ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ 2022-2023

ΕΕΝΜΑ

Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων
Hellenic Shortsea Shipowners Association

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ 4
Ο ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΒΑΣΙΚΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. 6
ΑΕΡΙΟΙ ΡΥΠΟΙ 8
ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ 8
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ 8
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝEGGS (SCRUBBERS) 10
MARITIME AUTONOMOUS SURFASE SHIPS(MASS)....10
LNG ΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΥΣΙΜΟ....10
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ 10
PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS 12
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝΕΓΓΡΑΦΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ....13
ΑΝΑΚΗΡΥΞΗ ΛΕΚΑΝΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ(ECA) 13
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Ε.Ε.2017/352 13
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2019/883....13
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΝΟ 1....14
ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΟΙΩΝ 1.500-3.000 Κ.Ο.Χ 14
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ PILOT EXEMPTION CERTIFICATE 15
ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ "PILOT EXEMPTION CERTIFICATE"....15
ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΠΛΕΟΥΝ ΣΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΘΕΙ/ΕΚΜΙΣΘΩΘΕΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΛΠ Α.Ε. 18
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΙΣΡΟΩΝ- ΕΚΡΟΩΝ
ΚΑΙ GPS ΣΤΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ 18
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ, ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΚΔΟΣΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΤΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΜΕΣΩΝ, ΩΣ ΜΕΣΩΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ, ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ
ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ 19
ΕΠΙΒΟΛΗ Φ.Π.Α ΣΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ, ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ, ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ
ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΣΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ, ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ
ΔΕΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ....19
ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ
ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ (Ν. 3351/07- ΦΕΚ 76 Α)....22
ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ 23
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΗΛΕΚΤΡΟΔΟΤΗΣΗ, ΗΛΕΚΤΡΟΦΟΡΤΙΣΗ,
ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟ, ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΥΒΡΙΔΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 23
ΕΘΝΙΚΗ ΕΝΙΑΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΘΥΡΙΔΑ....25
ΕΘΝΙΚΗ ΕΝΙΑΙΑ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ....25
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
ΚΑΙ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ ΣΤΟΝ ΟΜΩΝΥΜΟ ΚΟΛΠΟ 25
ΕΠΙΒΟΛΗΤΕΛΟΥΣ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ ΑΠΟ ΟΛΕ Α.Ε. 25
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ/ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΙΣΧΥΟΝΤΟΣΣΥΝΠΟΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΠΡΑΞΗ 26
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ 26
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΑ....26
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ
SHORTSEA PROMOTION CENTER 29
Η SHORTSEA ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ ΤΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ
ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΑΤΖΕΝΤΑΣ ΤΩΝ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ....29
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΕΕΝΜΑ 30
ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ 2022-2023 32
ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΙΜΗΤΙΚΗΣ ΠΛΑΚΕΤΑΣ ΤΟΥ ΕΛ.Ι.Ν.Τ. ΣΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ ΕΕΝΜΑ....38
Η ΕΕΝΜΑ ΣΤΟ ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΟ ΠΑΤΡΙΑΡΧΕΙΟ 40
Η ΕΕΝΜΑ ΣΤΟ ISTSIP'22 ΤΙΜΩΜΕΝΗ ΧΩΡΑ Η ΕΛΛΑΔΑ 42
ΕΕΝΜΑ NETWORKING LUNCHEONS 44
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ 48
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ....49
ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΕΕΝΜΑ....49

ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΣΗΜΑΝΤΩΝΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Το 2022 ήταν μια χρονιά γεμάτη ανατροπές. Ανατροπές που δεν επηρέασαν μόνο τη ναυτιλιακή βιομηχανία, αλλά το σύνολο της «παγκόσμιας τάξης», όπως είχε διαμορφωθεί τις τελευταίες δεκαετίες και τον πυρήνα των αξιών του δυτικού πολιτισμού.

Ο Ρωσο-Ουκρανικός πόλεμος απέδειξε ότι δεν υπάρχουν δεδομένα και σταθερές που δεν μπορούν να ανατραπούν άρδην και η παγκόσμια κοινότητα ήρθε αντιμέτωπη με τα δυσμενή αποτελέσματα μιας πολεμικής σύρραξης και μάλιστα σε Ευρωπαϊκό έδαφος.

Μέσα σε αυτό το ασταθές παγκόσμιο περιβάλλον η ναυτιλία λειτούργησε ως φάρος σταθερότητας, διατηρώντας ζωντανή την εφοδιαστική αλυσίδα, αποτρέποντας την διαφαινόμενη επισιτιστική κρίση, ενώ ταυτόχρονα κράτησε την Ευρώπη «ζωντανή», αφού ανέλαβε εξολοκλήρου τον ενεργειακό εφοδιασμό της ηπείρου, από τη στιγμή που η Ρωσία μείωσε τις ροές φυσικού αερίου. Είναι γεγονός ότι η γεωπολιτική κρίση που ξέσπασε τον τελευταίο χρόνο και η υγειονομική κρίση που βιώσαμε τα προηγούμενα έτη, ανέδειξαν για μία ακόμη φορά τη σημασία της ναυτιλίας και τη συνεισφορά του κλάδου στην διατήρηση της παγκόσμιας «κανονικότητας».

Αναλογιζόμενοι ότι σχεδόν το 90% του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών και το 72% του διεθνούς εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης διεξάγεται μέσω θαλάσσης και ταυτόχρονα η ελληνική ναυτιλία κατέχει το 21% του παγκόσμιου στόλου και το 59% του ευρωπαϊκού, μπορούμε να αντιληφθούμε τη σημασία της ναυτιλίας στη διατήρηση της παγκόσμιας οικονομίας και της κοινωνικής συνοχής.

Και ενώ η δύνη της παγκόσμιας αβεβαιότητας έχει επηρεάσει όλους τους κοινωνικοοικονομικούς τομείς σε παγκόσμιο επίπεδο, η ναυτιλία έχει να αντιμετωπίσει και τις αλλαγές που πραγματοποιούνται σε κανονιστικό πλαίσιο, με στόχο έναν στόλο μηδενικών εκπομπών αερίων.

Η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως διαμορφώνεται μέσα από το πακέτο "Fit for 55", τοποθετεί τη shortsea ναυτιλία στο επίκεντρο των εξελίξεων, καθώς αποτελεί το μεταφορικό μέσο που μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην επίτευξη των στόχων της Κοινότητας για κλιματική ουδετερότητα. Η πράσινη μετάβαση αποτελεί για τη ναυτιλία σημείο καμπής και χρυσή ευκαιρία για εκσυγχρονισμό και ανανέωση του στόλου της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, με την προϋπόθεση ότι θα συνοδεύεται από τον ταυτόχρονο εκσυγχρονισμό του νομοθετικού πλαισίου που διέπει το ελληνικό shortsea, ώστε να δοθούν τα κατάλληλα κίνητρα και να καταστεί η ανάπτυξη της shortsea ναυτιλίας βιώσιμη.

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στην Ελλάδα, λόγω πολυνησιωτικότητας, αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της εμπορικής αλυσίδας, αφού είναι ο συνδετικός κρίκος του ηπειρωτικού κορμού της χώρας και των νησιών, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη και στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής. Η πολιτεία λοιπόν οφείλει να διαμορφώσει εκείνο το θεσμικό πλαίσιο, το οποίο θα διασφαλίζει την απρόσκοπτη λειτουργία της shortsea ναυτιλίας.

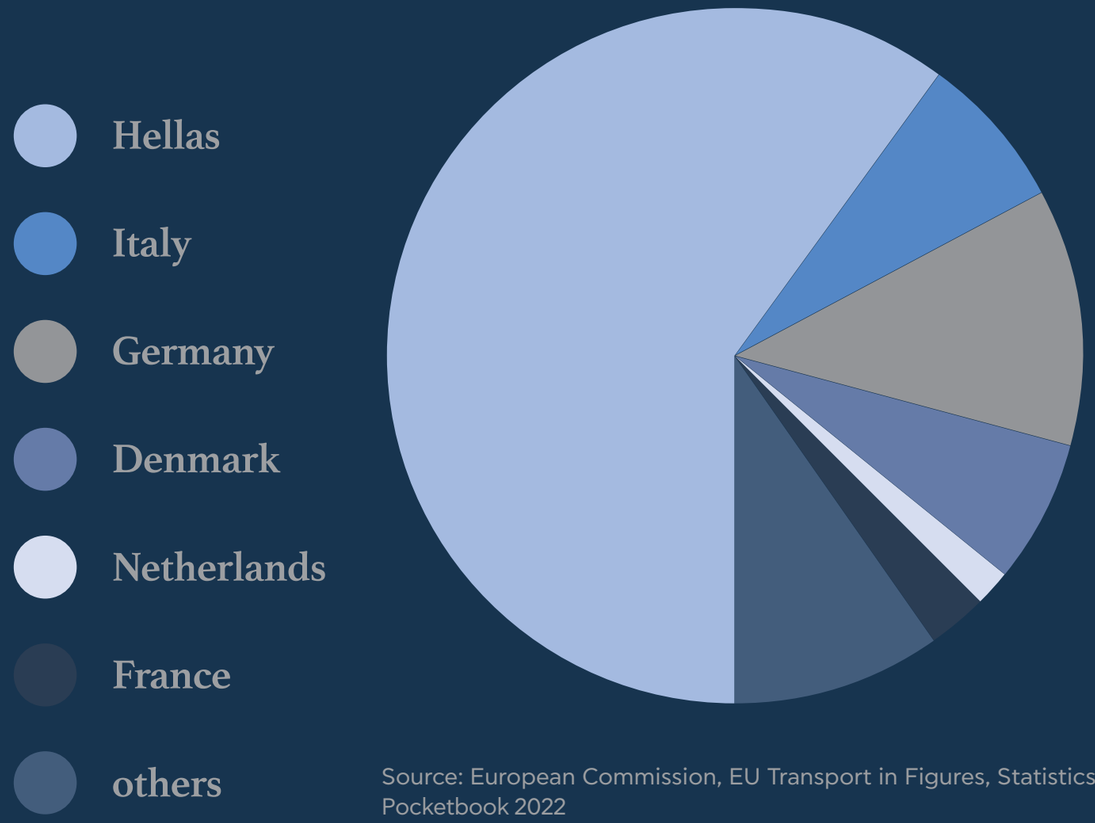
Οι εποχές των προκλήσεων παρουσιάζουν και ευκαιρίες, αρκεί να τις αντιληφθούμε, να κατανοήσουμε ότι οφείλουμε να συνεργαστούμε, Φορείς και Πολιτεία, και να επιτύχουμε τη σωστή τους διαχείριση.

Hellenic Shortsea Shipowners Association

Ο ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΒΑΣΙΚΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.

Το 60% του Ευρωπαϊκού στόλου είναι ελληνόκτητος, αποτελώντας τη ραχοκοκαλιά των Ευρωπαϊκών μεταφορών, με ό,τι αυτό μπορεί να συνεπάγεται για τη συνεισφορά του στο Ευρωπαϊκό ΑΕΠ και στην κάλυψη θέσεων εργασίας για τους Ευρωπαίους πολίτες.
Άλλωστε, τα τελευταία χρόνια με την έξαρση της πανδημίας και την Ρωσο–Ουκρανική σύρραξη, ο κλάδος της ναυτιλίας κράτησε την Ευρώπη ενεργειακά «ζωντανή», αφού ανέλαβε τον εφοδιασμό της ηπείρου σχεδόν εξολοκλήρου, μετά την απόφαση της Ρωσίας να μειώσει τις ροές φυσικού αερίου και απέτρεψε μία πιθανή επισιτιστική κρίση.

Ownership of the EU controlled Fleet Ships > 1000 gt in dwt 1st January 2021 (στοιχεία)



Source: European Commission, EU Transport in Figures, Statistics Pocketbook 2022

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 (IMO) έλαβε σημαντικές αποφάσεις για την βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης του παγκόσμιου στόλου.

