταμία και Δρ. Νίκο Λιάπη, Μέλος ΔΣ & Πρόεδρο ΕΛΙΝΤ σε πάνελ συζήτησης «Energy Saving Devices (ESDs)».



Γεύμα εργασίας ΔΣ ΕΕΝΜΑ και Αρχηγού Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, Τρύφωνα Κοντιζά.



Lloyd's List Greek Shipping Awards 2025, βραβείο «Piraeus International Centre Award», Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων για την συμβολή της στην ανάπτυξη του Πειραιά ως μείζον ναυτιλιακό κέντρο σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.



2nd Chios International Shipping Summit (Χίος-Οινούσες), εκπροσώπηση ΕΕΝΜΑ με ομιλίες και σε συζήτηση πάνελ από Χαράλαμπο Σημαντώνη, Πρόεδρο ΔΣ, Στράτο Τσαλαμανιό, Α' Αντιπρόεδρος ΔΣ και Αλέξανδρο Λαγουρό, Σύμβουλο Ναυτιλιακών Θεμάτων.



Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων: τάσεις, προκλήσεις και επίδραση στην Ελληνική Οικονομία» (Σεπτέμβριος 2025)



Strategic Dialogue on the EU Industrial Maritime Strategy (Βρυξέλλες),
εκπροσώπηση European Shortsea Network στη συζήτηση
από τον Πρόεδρο Χαράλαμνο Σημαντώνη.



Στιγμιότυπα από τον εορτασμό της Παγκόσμιας Ημέρας Ελληνικής Γλώσσας από την UNESCO (Παρίσι). Συνεισφορά της ΕΕΝΜΑ με επετειακές γραβάτες και μαντήλια με την ελληνική αλφάβητο και εκπροσώπηση από τον Πρόεδρος ΔΣ, Χαράλαμπος Σημαντώνη.



Εφημερίδα Maritime Economies, ειδικό αφιέρωμα «Women of influence 2026», διάκριση στην Αλεξάνδρα Γκανά, Ταμία ΔΣ ΕΕΝΜΑ.

Επετειακό δείπνο για τον εορτασμό 90 χρόνων από την ίδρυση του Greek Shipping Committee (Λονδίνο), εκπροσώπηση ΕΕΝΜΑ από τον Χαράλαμπο Σημαντώνη, Πρόεδρο ΔΣ.



Επαγγελματικό Επιμελητήριο Πειραιά, «Βραβείο Γυναίκας Ηγεσίας στο Θαλάσσιο Επιχειρείν 2025», Αλεξάνδρα Γκανά, Ταμίας ΔΣ ΕΕΝΜΑ



Βραβείο «Circular Economy Awards 2026», Νίκος Λιάπης, Μέλος ΔΣ ΕΕΝΜΑ και Πρόεδρος ΕΛΙΝΤ

ESG Shipping Awards 2025, Βραβείο Bronze στην κατηγορία «ESG Leader, SEAVEN Tanker & Dry Management.



19ο Ετήσιο Συνέδριο (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.), εκπροσώπηση ΕΕΝΜΑ από Αλέξανδρο Λαγουρό, Σύμβουλο Ναυτιλιακών Θεμάτων, με εισαγωγικό χαιρετισμό.



Lloyd's List Greek Shipping Awards 2025, βραβείο «Tanker Company of the Year» Seaven Tanker Management, Στράτος Τσαλαμανιός (Α), Α' Αντιπρόεδρος ΔΣ ΕΕΝΜΑ και Νικόλας Τσαλαμανιός (Δ).

Συνάντηση εργασίας ΔΣ ΕΕΝΜΑ με την Ένωση Τραπεζικών και Χρηματοοικονομικών Στελεχών της Ελληνικής Ναυτιλίας.



Ημερίδα Λέσχης Επιχειρηματιών και Επιστημόνων Πειραιά με θέμα «Καινοτομία και Επιχειρηματικότητα στον Πειραιά – Νέες Δυνατότητες για τον κλάδο Υπηρεσιών», εκπροσώπηση ΕΕΝΜΑ από Αλεξάνδρα Γκάνα, Ταμιά και Δρ. Νίκο Λιάπη, Μέλος ΔΣ & Πρόεδρο ΕΛΙΝΤ σε πάνελ συζήτησης.



