

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ 2021-2022



ΕΕΝΜΑ

ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ
HELLENIC SHORTSEA SHIPOWNERS ASSOCIATION

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ	2
Η ΝΜΑ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ	4
ΑΕΡΙΟΙ ΡΥΠΟΙ	6
ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ	6
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	7
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ EGGS (SCRUBBERS)	10
MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS)	11
LNG ΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΥΣΙΜΟ	11
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ	12
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	14
ΑΝΑΚΗΡΥΞΗ ΛΕΚΑΝΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ (ECA)	14
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Ε.Ε. 2017/352	15
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2019/883	17
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΝΟ 1	18
ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΟΙΩΝ 1.500-3.000 Κ.Ο.Χ.	18
ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	19
ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΙΑΚΙΝΟΥΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ	20
ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ «SAME RISK AREA» ΜΕ ΟΜΟΡΑ ΚΡΑΤΗ ...	21
ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΠΛΕΟΥΝ ΣΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΘΕΙ/ΕΚΜΙΣΘΩΘΕΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΛΠ Α.Ε.	22
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΙΣΡΩΝ-ΕΚΡΩΝ ΚΑΙ GPS ΣΤΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ	23
ΕΠΙΒΟΛΗ Φ.Π.Α ΣΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ, ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ, ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΣΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ, ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ	24
ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ (Ν. 3351/07- ΦΕΚ 76 Α)	25
ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	26
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΗΛΕΚΤΡΟΔΟΤΗΣΗ, ΗΛΕΚΤΡΟΦΟΡΤΙΣΗ, ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟ, ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΥΒΡΙΔΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.	27
ΔΙΑΘΕΣΗ ΑΝΤΙΒΙΟΤΙΚΩΝ ΦΑΡΜΑΚΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ	27
ΕΘΝΙΚΗ ΕΝΙΑΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΘΥΡΙΔΑ	28
ΕΘΝΙΚΗ ΕΝΙΑΙΑ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ	29
ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΙΣΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ	29
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ΚΑΙ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ ΣΤΟΝ ΟΜΩΝΥΜΟ ΚΟΛΠΟ. ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ ΑΠΟ ΟΛΕ Α.Ε.	30
COVID-19: ΛΗΨΗ ΕΝΙΣΧΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	31
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	33
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΑ	34
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ SPC GREECE	36
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΚΤΥΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	37
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ 1821 – 2021: Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ	38
ΒΡΑΒΕΙΑ ΕΥΚΡΑΝΤΗ	39
ΠΑ.ΠΕΙ – MSC IN SHIPPING MANAGEMET	39
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΕΕΝΜΑ	42
ΔΩΡΕΑ ΜΕΛΩΝ ΕΕΝΜΑ ΣΤΟ Λ/Σ ΑΓΑΘΟΝΗΣΙΟΥ	42
ΔΩΡΕΑ SIRIOS – ΚΛ ΠΕΙΡΑΙΑ & ΚΛ ΧΑΛΚΙΔΑΣ	42
ΔΩΡΕΑ SEAVEN – ΚΛ ΧΑΛΚΙΔΑΣ	43
ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ 2021-2022	44

ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ



ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΣΗΜΑΝΤΩΝΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Κατά την διάρκεια της τελευταίας πενταετίας, η συζήτηση για την μείωση των ρύπων στην ναυτιλία αποτελεί καθοριστικό θέμα τόσο στα Ευρωπαϊκά, όσο και στα Διεθνή ναυτιλιακά φόρα.

Σημαντικές αποφάσεις και μέτρα λαμβάνονται, παραγνωρίζοντας το κόστος που προκαλούν, αλλά και τις δυνατότητες για υλοποίηση και εφαρμογή.

Συζητούνται ευρέως τα εναλλακτικά καύσιμα που θα αντικαταστήσουν τα ρυπογόνα πετρελαιοειδή, όταν βάσει μελετών, οι διαθέσιμες ποσότητες αυτών μέχρι το 2030 θα είναι σε ποσοστό μονοψήφιας, μη ικανές να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής και Διεθνούς ναυτιλίας.

Στα πλαίσια αυτών των δεδομένων η ναυτιλιακή κοινότητα προσπαθεί με κάθε τρόπο να αναδείξει τα σχετικά προβλήματα και παράλληλα συνεισφέρει στον ΙΜΟ, με χρηματοδότηση 5 δις δολ. ΗΠΑ, στην έρευνα, καινοτομίες και νέες τεχνολογίες για καύσιμα με μηδενικούς ρύπους.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο η Ευρωπαϊκή Ένωση, παραγνωρίζοντας τα συμπληρωματικά μέτρα που συζητούνται στα πλαίσια ΙΜΟ και θα ισχύσουν από 01/01/2023, προωθεί το πακέτο “Fit for55” τροποποιώντας Κανονισμούς και Οδηγίες, με γνώμονα την μείωση των ρύπων και την επίτευξη το ταχύτερο δυνατόν των προβλεπόμενων στόχων.

Τα μέτρα αυτά πλήττουν αναμφίβολα τα πλοία της “Shortsea” ναυτιλίας, που δραστηριοποιούνται κατά βάση στα Ευρωπαϊκά Χωρικά ύδατα και δημιουργούνται νέα δεδομένα με την εφαρμογή του ETS/EU, την φορολόγηση των καυσίμων, την αναγκαιότητα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στα λιμάνια κλπ, που καλούνται να αντιμετωπίσουν κατά περίπτωση οι ναυτιλιακές εταιρείες συνήθως μικρών μεγεθών, αλλά και τα Κ.Μ. της Ε.Ε. αντίστοιχα.

Η στρατηγική λοιπόν της Ε.Ε. για πράσινη ανάπτυξη και η επίτευξη παράλληλα των στόχων για κλιματική ουδετερότητα αποτελούν νέα δεδομένα, που πρέπει ιδιαίτερα να ληφθούν υπόψη στις μελλοντικές και άμεσες ενέργειες της ναυτιλιακής κοινότητας.

Στην Ελλάδα η απουσία κινήτρων και χρηματοδοτικών εργαλείων, όχι απλά επιβραδύνει την αναγκαία τεχνολογική μετάβαση και προσαρμογή του στόλου της ΝΜΑ στις νέες απαιτήσεις της εποχής, αλλά και οδηγεί στην τεχνολογική παρακμή του.

Είναι σκόπιμο και αναγκαίο, η Ελληνική Πολιτεία να αναλάβει επιτέλους πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση αυτή, με την ανάπτυξη της εγχώριας έρευνας και τεχνολογίας, αλλά και την παράλληλη ενεργοποίηση και αξιοποίηση των χρηματοδοτικών μηχανισμών/εργαλείων σε Ευρωπαϊκό και Εθνικό επίπεδο, που θα διευκολύνουν τους Έλληνες πλοιοκτήτες να ανταποκριθούν και να προσαρμοστούν στις νέες προκλήσεις/απαιτήσεις.

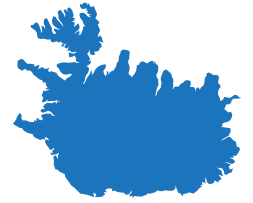
Πλέον των ανωτέρω, η δύνη της πανδημίας έχει επηρεάσει σημαντικά την Παγκόσμια, Ευρωπαϊκή ναυτιλία, αλλά και τις εσωτερικές μεταφορές.

Παρά τα μέτρα που λαμβάνονται, τα προβλήματα σε ορισμένες περιπτώσεις καθίστανται ανυπέρβλητα και οδηγούν σε δύσκολες και μη αντιμετωπίσιμες καταστάσεις.

Όμως, οι στόχοι επιτυγχάνονται παρά τις δυσκολίες, όταν υπάρχει βούληση, συνεχής προσπάθεια, όραμα και αποτελεσματικότητα.

Η συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων αλλά και της Πολιτείας είναι τώρα παρά ποτέ αναγκαία για την αντιμετώπιση όλων αυτών των πολυποίκιλων θεμάτων/προβλημάτων, αλλά και την δημιουργία ολοκληρωμένων και ανθεκτικών λύσεων, που θα καταστήσουν την “Shortsea” ναυτιλία ικανή να αντέξει και να ανταποκριθεί.