Ειδικά:
Λειτουργία συστήματος
MRV (2018)

Εγκατάσταση
3.000

συστημάτων Selected Catalytic Reduction.

Βελτίωση ή εγκατάσταση μηχανών
TIER I, II & III

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

Ψήφιση και εφαρμογή της Απόφασης
304 (72)IMO

για μείωση των αέριων ρύπων από τα πλοία.

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

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

- Μείωση ταχύτητας
- Αυστηροποίηση SEEMP
- Βελτίωση EEDI για όλες σχεδόν τις κατηγορίες-πλοίων
- Χρηματοδότηση πρωτοβουλιών έρευνας για την εξεύρεση εναλλακτικών καυσίμων μηδενικών εκπομπών ρύπων κλπ
- Εφαρμογή από 1/1/2023 των δεικτών EEXI και CII για πλοία άνω των 400gt και 5000gt αντίστοιχα

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

2

Αντίστοιχα, σε Ευρωπαϊκό επίπεδο η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί το πακέτο "Fit for 55" με την τροποποίηση των ακόλουθων Κανονισμών και Οδηγιών, με στόχο την μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων των πλοίων.
Πρόταση Οδηγίας, για την αναθεώρηση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων (EU ETS)
Εκτός του CO2, θα καταχωρούνται και οι εκπομπές θερμοκηπίου των πλοίων (GHG). Καθιερώνεται και για την ναυτιλία το σύστημα EU ETS, με την εξαγορά δικαιωμάτων, όπως στην ξηρά και στις αεροπορικές μεταφορές.
Η ΕΕΝΜΑ, 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 μη 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 ολοκληρωθεί οι σχετικές παρεμβάσεις
- Να αναδειχθεί η νησιωτικότητα της χώρας μας (300 και πλέον νησιά κατοικημένα). Η πρόταση έγινε αποδεκτή, για νησιά μέχρι και 200.000 κατοίκους.

Όσον αφορά στο σύστημα ETS/EU η ΕΕΝΜΑ 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 απρόβλεπτων στο μέλλον επιβαρύνσεων.
- 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.
Η ΕΝΝΜΑ, εισηγείται να τεθεί σε ισχύ την 1/1/2030 και όχι την 1/1/2025, αφού σύμφωνα με μελέτη Εμπειρογνωμόνων της ΕΕ 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).
Παράλληλα, 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.
Η πρόκληση είναι να ανταποκριθούν τα λιμάνια στις απαιτήσεις και να έχουν ολοκληρώσει 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, θα δημιουργήσει πρόσθετες επιβαρύνσεις στα πλοία της shortsea ναυτιλίας, που δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές και Ευρωπαϊκές μεταφορές. Ταυτόχρονα, η διάκριση των καυσίμων σε δύο βασικές κατηγορίες, Motor fuels και Heating fuels and Electricity και οι ψηλοί συντελεστές στην πρώτη κατηγορία θα δημιουργήσουν προβλήματα στην ναυτιλία, αφού παραγνωρίζονται δύο βασικοί παράγοντες:

- Τα υπό ναυπήγηση πλοία θα χρησιμοποιούν σε ποσοστό 88,46% conventional fuel (order book 2021) και 11,84% εναλλακτικά καύσιμα.
- Τα εναλλακτικά καύσιμα μέχρι το 2030 θα είναι διαθέσιμα σε μονοψήφια ποσοστά.

Η ΕΕΝΜΑ προτείνει σημαντική μείωση των συντελεστών σταδιακά και αύξηση μέχρι το 2033.
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. Ο στόχος είναι σημαντικός και φιλόδοξος. Όμως είναι αβέβαιο και ασαφές εάν θα επιτευχθεί.

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

Βασίλης Τερζής
Α' Αντιπρόεδρος

Η shortsea ναυτιλία είναι ζωτικής σημασίας για την Ελλάδα οπού λόγω πολυνησιωτικότητας, αποτελεί τον συνδετικό κρίκο της εθνικής μεταφορικής αλυσίδας, συνδέοντας τον ηπειρωτικό κορμό της χώρας με τα νησιά μας. Έτσι, η ΕΕΝΜΑ στηρίζει την τοπική οικονομική ανάπτυξη και συμβάλλοντας στην διατήρηση της κοινωνικής συνοχής.

επίπεδα του 1990) απαιτούνται κατά την ΕΕΝΜΑ διορθωτικές παρεμβάσεις, όχι μόνο στην ναυτιλία, αλλά και στους άλλους κλάδους (ξηρά, αεροπορικές μεταφορές).
Οι προσπάθειες που γίνονται σε Ευρωπαϊκό επίπεδο είναι σημαντικές, όμως παραγνωρίζεται το γεγονός ότι αρμόδιος για θέματα της ναυτιλίας είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) και θα πρέπει και η ΕΕ ανάλογα να συμμετέχει και να συμβάλει στο προωθούμενο έργο του.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ EGGS (SCRUBBERS)

3

Παρά την τροποποίηση των Οδηγιών (2015) του IMO, 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.

MARITIME AUTONOMOUS SURFASE SHIPS (MASS)

4

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

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.

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

6

Ήδη το 8% του παγκόσμιου στόλου χρησιμοποιεί LNG ως καύσιμο και εκτιμάται ότι θα φτάσει το 15% μέχρι το 2030. Στο πλαίσιο των Οργάνων IMO (MSC, MEPC) έχουν εκδοθεί Οδηγίες για την λήψη μέτρων σε όλα τα λιμάνια και περαιτέρω ευαισθητοποίηση των αρμόδιων Αρχών και εργαζομένων

Έλπη Πετράκη
Β΄ Αντιπρόεδρος Δ.Σ.

Η πανδημία και η ενεργειακή κρίση κατέδειξαν τον σημαντικό ρόλο της ναυτιλίας στην διατήρηση της εφοδιαστικής αλυσίδας σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, καθώς και τη συμβολή της Ελληνικής ναυτιλίας στη διατήρηση αυτής

Γιώργος Αλεξανδράτος
Γ΄Γραμματέας Δ.Σ.

Η ναυτιλία μεταφέρει το 90% του παγκόσμιου εμπορίου, με την ελληνική πλοιοκτησία να πρωτοστατεί, κρατώντας τα σκήπτρα του κλάδου. Πάνω από 100 κατηγορίες επαγγελμάτων συνδέονται έμμεσα ή άμεσα με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως καταδεικνύεται από το επίσημο Ελληνικό ναυτιλιακό κλάστερ Maritime Hellas. Εύκολα κανείς λοιπόν αντιλαμβάνεται την συνεισφορά του κλάδου στο εθνικό ΑΕΠ και στις προσφερόμενες θέσεις εργασίας.

για την λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων για την αποφυγή ατυχήματος.

Όσον αφορά τα εναλλακτικά καύσιμα θα διατίθενται σε Ευρωπαϊκό επίπεδο τα ακόλουθα ποσοστά μέχρι το 2030:

LNG
8% - 15%

Fossil fuels
0,7% - 0,1%

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

Μπαταρίες
0,1%

Bio-fuels
6% -9%

Ηλεκτρική ενέργεια
1%-3%

Αμμωνία
0,8%

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 αρνητική πτυχή και αντικείμενο περαιτέρω μελέτης και αντιμετώπισης. Η πρόταση του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη, στην Ευρωπαϊκή Ένωση για δημιουργία Ευρωπαϊκού Κέντρου Ερευνών στην χώρα μας για τα εναλλακτικά καύσιμα, υιοθετείται πλήρως από την ΕΕΝΜΑ γιατί, εκτός της προβολής, είναι και θέμα υψίστης σημασίας για την ναυτιλία, αφού η προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων με μηδενικές εκπομπές, διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην ανανέωση του εμπορικού στόλου και στις μελλοντικές εξελίξεις στην ναυτιλία και στο περιβάλλον.
Ο ΙΜΟ, διοργάνωσε τον Φεβρουάριο 2021 και Οκτώβριο του 2022 σχετικό συνέδριο, προκειμένου να υπάρξει η κατάλληλη ευαισθητοποίηση, αλλά και πληροφόρηση για τις εξελίξεις στο θέμα. Η ΕΕΝΜΑ συμμετείχε με εκπρόσωπο της για να διατυπώσει τις θέσεις της σχετικά με τα υφιστάμενα προβλήματα και μελλοντικές ενέργειες.

PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS
7

Το θέμα της πειρατείας και ένοπλης ληστείας είναι πάντα επίκαιρο και ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος.
Παρότι τα τελευταία έτη, μετά από αυξημένα μέτρα αστυνόμευσης στις επίμαχες περιοχές (Ασία, Κόλπο Γουινέας, κλπ), τα σχετικά περιστατικά κάπως μειωθήκαν σε αριθμό, το πρόβλημα όμως υπάρχει και συνεχίζεται.
Η ΕΕΝΜΑ τάσσεται υπέρ πρωτοβουλίας των παράκτιων Κρατών για τυχόν ανάληψη στρατιωτικών πρωτοβουλιών αστυνόμευσης από κάποιες χώρες, με γνώμονα την πάταξη ή την ουσιαστική αντιμετώπιση του προβλήματος, δοθέντος και του γεγονότος ότι οι ένοπλοι πειρατές έχουν επεκτείνει την δράση τους πέραν των παράκτιων περιοχών και σε ακτίνα που ξεπερνά τα 200ν.μ. και σε μεμονωμένες περιπτώσεις επεκτείνεται μέχρι τα 400ν.μ. από τις ακτές.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
8

Η ΕΕΝΜΑ συμμετείχε ενεργά στην προώθηση και ολοκλήρωση της ηλεκτρονικής έκδοσης των ναυτιλιακών εγγράφων.
Ο ΙΜΟ εξέδωσε σχετικές Κατευθυντήριες Οδηγίες προς τα Κ-Μ, για ενιαία και χωρίς προβλήματα εφαρμογή.
Στην Ελλάδα παρέχεται στους Αναγνωρισμένους Νηογνώμονες η εξουσιοδότηση έκδοσης ηλεκτρονικών πιστοποιητικών πλοίων, γεγονός που μειώνει καθοριστικά την σχετική γραφειοκρατία.

ΑΝΑΚΗΡΥΞΗ ΛΕΚΑΝΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ (ECA)
9

Στη Συνεδρίαση των Κ-Μ της Διεθνούς Σύμβασης της Βαρκελώνης, στην Αττάλεια, αποφασίστηκε κατά πλειοψηφία η Ανακήρυξη της Μεσογείου θαλάσσης ως Περιοχής Ελέγχου Εκπομπών (ECA).
Κατά την 79η Σύνοδο της MEPC, αποφασίστηκε η αναγνώριση της Μεσογείου ως ECA και η προώθηση των συναφών διαδικασιών με ολοκλήρωση το 2024 και εφαρμογή από το 2025.
Η πρόταση για μείωση ταχύτητας και λήψη μέτρων για αποφυγή ατυχημάτων στην θαλάσσια περιοχή μεταξύ Ιταλίας, Γαλλίας και Ισπανίας όπως και η έκδοση κατευθυντήριων Οδηγιών, θα μελετηθούν από τις αρμόδιες υπο-επιτροπές της MEPC και θα συζητηθούν σε επόμενη σύνοδο.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Ε.Ε. 2017/352
10

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."
Στην Ε.Ε. υιοθετήθηκε ο Κανονισμός που ρυθμίζει βασικά θέματα παροχής λιμενικών υπηρεσιών και χρηματοοικονομική διαφάνεια στα ευρωπαϊκά λιμάνια.
Η ΕΕΝΜΑ κατάφερε να περιληφθούν ευνοϊκές για τη shortsea ναυτιλία διατάξεις με τις οποίες:

- Επιτρέπεται η διαφοροποίηση των λιμενικών τελών για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, αλλά και για τα πλοία τεχνολογίας LNG.
- Περιλαμβάνεται ο ορισμός για τις «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων» και αποσαφηνίζεται πλήρως το θέμα σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Ζητείται η γνώμη των Χρηστών Λιμένων σε κομβικά ζητήματα που σχετίζονται με την ορθή ανάπτυξη, την πολιτική χρεώσεων, την προσέλκυση πλοίων κλπ.