Συνάντηση εργασίας ΔΣ ΕΕΝΜΑ και Υφυπουργού Ναυτιλίας Κύπρου, Μαρίνας Χατζημανώλη.

Workshop NAVGREEN (Πράσινη Ναυτιλία Μηδενικού Ανθρακικού Αποτυπώματος), εκπροσώπηση ΕΕΝΜΑ από Αλεξάνδρα Γκανά, Ταμία ΔΣ, με ομιλία.



Ναυτιλιακό Συνέδριο ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗΣ 2025, Εκπροσώπηση ΕΕΝΜΑ από Χαράλαμπο Σημαντώνη, Πρόεδρο ΔΣ, με εισαγωγική ομιλία και θέμα «Η ναυτιλία επανέρχεται στο επίκεντρο της ευρωπαϊκής στρατηγικής».





Συγκροτήθηκε σε Σώμα το νέο ΔΣ του ΝΕΕ, κατόπιν των Αρχαιρεσιών της 18ης Φεβρουαρίου 2026 για το ήμισυ των μελών του. Πρόεδρος εξελέγη για δεύτερη θητεία ο Γεώργιος Σπ. Αλεξανδράτος, ενώ ο Πρόεδρος ΔΣ ΕΕΝΜΑ, Χαράλαμπος Σημαντώνης, επανεξελέγη Μέλος της Διοικούσας Επιτροπής.

Τελετή αποφοίτησης MSc in Shipping Management 2024-2025, Πανεπιστήμιο Πειραιά, εκπροσώπηση ΕΕΝΜΑ από Στράτο Τσαλαμανιό, Α' Αντιπρόεδρο ΔΣ, με ομιλία και επίδοση τίτλου σπουδών.







Στιγμιότυπα από την χριστουγεννιάτικη εκδήλωση της ΕΕΝΜΑ για τα μέλη και τους φίλους της.



RHINO





ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ



Για 11η συνεχή χρονιά η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων έδωσε το παρών στη θεσμική πλέον συνάντησή της με τη ναυτιλιακή κοινότητα με την Απονομή Υποτροφιών που πραγματοποιήθηκε στις 10 Μαρτίου 2026, στο Ίδρυμα Ευγενίδη. Ο Πρόεδρος και τα μέλη του ΔΣ της ΕΕΝΜΑ υποδέχθηκαν υποτρόφους, χορηγούς, εκπροσώπους της κυβέρνησης και της ακαδημαϊκής κοινότητας καθώς και πάνω από 200 εξέχοντα μέλη της ευρύτερης ναυτιλιακής οικογένειας.

Με κύριο χαρακτηριστικό την αταλάντευτη αφοσίωση στην προσφορά προς τη νέα γενιά που θα αναλάβει τα νηία της ελληνικής ναυτιλίας — στους ναυτικούς που ζουν στα πλοία και στους ανθρώπους που τους υποστηρίζουν από τα γραφεία— εταιρείες και οργανισμοί δήλωσαν ότι παραμένουν στο πλευρό της EENMA και θα υποστηρίξουν ως χορηγοί υποτροφιών την προσπάθεια της Ένωσης να δώσει την ευκαιρία σε όσο το δυνατόν περισσότερους νέους και νέες να εξειδικεύσουν τις γνώσεις τους για το καλό της ναυτιλίας.

Ο Πρόεδρος ΔΣ της EENMA και Πρόεδρος του European Shortsea Network, Χαράλαμπος Σημαντώνης, έκανε την εναρκτήρια ομιλία, ενώ χαιρετισμό έκαναν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Βασίλης Κικίλιας, εκπροσωπώντας και τον Πρόεδρο της Ελληνικής Κυβέρνησης, ο Αντιπρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, Βασίλειος Λογοθέτης, ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδη, Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, και ο εκπρόσωπος της Επιτροπής Αξιολόγησης Υποψηφιοτήτων καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιά, Στράτος Παπαδημητρίου.

Μια πολύ ενδιαφέρουσα αναδρομή στις συνθήκες που ευνόησαν τη γέννηση της ελληνικής ναυτιλίας και τη μετέπειτα γνωστή σε όλους δυναμική γιγάντωση και επέκτασή της διεθνώς έκανε ο Άγγελος Συρίγος, Καθηγητής Διεθνούς Δικαίου και Εξωτερικής Πολιτικής στο Πάντειο Πανεπιστήμιο και Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας.