Η ΝΜΑ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ



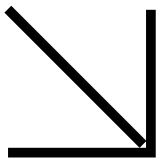
ΕΥΡΩΠΗ



1.7 εκατ.
τόνοι φορτίου

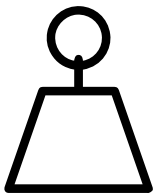


60,4%
των συνολικά
διακινούμενων φορτίων



Αύξηση
6,6%
απο το 2019

ΕΛΛΑΔΑ

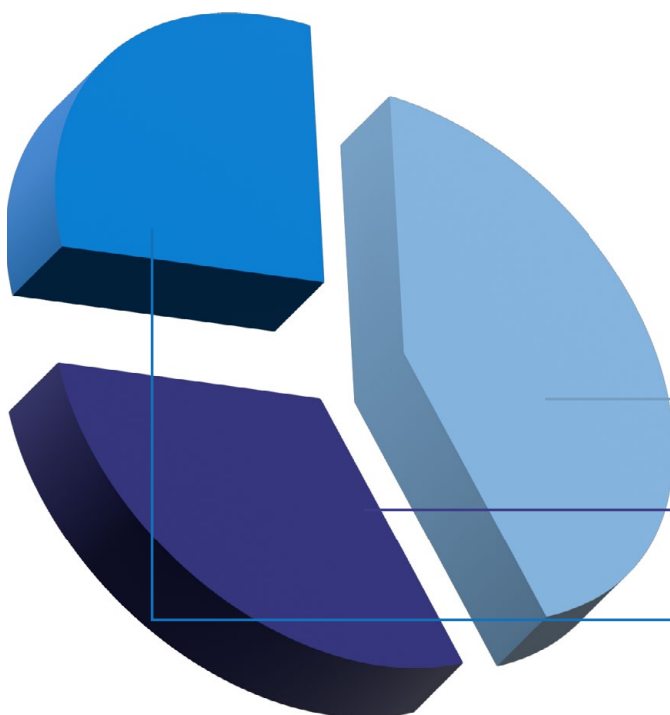


112
χιλ. τόνοι



72%
των συνολικά
διακινούμενων
φορτίων

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ



Μεσόγειος 32%

Β. Θάλασσα 23%

Βαλτική 21%



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΦΟΡΤΙΩΝ

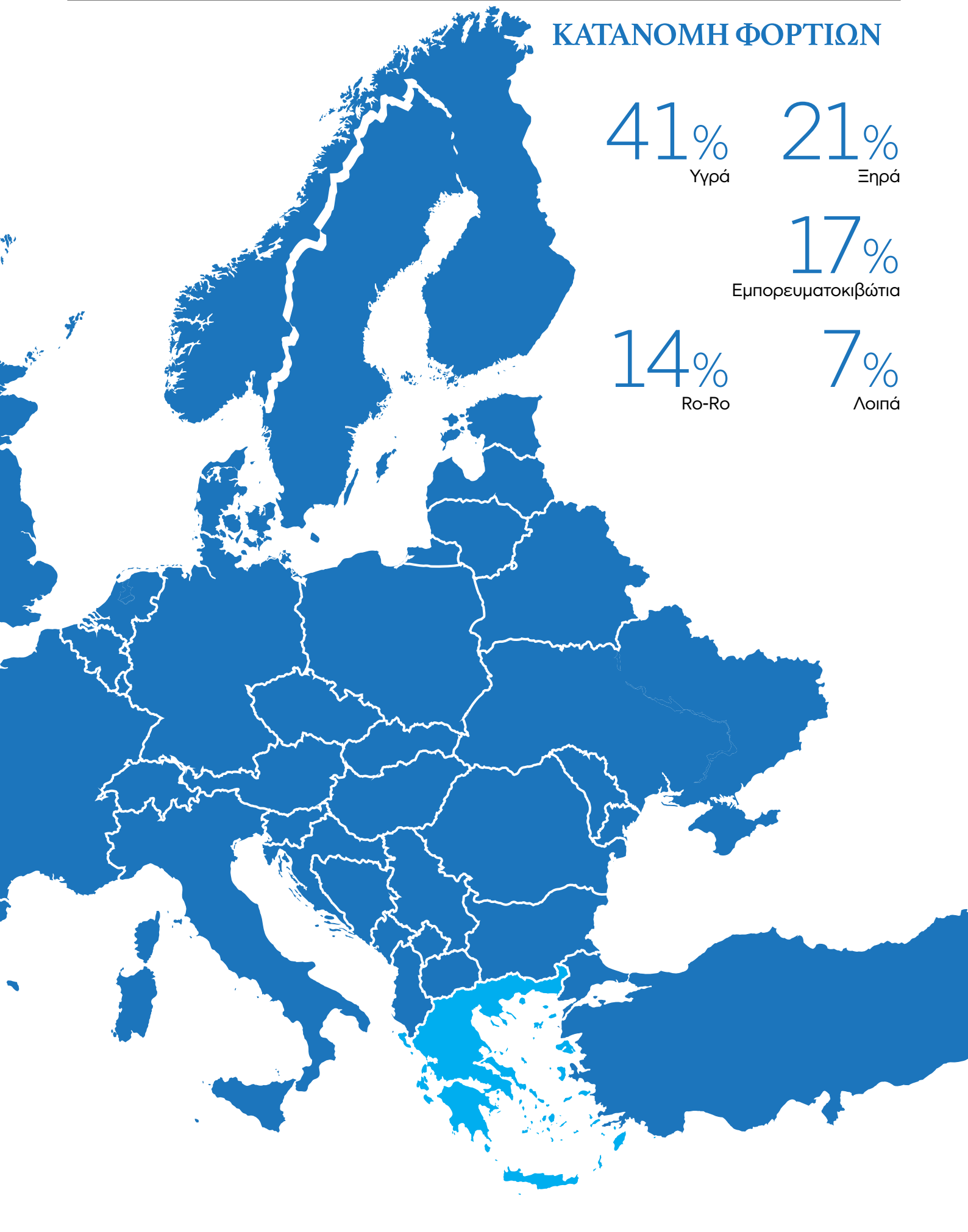
41%
Υγρά

21%
Ξηρά

17%
Εμπορευματοκιβώτια

14%
Ro-Ro

7%
Λοιπά



ΑΕΡΙΟΙ ΡΥΠΟΙ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

1

Παρά το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν κατά 2,2% στους ανθρωπογενείς ατμοσφαιρικούς ρύπους, η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία αναλαμβάνει πρωτοβουλίες για την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Σε διεθνές επίπεδο και στα πλαίσια της υλοποίησης της Συμφωνίας των Παρισίων, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) έλαβε σημαντικές αποφάσεις για την βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης του παγκόσμιου στόλου.

Ειδικά:

Λειτουργία συστήματος

MRV (2018)

Χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο

0,5%

Εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων scrubbers. Ήδη έχουν εγκατασταθεί 1.800 συστήματα και αναμένεται η εγκατάσταση αντίστοιχων 3.800 συστημάτων κατά τα προσεχή έτη

Εγκατάσταση

3.000

συστημάτων Selected Catalytic Reduction

Ψήφιση και εφαρμογή της Απόφασης

304
(72)ΙΜΟ

για μείωση των αέριων ρύπων από τα πλοία.

Βελτίωση ή εγκατάσταση μηχανών

TIER I, II & III

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

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

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

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

2

Αντίστοιχα, σε Ευρωπαϊκό επίπεδο η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί το πακέτο "Fit for 55" με την τροποποίηση/συμπλήρωση των ακόλουθων Κανονισμών και Οδηγιών, με στόχο την μείωση επίσης των ρύπων των πλοίων.

Πρόταση Οδηγίας, για την αναθεώρηση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων (EU ETS)

Με την προαναφερθείσα πρόταση, τροποποιείται/συμπληρώνεται, αφ' ενός ο Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757, σχετικός με την καθιέρωση του Ευρωπαϊκού MRV, όπου έκτος του CO₂, θα καταχωρούνται και οι εκπομπές των πλοίων στο θερμοκήπιο (GHG).

Περαιτέρω τροποποιούνται οι Οδηγίες (2003/87/ΕΚ και 2015/1814) και καθιερώνεται και για την ναυτιλία το σύστημα EU ETS, με την εξαγορά δικαιωμάτων, όπως στην Ξηρά (Βιομηχανία, Ηλεκτρική ενέργεια κλπ).

Στα πλαίσια των δεδομένων αυτών η EENMA, δοθέντος του γεγονότος ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα και σε επαρκείς ποσότητες εναλλακτικά καύσιμα, αλλά και η δυνατότητα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στα Ευρωπαϊκά λιμάνια, εισηγείται:

- Να μην προσδιορίζονται σε ποσοστό 100% οι εκπομπές από πλοία στα λιμάνια, αλλά το ποσοστό να μειωθεί σε 50%, τουλάχιστον, για μια δεκαετία, οπότε εκτιμάται, ότι θα έχουν ενδεχόμενα ολοκληρωθεί οι όποιες σχετικές παρεμβάσεις
- Να αναδειχθεί η νησιωτικότητα της Χώρας μας (300 και πλέον νησιά κατοικημένα) και οι σχετικές επιπτώσεις από τις συναφείς επιβαρύνσεις



Όσον αφορά στο σύστημα ETS/EU η EENMA σημειώνει:

- Δεν είναι σαφής ο μηχανισμός λειτουργίας και διαδικασιών χορήγησης δικαιωμάτων, αλλά και ο χρόνος λειτουργίας του συστήματος.
- Δεν είναι σταθερές οι τιμές αγοράς δικαιωμάτων, με αποτέλεσμα απρόβλεπτης στο μέλλον επιβάρυνσης.
- Δεν είναι σαφής ο τρόπος υπολογισμού του όγκου παραγωγής των εκπομπών ρύπων του θερμοκηπίου από πλοία (πλόες, παραμονή στα λιμάνια κλπ).
- Δεν προβλέπεται μεταβατική περίοδος, όπως στις αεροπορικές μεταφορές.
- Δεν προβλέπεται δυνατότητα μείωσης των ποινών όπως στην ξηρά, τουλάχιστον στο αρχικό στάδιο εφαρμογής.
- Δεν παρέχεται τέλος η δυνατότητα στις ναυτιλιακές εταιρείες να διαχειριστούν ελεύθερα και ανεξάρτητα τα πλεονάζοντα δικαιώματα και να τα συμψηφίσουν με τα δικαιώματα άλλου ή άλλων πλοίων τους, που υστερούν κατά την ίδια χρονική περίοδο.

Πρόταση Κανονισμού για την χρήση ανανεώσιμων και χαμηλών εκπομπών άνθρακα καυσίμων

Ήδη η προαναφερθείσα πρόταση συζητείται στα πλαίσια την Ομάδας Εργασίας Ναυτιλιακών Μεταφορών των Κ.Μ. Η EENMA, αφού σύμφωνα με μελέτη Εμπειρογνομών της ΕΕ διαπιστώνει, ότι τα εναλλακτικά καύσιμα **μέχρι το 2030, θα είναι διαθέσιμα σε Ευρωπαϊκό επίπεδο σε ιδιαίτερα μικρές ποσότητες** (Biofuels περί το 9%, e-fuel 0,7%, fossil fuels 0,1%, methanol 0,1% κλπ), εισηγείται, για να αποφευχθούν προβλήματα από την εφαρμογή, **η θέση σε ισχύ του Κανονισμού, αντί να αρχίζει την 1/1/2025, να τροποποιηθεί σε 1/1/2030.**

Τέλος σημειώνει ότι **οι πρόσθετες απαιτήσεις και η συγκέντρωση των συναφών στοιχείων, επιβαρύνουν σημαντικά τις μικρομεσαίες ναυτιλιακές εταιρείες, αφού θα είναι αναγκαία η πρόσληψη εξειδικευμένου προσωπικού, για την κατάρτιση του "monitoring plan" κάθε πλοίου.**

Πρόταση Κανονισμού για αναθεώρηση του πλαισίου ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Και ο Κανονισμός αυτός είναι υπό συζήτηση/διαμόρφωση. Προβληματισμός υπάρχει, εάν **τα Ευρωπαϊκά λιμάνια θα μπορέσουν μέχρι την 1/1/2030, να εκτελέσουν τα απαραίτητα έργα και να παρέχουν ηλεκτροδότηση στα πλοία.**

Πρόταση Οδηγίας για την αναθεώρηση του πλαισίου της φορολογίας της ενέργειας (συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων).

Η φορολόγηση των καυσίμων των πλοίων από **1/1/2023, αναμφίβολα θα δημιουργήσει πρόσθετες επιβαρύνσεις στα πλοία της Shortsea ναυτιλίας,** που δραστηριοποιούνται στις Εσωτερικές και Ευρωπαϊκές μεταφορές.

Ανεξάρτητα των ανωτέρω και λόγω μη διαθέσιμων επαρκών εναλλακτικών καυσίμων, καταβάλλεται προσπάθεια, στα πλαίσια της οικείας Ομάδας Εργασίας, για την μείωση των συναφών συντελεστών φορολόγησης, ιδιαίτερα σε αυτών των πετρελαιοειδών.

Πρόταση Οδηγίας, για τροποποίηση του πλαισίου της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.

Στόχος η αύξηση παραγωγής των προηγμένων βιοκαυσίμων και η μείωση 13% ετησίως των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου.

Αναμφίβολα ο στόχος είναι σημαντικός και φιλόδοξος. Όπως είναι αβέβαιο και ασαφές εάν θα επιτευχθούν τα προβλεπόμενα.

Πρόταση Κανονισμού για την αναθεώρηση των δεσμευτικών μειώσεων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα Κράτη Μέλη από το 2021 μέχρι το 2030.

Στόχος η αναθεώρηση των ετήσιων μειώσεων των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου από τα Κ.Μ. από το 2021 μέχρι και το 2030.

Για την επίτευξη του στόχου (ποσοστό 55% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990) απαιτούνται κατά την EENMA διορθωτικές παρεμβάσεις, όχι μόνο στην ναυτιλία, αλλά και στους άλλους Κλάδους (ξηρά, αεροπορικές μεταφορές).