Τίθενται κριτήρια και προϋποθέσεις για τις ελάχιστες απαιτήσεις που θα πρέπει οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων να εφαρμόζουν για την ανάδειξη των παρόχων υπηρεσιών.

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
11

"ΓΙΑ ΤΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ"
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 ESSF 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

Νίκος Λιάπης
Μέλος Δ.Σ.

Βασικός πυλώνας ανάπτυξης της ναυτιλίας είναι οι άνθρωποί της. Η δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο τοπίο οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στους ναυτικούς μας. Η συνεχής εκπαίδευση και τεχνική κατάρτιση των πληρωμάτων μας είναι απαραίτητη για την διατήρηση της πρωτοκαθεδρίας της ελληνικής ναυτιλίας.

και να μην επιβάλλεται σε αυτό πρόσθετο τέλος στα καταπλέοντα πλοία, εφόσον:

- Καταπλέουν στο αγκυροβόλιο για λιγότερο από 24 ώρες ή με αντίξοες συνθήκες ή διαθέτουν επαρκείς αποθηκευτικούς χώρους και
- Εκτελούν «τακτική γραμμή», δηλαδή συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ
ΝΟ 1

12

"ΠΕΡΙ ΡΥΜΟΥΛΚΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ»

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 και των απαιτήσεων της εποχής και αφετέρου επαναπροσδιορισμός της χωρητικότητας των υπόχρεων προς ρυμούλκηση πλοίων σε 5.000gt.

ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΟΙΩΝ
1.500-3.000 Κ.Ο.Χ

13

Η ΕΕΝΜΑ έχει προβεί σε συγκεκριμένες προτάσεις προς το 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 διόρθωση της χωρητικότητας σε «άνω των 1.500 κοχ».

Την θέση της ΕΕΝΜΑ υποστηρίζει και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ "Pilot Exemption Certificate"

14

Κανονισμός Pilot Exemption Certificate

Η ΕΕΝΜΑ, πρότεινε:

- Τροποποίηση της διάταξης που προβλέπει και τρεις αφιξαναχωρήσεις κατά την διάρκεια της νύκτας, αφού εκ των πραγμάτων η απαίτηση αυτή είναι ανεφάρμοστη, μιας και οι περισσότεροι Πλοηγικοί Σταθμοί της χώρας δεν λειτουργούν την νύκτα
- Την συμπερίληψη και των Δεξαμενοπλοίων
- Η πρώτη πρόταση έγινε αποδεκτή και ήδη υλοποιήθηκε (Απόφαση, αριθ. 3161.2/62263/2022/06-09-2022-ΦΕΚ 4694Β).
- Διέλευση του διαύλου Ναυστάθμου τη νύχτα.
- Η ΕΕΝΜΑ, ζητά από το Π.Ν 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, αφού τα δεδομένα έχουν αλλάξει και επί του πλοίου θα επιβαίνει πλοηγός.
- Επαναπροσδιορισμός της χωρητικότητας των υπόχρεων για πλοήγηση πλοίων.
- Η ΕΕΝΜΑ εισηγείται την εξέταση επαναπροσδιορισμού της χωρητικότητας των υπόχρεων για πλοήγηση πλοίων σε τουλάχιστον 5.000gt, γεγονός, που θα συμβάλει θετικά στην μείωση των υπέρμετρων καθυστερήσεων, αλλά και την προσαρμογή στα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά δεδομένα και στις τεχνολογικές εξελίξεις των πλοίων.

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

15

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.
Αναμένεται η εκδίκαση και η έκδοση της σχετικής Απόφασης.

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΙΣΡΟΩΝ- ΕΚΡΟΩΝ ΚΑΙ GPS ΣΤΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

16

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, με γνώμονα την μείωση γραφειοκρατικών διαδικασιών και πρόσθετων επιβαρύνσεων στα πλοία.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ, ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΚΔΟΣΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΜΕΣΩΝ, ΩΣ ΜΕΣΩΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ, ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ

17

Από το Υπουργείο Οικονομικών και την ΑΑΔΕ, εκδόθηκε Απόφαση με την οποία γίνεται ειδικότερη αναφορά στο θέμα, με εφαρμογή στα πλωτά αποθηκευτικά, μεταφορικά, εφοδιαστικά-μεταφορικά μέσα αλλά και πλωτά εφοδιαστικά μέσα λιπαντικών ελαίων.
Από την μελέτη προέκυψε, ότι υπήρχαν σημεία για περαιτέρω διευκρίνιση και η ΕΕΝΜΑ έκανε το σχετικό αίτημα για την αποτροπή παρερμηνειών ή προβλημάτων στα πλαίσια της εφαρμογής.

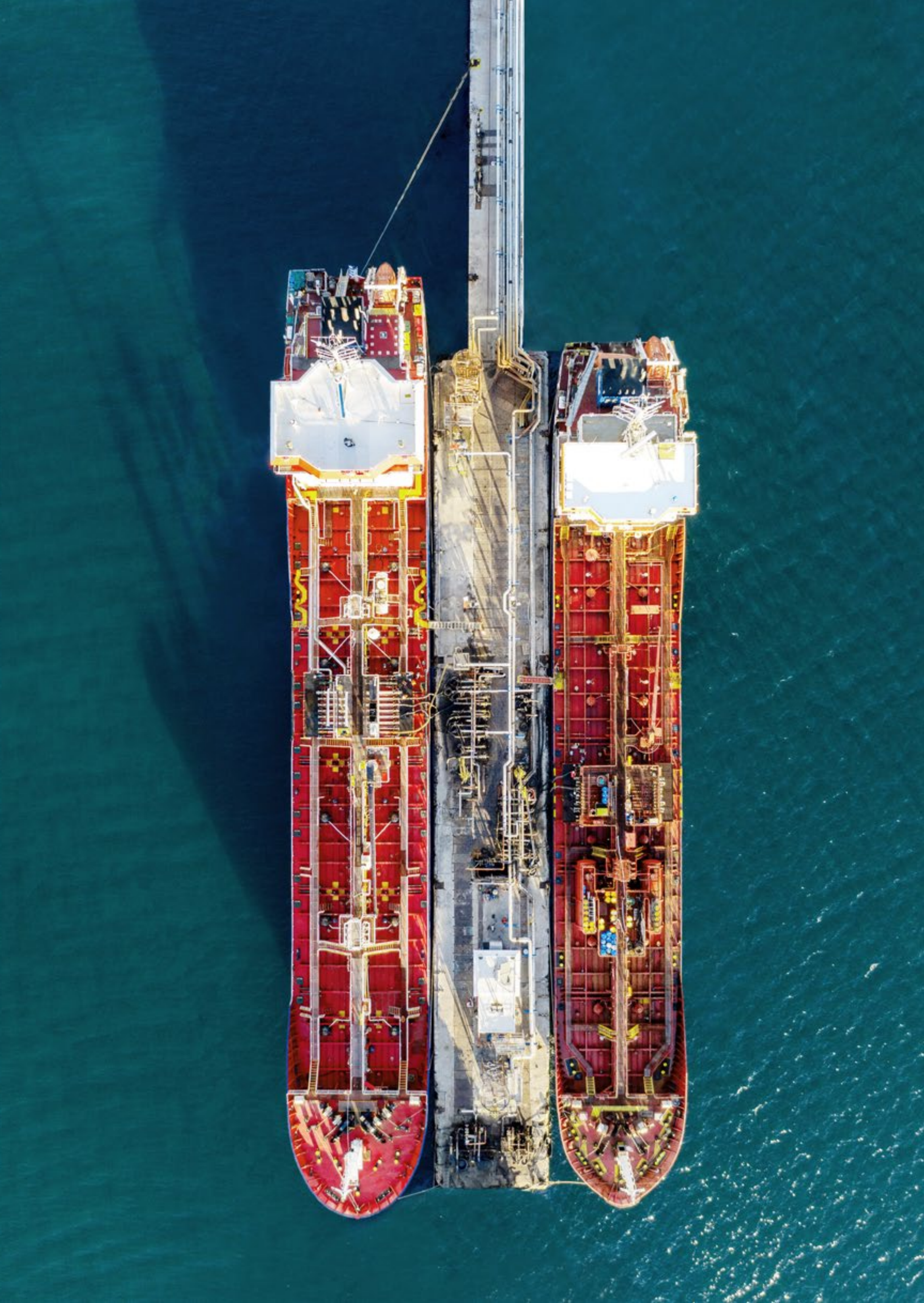
ΕΠΙΒΟΛΗ Φ.Π.Α ΣΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ, ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ, ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΣΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ, ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

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)

Σήφης Βαρδινογιάννης
Μέλος ΔΣ

Η κλιματική αλλαγή είναι γεγονός και είναι αυτονόητο πως όλοι οι κλάδοι οφείλουν να συμβάλουν στην προσαρμογή τους. Τα εναλλακτικά καύσιμα όμως που προτείνονται πρέπει να παράγονται από ΑΠΕ για να υπάρχει ουσιαστική προστασία του περιβάλλοντος. Σε διαφορετική περίπτωση απλώς ανακυκλώνουμε το πρόβλημα.



Ανεξάρτητα των ανωτέρω πέτυχε:

- 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, εκδόθηκε από την ΑΑΔΕ (ΠΟΛ 1101/4-7-2017), όμως δεν αντιμετωπίζεται η μη καταβολή ή μείωση του ΦΠΑ και για τα πλοία που δεν εκτελούν ανοικτή ναυσιπλοΐα
- Την μη επιβολή Φ.Π.Α, σε πλοία που εκτελούν ετησίως, σε ποσοστό 70%, ανοικτή ναυσιπλοΐα

Παρά τα ανωτέρω οι παρεμβάσεις-ενέργειες της ΕΕΝΜΑ συνεχίζονται προς κάθε κατεύθυνση με γνώμονα την ευαισθητοποίηση και αντιμετώπιση του συγκεκριμένου θέματος των πλοίων της shortsea ναυτιλίας.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

(Ν. 3351/07- ΦΕΚ 76 Α)

19

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

- 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 το οποίο ήδη λειτουργεί στο ΥΝΑΝΠ και μειώνει σημαντικά τις όποιες συναφείς γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Η Ομάδα Εργασίας, εξετάζει και το ενδεχόμενο επέκτασης και εφαρμογής των διατάξεων του Ν 3351/07 και στα πλοία που δεν έχουν σιδερένια γάστρα (πλαστικά, κλπ), όσον αφορά τις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες και τη λήψη μέτρων.

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 συνέβαλε σημαντικά στην άρση νομικών θεμάτων και λοιπών προβλημάτων, ώστε οι υπάρχουσες μονάδες να μπορούν να εκτελούν τέτοιες εργασίες, αλλά και να αδειοδοτηθούν νέες, ικανές να δεχθούν πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας
- Παράλληλα ζήτησε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και το ΥΝΑΝΠ, να ενημερώσουν την ΕΕ για τις αδειοδοτημένες μονάδες διάλυσης, όπως αυτό προβλέπεται από τον οικείο Κανονισμό.

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

21

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

Αλεξάνδρα Γκανά

Μέλος Δ.Σ.