Όλοι οι χορηγοί υποτροφιών δήλωσαν περήφανοι και συγκινημένοι από το κοινό «ταξίδι προσφοράς» τους με την EENMA, δηλώνοντας ότι παραμένουν συνοδοιπόροι, ενώ προστέθηκαν άλλες τρεις υποτροφίες για την επόμενη χρονιά: δύο του Ιδρύματος Maria Tsakos, και μία της εταιρείας Oceanking.



Ο **Χαράλαμπος Σημαντώνης, Πρόεδρος ΔΣ της ΕΕΝΜΑ και Πρόεδρος του European Shortsea Network**, στην εναρκτήρια ομιλία του τόνισε ότι η ΕΕΝΜΑ προσφέροντας περίπου 100 υποτροφίες ύψους άνω των 400.000 ευρώ συνενώνει επί 11 χρόνια με τον στόχο της από κοινού προσφοράς όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα. Είναι σημαντικό, ακόμη και σε δύσκολες περιόδους, να παραμένουμε συνεπείς στις αξίες με τις οποίες λειτουργούμε, αλλά και στην αφοσίωσή μας προς τους διαχρονικούς στόχους μας, παρά τις όποιες αντιξοότητες.

Ο **Βασίλης Κικίλιας, Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής**, συνεχάρη την ΕΕΝΜΑ για τη συγκεκριμένη δράση και σημείωσε ότι αυτές οι πρωτοβουλίες καταδεικνύουν επίσης την ποιότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Συγχρόνως απύθυνη πρόσκληση προς τη νέα γενιά να επιλέξει το ναυτιλιακό επάγγελμα τονίζοντας όχι μόνον τις υψηλές οικονομικές απολαβές, αλλά κυρίως τις δυνατότητες εξέλιξης, προσωπικής βελτίωσης και της ενδιαφέρουσας καθημερινότητας.



Ο **Αντιπρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, Βασίλειος Λογοθέτης**, κατά τη διάρκεια του χαιρετισμού του δηλώσε ευθαρσώς ότι το ΝΕΕ είναι πάντα αρωγός σε τέτοιες πρωτοβουλίες.





Ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδη, **Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης**, κατά τη διάρκεια του χαιρετισμού του τόνισε την ποιότητα της ναυτικής εκπαίδευσης και τη συμβολή του Ιδρύματος Ευγενίδη προς αυτή την κατεύθυνση.

Ο πατριάρχης της ναυτιλίας **καπτάν Παναγιώτης Τσάκος**, ο οποίος είναι συνοδοιπόρος του θεσμού των Υποτροφιών της ΕΕΝΜΑ από την έναρξή του, ανακοίνωσε επιτόπου ότι προσφέρει δύο νέες υποτροφίες για την επόμενη ακαδημαϊκή χρονιά μέσω του Ιδρύματος Maria Tsakos.



Ο **καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιά, Στράτος Παπαδημητρίου**, εκπροσωπώντας την Επιτροπή Αξιολόγησης, τόνισε ότι η επιλογή των υποτρόφων είναι μια δύσκολη διαδικασία συνδυασμού ακαδημαϊκών και κοινωνικών κριτηρίων, αλλά συγχρόνως προσφέρει σε όλα τα μέλη της ομάδας την ικανοποίηση της συνεισφοράς στην προσπάθεια της ΕΕΝΜΑ.






Ο Άγγελος Συρίγος, Καθηγητής Διεθνούς Δικαίου και Εξωτερικής Πολιτικής στο Πάντειο Πανεπιστήμιο και Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, με τον γλαφυρό λόγο του εξήγησε πώς οι πρώτοι караβοκύρηδες αξιοποίησαν με επαγγελματική μαεστρία τα πρώτα προνόμια και πώς ο πλούτος που συσώρευσαν χρηματοδότησε στη συνέχεια την Ελληνική Επανάσταση βάζοντας τα θεμέλια του νεότερου ελληνικού κράτους.