Αναμφίβολα, οι προσπάθειες που γίνονται σε Ευρωπαϊκό επίπεδο είναι σημαντικές, όμως παραγνωρίζεται το γεγονός ότι αρμόδιος **για θέματα της ναυτιλίας είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) και θα πρέπει και η ΕΕ ανάλογα να συμμετέχει και να συμβάλει στο προωθούμενο έργο του.**



Βασίλης Τερζής Α' Αντιπρόεδρος

Η προώθηση εναλλακτικών καυσίμων με μηδενικές εκπομπές αποτελεί καθοριστικό λόγο για τις μελλοντικές στην ναυτιλία και στο περιβάλλον εξελίξεις. Η πρόταση του κ. Πρωθυπουργού, για δημιουργία Ευρωπαϊκού κέντρου ερευνών στην Χώρα μας για τα εναλλακτικά καύσιμα, υιοθετείται πλήρως από την EENMA.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ EGGS (SCRUBBERS)

3

Παρά την τροποποίηση των Οδηγιών (2015) του ΙΜΟ, οι σχετικές απορρίψεις συνεχίζουν να αποτελούν αντικείμενο συζήτησης και ειδικότερης μελέτης, τόσο σε Ευρωπαϊκό, όσο και σε Διεθνές επίπεδο.

Αρκετές Χώρες παραγνωρίζουν τα ισχύοντα και επιβάλλουν μέτρα στα πλοία που έχουν εγκαταστήσει συστήματα open-loop EGGS, με τον ισχυρισμό ότι οι απορρίψεις τους ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Γίνονται προσπάθειες να εξευρεθεί κοινή αποδεκτή λύση.



Νίκος Λιάπης
Μέλος Δ.Σ.

Η στήριξη κλάδων της πολιτείας, λόγω της υγειονομικής κρίσης συμπεριλαμβανομένης και της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων εντάσσοντας την σε ειδικούς κωδικούς, καθώς και η συμπερίληψη των ναυτικών σε άμεση προτεραιότητα για τον εμβολιασμό, αποτελούν ενδείξεις ενίσχυσης του κλάδου.

MARITIME AUTONOMOUS SURFASE SHIPS (MASS)

4

Τα MASS, ήδη αποτελούν βασικό αντικείμενο συζήτησης στις εργασίες της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΙΜΟ, όμως προβλέπεται ότι θα απαιτηθούν αρκετά έτη, προκειμένου να ολοκληρωθούν οι απαραίτητες θεσμικές, αλλά και τεχνολογικές βελτιώσεις για υλοποίηση/εφαρμογή.

LNG ΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΥΣΙΜΟ

5

Το LNG εκτιμάται ότι θα συμβάλλει σημαντικά στην μείωση των ρύπων από πλοία και αποτελεί μια εναλλακτική πηγή, εφόσον τα λοιπά εναλλακτικά καύσιμα δεν διατίθενται σε επαρκείς ποσότητες.

Ήδη το 8% του παγκόσμιου στόλου χρησιμοποιεί LNG ως καύσιμο και εκτιμάται ότι θα φτάσει το 15% μέχρι το 2030.

Στο πλαίσιο των Οργάνων ΙΜΟ (MSC, MEPC) έχουν εκδοθεί Οδηγίες για την λήψη μέτρων σε όλα τα λιμάνια και περαιτέρω ευαισθητοποίηση των αρμόδιων Αρχών και εργαζομένων για την λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων για την αποφυγή ατυχήματος.

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

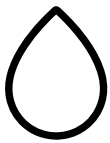
6

Τα εναλλακτικά καύσιμα είναι το θέμα που απασχολεί ιδιαίτερα τον ΙΜΟ, αλλά και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕ).

Ήδη στα πλαίσια ΙΜΟ, η ναυτιλιακή κοινότητα, συνεισέφερε το ποσό των 5 δις δολ. ΗΠΑ για την χρηματοδότηση καινοτόμων ερευνών και τεχνολογιών προς την κατεύθυνση αυτή.

Η Ε.Ε. διαθέτει επίσης σημαντικά κεφάλαια. Μέχρι το 2030 προβλέπεται τα εναλλακτικά καύσιμα να συνεισφέρουν με τα ακόλουθα ποσοστά:

LNG
8% - 15%



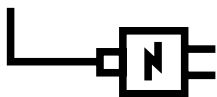
Fossil fuels
0,7% - 0,1%



Bio-fuels
6% - 9%



E-fuels
0,4% - 0,7%



Μπαταρίες
0,1%



Αμμωνία
0,8%



Ηλεκτρική ενέργεια
1%-3%



Σημαντικές είναι επίσης οι προσπάθειες που καταβάλλονται για προώθηση του υδρογόνου ως εναλλακτικού καυσίμου για την ναυτιλία, αλλά η απαίτηση φύλαξης του σε χαμηλές θερμοκρασίες αποτελεί μια αρνητική πτυχή και αντικείμενο περαιτέρω μελέτης και αντιμετώπισης. Η πρόταση του Πρωθυπουργού, στην Ευρωπαϊκή Ένωση για δημιουργία Ευρωπαϊκού Κέντρου Ερευνών στην Χώρα μας για τα εναλλακτικά καύσιμα, υιοθετείται πλήρως από την EENMA γιατί, εκτός του ότι θα την προβάλλει, είναι και θέμα υψίστης σημασίας για την ναυτιλία, αφού η προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων με μηδενικές εκπομπές, αποτελεί καθοριστικό λόγο στην ανανέωση του εμπορικού στόλου και στις μελλοντικές στην ναυτιλία και στο περιβάλλον εξελίξεις.

Ήδη στα πλαίσια του IMO, διοργανώθηκε το Φεβρουάριο 2021 σχετικό συνέδριο, προκειμένου να υπάρξει η κατάλληλη ευαισθητοποίηση, αλλά και πληροφόρηση για τις εξελίξεις στο θέμα. Η EENMA συμμετείχε με εκπρόσωπο της για να διατυπώσει τις θέσεις της σχετικά με τα υφιστάμενα προβλήματα και μελλοντικές ενέργειες.



ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

7

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

Ήδη από τον ΙΜΟ εκδόθηκαν σχετικές Κατευθυντήριες Οδηγίες προς τα Κ.Μ., για ενιαία και χωρίς προβλήματα εφαρμογή.

Στην Χώρα μας, με τις διατάξεις **του άρθρου 18 του Ν. 4532/18 (ΦΕΚ Α63)**, παρέχεται στους Αναγνωρισμένους Νηογνώμονες η εξουσιοδότηση έκδοσης ηλεκτρονικών πιστοποιητικών πλοίων, γεγονός που μειώνει καθοριστικά την σχετική γραφειοκρατία.

ΑΝΑΚΗΡΥΞΗ ΛΕΚΑΝΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ (ΕCΑ)

8

Στα πλαίσια της Συνεδρίασης στην Απάλεια των Κ.Μ. της Διεθνούς Σύμβασης της Βαρκελώνης αποφασίστηκε κατά πλειοψηφία η Ανακήρυξη της Μεσογείου θαλάσσης ως Περιοχής Ελέγχου Εκπομπών (ΕCΑ).

Στην προσεχή Σύνοδο της ΜΕΡC (Ιούνιο 2022) του ΙΜΟ, θα προωθηθεί το θέμα και εφόσον εγκριθεί η σχετική Απόφαση, **προβλέπεται η εφαρμογή από τον Ιανουάριο του 2025.**

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Ε.Ε. 2017/352

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

9

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

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

1. Επιτρέπεται η διαφοροποίηση των λιμενικών τελών για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, αλλά και για τα πλοία τεχνολογίας LNG
2. Ζητείται η γνώμη των Χρηστών Λιμένων σε κομβικά ζητήματα που σχετίζονται με την ορθή ανάπτυξη, την πολιτική χρεώσεων, την προσέλκυση πλοίων κλπ.
3. Περιλαμβάνεται ο ορισμός για τις «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων» και αποσαφηνίζεται πλήρως το θέμα σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.
4. Τίθενται κριτήρια/προϋποθέσεις για τις ελάχιστες απαιτήσεις που θα πρέπει οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων να εφαρμόζουν για την ανάδειξη των παρόχων υπηρεσιών.

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



ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2019/883

“ΓΙΑ ΤΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ”

1 0

Με την Οδηγία 2019/883 καταργείται πλέον η αντίστοιχη 2000/59 από τον Ιούνιο 2019.

Η πρόταση της ΕΕΝΜΑ για την τροποποίηση της Οδηγίας 2000/59 υιοθετήθηκε κατά πλειοψηφία στα πλαίσια του ΕSSF και πλέον η νέα Οδηγία εφαρμόζεται σε όλα τα Ευρωπαϊκά λιμάνια.

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

- Τακτική γραμμή
- Τακτικοί ελλιμενισμοί
- Συχνοί ελλιμενισμοί (τουλάχιστον ένα ταξίδι το 15μερο)

Τα Κ.Μ. μπορούν να εξαιρούν το αγκυροβόλιο των λιμένων και να μην επιβάλλεται σε αυτό πρόσθετο τέλος στα κατάπλεοντα πλοία.

- Πλοία που καταπλέουν στο αγκυροβόλιο για λιγότερο από 24 ώρες ή με αντίξοες συνθήκες να εξαιρούνται επίσης της υποχρέωσης παράδοσης των αποβλήτων
- Πλοία που εκτελούν «τακτική γραμμή», δηλαδή συχνοί και τακτικούς ελλιμενισμούς, επίσης να εξαιρούνται.

Σχετική είναι και η ΚΥΑ (3122.3-15/71164/2021 – ΦΕΚ 4760Β από 18/10/2021) με την οποία η Ελληνική νομοθεσία προσαρμόζεται στην προαναφερθείσα Κοινοτική Οδηγία.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΝΟ 1

“ΠΕΡΙ ΡΥΜΟΥΛΚΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ» ΓΙΑ ΤΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ”

1 1

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

ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΟΙΩΝ 1.500-3.000 Κ.Ο.Χ

1 2

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

Παράλληλα έχει προταθεί και η τροποποίηση της **πργ. 1 του αρθ. 12 του Νόμου 3569/07** και τη διόρθωση της χωρητικότητας σε **«άνω των 1.500 κοχ»**. Την θέση της ΕΕΝΜΑ υποστηρίζει και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος με συνεχείς παρεμβάσεις στο ΥΝΑΝΠ.

ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

1 3

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

Στο πλαίσιο αυτό το ΥΝΑΝΠ, με **το άρθρο 22 του Ν4770/21**, υιοθέτησε κατ' αρχή την έκδοση και χορήγηση του "Pilot Exemption Certificate" και στην συνέχεια εξέδωσε την με Αριθμ. 3161.2/76548/2021/19-10-2021 Απόφαση «Κανονισμός για την χορήγηση Πιστοποιητικού Εξαίρεσης από την Πλοήγηση».