Ο στόλος του shortsea οφείλει να εναρμονιστεί με τα σύγχρονα δεδομένα και να πραγματοποιήσει με επιτυχία την μετάβασή του στη νέα τεχνολογία και πράσινη ανάπτυξη. Εντούτοις στην Ελλάδα το ισχύον απαρχαιωμένο νομοθετικό πλαίσιο επιβραδύνει την αναγκαία τεχνολογική μετάβαση. Ο εκσυγχρονισμός λοιπόν του θεσμικού πλαισίου είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του κλάδου

ΕΘΝΙΚΗ ΕΝΙΑΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΘΥΡΙΔΑ

22

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 ενημερώνουν κατάλληλα και να υποβάλλουν τις απαιτούμενες πληροφορίες 24 ώρες προ του κατάπλου τους στον πρώτο λιμένα προσέγγισης.

ΕΘΝΙΚΗ ΕΝΙΑΙΑ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

23

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 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.
Πρόβλημα δημιουργείται από την έλλειψη της κατάλληλης χρηματοδότησης. Ήδη με πρωτοβουλία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, γίνονται οι απαραίτητες ενέργειες προς αυτή την κατεύθυνση με στόχο την άρση των εμποδίων για να λειτουργήσει κανονικά η πλατφόρμα.

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

24

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, στο πλαίσιο εφαρμογής σχετικής ΚΥΑ.
Ο ΟΛΕ Α.Ε. στα πλαίσια ικανοποίησης του αιτήματος της ΕΕΝΜΑ τροποποίησε τη σχετική ΚΥΑ και μείωσε τελικά από 0,40€ ανά GT, σε 0,20€ το σχετικό τέλος.

Δημήτρης Σπυριδάκης

Μέλος Δ.Σ.

Η επαναβιομηχανοποίηση της Ευρώπης και ιδιαίτερα των χωρών της Ευρωπαϊκής κοινότητας θα ενισχύσει και τις παραποτάμιες μεταφορές

Στράτος Τσαλαμανιός
Ταμίας Δ.Σ.

Η σταθερή και ουσιαστική συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την προώθηση της Ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας και για την δημιουργία θεσμικών πλαισίων εναρμονισμένων με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ/ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΙΣΧΥΟΝΤΟΣ ΣΥΝΠΟΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΠΡΑΞΗ

25

Η ΕΕΝΜΑ υποστήριξε ένθερμα την πρωτοβουλία της ΕΕΕ, και προέτρεψε τα Μέλη της να συμμετάσχουν ενεργά στην προσπάθεια αυτή, με γνώμονα να συμβάλει θετικά στην επίτευξη του στόχου και να προσχωρήσουν στην πρόσθετη Πράξη, τα 2/3 του συνόλου της χωρητικότητας των πλοίων με Ελληνική και ξένη σημαία ελληνόκτητων πλοίων.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

26

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 1.500-3.000κοχ και την αύξηση των σχετικών θέσεων των σπουδαστών ΑΕΝ από μίας, 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.

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΑ

27

Η ειδικότητα του ναυτόπαιδα προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία μόνο στα πλοία άνω των 40.000 κοχ, με αποτέλεσμα να υπάρχει σοβαρό πρόβλημα στην ειδικότητα του ναύτη.
Συνεχίζονται οι προσπάθειες της ΕΕΝΜΑ, 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 έξι μήνες.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ
SHORTSEA PROMOTION CENTER

28

SPC GREECE
Το SPC Greece, μέσω του European Shortsea Network (ESN), παρακολουθεί τις εξελίξεις θεμάτων που επηρεάζουν τη ΝΜΑ σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο. Το 2021, το Ελληνικό Κέντρο ανέλαβε το Secretariat του ESN, θέτοντας ως στόχο την προώθησή του 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.

SPC GREECE
Shortsea Promotion Center

Η SHORTSEA ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ ΤΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΑΤΖΕΝΤΑΣ ΤΩΝ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ

29

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 2022, ανέλαβε την Προεδρία του ESN το SPC Ιταλίας, προωθώντας δράσεις για τη συζήτηση των νέων δεδομένων και την προσπάθεια ανάδειξης ρεαλιστικών λύσεων στα προβλήματα που προκύπτουν.
Κατά τη διάρκεια της Ιταλικής Προεδρίας πραγματοποιήθηκαν δύο webinars:

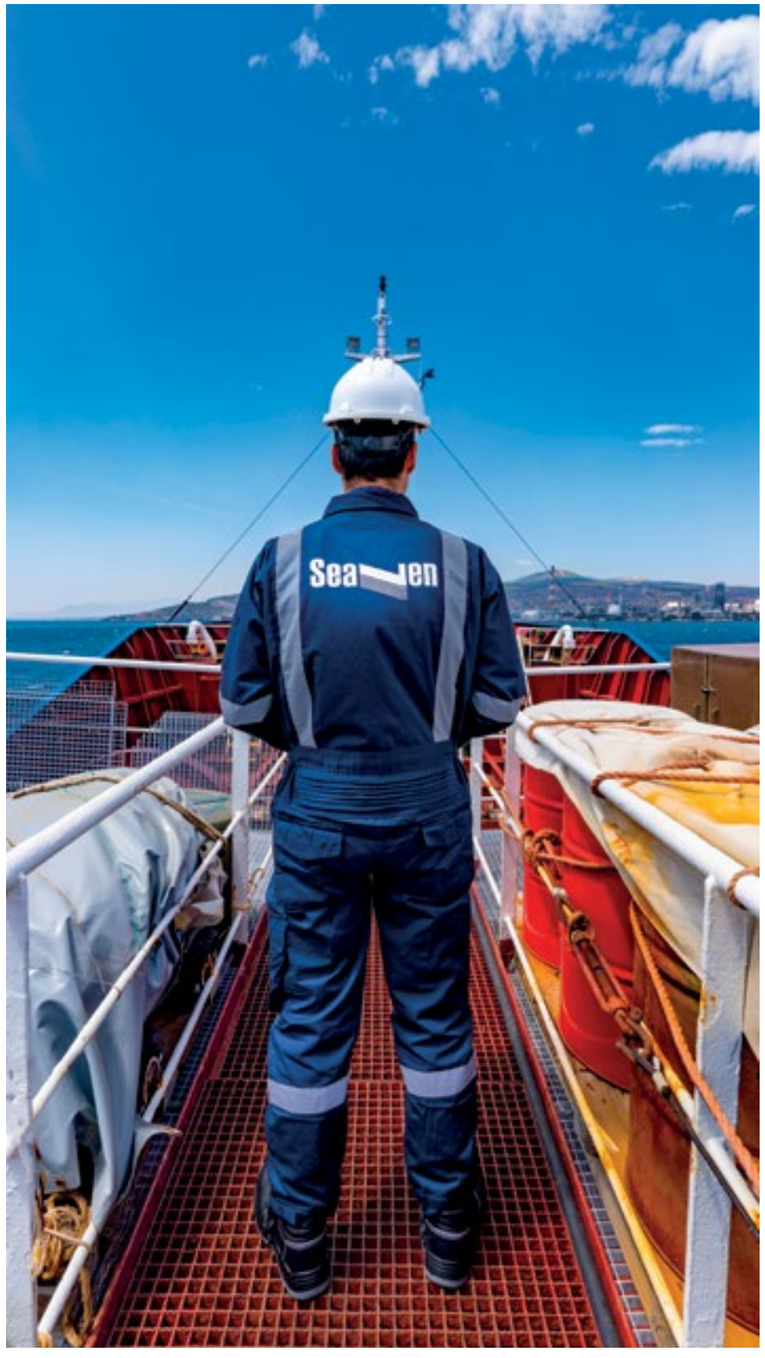
- "The importance of eco incentives for SSS and the maritime sector"
- "Digitalization and environmental sustainability as drivers in the change of SSS"

Καθώς και ένα συνέδριο στα πλαίσια του Naples Shipping Week, με θέμα "Shortsea Shipping, Challenges and Opportunities towards 2027".
Τα συμπεράσματα που διεξήχθησαν στα δύο webinars και στο συνέδριο, αποτέλεσαν τον πυρήνα του Position Paper που καταρτίστηκε στη συνέχεια και παραδόθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με στόχο οι συζητήσεις με τους Φορείς και τους επαγγελματίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας να βοηθήσουν στην εξεύρεση λύσεων, 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

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΕΕΝΜΑ

Η ΕΕΝΜΑ στο πλαίσιο της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (Ε.Κ.Ε), αντιμετωπίζει θετικά σχετικά αιτήματα. Ήδη έχει ανταποκριθεί στα ακόλουθα:

- Ασφαλιστική κάλυψη οικότροφων της Αποστολικής Διακονίας της Εκκλησίας της Ελλάδος, μέσω της Εθνικής ασφαλιστικής.
- Οικονομική ενίσχυση οικογένειας για αντιμετώπιση δαπανών υγειονομικής περίθαλψης.
- Προμήθεια εκπαιδευτικού εξοπλισμού 9ου ΕΠΑΛ Πειραιά (Ναυτικό Λύκειο).
- Χρηματική ενίσχυση Σωματείου Ναυτικών Γονέων Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες "Η ΑΡΓΩ" και της Λέσχης Αξιωματικών Λ.Σ.



ΒΡΑΒΕΥΣΗ Κ. ΜΙΧΑΛΗ ΚΛΑΨΗ, ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΡΡΟΣ ΚΑΙ ΤΗ ΓΕΝΝΑΙΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΕΠΕΔΕΙΞΕ ΣΤΟ ΤΡΑΓΙΚΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ.

Η ΕΕΝΜΑ, τίμησε τον Μιχάλη Κλάψη ως πρότυπο ανθρώπου για την προσφορά του. Ο Μιχάλης Κλάψης, κάτοικος Λειψών, φοιτητής σχολής εμπορικού ναυτικού, επέζησε του φονικού δυστυχήματος των Τεμπών και βοήθησε τους συνεπιβάτες του να σωθούν από το βαγόνι 3 της μοιραίας αμαξοστοιχίας.

ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ 2022-2023

Η ΕΕΝΜΑ πραγματοποίησε την 8η Απονομή Ετήσιων Υποτροφιών της σε μια βραδιά με έντονες συγκινήσεις στην οποία κυριάρχησε το αίσθημα συνεργασίας, συναδελφικότητας και ανθρωπιάς αλλά και η αισιοδοξία για το μέλλον της χώρας μας που περνάει από τους νέους της.

Η ουσιώδης όμως επιτυχία του προγράμματος υποτροφιών της ΕΕΝΜΑ συνίσταται στο ότι υπό την σκέπη της Ένωσης συντάσσεται το σύνολο του κλάδου, εταιρίες, φορείς και παράγοντες της Ναυτιλίας με στόχο την στήριξη των νέων, τη βελτίωση των σπουδών και την ενίσχυση του επαγγέλματος.

Ο **Υφυπουργός Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Κώστα Κατσαφάδος**, εκπροσωπώντας τον Πρωθυπουργό και την Κυβέρνηση, τόνισε ότι «δεν είμαι εδώ για να πω σε ανθρώπους όπως είστε εσείς για το μεγάλο ρόλο που παίζει η Ναυτιλία μας στην χώρα μας, στην οικονομία της, αλλά και στο αποτύπωμά της στον παγκόσμιο χάρτη. Είναι πράγματα γνωστά και αυταπόδεικτα. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι πρέπει να εφησυχάζουμε καθώς το δύσκολο δεν είναι να φτάσεις στην πρώτη θέση, αλλά το να παραμείνεις αξιόπιστα σε αυτήν.