Η Μαρία-Νεφέλη Σαράφογλου, δημοσιογράφος ANΤ1, επωμίστηκε τον ρόλο της Master of Ceremony





Οι Υπότροφοι της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων για το ακαδημαϊκό έτος 2025-2026 είναι:

- **Υποτροφία Σπύρου Αλεξανδράτου** απονεμήθηκε στον Κωνσταντίνο-Ταξιάρχη Μπόνη, MSc. in Shipping Management, Πανεπιστήμιο Πειραιά, από την Κατερίνα Αλεξανδράτου, General Manager, Apollonia Lines.
- **Υποτροφία Bureau Veritas** απονεμήθηκε στην Ευφροσύνη Ναγκουζάλογλου, MSc. in Shipping Management, Πανεπιστήμιο Πειραιά, από τον Γιώργο Ανδρεάδη, Marine & Offshore for Greece, Malta, Cyprus Director, Bureau Veritas.
- **Υποτροφία Load Line Marine** απονεμήθηκε στην Αναστασία Σταμούλη, ΠΜΣ «Ναυτιλία», Πανεπιστήμιο Πειραιά, από τον Γεώργιο Σουραβλά, founder & CEO, Load Line Marine.
- **Υποτροφία SPANOPOULOS GROUP** απονεμήθηκε στην Καλλιόπη Μενελάου, Ειδική Αγωγή & Εκπαίδευση, Πανεπιστήμιο Λευκωσίας & Πανεπιστήμιο Πατρών, από τον Ιωάννη Φατσέα, Διευθυντή Εμπορικού Τμήματος, Promarine.
- **Υποτροφίες RINA (3)** απονεμήθηκαν στους Χριστίνα Θεοδωροπούλου, Σπυρίδωνα Χάνδρα και Στέφανο Ζαχαρία από τους Σπυρίδωνα Ζολώτα, South Europe Marine Vice President, RINA, Ευθύμιο Στασινό, South Europe Marine Commercial Director, RINA και Αικατερίνη Πάλλα, Head of Athens Open Innovation Hub Operations, RINA.
- **Υποτροφία Ευδοξίας Γερασίμου** απονεμήθηκε στη Στυλιανή-Χριστίνα Καψιμάλη, ΠΜΣ Εμπορικού Δικαίου, Ειδίκευση Ναυτικού Δικαίου, Νομική Σχολή, ΕΚΠΑ από τους Νίκο Γερασίμου, Ιδρυτή, ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ & Νομικό Σύμβουλο EENMA και Λία Αθανασίου, Καθηγήτρια Εμπορικού Δικαίου, Νομική Σχολή, Πανεπιστήμιο Αθηνών.
- **Υποτροφίες BCA (2)** απονεμήθηκαν στους Στέφανο Τσαβαλιά και Ευστρατία Μαρμαρινού από τον Χαράλαμπο Δασκαλάκη, Διευθύνοντα Σύμβουλο, BCA COLLEGE.
- **Υποτροφία Μητροπολιτικού Κολλεγίου** απονεμήθηκε στην Ηλιάννα Γκανιάτσα, Ms in International Maritime Business, από τον Δρ. Χρήστο Πατσιούρα, Κοσμήτορα, Σχολή Ναυτιλίας & Μεταφορών, Μητροπολιτικό Κολλέγιο.
- **Υποτροφίες ABS (5)** απονεμήθηκαν στους Αλέξανδρο Φαν, MBA in Shipping, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Γιώργο Τζαβαρίνη, MBA in Shipping, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, και Ανδρέα Αντωνίου από τους Ηλία Καρυαμπά, Vice President, Southern Europe Marine Business Development, ABS και Καθ. Σεραφείμ Κάπρο, Πρόεδρος, Τμήμα Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών και Διευθυντή MBA in Shipping, Πανεπιστήμιο Αιγαίου και στις Πασχαλίνα Δημητρακοπούλου. ΠΜΣ «Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο», Πανεπιστήμιο Αιγαίου και Τριανταφυλλιά Κωνσταντινίδη, ΠΜΣ «Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο», Πανεπιστήμιο Αιγαίου από τις Μαρία Κυρατσούδη, Business Development Manager, ABS και Δρ. Μαρία Λεκάκου Καθηγήτρια, Τμήμα Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

ΥΠΟΤΡΟΦΙΑ ΣΠΥΡΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΥ



Υπότροφος: Κωνσταντίνος-Ταξιάρχης Μπόννης, MSc. in Shipping Management, Πανεπιστήμιο Πειραιά, εκπροσωπούμενος στην απονομή από τους γονείς του Ταξιάρχουλα Διμημητή (Α) και Παναγιώτη Μπόννη

Απονεμήτρια: Κατερίνα Αλεξανδράτου, General Manager, Apollonia Lines (Δ)