Η EENMA, επανήλθε και πρότεινε την τροποποίηση:

- Της διάταξης που προβλέπει και τρεις (3) αφιξαναχωρήσεις κατά την διάρκεια της νύκτας, αφού εκ των πραγμάτων η απαίτηση αυτή είναι ανεφάρμοστη, μια και οι περισσότεροι Πλοηγικοί Σταθμοί της Χώρας δεν λειτουργούν την νύκτα
- Την συμπερίληψη των Δεξαμενοπλοίων

Η σχετική πρόταση μελετάται από την αρμόδια Δ/ση ΥΝΑΝΠ και αναμένονται οι σχετικές αποφάσεις.

Τέλος η EENMA, με επιστολή της προς τον Αρχηγό Π.Ν., ζητά την τροποποίηση της σχετικής Αγγελίας (5/2018) και την δυνατότητα διέλευσης των πλοίων από τον δίαυλο του Ναυστάθμου Σαλαμίνας και κατά την διάρκεια της νύκτας.



Γκανά Αλεξάνδρα
Μέλος Δ.Σ.

Η ηλεκτρονική διακυβέρνηση αποτελεί βασικό παράγοντα για την ανάπτυξη της Χώρας. Η EENMA υποστήριξε και συνέβαλε στην σύσταση της «Εθνικής Ενιαίας Πλατφόρμας Λιμενικής Κοινότητας» για την ηλεκτρονική υποβολή των δεδομένων από τους χρήστες.

ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΙΑΚΙΝΟΥΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

1 4

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

Από 01/01/2020 η διακίνηση ναυτιλιακών καυσίμων πραγματοποιείται αποκλειστικά από πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερης των 600 dwt, τα οποία συμμορφώνονται με τον Κανονισμό 530/2012 και φέρουν διπλά τοιχώματα.

Για τα αντίστοιχα πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 600 dwt επιτρέπεται επίσης να διακινούν ναυτιλιακά καύσιμα **από 01/01/2022**, εφόσον και αυτά συμμορφώνονται με τις διατάξεις του προαναφερθέντος Κανονισμού δηλ. φέρουν διπλά τοιχώματα. Πλοία άνω των 20 ετών θα πρέπει επίσης να πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις που προβλέπονται από το Δ.Π. 118/2018 – ΦΕΚ Α' 228.



Δημήτρης Σπυριδάκης
Μέλος Δ.Σ.

Η απουσία κινήτρων και χρηματοδοτικών εργαλείων στην Ελλάδα επιβραδύνει την αναγκαία τεχνολογική μετάβαση του στόλου της ΝΜΑ και την οδηγεί σε τεχνολογική παρακμή.

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

1 5

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

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



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

16

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

Η ΕΕΝΜΑ προέβη στις αναγκαίες ενέργειες ενημερώνοντας το ΥΝΑΝΠ, την Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, καθώς και το ΝΕΕ, ΣΕΕΝ, Σύλλογο Ναυπηγείων Περάματος και τον Σύνδεσμο Ναυπηγοεπισκευαστών, που ένθερμα υποστηρίζουν την πρόταση της.

Σημειώνεται ότι η ΟΛΠ Α.Ε. είναι το μοναδικό λιμάνι της χώρας το οποίο επιβάλλει σχετικές χρεώσεις.

Παράλληλα η ΕΕΝΜΑ, μετά από Αγωγή Μέλους της στο Ειρηνοδικείο Πειραιά, προέβη σε πρόσθετη παρέμβαση κατά του ΟΛΠ Α.Ε., όπως και ο Σύλλογος Ναυπηγείων Περάματος, για ανάλογη υποστήριξη.

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΙΣΡΟΩΝ-ΕΚΡΟΩΝ ΚΑΙ GPS ΣΤΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

17

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

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

Παράλληλα συνεργάστηκε με το Υπουργείο Οικονομικών στα πλαίσια της δημιουργίας και εφαρμογής του Ηλεκτρονικού Μητρώου για την απογραφή των δεξαμενών των πετρελαιοειδών των οικείων πλοίων (ΚΥΑ Α 1060/26-03-2021 ΦΕΚ 1171 Α), με γνώμονα την μείωση γραφειοκρατικών διαδικασιών και πρόσθετων επιβαρύνσεων στα πλοία.



Νίκος Μπούκος
Μέλος Δ.Σ.

Η ανάγκη προσαρμογής των πλοίων της ΝΜΑ υπό Ελληνική σημαία με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για να καταστεί ένα πλοίο ανταγωνιστικό. Τροποποίηση Γενικού Κανονισμού Λιμένα Νο1-Πλοήγηση πλοίων-Οργανική σύνθεση είναι μερικές από τις αναγκαίες τροποποιήσεις.

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

18

Ο ναυπηγοεπισκευαστικός Κλάδος, αλλά και τα πλοία που δεν εκτελούν ανοικτή ναυσιπλοΐα, δέχθηκαν σημαντικό πλήγμα από την επιβολή Φ.Π.Α. σε ποσοστό 24% από 18/01/2016, με συνέπεια την σημαντική επιβάρυνση των θαλάσσιων μεταφορών.

Η ΕΕΝΜΑ ανέδειξε ιδιαίτερα το θέμα και προέβη σε συντονισμένες ενέργειες για την κατάργηση ή και μείωση του συντελεστή, τόσο προς την προηγούμενη Κυβέρνηση, όσο και στην παρούσα, με κεντρικό επιχείρημα την πρακτική που ακολουθήθηκε από άλλα Κ-Μ για το ίδιο θέμα (Κύπρος 0%, Κροατία 3%, Μάλτα 4% κλπ)

Ανεξάρτητα των ανωτέρω επέτυχε:

- Την μη καταβολή Φ.Π.Α. κατά τη ναυπήγηση των πλοίων, που δραστηριοποιούνται στην ανοικτή ναυσιπλοΐα
- Την τροποποίηση του άρθρου 104 του Τελωνειακού Κώδικα και την δημιουργία Ελεύθερων Τελωνειακών Συγκροτημάτων στα ναυπηγεία και ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες κλπ για την απαλλαγή εντός αυτών του Φ.Π.Α. Η σχετική Απόφαση καθορισμού των κριτηρίων και προϋποθέσεων, δεν έχει ακόμη εκδοθεί από την ΑΑΔΕ και το θέμα παραμένει σε εκκρεμότητα
- Την μη επιβολή Φ.Π.Α., σε πλοία που εκτελούν ετησίως, σε ποσοστό 70%, ανοικτή ναυσιπλοΐα

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

19

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

- Καθορισμός εργασιών που μπορούν τα μέλη πληρώματος να εκτελούν, όταν το πλοίο βρίσκεται σε εγκαταστάσεις ναυπηγοεπιχειρήσεων ή ΝΑΖΩ
- Καθορισμός διαδικασιών διαχείρισης και διάθεσης του ειδικού λογαριασμού που τηρείται σε κάθε περιφερειακή ενότητα
- Επέκταση εκτέλεσης συγκεκριμένων εργασιών στα πλοία που βρίσκονται σε Ελληνικά αγκυροβόλια
- Συμπλήρωση της ισχύουσας νομοθεσίας και δυνατότητας εκτέλεσης εργασιών ανακύκλωσης/διάλυσης πλοίων από ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες και
- Κατάρτιση οδηγιών και λειτουργίας ηλεκτρονικού συστήματος έκδοσης αδειών για την εκτέλεση ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών.
- Ήδη λειτούργει αυτό στο ΥΝΑΝΠ και μειώνει σημαντικά τις όποιες συναφείς γραφειοκρατικές διαδικασίες.

ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

20

Από 31/12/2018 έχει τεθεί σε ισχύ ο Κανονισμός ΕΕ 1257/2013, ο οποίος αφορά στην ανακύκλωση των πλοίων.

Η ΕΕΝΜΑ στο πλαίσιο ενημέρωσης των μελών της ζήτησε να πληροφορηθεί:

- Από τα αρμόδια Υπουργεία Περιβάλλοντος ΥΝΑΝΠ σχετικά με τις δανειοδοτημένες μονάδες διάλυσης, τις αρμόδιες Αρχές υπεύθυνες για την ενημέρωση νομικών και φυσικών προσώπων, αφού η Χώρα μας είναι η μοναδική στην Ε.Ε., που δεν έχει δώσει τέτοια στοιχεία
- Παράλληλα συνέβαλε σημαντικά στο να αρθούν τα νομικά θέματα και λοιπά προβλήματα, ώστε οι υπάρχουσες μονάδες να μπορούν να εκτελούν τέτοιες εργασίες, αλλά και να δανειοδοτηθούν νέες, ικανές να δεχθούν πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας



Στράτος Τσαλαμανιός Ταμίας

Οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν ένα βιώσιμο μεταφορικό σύστημα. Η ενσωμάτωση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην εθνική μεταφορική αλυσίδα θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη και στην κοινωνική συνοχή της Χώρας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΗΛΕΚΤΡΟΔΟΤΗΣΗ, ΗΛΕΚΤΡΟΦΟΡΤΙΣΗ, ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟ, ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΥΒΡΙΔΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

21

Η ΕΕΝΜΑ συμμετείχε ενεργά με την διατύπωση σχολίων/παρατηρήσεων στην βελτίωση των διατάξεων του προαναφερθέντος Σχεδίου του Κανονισμού, με γνώμονα την διευκόλυνση των συναφών πλοίων και την βελτίωση των διαδικασιών.

ΔΙΑΘΕΣΗ ΑΝΤΙΒΙΟΤΙΚΩΝ ΦΑΡΜΑΚΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

22

Η ΕΕΝΜΑ επισημαίνει στον Υπουργό Υγείας το πρόβλημα που έχει προκύψει από τις διατάξεις **του άρθρου 18 του Ν.4675/2020 – ΦΕΚ 54 Α**, με τις οποίες τίθεται φραγμός στην διάθεση αντιβιοτικών φαρμάκων στα πλοία, αφού πλέον προβλέπεται η κατά περίπτωση χορήγηση τους είτε με ηλεκτρονικό τρόπο είτε με χειρόγραφη συνταγή Ιατρού.

Αποτέλεσμα να δημιουργείται σοβαρό πρόβλημα για την μη πληρότητα των φαρμακείων των πλοίων με αντιβιοτικά φάρμακα απαιτούμενα από τις σχετικές διατάξεις (Π.Δ. 376/95 – ΦΕΚ 206 Α και Οδηγία ΕΟΚ 92/99), με κίνδυνο την απαγόρευση απόπλου ή την επιβολή διοικητικών ή άλλων πρόσθετων κυρώσεων.

Το θέμα μελετάται από το προαναφερθέν Υπουργείο και αναμένονται εξελίξεις/ενέργειες.

ΕΘΝΙΚΗ ΕΝΙΑΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΘΥΡΙΔΑ

2 3

Στα πλαίσια εφαρμογής και λειτουργίας της Εθνικής Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας (ΕΕΝΘ), η ΕΕΝΜΑ συνεχίζει την συνεργασία της με τις αρμόδιες Αρχές, ώστε τα πλοία της “Shortsea” ναυτιλίας που καταπλέουν σε Ελληνικούς λιμένες από το εξωτερικό, να ενημερώνονται κατάλληλα και να υποβάλλουν τις απαιτούμενες πληροφορίες 24 ώρες προ του κατάπλου τους στον πρώτο λιμένα προσέγγισης.