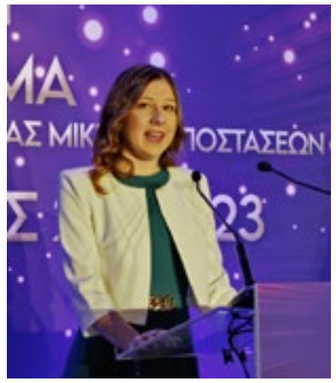
Αγαπητοί σπουδαστές. Θέλω να σας καλωσορίσω και εγώ με τη σειρά μου στο νέο κύκλο σπουδών σας. Να σας διαβεβαιώσω ότι η Ναυτιλία είναι ένα επάγγελμα απαιτητικό, δύσκολο, το οποίο όμως παράλληλα σου δίνει μεγάλες χαρές και ικανοποίηση. Εσείς είστε αυτοί που αύριο θα στελεχώσετε την ελληνική ναυτιλία. Θέλω να γνωρίζετε ότι σε αυτό το ταξίδι σας θα είμαι δίπλα σας».

Η **Νίκη Κεραμέως, Υπουργός Παιδείας & Θρησκευμάτων**, επεσήμανε ότι οι υποτροφίες της ΕΕΝΜΑ «είναι η επιβράβευση της αριστείας, η κινητροδότηση για συνέχιση των σπουδών σε μεταπτυχιακό επίπεδο, είναι η ανάδειξη του κλάδου της Ναυτιλίας που στην Ελλάδα μας κατέχει περίοπτη θέση, είναι η συνέχεια και η συνέπεια ενός θεσμού που μετρά ήδη 8 χρόνια, είναι η επένδυση στη γνώση και τη μάθηση. Είναι η προοπτική που δίνει η προσφορά της ΕΕΝΜΑ για το παρόν και το μέλλον των νέων της χώρας μας».

Οι Υποτροφίες που απονεμήθηκαν ήταν:

Υποτροφία Σπύρου Αλεξανδράτου

Η Α' Αντιπρόεδρος ΕΕΝΜΑ, κ. Έλπη Πετράκη και ο Γ.Γ. ΕΕΝΜΑ, κ. Γιώργος Αλεξανδράτος απονέμουν την υποτροφία «ΣΠΥΡΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΥ» στην υπότροφο, κ. Μαρία Στάμου



Υποτροφία BV

Ο Ταμίας ΕΕΝΜΑ, κ. Στράτος Τσαλαμανιός και ο Marine Chief Executive Greece του Bureau Veritas, κ. Γιώργος Ανδρεάδης, απονέμουν την υποτροφία «Bureau Veritas» στην υπότροφο, κ. Ευαγγελία Καρατσώλη

Υποτροφία RINA

Το Μέλος ΔΣ ΕΕΝΜΑ, κ. Νίκος Λιάπης, ο κ. Ευθύμιος Στασινός, RINA Senior Development Manager και η κ. Κατερίνα Πάλλα, Training Manager at RINA, απονέμουν τις υποτροφίες RINA στους υποτρόφους, κ. Δημήτρη Παπασωτηρίου, κ. Αναστασία Αποστολάκη και κ. Χαρά Τσαλατσάνη

Υποτροφία BCA
Το Μέλος ΔΣ ΕΕΝΜΑ, κ. Αλεξάνδρα Γκανά και ο κ. Μάριος Μπουγιούκας, Director | Logistics & SCM Division του BCA, απονέμουν την υποτροφία BCA College στην υπότροφο, κ. Μαντίσα Τσότα

Υποτροφία Metropolitan
Το Μέλος ΔΣ ΕΕΝΜΑ, κ. Δημήτρης Σπυριδάκης και ο κ. Γιάννης Καραουλάνης, Dean, Faculty of Shipping and Maritime Studies, του Metropolitan College, απονέμουν την υποτροφία του Μητροπολιτικού Κολλεγίου στην υπότροφο, κ. Καλλισθένη Κουντούρη

Υποτροφίες ABS
Ο Β' Αντιπρόεδρος ΕΕΝΜΑ, κ. Βασίλης Τερζής και ο κ. Ηλίας Καριαμπάς, Director, Regional Business Development του ABS, απονέμουν τις υποτροφίες του ABS στους υποτρόφους, κ. Δημητριάδη - Ευγενίδης Μιχαήλ και κ. Μαρία Μητσάκη

Υποτροφία ΕΕΝΜΑ εις μνήμη «Ευαγγελίας Στεφανιδάκη»
Ο Πρόεδρος ΕΕΝΜΑ, κ. Χαράλαμπος Σημαντώνης παραδίδει στην κ. Μαρία Λεκάκου, Κοσμήτορα της Σχολής Επιστημών της Διοίκησης στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου, την διδακτορική υποτροφία της ΕΕΝΜΑ «ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΣΤΕΦΑΝΙΔΑΚΗ», στη μνήμη της επιστημονικής συνεργάτιδος της Ένωσης.

Hellenic Shortsea Shipowners Association

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ 2022 | 23

ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΙΜΗΤΙΚΗΣ ΠΛΑΚΕΤΑΣ ΤΟΥ ΕΛ.Ι.Ν.Τ. ΣΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ ΕΕΝΜΑ

Απονεμήθηκε από τον Πρόεδρο του ΕΛΙΝΤ κ. Γρηγόρη Γρηγορόπουλο τιμητική πλακέτα στον Πρόεδρο ΕΕΝΜΑ κ. Χαράλαμπο Σημαντών, ως ένδειξη αναγνώρισης της πολύτιμης συνεισφοράς του στο έργο του ΕΛΙΝΤ και στον Πρόεδρο του ΝΕΕ Δρ Γιώργο Πατέρα, για τη συνεισφορά του στη ναυτιλία και το ενδιαφέρον του για τη Ναυτική Τεχνολογία.

Η ΕΕΝΜΑ στο Οικουμενικό Πατριαρχείο

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων - ΕΕΝΜΑ, επισκέφτηκε τον Οικουμενικό Πατριάρχη Βαρθολομαίο στην Κωνσταντινούπολη την Πέμπτη 22 Σεπτεμβρίου 2022.

Ο Οικουμενικός Πατριάρχης υποδέχθηκε τη διοίκηση της ΕΕΝΜΑ με ιδιαίτερη χαρά επισημαίνοντας ότι είναι η πρώτη φορά που συναντά εκπροσώπους της ναυτιλίας.

Σημείωσε δε, την σημασία των πλοίων στη διακίνηση αγαθών και στην ανάπτυξη της κοινωνίας και έδειξε ενδιαφέρον για το ρόλο της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Ο Πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ, Χαράλαμπος Σημαντώνης, εξήρε την προσωπικότητα και το ειδικό βάρος που έχει στον Ελληνισμό ο Οικουμενικός Πατριάρχης Βαρθολομαίος, τονίζοντας «πόσο σημαντικό είναι να σας ακούμε Παναγιώτατε».

Η συνάντηση πραγματοποιήθηκε σε φιλικό κλίμα και ο Πατριάρχης προσκάλεσε τους παρευρισκόμενους το Πάσχα του 2024 στο Φανάρι

Η ΕΕΝΜΑ στο ISTSIP'22 Τιμώμενη χώρα η Ελλάδα

Στην Κωνσταντινούπολη πραγματοποιήθηκε στις 22.09 το πρώτο διεθνές συνέδριο ναυτιλίας, ISTSHIP 22, με τιμώμενη χώρα την Ελλάδα.
Το Συνέδριο διοργανώθηκε από την KOSDER-Ένωση Τούρκων Ακτοπλόων και Χειριστών, την TSA-Ένωση Τούρκων Εφοπλιστών και τελούσε υπό την αιγίδα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Τουρκίας.
Η ΕΕΝΜΑ, έχοντας καλή και μακροχρόνια συνεργασία με την KOSDER, εκπροσωπήθηκε από τον Πρόεδρο κ. Χαράλαμπο Σημαντώνη, μέλη του ΔΣ και μεγάλη αποστολή.
Παραβρέθηκε μεγάλος αριθμός Ελλήνων συμμετεχόντων, προερχόμενοι από όλες τις δραστηριότητες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.
Η Pınar Kalkavan Sesel, Πρόεδρος της Kosder και ο Cihan Ergenç, Πρόεδρος της TSA χαιρέτισαν την έναρξη του συνεδρίου και στη συνέχεια έκοψαν εθιμοτυπικά, με τη συμμετοχή του προέδρου της ΕΕΝΜΑ, της INTERCARGO και των προέδρων και εκπροσώπων της διεθνούς ναυτιλίας, την κορδέλα του συνεδρίου. Στην τελετή έναρξης εκτός των διοργανωτών, συμμετείχαν και οι: Χαράλαμπος Σημαντώνης, Πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ εκπροσωπώντας και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Δημήτρης Φαφαλιός, Πρόεδρος της INTERCARGO και εκπρόσωπος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Durmuş Ünüvar, Director General of Coastal Safety, Tamer Kıran, Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Τουρκίας, Emanuele Grimaldi, Πρόεδρος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου, Funmi Folorunso, Γενική Γραμματέας της Αφρικανικής Ένωσης Εφοπλιστών, Figen Ayan, Πρόεδρος της Association of Mediterranean Cruise Ports, Dr. Gaby Bornheim, Πρόεδρος της Ένωσης Γερμανών Εφοπλιστών, Dott. Lorenzo Matacena, Αντιπρόεδρος της Ένωσης Ιταλών Εφοπλιστών.

Στο συνέδριο παρευρέθηκε ο Αντιπρόεδρος του ΝΕΕ, Βασίλης Λογοθέτης και στις εργασίες του που το κεντρικό θέμα ήταν το περιβάλλον και ο περιορισμός εκπομπών άνθρακα, συμμετείχαν οι: Δημήτρης Φαφαλιός, Πρόεδρος της INTERCARGO, Δρ. Νίκος Λιάπης, μέλος του ΔΣ της ΕΕΝΜΑ και ο Ναύαρχος ε.α. Ανδρέας Συρίγος, ειδικός σύμβουλος της ΕΕΝΜΑ.
Στην κεντρική του ομιλία ο Πρόεδρος Χαράλαμπος Σημαντώνης του, επεσήμανε: «Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων γνώρισαν σημαντική αύξηση μεταξύ 2014 και 2021 στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία έχει επίσης σημειώσει ανάπτυξη 25% έως το 2030 στο πλαίσιο της στρατηγικής για τη βιώσιμη κινητικότητα. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αντιπροσωπεύουν το 58% της ευρωπαϊκής θαλάσσιας κυκλοφορίας, υπογραμμίζοντας την ανάπτυξη σε συγκεκριμένες περιοχές όπως η Ανατολική Μεσόγειος. Με βάση το πακέτο «Fit for 55», τα κράτη μέλη θα αναθεωρήσουν τη νομοθεσία τους, υιοθετώντας τους κανονισμούς της ΕΕ και διασφαλίζοντας την πράσινη μετάβαση. Ας ελπίσουμε ότι η υιοθέτηση νέων νόμων και πολιτικών θα διαμορφώσει ένα νέο περιβάλλον λειτουργίας για το ΣΔΣ, παρέχοντας κίνητρα, ενώ θα απευθύνεται σε σύγχρονα πλοία εξοπλισμένα με νέες τεχνολογίες. Είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση στη θαλάσσια πράσινη εποχή, χωρίς να διαταραχθεί η κανονικότητα της μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων και ταυτόχρονα να διατηρηθεί η κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών, που εξυπηρετούνται από θαλάσσια δρομολόγια».
Και ολοκλήρωσε σημειώνοντας χαρακτηριστικά: «Οι χώρες μας παραδοσιακά συνεργάζονται στο διεθνές εμπόριο, πλέοντας μαζί στη Μεσόγειο Θάλασσα, δεσμευμένες από ισχυρούς δεσμούς σε όλη την ιστορία. Πρέπει να ενισχύσουμε αυτά τα όρια που υπάρχουν εδώ και αιώνες προσδοκώντας να επεκτείνουμε τη συνεργασία μας στον ναυτιλιακό τομέα και το εμπόριο».