ΥΠΟΤΡΟΦΙΑ BUREAU VERITAS

Υπότροφος: Ευφροσύνη Ναγκουζάλογλου, MSc. in Shipping Management, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Απονεμητής: Γιώργος Ανδρέαδης, Marine & Offshore for Greece, Malta, Cyprus Director, Bureau Veritas



ΥΠΟΤΡΟΦΙΑ LOAD LINE MARINE



Υπότροφος: Αναστασία Σταμούλη, ΠΜΣ «Ναυτιλία», Πανεπιστήμιο Πειραιά (Δ)

Απονεμητής: Γεώργιος Σουραβλός, founder & CEO, Load Line Marine (Α)

ΥΠΟΤΡΟΦΙΑ SPANOPOULOS GROUP



Υπότροφος: Καλλιόπη Μενελάου,
Ειδική Αγωγή & Εκπαίδευση,
Πανεπιστήμιο Λευκωσίας και
Πανεπιστήμιο Πατρών (Δ)

Απονεμητής: Ιωάννης Φατσέας,
Διευθυντής Εμπορικού Τμήματος,
Promarine (Α)

ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ RINA

Υπότροφος: Χριστίνα
Θεοδωροπούλου (Δ)

Απονεμητής: Ευθύμιος Στασινός,
South Europe Marine Commercial
Director, RINA (Α)



Υπότροφος: Σπυρίδων Χάνδρας

Απονεμητές: Σπυρίδων Ζολώτας,
South Europe Marine Vice President,
RINA

Αικατερίνη Πάλλα, Head of Athens
Open Innovation Hub Operations,
RINA





Υπότροφος: Στέφανος Ζαχαρίας

Απονεμητές: Σπυρίδων Ζολώτας,
South Europe Marine Vice President,
RINA

Αικατερίνη Πάλλα, Head of Athens
Open Innovation Hub Operations,
RINA

ΥΠΟΤΡΟΦΙΑ ΕΥΔΟΞΙΑΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ

Υπότροφος: Στυλιανή-Χριστίνα
Καψιμάλη, ΠΜΣ Εμπορικού Δικαίου,
Ειδίκευση Ναυτικού Δικαίου, Νομική
Σχολή, ΕΚΠΑ (Κ)

Απονεμητές: Νίκος Γερασίμου,
Ιδρυτής, ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ
& Νομικός Σύμβουλος ΕΕΝΜΑ (Α) και
Λία Αθανασίου, Καθηγήτρια Εμπορικού
Δικαίου, Νομική Σχολή, Πανεπιστήμιο
Αθηνών (Δ)



ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ ΒСА



Υπότροφος: Στέφανος Τσαβαλιάς (Α)

Απονεμητής: Χαράλαμπος
Δασκαλάκης, Διευθύνων Σύμβουλος,
BCA COLLEGE (Δ)



Υπότροφος: Ευστρατία Μαρμαρινού
εκπροσωπούμενη στην απονομή από
τον Σπυρίδωνα Παπαδανιήλ (Δ)

Απονεμητής: Χαράλαμπος
Δασκαλάκης, Διευθύνων Σύμβουλος,
BCA COLLEGE (Α)

ΥΠΟΤΡΟΦΙΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ

Υπότροφος: Ηλιάννα Γκνιάτσα, Ms in
International Maritime Business (Δ)

Απονεμητής: Δρ Χρήστος Πατσιούρας,
Κοσμήτορας της Σχολής Ναυτιλίας
και Μεταφορών, Μητροπολιτικό
Κολλέγιο (Α)



ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ ABS



Υπότροφος: Αλέξανδρος Φαν, MBA
in Shipping, Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Κ)

Απονεμητές: Ηλίας Καρυαμπάς, Vice
President, Southern Europe Marine
Business Development, ABS (Δ) και
Καθ. Σεραφείμ Κάπρος, Πρόεδρος,
Τμήμα Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών
Υπηρεσιών και Διευθυντής MBA in
Shipping, Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Α)



Υπότροφος: Γιώργος Τζαβαρίνης, MBA in Shipping, Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Κ)

Απονεμητές: Ηλίας Καρυαμπάς, Vice President, Southern Europe Marine Business Development, ABS (Δ) και Καθ. Σεραφείμ Κάπρος, Πρόεδρος, Τμήμα Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών και Διευθυντής MBA in Shipping, Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Α)