ΕΘΝΙΚΗ ΕΝΙΑΙΑ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

24

Η ΕΕΝΜΑ, σε συνεργασία με το ΝΕΕ, συνέβαλε καθοριστικά στην σύσταση Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος με την ονομασία «Εθνική Ενιαία Πλατφόρμα Λιμενικής Κοινότητας» (National Integrated Port Community System), για την ηλεκτρονική υποβολή των δεδομένων από τους χρήστες και τους λοιπούς συναλλασσόμενους με τους λιμένες της Χώρας.

Η προαναφερθείσα πλατφόρμα, παραμένει σύμφωνα με τις διατάξεις του **άρθρου 24 του Ν. 4770/21 – ΦΕΚ 15 Α, υπό Κρατική ιδιοκτησία**. Με Κοινή Απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Οικονομικών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, θα καθοριστούν οι προϋποθέσεις λειτουργίας, καθώς και ο τρόπος χρηματοδότησης.

ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΙΣΘΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

25

Η ΕΕΝΜΑ, με επιστολή της προς το ΥΝΑΝΠ, επισημαίνει τα σοβαρά προβλήματα από την καθυστέρηση διάνοιξης του Ισθμού της Κορίνθου και ζητά άμεση παρέμβαση αρμοδίων για την επίσπευση των συναφών διαδικασιών διάνοιξης.

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ΚΑΙ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ ΣΤΟΝ ΟΜΩΝΥΜΟ ΚΟΛΠΟ. ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ ΑΠΟ ΟΛΕ Α.Ε.

26

Ο ΟΛΕ Α.Ε. είναι ο μοναδικός Φορέας λιμένων της Χώρας που κάνοντας χρήση διατάξεων Νόμου του 81, επέκτεινε την θαλάσσια ζώνη λιμένα Ελευσίνας και Ασπροπύργου, σχεδόν σε όλο το εύρος και πλάτος του ομώνυμου κόλπου.

Σε όποιο πλοίο αγκυροβολήσει στην επίμαχη περιοχή, επιβάλλεται τέλος προσόρμισης μετά την τρίτη ημέρα παραμονής, στα πλαίσια εφαρμογής σχετικής ΚΥΑ (αριθ. 3113.11/40363/2018, 31/05/2018 – ΦΕΚ 2147B), δηλ. καταβολή 0,40€ ανά CT και αδιαίρετο το δεκαήμερο, με αποτέλεσμα το κόστος λειτουργίας του πλοίου να αυξάνεται και να μετακυλύεται στον ναύλο.

Η ΕΕΝΜΑ με έγγραφο της, επανήλθε στο θέμα και ζήτησε να επανεξεταστεί από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού και να αρθεί το σχετικό τέλος. Ο ΟΛΕ Α.Ε. στα πλαίσια ικανοποίησης του αιτήματος αυτού μείωσε τελικά **από 0,40€ ανά GT σε 0,20€.**

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

27

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

Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕΝΜΑ πέτυχε:

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

Όσον αφορά στον εμβολιασμό των ναυτικών, η ΕΕΝΜΑ πρότεινε την συμπερίληψη των ναυτικών σε Κατηγορία Α' προτεραιότητας. Η πρόταση αυτή υιοθετήθηκε από την Πολιτεία και καθορίστηκε Ειδικό Κέντρο Εμβολιασμού για τους ναυτικούς.

Για τους αλλοδαπούς ναυτικούς, που είναι πληρώματα σε Ελληνικά ή Ελληνόκτητα πλοία που καταπλέουν στην Ελλάδα, επιτεύχθηκε επίσης ο εμβολιασμός, με την χορήγηση προσωρινού ΑΜΚΑ.

Τέλος, με Υπουργική Απόφαση (αριθμ. 2233.1-34/20340/2021/22-03-2021 – ΦΕΚ 1196 Β/22-03-2021, αλλά και με τις διατάξεις του άρθρου 85 του Ν 4876/2021-ΦΕΚ Α 251, που τροποποιεί το άρθρο 125 του Ν4764/2020-ΦΕΚ Α 256) επετεύχθηκε και η παράταση ισχύος των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, πιστοποιητικών επάρκειας και πιστοποιητικών επικύρωσης (endorsements), μέχρι και **30/06/2021** και δυνατότητα παράτασης με Απόφαση του Υπουργείου ΥΝΑΝΠ μέχρι και **31/12/2022**.



ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

28

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

Στο πλαίσιο αυτό και προκειμένου να συμβάλει περαιτέρω εισηγείται την επανεξέταση της οργανικής σύνθεσης των πλοίων 1.500-3.000κοx και την αύξηση των σχετικών θέσεων από μιας, όπως ισχύει σήμερα σε δυο. Η υιοθέτηση της πρότασης αυτής θα συμβάλει ουσιαστικά στην πρακτική εκπαίδευση και απορρόφηση σπουδαστών και σπουδαστριών ΑΕΝ.

Παράλληλα η ΕΕΝΜΑ ανταποκρίθηκε θετικά στο αίτημα του Αρχηγείου Λ.Σ., για πρακτική εκπαίδευση Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ. σε εμπορικά πλοία.

Κατήρτισε κατάλογο με πλοία Μελών της, που προσφέρονταν για την υλοποίηση της σχετικής εκπαίδευσης και συνεργάστηκε κατάλληλα με την αρμόδια Δ/νση Εκπαίδευσης Προσωπικού Λ.Σ.



Έλπη Πετράκη Β' Αντιπρόεδρος

Με την θέσπιση του Κανονισμού 2017/352 της Ε.Ε., ρυθμίστηκαν βασικά θέματα παροχής λιμενικών υπηρεσιών και χρηματοοικονομικής διαφάνειας στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Η ΕΕΝΜΑ, με την συμμετοχή της στα Συμβούλια Χρηστών των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε., συμβάλει στην επίλυση χρόνιων προβλημάτων και στην βελτίωση της παροχής υπηρεσιών.

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΑ

29

Η ειδικότητα του ναυτόπαιδα προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία μόνο στα πλοία άνω των 40.000 κοκ, με αποτέλεσμα να υπάρχει σοβαρό πρόβλημα.

Η ΕΕΝΜΑ συνέχισε τις προσπάθειες της προς τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΝΑΝΠ, για την προώθηση νομοθετικής ρύθμισης και πρόβλεψη μιας θέσης ναυτόπαιδα, με αντικατάσταση μιας θέσης ναύτη στις οργανικές θέσεις Ελληνικών πλοίων, αφού ο ναυτόπαις αποκτά την ειδικότητα του ναύτη μετά τρεις μήνες.

Η πρόταση αυτή βρίσκεται σε στάδιο επεξεργασίας και αναμφίβολα εάν ήθελε υιοθετηθεί θα συμβάλει θετικά και αποτελεσματικά στην επίλυση του θέματος.

Γιώργος Αλεξανδράτος Γεν. Γραμματέας

Η εκπαίδευση, σε όλα τα πεδία δραστηριοτήτων της ναυτιλίας, αποτελεί τον βασικό πυλώνα ανάπτυξης της οικονομίας αλλά και της ναυτιλίας, με απαραίτητη την συνεχή μάθηση-εκπαίδευση-εξειδίκευση.

Η ΕΕΝΜΑ, μέσω του προγράμματος υποτροφιών της, συνεχίζει να υποστηρίζει και να παρέχει την ευκαιρία σε νέους να ολοκληρώσουν τις σπουδές τους, αλλά και να αναπτύξουν δεξιότητες στον τομέα που επέλεξαν.

Η έννοια ναυτιλία πρέπει να μπει επιτέλους στα σχολεία και όχι να ακούγεται για πρώτη φορά στον κύκλο του επαγγελματικού προσανατολισμού για δυο-τρεις ώρες το χρόνο μετά την ηλικία των 16.

Είμαστε η πρώτη δύναμη στον κόσμο σε μια δουλειά που, άμεσα ή έμμεσα, συμπεριλαμβάνει κοντά στις 100 κατηγορίες επαγγελματιών, όπως μπορεί ο καθένας μας να αντιληφθεί στον ιστότοπο του Επίσημου Ελληνικού Ναυτιλιακού κλάστερ (<https://www.maritimehellas.org/>) και είναι καθήκον όλων μας να εδραιώσουμε την εκπαίδευση της από τις πολύ μικρές ηλικίες.





ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

SPC GREECE**30**

Το SPC Greece, μέσω του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ESN), παρακολουθεί τις εξελίξεις θεμάτων που επηρεάζουν την ΝΜΑ σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο.

Το 2021, το Ελληνικό Κέντρο ανέλαβε το Secretariat του ESN, θέτοντας ως στόχο την προώθηση του ESN ως βασικό συνομιλητή και κυρίαρχο stakeholder στους Ευρωπαϊκούς Φορείς, με σκοπό την αξιολόγηση και διαμόρφωση των σύγχρονων προκλήσεων της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, όπως αυτές απορρέουν από το νέο κανονιστικό πλαίσιο.



ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΚΤΥΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

3 1

Οι περιβαλλοντολογικές προκλήσεις ωθούν την Ευρωπαϊκή Ένωση στην δημιουργία ενός νέου θεσμικού πλαισίου και στον επαναπροσδιορισμό των στρατηγικών στόχων, τοποθετώντας το European Shortsea Network, στο επίκεντρο των διεργασιών.

Το SPC Greece, λαμβάνοντας υπόψη τις επικείμενες αλλαγές, προώθησε την ανανέωση του Στρατηγικού Πλάνου του ESN με την συμμετοχή όλων των SPCs, στοχεύοντας στον εκσυγχρονισμό του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, θέτοντας νέους στόχους και επιδιώκοντας την επιτάχυνση της ενεργειακής μετάβασης του Κλάδου σε καθαρότερα καύσιμα, μειώνοντας το κλιματικό της αποτύπωμα και συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό ουσιαστικά στον στόχο της απανθρακοποίησης σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Ειδικότερα, οι στόχοι του ανανεωμένου Στρατηγικού Πλάνου περιλαμβάνουν:

- Την διαμόρφωση ολοκληρωμένης πολιτικής για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και την ενίσχυση της συμβολής της στην συνοχή και οικονομική ανάπτυξη της Ε.Ε.
- Την μεταφορά των φορτίων από τις οδικές αρτηρίες στις θαλάσσιες οδούς, την προώθηση πράσινων πολιτικών μεταφορών και την μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα,
- Την ενίσχυση κουλτούρας συνεργασίας μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών και των εταιρειών εμπορίας προϊόντων,
- Την διοχέτευση πληροφοριών μεταξύ παρόχων μεταφορικών υπηρεσιών και υπηρεσιών logistics σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ 1821 – 2021: Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

3 2

Η ΕΕΝΜΑ, αντιλαμβανόμενη την ανάγκη συνεργασίας των Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων με τον Κλάδο της Ναυτιλίας, υποστήριξε το Διεθνές Επιστημονικό Συνέδριο, που διοργανώθηκε από το Ίδρυμα Μεσογειακών Μελετών, το Πανεπιστήμιο Πειραιώς, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, το Ιόνιο Πανεπιστήμιο και το Υπουργείο Εσωτερικών.