EENMA Networking Luncheons

Η ΕΕΝΜΑ, οργάνωσε κύκλο working luncheons, με σκοπό την ανάδειξη των θεμάτων του κλάδου και στόχο την προσπάθεια επίλυσης των χρόνιων παθογενειών, μέσω της ενημέρωσης των εκπροσώπων της πολιτείας.

Γιώργος Πιτσιλής | Διοικητής ΑΑΔΕ

Κωστής Χατζηδάκης | Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

Γιάννης Κεφαλογιάννης | Βουλευτής ΝΔ

Σοφία Ζαχαράκη | Υφυπουργός Τουρισμού

Δόμνα Μιχαηλίδου
Υφυπουργός Εργασίας και
Κοινωνικών Υποθέσεων

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ

του Χαράλαμπου Σημαντώνη, προέδρου της Ενωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

Στην αρχή του νέου έτους, και κάνοντας έναν απολογισμό της χρονιάς που πέρασε, αντιλαμβανόμαστε ότι η παγκόσμια κοινότητα αντιμετώπισε καταστάσεις που εδώ και δεκαετίες θεωρούσαμε πεπερασμένες. Μια πολεμική σύρραξη σε ευρωπαϊκό έδαφος και πολιτικές αναθεωρητισμού, οι οποίες πιστεύαμε ότι έχουν κριθεί και απορριφθεί από το σύνολο της παγκόσμιας κοινότητας ως καταστροφικές.

Παρ' όλα αυτά, διανύουμε τον ενδέκατο μήνα ενός πολέμου «στα εδάφη μας» και αυτό που μας αφορά πρωτίστως όλους είναι οι απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και στη συνέχεια όλα τα δυσμενή αποτελέσματα που κάθε πολεμική σύρραξη συνεπάγεται. Όλα όσα θεωρούσαμε δεδομένα μεταβάλλονται και η έλλειψη σταθερότητας διατρέχει όλους τους κοινωνικούς, πολιτικούς και οικονομικούς τομείς. Η αβεβαιότητα, παρότι κάποιοι μπορεί να ισχυριστούν ότι ευνοεί τον κλάδο της ναυτιλίας, κατά τη γνώμη μου δεν ισχύει.

Ταυτόχρονα, οι τιμές της ενέργειας έχουν εκτοξευτεί λόγω των συγκρούσεων, δυσχεραίνοντας τις εμπορικές δραστηριότητες και αυξάνοντας τις τιμές για τον τελικό καταναλωτή.

Μέσα σε αυτό το δυσμενές πλαίσιο, η ναυτιλία ανέλαβε τη μεταφορά των προϊόντων και κυρίως των σιτηρών, βοηθώντας την παγκόσμια κοινότητα στην αποτροπή μιας ενδεχόμενης επισιτιστικής κρίσης. Συνεπώς, μπορούμε όλοι να αντιληφθούμε τη σημασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής σε παγκόσμια κλίμακα.

Όμως, οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν περιορίζονται στον ρωσο-ουκρανικό πόλεμο. Από το 2019, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε τη νέα πολιτική στρατηγική της, αναδιαμορφώνοντας το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει όλους τους κοινωνικο-οικονομικούς τομείς της Ένωσης, μέσω του πακέτου Fit for 55.

Χαράλαμπος Σημαντώνης

«Αμεση ανάγκη εκσυγχρονισμού του θεσμικού πλαισίου για το shortsea»

Ο πρόεδρος της Ενωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων μιλάει στο «Β.s.» για τα κίνητρα μετάβασης στην πράσινη τεχνολογία, αλλά και για τον αλλαγή status ώστε στη ναυτιλία που προκαλεί ο ρωσο-ουκρανικός πόλεμος

Ο Χαράλαμπος Σημαντώνης

ΤΟ ΝΕΟ Δ.Σ. ΤΗΣ ΕΕΝΜΑ

- Την περσινή εβδομάδα πραγματοποιήθηκαν οι αρχαιρεσίες για τη νέα ηγεσία του νέου Δ.Σ., για την περίοδο 2022-2025, το οποίο συγκροτήθηκε σε σώμα με την επανεκλογή των ιδρυτικών μελών, αλλά και την είσοδο ενός νέου μέλους, του Σπύρη Βαρδινογιάννη.
- Το νεοεκλεγέν Δ.Σ: Πρόεδρος Χαράλαμπος Σημαντώνης, Α' Αντιπρόεδρος Βασίλειος Τζιτζής, Β' Αντιπρόεδρος Είπη Παγώνη, Γκ. Γραμματέας Ευάγγελος Αλεξανδράτος, Ταμίας Ευστράτιος Τσαμουρελάς, Μέλη: α. Αλεξάνδρα Γιανιά, Ναυάλεια Λιάππα, Δημήτριος Σπυριδόπουλος και Σπύρη Βαρδινογιάννης.
- Η ΕΕΝΜΑ έχει μέλη 300 ελληνόκτητα πλοία.

Σε μια χρονική περίοδο κατά την οποία οι σκέψεις Ελλάδας-Τουρκίας δεσμεύονται λόγω της επιθετικής πολιτικής που ακολουθεί ο Τούρκος πρόεδρος με στόχο, σε πρώτη φάση, την αφαιρέθτιση της κυριαρχίας των ελληνικών νησιών, υπάλληλα αυτή χρονική περίοδο η ναυτιλία ασκεί τη δική της δυναμικότητα.

Στο τελείο αυτό, στην Κωνσταντινούπολη, με τιμώμενη χώρα την Ελλάδα, πραγματοποιήθηκε την περασμένη εβδομάδα το τρίτο διεθνές συνέδριο ναυτιλίας με τρόπαιο συμμετοχή, άνω των 200 στελεχών του κλάδου από όλη την Ευρώπη, ανάμεσά τους και πρόεδροι εφοπλιστικών ενώσεων.

Διοργανωτές ήταν η KOSDER-Ενωση Τούρκων Ακτοπλοΐας και Λιμενικών και η TSA-Ενωση Τούρκων Εφοπλιστών, από τον Τούρκο Ναυτικό Επιμελητήριο Τουρκίας.

Από ελληνικής πλευράς δεκάρισμα οι παρουσίες του προέδρου της Intercargo, **Δημήτριου Φορφόλη** και του προέδρου της Ενωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, **Χαράλαμπου Σημαντώνη**, ο οποίος εκπροσώπησε τον κλάδο μας.

Μιλώντας στο **«business stories»** ο Χαράλαμπος Σημαντώνης αναφέρθηκε στην απόφαση των Τούρκων διοργανωτών να τρέξουν την Ελλάδα και πραγματικά δίνουμε τις ναυτιλίες σε τέτοιες στιγμές ένταση.

«Όπως ανέφερα και στην ομιλία μου, δεν πρέπει να ξεπερά τους στρατηγικούς δεσμούς και τον κύριο γεωγραφικό εχρήστικα Ελλάδα και Τουρκία, που μπορούν να δεσμοκλείσουν την πράσινη μεταβάση του κλάδου. Η Τουρκία ως γειτονικό κράτος του Ε.Ε. είναι μέρος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Μικρών Αποστάσεων και οι εν λόγω αστραπιαίες τα ίδια προβλήματα, αλλά έχει σήμερα τις ίδιες δυνατότητες με όλα τα κράτη-μέλη του ΕΣΝ, στην πρακτικήτα αποβέγτηκε από τον ανθρωπο.

Λόγο της γεωγραφικής τους θέσης, οι λιμένες μας πέτυχε για ακόνες ο διαβόρμος μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, αποτελούνται τη μεγαλοπρεπή μεταφορικό, που εξυπηρετεί τον ελληνικό εμπόριο, φιλοξενώντας το πιο καθεμιμένο και σταση χρηματοπιστώσεις διαβεμής μεταφορικό, που εξυπηρετεί τον δρόμο του Μεταξύ-Silk Road» και προσέθεσε:

«Επιπλέον, οι κόμες μας είναι πτύλοι πύρα την Ανατολική Μεσόγειο και περιπτέρω στη Διώρυγα του Σουέζ, τοποθετώντας μας στο πίστεγμα του διεθνούς εμπορίου. Οι κόμοι μας παραδοσιακά συνεργάστηκα στο διεθνές εμπόριο, πλέοντας μαζί στη Μεσόγειο θάλασσα, δημιουργώντας αστικό πτυχιούς δεσμούς σε όλη τον ήπειρο. Πρέπει να ενεπτύσσουμε αυτούς τους δεσμούς που υπάρχουν εδώ και αιώνες προσδοκώντας κα επεκτείνουμε τη συνεργασία μας στον ναυτιλιακό τομέα και το εμπόριο».

Στο πλαίσιο αυτό, η Κωνσταντινούπολη, με τιμώμενη χώρα την Ελλάδα, πραγματοποιήθηκε η τρίτη φορά μία τεράστια ευκαιρία του κλάδου μας, ανάμεσά τους και πρόεδροι εφοπλιστικών ενώσεων.

Διακρίνονται από αριστερά, Cihan Ergenç, πρόεδρος της TSA, Χαράλαμπος Σημαντώνης, πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ, Pinar Kalkavan Sesel, πρόεδρος της KOSDER, Δημήτρης Φορφόλης, πρόεδρος της Intercargo

Η Ελλάδα τιμήθηκε ως παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη στην Κωνσταντινούπολη

Το μαρκάτιγο της εκδήλωσης όπως το περιγράφει στο «b.s.» ο πρόεδρος της Ενωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Χαράλαμπος Σημαντώνης

Του ΜΗΝΑ ΤΖΑΜΟΠΟΥΛΟΥ
mtzamopoulos@gmail.com

Η ένωση Ελλήνων ναυτιλιακών πλοίων δίνει τα μεγάλα κίνητρα στη πράσινη τεχνολογία και τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τα shortsea, τονίζει στο «b.s.» ο πρόεδρος της Ενωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ) και διεύθυνσης σύμβουλος στα Silver Bulk S.A. Χαράλαμπος Σημαντώνης, ο οποίος επανεξελέγη την περασμένη εβδομάδα στον προεδρικό θώκο, καταφερνεί την ανάγκη για εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τη λειτουργία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

«Η τεχνολογία που βρίσκεται μπροστά μας είναι τόσο ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου σε ε.ο. ώστε η εκσυγχρονισμένη και τον ανανέωση του στόλου των πλοίων Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων-Shortsea, οπόιοι ώστε να καταστεί η ελληνική σημαία ανταγωνιστική, ώστε και η ευμελέστατη και ο εκσυγχρονισμός του λιμενικού του ιδιοκτήτα. Αναφέρεται στα λιμάνια και στο πρασινο μήνυτρο υπηρεσιών πλοίων σε πλοηγή, σε ρυμουλκά κ.ά.- πέτυχε τα τρόπαιο του λόγου στο «business stories».

«Πιστεύω πως η μεγάλη και ιδιαίτερα τη μεταβάση στην πράσινη τεχνολογία θα εφαρμοστούν τα νέα συστήματα στα πλοία του ΝΜΑ. Είναι πιο εύκολα, γιο παράδειγμα, τα δεμελιωθούν πλοιογικά πλοία κινούμενα με μπαταρίες σε μικρά αποστάσεις. Επίσης, θυμάμι ότι πρέπει κα δούνν κίνητρα αναπτυγμένα μπορούν στο νέο πρασινο τεχνολογίες. Για παράδειγμα, ένα πλοιογικό πλοίο θα μπορεί κα ζει ίδια σύνθεση πληρωμάτων μπαστικοπάνω μα ένα ανάτεκνο που κινείται με μπαταρία αποκτρνούν κοστίσει συμβάτικα. Ομοια ένα υπάμενο κρωθέτικό πλοίο μα τα δρομολόγια πλοιογικού πλοίου στα ελληνικά δίλιμανα».