Υπότροφος: Ανδρέας Αντωνίου, Τμήμα Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Παν. Αιγαίου (Κ)

Απονεμητές: Μαρία Κυρατσούδη, Business Development Manager, ABS (Δ) και Δρ.Μαρία Λεκάκου Καθηγήτρια του Τμήματος Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Α)



Υπότροφος: Πασχαλίνα Δημητρακοπούλου, ΠΜΣ «Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο», Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Απονεμητές: Μαρία Κυρατσούδη, Business Development Manager, ABS (Δ) και Δρ.Μαρία Λεκάκου Καθηγήτρια του Τμήματος Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Α)





Υπότροφος: Τριανταφυλλιά Κωνσταντινίδη, ΠΜΣ «Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο», Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Απονεμητές: Μαρία Κυρατσούδη, Business Development Manager, ABS (Δ) και Δρ.Μαρία Λεκάκου Καθηγήτρια του Τμήματος Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Α)











Η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων ευχαριστεί θερμά τους υποστηρικτές της εκδήλωσης Απονομής των Υποτροφιών 2025-2026, όπως και τους εκπροσώπους τους οι οποίοι τίμησαν με την παρουσία τους την τελετή:

SEAVEN, SEKAVIN, OCEAN STAR MANAGEMENT, GANMAR, ELEMENT, LIDMAR SHIPPING & TRADING COMPANY.



Η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων ευχαριστεί θερμά τους χορηγούς των Υποτροφιών 2025-2026, όπως και τους εκπροσώπους τους οι οποίοι τίμησαν με την παρουσία τους την εκδήλωση απονομής:

APOLLONIA LINES, BUREAU VERITAS, LOAD LINE MARINE, SPANOPOULOS GROUP, RINA, ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ, BCA, ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ, ABS.



GERASSIMOU & PARTNERS
LAW FIRM





Η ΕΕΝΜΑ για τα Μέλη της

Η ΕΕΝΜΑ υποστηρίζει τα μέλη της για την επίτευξη καλύτερης οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής απόδοσης αξιοποιώντας εμπειρία άνω των 8 δεκαετιών και στενές σχέσεις με εθνικούς, ευρωπαϊκούς και διεθνείς φορείς, όπως το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, το European Sustainable Shipping Forum (ESSF), το European Shortsea Network (μέσω του Short Promotion Center of Greece).

Συγκεκριμένα, η ΕΕΝΜΑ προς όφελος των μελών της:

- συμμετέχει σε οργανωμένες διαβουλεύσεις για τη διαμόρφωση πολιτικών,
- προωθεί συντονισμένα λύσεις,
- εισηγείται πρωτοβουλίες,
- υποστηρίζει μεμονωμένα αιτήματα προς τις αρμόδιες Αρχές,
- προωθεί ειδικές συμφωνίες με νηογνώμονες, ασφαλιστικές εταιρείες και άλλους φορείς.

Έτσι, τα μέλη της έχουν πρόσβαση σε αξιόπιστη και συνεχή πληροφόρηση (εγκύκλιοι, ενημερωτικά δελτία, ετήσιες εκθέσεις, ειδικές εκθέσεις για νομοθετικές πρωτοβουλίες) για όλα τα θέματα που αφορούν την εθνική ναυτιλιακή πολιτική και τα βασικά θέματα που συζητώντας σε ευρωπαϊκά και διεθνή φόρα.

Επιπροσθέτως, η ΕΕΝΜΑ προωθεί τη δικτύωση των μελών μέσω:

- της χρήσης της ιδιότητας μέλους με το λογότυπο της Ένωσης,
- της φιλοξενίας διοργανώσεων στα γραφεία της Ένωσης,
- της παρακολούθησης σεμιναρίων και ενημερωτικών συναντήσεων,
- της προβολής μέσω της Ένωσης σε δραστηριότητες εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και άλλων δράσεων.