Την Ένωση εκπροσώπησε ο κ. Άλκης Κορρές, Επισκέπτης Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου και Επιστημονικός Σύμβουλος της ΕΕΝΜΑ και ανέπτυξε το θέμα «Η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στη Μεσόγειο», αναφερόμενος:

1. Στην διαχρονική διαδρομή των πλοίων που εκτελούν πλόες Μεσογείου – Μαύρης θάλασσας και Ευρωπαϊκών χωρικών υδάτων.
2. Την σημαντικότητα των πλοίων μικρών αποστάσεων, που αποτελούν τον σπουδαιότερο κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
3. Την ανάγκη προσαρμογής των πλοίων μικρών αποστάσεων στις περιβαλλοντικές απαιτήσεις Ευρωπαϊκών και Διεθνών Κανονισμών και
4. Τις προσπάθειες της ΕΕΝΜΑ για την χρηματοδότηση ανανέωσης των πλοίων της Νοτίου Ευρώπης στο JUNCKER PLAN.



ΒΡΑΒΕΙΑ ΕΥΚΡΑΝΤΗ

3 3

Ο Πρόεδρος της EENMA, κ. Χαράλαμπος Σημαντώνης και ο Α' Αντιπρόεδρος, κ. Βασίλης Τερζής στα Βραβεία Ευκράντη που διοργανώνονται ετησίως από τα «Ναυτικά Χρονικά», δήλωσαν στο maritimesTV :

«Πρέπει να συνδυάσουμε την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας, παράλληλα με τον εκσυγχρονισμό του στόλου της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Η πράσινη μετάβαση δεν αποτελεί ευθύνη μόνο των πλοιοκτητών ειδικά της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, αλλά και της πολιτείας».



ΠΑ.ΠΕΙ – MSC IN SHIPPING MANAGEMENT

3 4

Στην τελετή ορκωμοσίας των αποφοίτων του αγγλόφωνου μεταπτυχιακού προγράμματος **MSc in Shipping Management** του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά συμμετείχε ο Πρόεδρος της EENMA, κ. Χαράλαμπος Σημαντώνης, απευθύνοντας σύντομο χαιρετισμό, κατά την έναρξη.

Ο κ. Σημαντώνης προσομοίωσε τις σημερινές καιρικές συνθήκες του καύσωνα με τη «ζέστη» ή ζέση που πρέπει να επιδεικνύουν οι σημερινοί φοιτητές και νέοι εργαζόμενοι για να πετύχουν. Κατέληξε λέγοντας ότι σήμερα η έκφραση πρέπει να μην είναι «do not worry» αλλά «worry», ώστε να είναι οι νέοι πάντα σε εγρήγορση.



68

● ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΧΗΜΑΤΑ

2021
ΒΙΒΛΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
BOOK OF MARINE TECHNOLOGY

©2021. Ετήσιο Συνέδριο Ναυτικής Τεχνολογίας 2021



ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΝΑΥΤΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΣΗΜΑΝΤΩΝΗ

Αξιότιμες κυρίες και κύριοι,

Βρισκόμαστε μπροστά σε παγκόσμιες ριζικές αλλαγές, που θα επαναπροσδιορίσουν τον Κλάδο της ναυτιλίας και όχι μόνο, απόλυτα. Όσα θεωρούσαμε δεδομένα θα αναθεωρηθούν και ο σχεδιασμός και υλοποίηση των νέων έργων θα αναπροσαρμοστεί, υιοθετώντας τους νέους Κανονισμούς για την κλιματική αλλαγή.

Το πακέτο της Ευρωπαϊκής Ένωσης "Fit for 55" θέτει νέους στρατηγικούς στόχους σε όλο τον σχεδόν τους κλάδους και η πρόκληση για μείωση των εκπομπών του θερμοκηπίου κατά 55% (από 40%) έως το 2030, αποτρέπει το στοίχημα των επόμενων δεκαετιών.

Η Ναυτιλία έχει αποδείξει ότι μπορεί να επαναπροσδιορίζεται συνεχώς, υιοθετώντας πρώτη καινοτόμες τεχνολογίες και αναλαμβάνοντας πρωτοβουλίες για τον συνεχή εκσυγχρονισμό της, επιταχύνοντας την ενεργειακή μετάβαση του Κλάδου σε καθαρότερα καύσιμα, μειώνοντας το κλιματικό της αποτύπωμα και συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό ουσιαστικά στον στόχο της απανθρακοποίησης.

Παρόλο αυτά, ο δρόμος για την απανθρακοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι ιδιαίτερα δύσβατος, διότι, εάν και υπάρχει ένα εύρος εναλλακτικών καυσίμων, δυστυχώς δεν υπάρχει η τεχνολογική ωριμότητα που απαιτείται, η διαθεσιμότητα που θα καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος των θαλάσσιων μεταφορών και οι απαραίτητες υποδομές.

Προκειμένου να είναι εφικτός ο στόχος των μηδενικών ρύπων στην ναυτιλία έως το 2050, υπάρχουν κάποιες προϋποθέσεις που πρέπει να λάβουν «σάρκα και οστά». Οι επενδύσεις σε νέα εναλλακτικά πρόσκιμα καύσιμα πρέπει να επιταχυνθούν, προκειμένου να υπάρχει η απαραίτητη επάρκεια εφοδιασμού του παγκόσμιου στόλου και ταυτόχρονα να δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές στα λιμάνια, που θα επιτρέπουν την μείωση των εκπομπών των πλοίων κατά την παραμονή τους σε αυτά.

Η Ελληνική Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων μπροστά στο νέο αυτό κανονιστικό πλαίσιο, πρόκειται να αντιμετωπίσει μεγάλες προκλήσεις. Παρόλο που ο τομέας του shortsea είναι ο τομέας της ναυτιλίας που ευνοεί την εφαρμογή νέων φιλικότερων προς το περιβάλλον τεχνολογιών, ενδεικτικά, θα αναφέρω την ηλεκτροκίνηση και την ευρεία χρήση των ηλεκτρικών πλοίων στην Βόρεια Ευρώπη, καθώς και τη χρήση νέων εναλλακτικών καυσίμων όπως το LNG, τα βιοκαύσιμα κλπ., παραμένει σχεδόν αποκλεισμένος από την δυνατότητα εκσυγχρονισμού και ενταξίσεως με τους νέους Κανονισμούς, λόγω απουσίας χρηματοδοτικών εργαλείων, υποδομών και κατάλληλου θεσμικού πλαισίου. Είναι λοιπόν απαραίτητη η αρωγή της πολιτείας και η αντιστροφή του αντικοινωνικού και αναχρονιστικού πλαισίου, μέσα στο οποίο λειτουργεί η shortsea ναυτιλία, έτσι ώστε το ελληνικό shortsea να εκσυγχρονιστεί και να συμβάλει στην κλιματική ουδετερότητα.

Το ΕΛΙΝΤ, έχοντας ως στόχο την προαγωγή των νέων τεχνολογικών εξελίξεων στον Κλάδο της Ναυτιλίας, παρουσιάζει στο ετήσιο Συνεδρίο του εμπειριστωμένες μελέτες, αξιολογώντας τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των νέων τάσεων, προωθώντας γνώσεις και λύσεις. Αναμένω λοιπόν με μεγάλο ενδιαφέρον τα αποτελέσματα των ερευνών και εύχομαι καλή επιτυχία στις εργασίες της Συνάντησης.



Ο κ. Χαράλαμπος Σιμαντώνης, πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ, συζητά για τον αντίκτυπο της δημιουργίας της Μεσογειακής Περιοχής Ελέγχου Εκπομπών Θείου αλλά και των πράσινων πολιτικών των Βρυξελλών στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Παράλληλα, τοποθετείται για την ανάγκη εκσυγχρονισμού του shortsea στόλου και τις προϋποθέσεις αναπροσαρμογής του θεσμικού πλαισίου που διέπει τον εν λόγω κλάδο, ενώ τέλος αναφέρεται στις βασικές επιδιώξεις της ΕΕΝΜΑ για το νέο έτος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ: Η ΕΞΙΣΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ ΚΑΘΙΣΤΑΤΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΠΟΛΥΠΛΟΚΗ

1 Πρόσφατα, τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Βαρκελώνης συμφώνησαν για τη δημιουργία της Μεσογειακής SECA. Ποιος θεωρείτε ότι μπορεί να είναι ο αντίκτυπος για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων;

Με τη συμφωνία των 22 συμβαλλόμενων μερών της Σύμβασης της Βαρκελώνης για τη δημιουργία Μεσογειακής Περιοχής Ελέγχου Εκπομπών Θείου (MedECA), προκύπτουν νέα δεδομένα για τη ναυτιλία στη Μεσόγειο, αφού αποφασίστηκε η μείωση του ορίου θείου των πλοίων από 0,5% σε 0,1%. Εκκρεμεί βέβαια η υιοθέτησή της και από τον IMO στην επόμενη σύνοδο της MEPC και, εφόσον η πρόταση εγκριθεί, η Μεσογειακή SECA θα ανακρυφθεί, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, το 2025. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι μεγάλο μέρος του αμιγούς shortsea στόλου, που κινείται ως επί το πλείστον σε ευρωπαϊκά λιμάνια, χρησιμοποιεί gasoil καύσιμο και γι' αυτόν τον λόγο δεν θα επηρεαστεί σε περίπτωση ανακρούσης της Μεσογείου ως SECA. Όμως, γενικότερα, το ευρωπαϊκό shortsea θα πληγεί, εφόσον συμπεριληφθούν και πλοία τα οποία κινούνται και πέραν των ευρωπαϊκών λιμένων, δεδομένου ότι θα επιμίσθονταν το επιπλέον κόστος καυσίμων και τις αναγκαίες προσαρμογές στον υφιστάμενο μηχανολογικό εξοπλισμό των πλοίων.

Πάντως, πρέπει να συγκεκριθεί το γεγονός ότι τόσο η αύξηση του κόστους των ναυτιλιακών καυσίμων όσο και η μετάβαση σε καθαρά καύσιμα δημιουργούν πιέσεις για αύξηση του κόστους των ναυτιλιακών καυσίμων, η οποία, σε συνδυασμό με τις αυξήσεις στις τιμές πρώτων υλών, θα εκτοξεύσει τις τιμές των προϊόντων στον τελικό αποδέκτη, που είναι ο καταναλωτής. Πέραν αυτού, διατυπώνονται κάποιες επιφυλάξεις ότι η μεταφορά των φορτίων θα επιστρέψει στις οδικές αρτηρίες, αναζητώντας μια πιο βιώσιμη οικονομικά λύση. Μια τέτοια εξέλιξη θα οδηγήσει σε αύξηση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα, αφού η ναυτιλία αποδεδειγμένα αποτελεί τον πιο φιλικό στο περιβάλλον τρόπο μεταφοράς.

2 Οι Βρυξέλλες έχουν θέσει φιλόδοξους στόχους για τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ναυτιλίας. Πόσο εύκολο είναι για τους διαχειριστές πλοίων μικρών αποστάσεων να ανταποκριθούν στο κύμα κανονισμών με επίκεντρο το περιβάλλον;

Οι νέοι κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το πακέτο «Fit for 55» τοποθετούν τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στο επίκεντρο των αλλαγών και της πράσινης μετάβασης, καθιστώντας την πρωταρχικό αποδέκτη όλων των καινοτόμων τεχνολογιών, οι οποίες πρόκειται να αποτελέσουν τη γέφυρα για την επίτευξη των στόχων της Ευρώπης για κλιματική ουδετερότητα.