Ο προβληματισμός του για τον επόμενο μήνα είναι ενενοήτατος. *«Η Ευρωπαϊκή Ενωση πρακτικά θα εγκρίνει τον πράσινο αναθετούν θέτοντας νόνες σημαντικούς στόχους σε όλους σκεδόν τους κλάδους, ενδιαιτέρεται τα ναυτιλία ώστε σταδιακα αποκθρωποποίησης και επιπλεονέτας στη ενεργειακή μετάβαση του κλάδου σε καθαρότερα καύσιμα, με ρυπαντικά μη μόλυνσε του κλιματικού του αποτυπωματος. Οι τεσσαλγύρω φορείς ενίνοι πιστεύουν πως η ναυτιλία στον αποκθρωποποίησης δεν ίσον ακόμα εφηρμόστε, τα νέα ενιαλλακτικά καύσιμα δεν υπάρχουν σε ποίμενα και τα τεχνολογία λιμένα δεν ίσον τα καταλλήλα σταδιοφύ, οπόιο ώστε η πράσινη μετάβαση του ναυτιλία κα επιτευχθεί στους χρόνους που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ενωση».*

«Η πράσινη μετάβαση στην ναυτιλία μπορεί κα γίνει μόνο μέσα σε ένα ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο, το οποίο θα μπόν δεν υπαστηρίζει τον εκσυγχρονισμό του κλάδου, αλλά συστηματικά τον αποτρέπει».

Η πάμμια κοιβένια του είναι για τον ελληνικό ναυτικό βιομηχανία: *«Ενας σημαντικός λόγος του μεταβάσης στην πράσινη τεχνολογία θα ήταν η ανανεωτικά εθνικό καταναγκαστικό πλαίσιο, το οποίο θα μόνο δεν υπαστηρίζει τον εκσυγχρονισμό του κλάδου, αλλά συστηματικά τον αποτρέπει».*

Ο πόλεμος

Για τον πόλεμο στην Ουκρανία και τις επιρεπτώσεις στη ΝΜΑ επισημαίνει: *«Πέρυσι, ακριβώς αυτού συνέβαν ένα ρωσο-ουκρανικός πόλεμος, και μάλιστα σε μία πιο πυκνή κοιμήνη για τη μεταφορές, όπως είπαν οι Μαύρη και οι Κασπική θάλασσα, ο σπόκος δημιουργεί ανταμοιβίες στα εμπορικά δραστηριότητες και την ομαλή λειτουργία των πλοίων μας. Ενας πόλεμος που δημιουργεί ανασφάλεια, αφού αλλάζει το status quo και σωρεύει πλήτεια φόρτα του κλάδου στο ναυτιλία.*

Θετικά κατάστα παρμούν τα γεγονός ότι ο υπό ελληνική σημαία και πλοιοκτητικά πλοία είναι πτυχιούχεν παγκόσμια κατά ένα ή δυο ήν τον πολύμο στον πυκνό και σε κάθε περίπτωση δεν είμαστε θύματα Ελλάνες οι αλλοδαπεύτε ναυτικοί μας, αλλά ούτε και εκτεταμένες ζημιές στη των πλοίων μας. Αναστρέφηκατα τα τεχνά σύνεχα και κατά συνέπεια βλάπτουμε λίγοτερα μα την ενιπή πρωτεύτιας τα λίδτε ιδμια ο πόλεμος κα κατάστηκα ειφορά και βέβαια κατάστα κα ομαλοποιηθεί ο κατάστασης».

Γα τους στόχους της ΕΕΝΜΑ υποστήριξε ότι: *«Μαζί με μέλη και ιδιαίτερα τα Δ.Σ. αστάν, ως μια σημαντικη ομάδα συνεργάτων αλλά ιστόσα με τον ανχιβίνος φορείς και συνεχίζουν στον στόλοση παθόγενεσίν που εμπόδιόνν την αναπτύτν του κλάδου μας, πρωιοθέτεται τα θέτετα του συντονισμένα και θέτοντας ρυαλιστικούς στόχους. Με τον ίδιο σμάδα λοιπόν συνεπίσεις κα συνεπίσεις τον στόχεστν τρεστία. Αλλιώτε σμάδα που φέγνει αποτελέσματα δεν υπάλλάτα. Βασικός στόχος τις Ενωσής μας λοιπόν για τον ανχιβίνος φορείς κα κάλλιφτο τον καθρεστνό μας συμβολή στον αναδιαμόρφωσν του περιβάλλοντος μέσα στο οποίο λειτουργεί η ναυτιλία και η εξλιφτο τον καθρεστνό τον ιδίου τον κλάδου μας».*

Ο κ. Σημαντώνης υπογραμμίζει ακόμη ότι: *«Η Ελληνική Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων μπορεστά σε αυτό το νέο κοινωνικού πλαίσιο πρόκειται κα αντιμετωπίσει μεγάλες προκλήσεις κα, παρότι το shortsea αποτελεί τον τομέα της ναυτιλίας που κινεί τον εμπορικό νέμο φιλικοτέρων τρόπο τα περβάλλον τεχνολογίες, λειτουργεί μέσα σε ένα ανταγωνιστικό εθνικό καθεστώς ιδιαίτερα ζόνο δεν υπάρχει τον ενεργειακό μείγμα ώστε η πράσινη μετάβαση στον κλάδο μας».*

Η πόλεμος

Γα τον πόλεμο στην Ουκρανία κα τις επιρεπτώσεις στη ΝΜΑ επισημαίνει: *«Πέρυσι, ακριβώς αυτού συνέβαν ένα ρωσο-ουκρανικός πόλεμος, κα μάλιστα σε μία πιο πυκνή κοιμήνη για τη μεταφορές, όπως είπαν οι Μαύρη κα οι Κασπική θάλασσα, ο σπόκος δημιουργεί ανταμοιβίες στα εμπορικά δραστηριότητες κα τον ομαλή λειτουργία των πλοίων μας. Ενας πόλεμος που δημιουργεί ανασφάλεια, αφού αλλάζει το status quo κα σωρεύει πλήτεια φόρτα του κλάδου στο ναυτιλία.*

Θετικά κατάστα παρμούν τα γεγονός ότι ο υπό ελληνική σημαία κα πλοιοκτητικά πλοία είναι πτυχιούχεν παγκόσμια κατά ένα ή δυο ήν τον πολύμο στον πυκνό κα σε κάθε περίπτωση δεν είμαστε θύματα Ελλάνες οι αλλοδαπεύτε ναυτικοί μας, αλλά ούτε και εκτεταμένες ζημιές στη των πλοίων μας. Αναστρέφηκατα τα τεχνά σύνεχα κα κατά συνέπεια βλάπτουμε λίγοτερα μα την ενιπή πρωτεύτιας τα λίδτε ιδμια ο πόλεμος κα κατάστηκα ειφορά και βέβαια κατάστα κα ομαλοποιηθεί ο κατάστασης».

Γα τους στόχους της ΕΕΝΜΑ υποστήριξε ότι: *«Μαζί με μέλη και ιδιαίτερα τα Δ.Σ. αστάν, ως μια σημαντικη ομάδα συνεργάτων αλλά ιστόσα με τον ανχιβίνος φορείς και συνεχίζουν στον στόλοση παθόγενεσίν που εμπόδιόνν την αναπτύτν του κλάδου μας, πρωιοθέτεται τα θέτετα του συντονισμένα και θέτοντας ρυαλιστικούς στόχους. Με τον ίδιο σμάδα λοιπόν συνεπίσεις κα συνεπίσεις τον στόχεστν τρεστία. Αλλιώτε σμάδα που φέγνει αποτελέσματα δεν υπάλλάτα. Βασικός στόχος τις Ενωσής μας λοιπόν για τον ανχιβίνος φορείς κα κάλλιφτο τον καθρεστνό μας συμβολή στον αναδιαμόρφωσν του περιβάλλοντος μέσα στο οποίο λειτουργεί η ναυτιλία και η εξλιφτο τον καθρεστνό τον ιδίου τον κλάδου μας».*

Ο πόλεμος

Γα τον πόλεμο στην Ουκρανία κα τις επιρεπτώσεις στη ΝΜΑ επισημαίνει: *«Πέρυσι, ακριβώς αυτού συνέβαν ένα ρωσο-ουκρανικός πόλεμος, κα μάλιστα σε μία πιο πυκνή κοιμήνη για τη μεταφορές, όπως είπαν οι Μαύρη κα οι Κασπική θάλασσα, ο σπόκος δημιουργεί ανταμοιβίες στα εμπορικά δραστηριότητες κα τον ομαλή λειτουργία των πλοίων μας. Ενας πόλεμος που δημιουργεί ανασφάλεια, αφού αλλάζει το status quo κα σωρεύει πλήτεια φόρτα του κλάδου στο ναυτιλία.*

Θετικά κατάστα παρμούν τα γεγονός ότι ο υπό ελληνική σημαία κα πλοιοκτητικά πλοία είναι πτυχιούχεν παγκόσμια κατά ένα ή δυο ήν τον πολύμο στον πυκνό κα σε κάθε περίπτωση δεν είμαστε θύματα Ελλάνες οι αλλοδαπεύτε ναυτικοί μας, αλλά ούτε και εκτεταμένες ζημιές στη των πλοίων μας. Αναστρέφηκατα τα τεχνά σύνεχα κα κατά συνέπεια βλάπτουμε λίγοτερα μα την ενιπή πρωτεύτιας τα λίδτε ιδμια ο πόλεμος κα κατάστηκα ειφορά και βέβαια κατάστα κα ομαλοποιηθεί ο κατάστασης».

Γα τους στόχους της ΕΕΝΜΑ υποστήριξε ότι: *«Μαζί με μέλη και ιδιαίτερα τα Δ.Σ. αστάν, ως μια σημαντικη ομάδα συνεργάτων αλλά ιστόσα με τον ανχιβίνος φορείς και συνεχίζουν στον στόλοση παθόγενεσίν που εμπόδιόνν την αναπτύτν του κλάδου μας, πρωιοθέτεται τα θέτετα του συντονισμένα και θέτοντας ρυαλιστικούς στόχους. Με τον ίδιο σμάδα λοιπόν συνεπίσεις κα συνεπίσεις τον στόχεστν τρεστία. Αλλιώτε σμάδα που φέγνει αποτελέσματα δεν υπάλλάτα. Βασικός στόχος τις Ενωσής μας λοιπόν για τον ανχιβίνος φορείς κα κάλλιφτο τον καθρεστνό μας συμβολή στον αναδιαμόρφωσν του περιβάλλοντος μέσα στο οποίο λειτουργεί η ναυτιλία και η εξλιφτο τον καθρεστνό τον ιδίου τον κλάδου μας».*

Ο κ. Σημαντώνης υπογραμμίζει ακόμη ότι: *«Η Ελληνική Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων μπορεστά σε αυτό το νέο κοινωνικού πλαίσιο πρόκειται κα αντιμετωπίσει μεγάλες προκλήσεις κα, παρότι το shortsea αποτελεί τον τομέα της ναυτιλίας που κινεί τον εμπορικό νέμο φιλικοτέρων τρόπο τα περβάλλον τεχνολογίες, λειτουργεί μέσα σε ένα ανταγωνιστικό εθνικό καθεστώς ιδιαίτερα ζόνο δεν υπάρχει τον ενεργειακό μείγμα ώστε η πράσινη μετάβαση στον κλάδο μας».*

MARITIME INTELLIGENCE
ΜΗΝΙΑΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΚΔΟΣΗ | ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2022 | ΤΕΥΧΟΣ 103 | 6€

6-10 Ιουνίου June 2022

Ο ρόλος της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην ελληνική κοινωνία και οικονομία

Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων **Χαράλαμπος Σημαντώνης**

Ο ορισμός ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ έχει καθιερωθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και περιλαμβάνει όλες τις θαλασσιές μεταφορές που δεν δραστηριοποιούνται στην ανοικτή θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων και των παράκτιων μεταφορών, των μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής και τις ακτές των νησιών. Επίσης, περιλαμβάνει και όλα τα είδη μεταφορών με πλοία σε θάλασσα και ποτάμια, σε κάθε κράτος μέλος ξεχωριστά.