Σε επίπεδο ενεργής συμμετοχής εκ μέρους των μελών, αυτά έχουν το δικαίωμα:

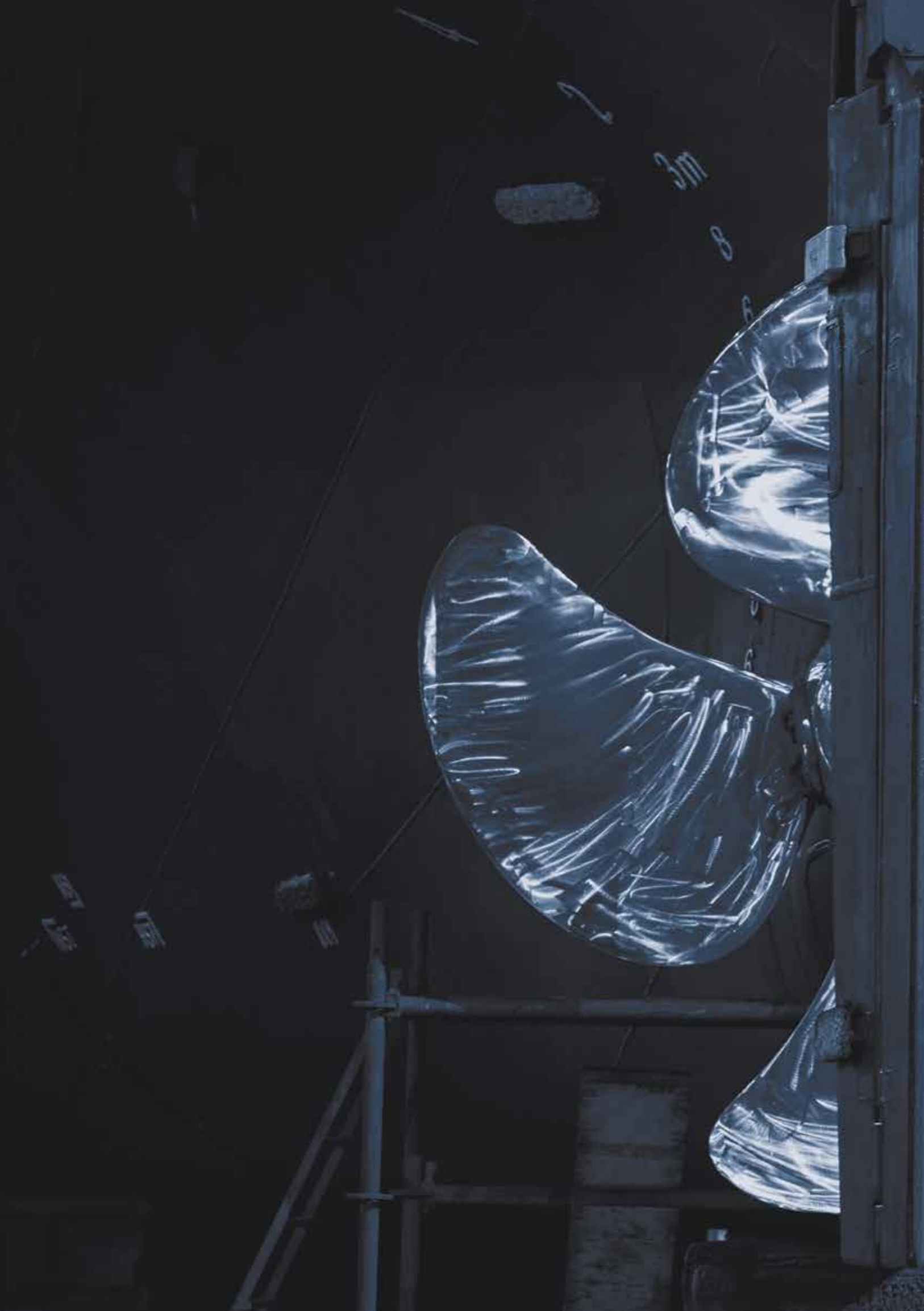
- εκλέγειν και εκλέγεσθαι,
- συμμετοχής και ψηφοφορίας στις ετήσιες/έκτακτες Γενικές Συνελεύσεις.
- συμμετοχής στις Επιτροπές Λιμένων, Ναυτικής Εκπαίδευσης, Shortsea Ναυτιλίας και Τεχνική/Περιβαλλοντική