Όμως, τα όποια δεδομένα δεν εξαρτώνται από αυτήν, αφού τα πλοία, για να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις, είναι απαραίτητο να έχουν διαθέσιμα και σε επαρκείς ποσότητες τα νέα εναλλακτικά καύσιμα με μηδενικούς ρύπους. Όμως, σύμφωνα με μελέτη εμπειρογνομώνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα είναι διαθέσιμα, τουλάχιστον έως το 2030, κάποια από αυτά και σε ποσοστά μονοψήφια, όπως αναφέρεται στη μελέτη. Αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα στο οποίο η ΕΕ καλείται να δώσει λύση, αλλιώς εθελουφεί και αποφασίζει χωρίς να λαμβάνει υπόψη της την πραγματικότητα.

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων τοποθετείται στο επίκεντρο της Στρατηγικής της ΕΕ, λόγω του μεγέθους του στόλου της, των μικρότερων αποστάσεων που διανύει και της ύπαρξης συγκεκριμένων λιμένων φορτοεκφόρτωσης, σε σύγκριση με την ποntonόρο ναυτιλία. Ο στόλος της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση εφαρμογής πιλοτικών τεχνολογιών, ιδιαίτερα στην περίπτωση της Ελλάδας, λόγω γεωγραφικής θέσης και πολυνησιωτικότητας, και με τα κατάλληλα χρηματοδοτικά εργαλεία να προχωρήσει σε εκσυγχρονισμό του ελληνικού στόλου. Για παράδειγμα, είναι σαφώς πιο ρεαλιστική εκδοχή ένα πλοίο της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων να επενδύσει στη χρήση ηλεκτρικών μπαταριών σε σύγκριση με ένα πλοίο της ποntonόρο.



MEN OF INFLUENCE 2021



€ 6,00



VIST



THE AΘENIAN

ISSUE 06 NOVEMBER 2021

A SPECIAL TRIBUTE

Mr. Charalampos Simantonis

President, Hellenic Shortsea Shipowner Association

What is the current state of affairs due to COVID-19 and what is your forecast for the future?

The Covid – 19 was a shock for global economies. In only a few months, the pandemic has upended the daily life of almost everyone around the world and led industries to adopt major operating changes.

Adaption to new unknown circumstances and acceleration were the key words and fortunately the meaning of these words has been the core of shipping sector for years.

Players in maritime sector adjusted their operations, finances, safety protocols and procedures, adopting reforms that kept trade flowing while keeping people safe.

The pandemic has had major impact on the global trade during 2020 causing it to slow down, but since January 2021 shipping sector recovered fast and demand for container shipping has grown, bouncing back quickly from an initial slowdown, followed by the dry bulk sector.

The increase in demand was stronger than expected and not met with a sufficient supply of shipping capacity.

Circumstances accelerated the Maritime sector's economic recovery and I believe that demand will continue growing, driving the



shipping industry to new highs.

The Covid – 19 accelerated digital transformation, due to the need of eliminating paperwork in the shipping industry and, in my opinion it signifies the transition to a new era, even though we are still operating in uncharted waters.

During the pandemic we realized that digital solutions kept supply chains moving and enabled the smooth operations of transportation networks.

The pandemic changed our perception and, apart from all the difficulties that all economic sectors faced, it taught us new ways of adapting and evolving, keeping global trade on route.

What qualifications do you think a manager should have to become a leader both in his



company and in his society?

A good manager is a leader. He or She is the person that guides and inspires all employees, makes the essential large scale decisions that keep the company or organization moving.

A leader takes responsibility for his actions and is capable of coping with failure; after all, we only truly fail when we give up.

A manager in order to be successful must be a team player. Success in business rarely comes as a result of one person's efforts; it usually comes as a result of joint efforts by many. He/She must be seen to always be up front in decisions, while making sure that other contributors are also recognized and rewarded.

Furthermore it is essential that a manager always stays tuned in with all new trends and developments in his/her area of expertise, constantly developing his/her skills and knowledge.

Apart from a deep understanding of the business, a leader should have the ability of adapting, as business environment, especially in shipping sector, is continuously changing and it is changing fast. I cannot imagine of a leader who is unable to adapt and face new challenges.

Effective leadership and effective communication are intertwined. A leader is a charismatic commu-

69

nicator, since he/she is transmitting information, inspiring others, even coaching in many cases.

The quality and effectiveness of communication between leaders, directly affects the success or failure of the business strategy.

Even though integrity is not a metric in employee evaluations, it is obvious to me that it is a key characteristic of a leader.

A leader has a supportive role to play as well, he has to pass his knowledge on and share his skills with others.

He/She is the driving force behind the progression of team members. Who would follow or trust a liar?

Do the geopolitical changes taking place around the world affect your sector, and if so, how?

Trade cannot be seen isolated from the wider geopolitical developments, since the existing conflicts directly or indirectly affect alliances, trading supply chain, even shipping routes.

Shortsea shipping fleet is sailing mainly in the Mediterranean Sea, where the unresolved disputes and new conflicts are contributing to an uncertain geopolitical climate, destabilizing shipping, with the possibility of even altering trade flows.

Furthermore, geopolitical changes can send fuel prices surging, something we are currently experiencing, thus increasing total transport costs across the logistics chain.

Another major problem that occurs is the prospect of cyber conflicts.

There has been an increase in attempted cyber-attacks on the maritime sector and a growing number of GPS spoofing attacks on ships.

European Union's political decision to become a climate neutral continent by 2050 led to "Fit for 55" package adoption.

The legislative proposals to reach the emission targets of reducing greenhouse gas emissions will have a direct impact on the maritime sector, including shipping in the Emission Trade System (ETS), introducing a minimum tax rate on certain fuels and setting a maximum limit on the greenhouse gas intensity of energy used on-board as well as stating obligations to use on-shore power supply or zero emission technology.

Even though Maritime sector recognizes that the climate crisis is one of the greatest humanitarian, economic and environmental challenges our societies are facing and acknowledges the importance of reducing shipping's global emissions, it is also important to understand that e-fuels, bio fuels and new technologies generally do not currently exist.

Cooperation is the key, as the pandemic already taught us.

All stakeholders involved in the maritime transportation supply chain and not just shipowners, should elaborate, supporting investments in research and development.



ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΕΕΝΜΑ

ΔΩΡΕΑ ΜΕΛΩΝ ΕΕΝΜΑ ΣΤΟ Λ/Σ ΑΓΑΘΟΝΗΣΙΟΥ

Η ΕΕΝΜΑ λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των παραμεθόριων περιοχών, ανέλαβε τον ηλεκτρολογικό εξοπλισμό του νεοσύστατου Λ/Σ Αγαθονησίου, με την αρωγή των παρακάτω μελών της:

- ΕΚΟ ΑΦΡΟΔΙΤΗ Ν.Ε.
- ΕΛΙΝ Ν.Ε.
- GANMAR TANKERS SHIPPING
- MEDTANKERS MANAGEMENT LTD
- ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ν.Ε.
- SPYRIDAKIS BROS S.A.

ΔΩΡΕΑ SIRIOS – ΚΛ ΠΕΙΡΑΙΑ & ΚΛ ΧΑΛΚΙΔΑΣ

Ο κ. Νικόλαος Μπούκος – μέλος του ΔΣ/ΕΕΝΜΑ, εκπρόσωπος της εταιρίας SIRIOS SHIPMANAGEMENT SA, προέβη στη δωρεά 80 ειδικών αλεξίσφαιρων γιλέκων στα Κλιμάκια Ειδικών Αποστολών του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά και του Κεντρικού Λιμεναρχείου Χαλκίδας, για την κάλυψη των αναγκών του προσωπικού.

ΔΩΡΕΑ SEAVEN – ΚΑ ΧΑΛΚΙΔΑΣ

Οι Διευθύνοντες Σύμβουλοι της εταιρίας SEAVEN - μέλος της EENMA, κ.κ. Στράτος και Νικόλας Τσαλαμανιός, δώρισαν ένα αστυνομικό όχημα στο Κεντρικό Λιμεναρχείο της Χαλκίδας. Σκοπός της δωρεάς είναι η στήριξη και αναβάθμιση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων του Λιμεναρχείου και η υποστήριξη των υπηρεσιών του στην κατεύθυνση της κοινωνικής προστασίας και ασφάλειας.



ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ 2021-2022

Στις 15.03.2022 πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά η 7^η απονομή υποτροφιών του Προγράμματος Υποτροφιών ΕΕΝΜΑ. Από το 2015 έως σήμερα, οι υποψηφιότητες έχουν ξεπεράσει τις 200, έχουν δοθεί 48 υποτροφίες και το συνολικό ύψος ξεπερνάει τα 170.000€.

Ο **Πρόεδρος ΕΕΝΜΑ, κ. Χαράλαμπος Σημαντώνης**, τόνισε την θετική αλλαγή που μπορεί να επιφέρει στην ζωή ενός νέου ανθρώπου το πρόγραμμα υποτροφιών, υπενθυμίζοντας στους νέους ότι η ναυτιλία είναι μαραθώνιος, ένα μεταπτυχιακό διαρκείας, το οποίο θα ανανεώνουν συνεχώς.



Η **Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων, κα Νίκη Κεραμέως**, αναφέρθηκε στη σημασία της ναυτιλίας ως ένας από τους πυλώνες που στηρίζουν την ελληνική οικονομία, τονίζοντας ότι η αναγνώριση κινήτρων και η επιβράβευση της αριστείας βρίσκονται στον πυρήνα της πολιτικής του Υπουργείου Παιδείας.



Ο **Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης**, αναφέρθηκε στον πρωταγωνιστικό ρόλο του Έλληνα ναυτικού στην ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας, τονίζοντας την ανάγκη εκσυγχρονισμού της ναυτικής εκπαίδευσης, έτσι ώστε οι επαγγελματίες στην ναυτιλία να μπορούν να ανταποκριθούν στο νέο, συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας.



Ο **Πρόεδρος ΝΕΕ, κ. Γεώργιος Πατέρας**, αναφέρθηκε στην αναγκαιότητα επένδυσης στους νέους μας και στην προσέλκυσή τους στα ναυτικά επαγγέλματα, σημειώνοντας ότι η ναυτιλία είναι μία δουλειά που πρέπει να την αγαπάς και να είσαι αφοσιωμένος, αφού απαιτεί την παρουσία των ανθρώπων της 25 ώρες το εικοσιτετράωρο.



Στην εκδήλωση απονομής υποτροφιών ΕΕΝΜΑ συμμετείχαν η Πρυτάνισσα του Πανεπιστημίου Αιγαίου, κα Χρυσή Βιτσιλάκη, ο Κοσμητόρας Σχολής Ναυτιλίας και Βιομηχανίας του Πανεπιστημίου Πειραιώς, κος Άγγελος Παντουβάκης και ο Πρόεδρος του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, κος Στράτος Παπαδημητρίου.