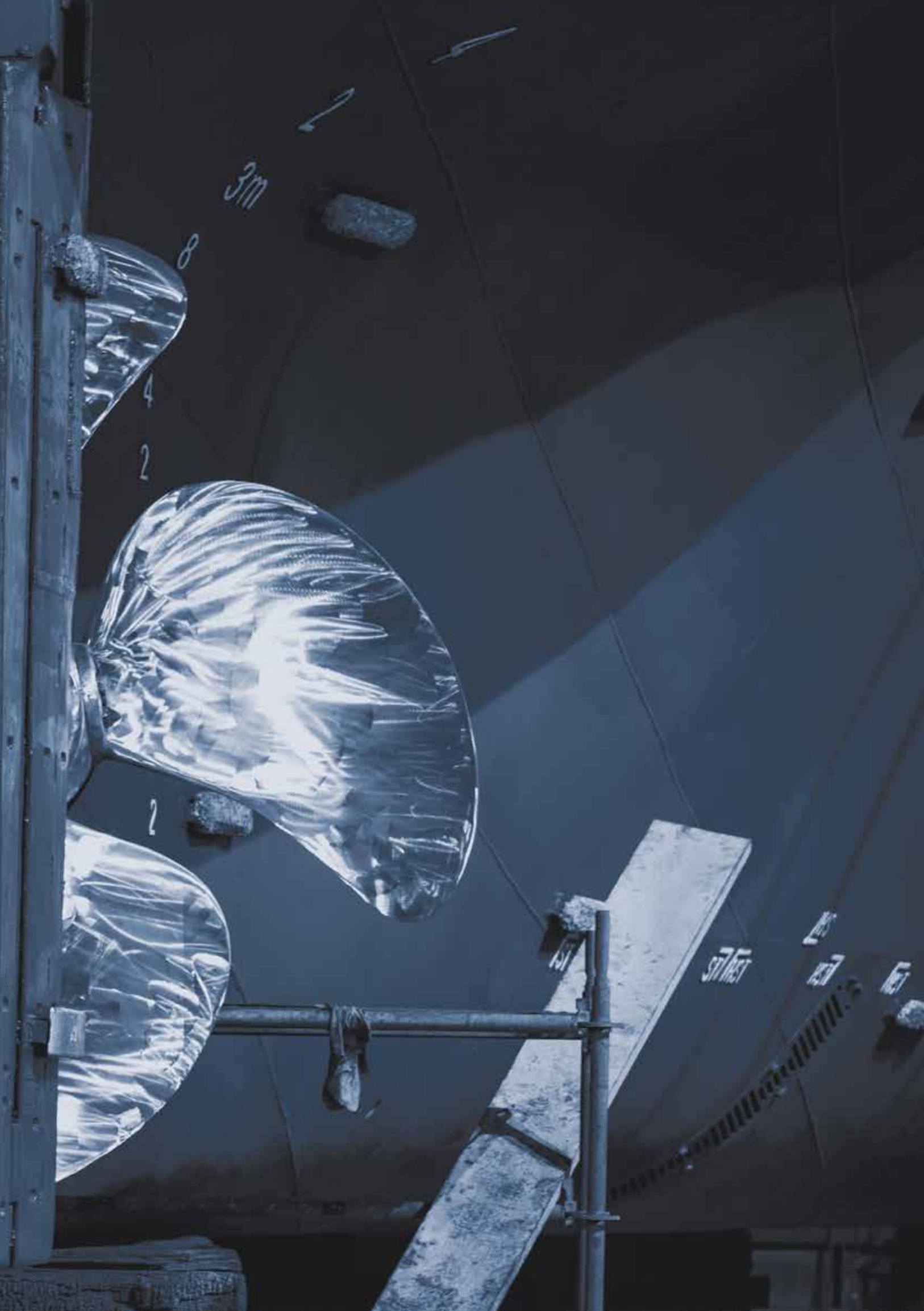


Γραμματεία ΕΕΝΜΑ

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

Δανάη Τσόπελα	Διευθύντρια
Αλέξανδρος Λαγουρός	Σύμβουλος Ναυτιλιακών Θεμάτων
Έφη Μπόνη	Σύμβουλος Επικοινωνίας
Νικόλαος Γερασίμου	Νομικός Σύμβουλος
Σαφώ Παπακωστοπούλου	Επικεφαλής SPC Greece
Μαρία Δημητράκου	Υπεύθυνη Γραμματείας
Μαρία Παπαμιχαήλ	Comms Coordinator
Δέσποινα Ρόκκου	Γραμματεία





3m

8

4

2

2

ST7851

127

127

shortsea.gr



Ακτή Μιαούλη 81
185 38 Πειραιάς

+30 210 45 25 567
+30 210 45 26 236