ΑΠΟΝΟΜΗ ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ

ΕΕΝΜΑ

2022

Χορηγοί:



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

Υποτροφία Ναυτιλιακών Σπουδών «Σπύρου Αλεξανδράτου»

Ο Γ.Γ ΕΕΝΜΑ, κος Γιώργος Αλεξανδράτος και ο Α΄ Αντιπρόεδρος, κος Βασίλης Τερζής, απονέμουν την υποτροφία «Σπύρου Αλεξανδράτου» στην υπότροφο, κα Μαρία Καραναύτη.

ΕΕΝΜΑ

**ΑΠΟΝΟΜΗ ΕΕΝΜΑ
ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ 2022**

Έλλη Πετράκη
B' Αντιπρόεδρος ΕΕΝΜΑ - Πρόεδρος WISTA Ελλάδος

Βασίλης Τερζής
Α' Αντιπρόεδρος ΕΕΝΜΑ

Γιώργος Αλεξανδράτος
Γενικός Γραμματέας ΕΕΝΜΑ - CEO Apollonian Lines

Μαρία Καραναύτη
Υπότροφος

Χορηγοί: **APOLLONIA LINES S.A.**, **RINA**, **ABS**, **BCA**, **METROPOLITAN COLLEGE**, **MARITIME ACADEMY**

Υποτροφία Ναυτιλιακών Σπουδών Bureau Veritas

Ο ταμίας της ΕΕΝΜΑ, κος Στράτος Τσαλαμανιός, η κα Paillette Παλαιολόγου (Bureau Veritas) και ο κος Γιώργος Ανδρεάδης (Bureau Veritas), απονέμουν την υποτροφία "Bureau Veritas" στην υπότροφο, κα Νάντια Βέλτσιν.

ΕΕΝΜΑ

**ΑΠΟΝΟΜΗ ΕΕΝΜΑ
ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ 2022**

Έλλη Πετράκη
B' Αντιπρόεδρος ΕΕΝΜΑ - Πρόεδρος WISTA Ελλάδος

Στράτος Τσαλαμανιός
Ταμίας ΕΕΝΜΑ

Paillette Παλαιολόγου
Bureau Veritas

Γιώργος Ανδρεάδης
Bureau Veritas

Νάντια Βέλτσιν
Υπότροφος

Χορηγοί: **APOLLONIA LINES S.A.**, **RINA**, **ABS**, **BCA**, **METROPOLITAN COLLEGE**, **MARITIME ACADEMY**

Υποτροφία Ναυτιλιακών Σπουδών Κολεγίου BCA

Η κα Αλεξάνδρα Γκανά, Μέλος ΔΣ ΕΕΝΜΑ, ο κος Χάρης Δασκαλάκης (BCA) και ο κος Μάριος Μπουγιούκας (BCA), απονέμουν την υποτροφία "BCA", στον υπότροφο, κο Φώτιο Δέββε.

ΑΠΟΝΟΜΗ ΕΕΝΜΑ ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ 2022

Έλλη Πετράκη
Β' Αντιπρόεδρος ΕΕΝΜΑ - Πρόεδρος WISTA Ελλάδος

Αλεξάνδρα Γκανά
Μέλος ΔΣ ΕΕΝΜΑ

Χάρης Δασκαλάκης
BCA

Μάριος Μπουγιούκας
BCA

Φώτιος Δέββε
Υπότροφος

Χορηγοί:

Υποτροφία Ναυτιλιακών Σεμιναρίων Rina Academy

Ο κος Νίκος Λιάπης, Μέλος ΔΣ ΕΕΝΜΑ και ο κος Στέφανος Χατζηνικολάου (RINA), απονέμουν την υποτροφία "RINA" στους υποτρόφους, κα Χαραλαμπία Μασσαούτη, κο Κωνσταντίνο Αθανασόπουλο & κο Ελευθέριο Κυπριώτη.

ΑΠΟΝΟΜΗ ΕΕΝΜΑ ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ 2022

Έλλη Πετράκη
Β' Αντιπρόεδρος ΕΕΝΜΑ - Πρόεδρος WISTA Ελλάδος

Νίκος Λιάπης
Μέλος ΔΣ ΕΕΝΜΑ

Στ. Χατζηνικολάου
RINA

Χαραλαμπία Μασσαούτη
Υπότροφος

Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος
Υπότροφος

Ελευθέριος Κυπριώτης
Υπότροφος

Χορηγοί:

Υποτροφία Ναυτιλιακών Σπουδών Metropolitan College

Ο κος Δημήτρης Σπυριδάκης, Μέλος ΔΣ ΕΕΝΜΑ και η κα Βίκη Αποστολοπούλου απονέμουν την υποτροφία "Metropolitan College" στην υπότροφο, κα Ιωάννα Λιάκου.



ΕΕΝΜΑ

ΑΠΟΝΟΜΗ ΕΕΝΜΑ ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ 2022



Έλλη Πετράκη
B' Αντιπρόεδρος ΕΕΝΜΑ - Πρόεδρος WISTA Ελλάδος



Δημήτρης Σπυριδάκης
Μέλος ΔΣ ΕΕΝΜΑ



Βίκη Αποστολοπούλου
Μητροπολιτικό Κολλέγιο



Ιωάννα Λιάκου
Υπότροφος

Χορηγοί:











Υποτροφία Ναυτιλιακών Σπουδών ABS

Ο κος Γιώργος Βοζίκης, Διευθυντής ΕΕΝΜΑ και ο κος Φίλιππος Νικολατσόπουλος (ABS), απονέμουν την υποτροφία "ABS", στον υπότροφο, κο Χαράλαμπο Καρατζάνο.




ΕΕΝΜΑ

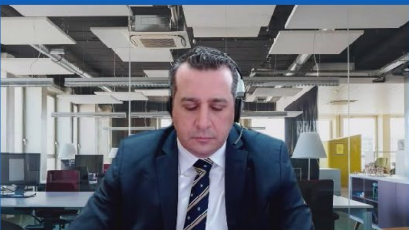
ΑΠΟΝΟΜΗ ΕΕΝΜΑ ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ 2022




Έλλη Πετράκη
B' Αντιπρόεδρος ΕΕΝΜΑ - Πρόεδρος WISTA Ελλάδος



Γιώργος Βοζίκης
Γενικός Διευθυντής ΕΕΝΜΑ










Φίλιππος Νικολατσόπουλος
ABS



Χαράλαμπος Καρατζάνο
Υπότροφος

Χορηγοί:

Βραβείο EENMA «Ευαγγελία Στεφανιδάκη»

Η φετινή χρονιά για την EENMA, υπήρξε «ιδιαίτερη». Χάσαμε ένα μέλος της «οικογένειάς» μας που υπήρξε ο στυλοβάτης του Προγράμματος Υποτροφιών. Η Εύα Στεφανιδάκη ήταν μία πολύτιμη συνεργάτης, ένας άνθρωπος σημαντικός για εμάς, όχι μόνο εξαιτίας της επαγγελματικής της κατάρτισης, που είναι αδιαμφισβήτητη, αλλά κυρίως για την υπέροχη προσωπικότητά της. Αυτή τη δύσκολή στιγμή για εμάς, αποφασίσαμε να την μετατρέψουμε σε χαρά για κάποιον νέο άνθρωπο. Έτσι, φέτος θεσπίστηκε μία ακόμα χρηματική υποτροφία της EENMA, για την Εύα μας, το βραβείο «Ευαγγελία Στεφανιδάκη». Το βραβείο αυτό θα δίνεται σε φοιτητές και φοιτήτριες, από σχολές με κατεύθυνση στη ναυτιλία, του Πανεπιστημίου Αιγαίου, κατόπιν διαγωνισμού, για την εκπόνηση της καλύτερης εργασίας.

Ο Πρόεδρος της EENMA, κος Χαράλαμπος Σημαντώνης και η Κοσμήτορας του Πανεπιστημίου Αιγαίου, κα Μαρία Λεκάκου απένειμαν το βραβείο στους υποτρόφους, κα Μαρία Ιωάννα Αχελωνούδη, κα Χρυσάνθη Μυλωνά, κα Ιωάννη Περβανά και κα Βασιλική Λιούμη.



ΑΠΟΝΟΜΗ EENMA ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ 2022



Έλλη Πετράκη
B' Αντιπρόεδρος EENMA - Πρόεδρος WISTA Ελλάδος



Χαράλαμπος Σημαντώνης
Πρόεδρος EENMA



Μαρία Λεκάκου
Κοσμήτορας Σχολής Επιστημών της Διοίκησης
Πανεπιστημίου Αιγαίου



Μαρία Ιωάννα Αχελωνούδη
Υπότροφος



Χρυσάνθη Μυλωνά
Υπότροφος



Ιωάννης Περβανάς
Υπότροφος



Βασιλική Λιούμη
Υπότροφος



EENMA

Χορηγοί:









Διοικητικό Συμβούλιο



Χαράλαμπος Σημαντώνης
Πρόεδρος

MedFerry Shipping Co.



Βασίλειος Τερζής
Α' Αντιπρόεδρος

Queensway Navigation
Co LTD



Έλπη Πετράκη
Β' Αντιπρόεδρος

Enea Management



Γεώργιος Αλεξανδράτος
Γ. Γραμματέας

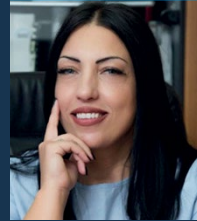
Apollonia lines S.A.



Ευστράτιος Τσαλαμανιός
Ταμίας

Seaven Tanker Management

Μέλη



Αλεξάνδρα Γκανά
Μέλος

Ganmar Tankers
Shipping



Νικόλαος Μπούκος
Μέλος

Sirios Ship Management S.A.



Νικόλαος Λιάπης
Μέλος

ΕΛΙΝΟΙΑ Α.Ε.



Δημήτρης Σπυριδάκης
Μέλος

European Co-operation S.A.

Αναπληρωματικά Μέλη

Αλέξης Αγγελόπουλος
Γιάννης Ψαρράς
Μιχάλης Γωγής

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ

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

Γιώργος Βοζίκης - Διευθυντής
 Ανδρέας Συρίγος - Σύμβουλος Ναυτιλιακών Θεμάτων
 Σαπφώ Σημαντώνη - Επικεφαλής SPC Greece
 Δανάη Τσόπελα - Σύμβουλος Ευρωπαϊκών Υποθέσεων
 Νίκος Γερασίμου - Νομικός Σύμβουλος
 Μαρία Δημητράκου - Υπεύθυνη Γραμματείας

ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΕΕΝΜΑ



Πλεονεκτήματα Μελών

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

Υποστήριξη

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

Πληροφόρηση

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

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

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

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

Πρόσβαση σε εξειδικευμένους εμπειρογνώμονες

Υποστήριξη μεμονωμένων αιτημάτων προς τις αρμόδιες αρχές

Δικτύωση

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

Άλλα οφέλη

Ειδικές συμφωνίες με Νηογνώμονες, Ασφαλιστικές εταιρείες και άλλους φορείς

Ενεργή Συμμετοχή

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



EENMA

Ακτή Μιαούλη 81
185 38, Πειραιάς

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

info@shortsea.gr
www.shortsea.gr