Στην Ελλάδα, η ΝΜΑ εκπροσωπείται από την Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ), η οποία ιδρύθηκε το 1940, αντιπροσωπεύοντας αρχικά την Μεσογειακή ναυτιλία και σήμερα αριθμεί περίπου 700 ελληνόκτιστα πλοία, τα οποία δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές σε Ευρώπη, Μαύρη θάλασσα αλλά και στις άμορες χώρες, δηλ. τις χώρες της Β. Αφρικής.

Το αντιπροσωπευτικό μέγεθος των πλοίων της ΝΜΑ μεταβλήθηκε με την πάροδο του χρόνου και των ανοιγμών. Έτσι, ένα πλοίο της δεκαετίας 1960 ήταν 2.000-3.000 dwt σήμερα φθάνει έως και 30.000 dwt.

Η δυναμική των μεταφορών της ΝΜΑ στην Ε.Ε. εκτιμάται σε 2,0 διοκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων την δεκαετία του 2010.

Η ελληνόκτιστος ναυτιλία συμμετέχει σημαντικά στις μεταφορές της Ε.Ε. και αποτελεί την 3η πιο σημαντική θαλάσσια οικονομική δραστηριότητα στην Ελλάδα, με προστιθέμενη αξία, η οποία αποτιμάται, βάσει στοιχείων του 2012, κατ' εκτίμηση στα 3,63 δις ευρώ.

Ο ναυτιλιακός κλάδος απασχολεί περισσότερα από 1.500 εργαζόμενους στα πλοία και περίπου 13.000 άτομα στις υπάλληλες υπηρεσίες, οι οποίες λειτουργούν συμπληρωματικά.

Λαμβάνοντας υπ' όψη τα παραπάνω στοιχεία, διαπιστώνεται η κοινωνική και οικονομική συνεισφορά της ΝΜΑ τόσο σε Εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο, αφού το 60% του θαλάσσιου ενδοευρωπαϊκού εμπορίου πραγματοποιείται από πλοία της ΝΜΑ.

Ειδικά για την Ελλάδα, η ΝΜΑ αποτελεί την ραχοκοκαλιά του θαλάσσιου δικτύου, μεταφέροντας άνω του 75% των φορτίων με πλοία της ΝΜΑ.

Και παρότι κάποιος, ανατρέχοντας στα παραπάνω στοιχεία, θα θεωρούσε ότι η ΝΜΑ στην Ελλάδα ακμάζει, συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο. Το κρίσιμο πρόβληματα που αντιμετωπίζει η shortsea ναυτιλία και κυρίως τα αμιγώς shortsea πλοία κάτω των 3.000gt, παρμένων άλυτα επί σειρά δεκαετιών, οδηγώντας τον κλάδο σε παρακμή.

Τα πλοία με Ελληνική σημαία μειώνονται συνεχώς με τάση διατήρησης μόνο στα πλοία που εκτελούν πλόες εσωτερικούς.

Αυτό αποδίδεται στο υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο της Χώρας και στην απαρακμιμή εσωτερική ναυτιλιακή λειτουργία, η οποία αποτελεί τροχοπέδη στην βιώσιμη ανάπτυξη της ΝΜΑ, αφού τα πλοία αντιμετωπίζουν νόμιμως και κανονισμούς που θεωρούνεστέθηκαν την δεκαετία του 50. Όλοι αυτοί οι Κανονισμοί αναφέρονταν σε χαρακτηριστικά πλοίων άλλων δεκαετιών, σε αλλά λιμάνια, σε άλλες τεχνολογίες και γενικά σε μια άλλη πραγματικότητα που έκει ξεπεραστεί πάν από τις εξέλιξες. Δυστυχώς, το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τον κλάδο της shortsea ναυτιλίας δεν έχει καταφέρει να συμβαδίσει με την νέα πραγματικότητα, λαμβάνοντας υπόψη τις νέες τεχνολογίες που διαθέτουν τα σύγχρονα πλοία.

Η αλλαγή της νοοτροπίας αυτής σε συνδυασμό με την νέα στρατηγική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για πράσινη μετάβαση αποτελεί χρυσή ευκαιρία του κλάδου της ΝΜΑ για εκσυγχρονισμό και ανανέωση του στόλου.

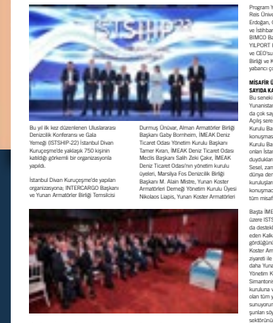
Η δεκαετία 2020-2030 αποτελεί σημείο επανάκαμψης της ελληνικής ΝΜΑ και φρεστηρία για νέο πλου στην σύγχρονη μετάβαση των πλοίων στην πράσινη τεχνολογία.

Περιεχόμενα 119

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Χαράλαμπος Σημαντώνης

Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ)



ISTSHIP-22

ISTSHIP-22 DÜNYA DENİZCİLERİNİ BULUŞTURDU

Türk Armatörler Birliği ile Koster Armatörleri Derneği'nin birlikte düzenlediği İstanbul Uluslararası Denizcilik Konferansı ve Gala Yemeği (ISTSHIP-22) Türk ve dünya denizcilerinin yoğun ilgisi ile gerçekleştirildi.

Bu yıl ile ikez düzenlenen Uluslararası Denizcilik Konferansı ve Gala Yemeği (ISTSHIP-22) İstanbul Divan Kuruşçumetle yaklaşık 750 kişinin katıldığı görkemli bir organizasyonla yapıldı.

İstanbul Divan Kuruşçumet'de yapılan organizasyona İNTERCARGO Başkanı ve Yunan Armatörler Birliği Temsilcisi Alkeli Sandıpatos, Tuğlos Eşartıatıos Tsoukopoulos, Μέλη α. Αλεξάνδρα Γιανιά, Ναυάλεια Λιάππα, Δημήτριος Σπυριδόπουλος ve Σπύρη Βαρδινογιάννης Durmuş Ünüvar, Alman Armatörler Birliği Başkanı Gaby Brormann, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çelik, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın yönetim kurulu üyeleri, Marsilya Fos Denizcilik Birliği Başkanı M. Alain Mistre, Yunan Koster Armatörleri Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Nikolaos Liapis, Yunan Koster Armatörleri Derneği Denizcilik İşleri Danışmanı Andreas Syngros, Lloyd's Register Maritime Dekanlıoruzasyon Merkezi Program Yöneticisi Charles Haskell, Piri Reis Üniversitesi'nden Prof. Dr. Oral Erdoğan, Optima Shipping Pazar Analizi ve İstihdamd Başkanı Angelica Kemene, BIMCO Baş Analisti Niels Rasmussen ve YILPORT Holding Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Yüksel Yıldırım, Türk Armatörler Birliği ve KOSDER üyeleri ile yer ve yabancı çok sayıda davetli katıldı.

MİSAFİR ÜLKE YUNANİSTAN'DAN ÇOK SAYIDA KATILIMCI GELDİ

Bu senekı etkinliğin misafir ülkesi ise Yunanistan. Bu nedenle Yunanistan'dan da çok sayıda misafir Türkiye'ye geldi. Açılış seremonisi KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel'in konuşması ile başladı. KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı konuktan sitemişaşarak, onlar sayesinde bu ağırlamadan mutluluk duyduklarını söyledi. Pınar Kalkavan Sesel, zamanı ve mesafe tanımaksızın dünya denizciliğine yön veren sivil toplum kuruluşlarının temsilcilerine, konferans Armatörler Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Nikolaos Liapis, Yunan Koster Armatörleri Derneği Denizcilik İşleri Danışmanı Andreas Syngros, Lloyd's Register Maritime Dekanlıoruzasyon Merkezi Program Yöneticisi Charles Haskell, Piri Reis Üniversitesi'nden Prof. Dr. Oral Erdoğan, Optima Shipping Pazar Analizi ve İstihdamd Başkanı Angelica Kemene, BIMCO Baş Analisti Niels Rasmussen ve YILPORT Holding Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Yüksel Yıldırım, Türk Armatörler Birliği ve KOSDER üyeleri ile yer ve yabancı çok sayıda davetli katıldı.

Bagda İMEAK Deniz Ticaret Odası olmak üzere ISTSHIP'in tüm sponsorlarına da desteklendiren dünü teşekkür eden Kalkavan Sesel, "Bugün burada gördüğünüz her şey, bir yıl önce Yunan Koster Armatörler Derneği'nin dostane davetli ile başladı. Hurulmamıştı bir kez daha Yunan Koster Armatörleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Charalampos Simantonis'le, bizlere eşlik eden yönetim kurulunu ve bu organizasyonun parçası olan yetkilerin en derin saygısını sunuyorum" dedi. Kalkavan Sesel şunları söyledi: "Bugün dünya denizcilik sektöründen merkezlerinden bir olan İstanbul'un yeri bir ezyon kazanmanıa tanıklık edecoğiz. ISTHIP2022 organizasyonu ile denizcilik sektöründü

Charalampos Simantonis.

Preparing shortsea shipping to meet Europe's future needs

The EU green deal has immediate implications in almost all key sectors of the European economy, since it aims to reduce greenhouse gas emissions by at least 55% compared to 1990 levels and transform the EU into a zero net GHG emissions area by 2050. CHARALAMPOS SIMANTONIS discusses EU strategy and its impact on shortsea shipping

Του Γιάννη Διονέου

A clear European Union commitment of 'Fit for 55' regulation is that transport should become less polluting, reducing greenhouse emissions and the "key word" is sustainability. The changes shortsea shipping (SSS) is facing are enormous, thus all new regulations place shortsea shipping in the center of developments.

Multimodal transport reduces transportation's environmental footprint, since combining means of transportation results in high environmental sustainability, leading to GHG emissions reduction.

Shortsea shipping provides a greener alternative to conventional, inland transport with significantly smaller CO2 emissions per ton/kilometer carried and at the same time the shortsea shipping fleet is ideal for new technological trends application, because of its smaller size. For example, electrical batteries are not suitable for deep sea shipping yet, due to the fleet's size and distances covered, but shortsea shipping could apply batteries in newbuildings, enhancing the transition to a greener fleet.

In Greece the average age of the SSS fleet is estimated at plus-25 years, portraying that the Greek fleet is aged. Based on data, more than 50% of the European shortsea fleet is over 20-25 years old, so comparing Greek data with the corresponding European, almost the same age pattern is observed. Taking under consideration that most SSS maritime companies lack financing tools, then it becomes obvious the fleet's green transition has many obstacles to overcome.

As mentioned in previous European Shortsea Network's webinars, the European Union adopts some negative measures that could risk the motorways of the sea and the modal shift, increasing the

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

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.

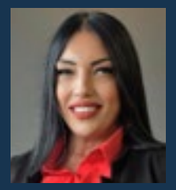
Ευστράτιος Τσαλαμανιός
Ταμίας

Seaven Tanker Management

ΜΕΛΗ

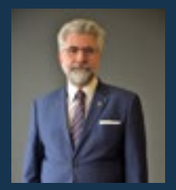
Σήφης Βαρδινογιάννης
Μέλος

ΣΕΚΑΒΙΝ Α.Ε.



Αλεξάνδρα Γκανά
Μέλος

Ganmar Tankers Shipping



Νικόλαος Λιάπης
Μέλος

ΕΛΙΝ Ν.Ε.

Δημήτριος Σπυριδάκης
Μέλος

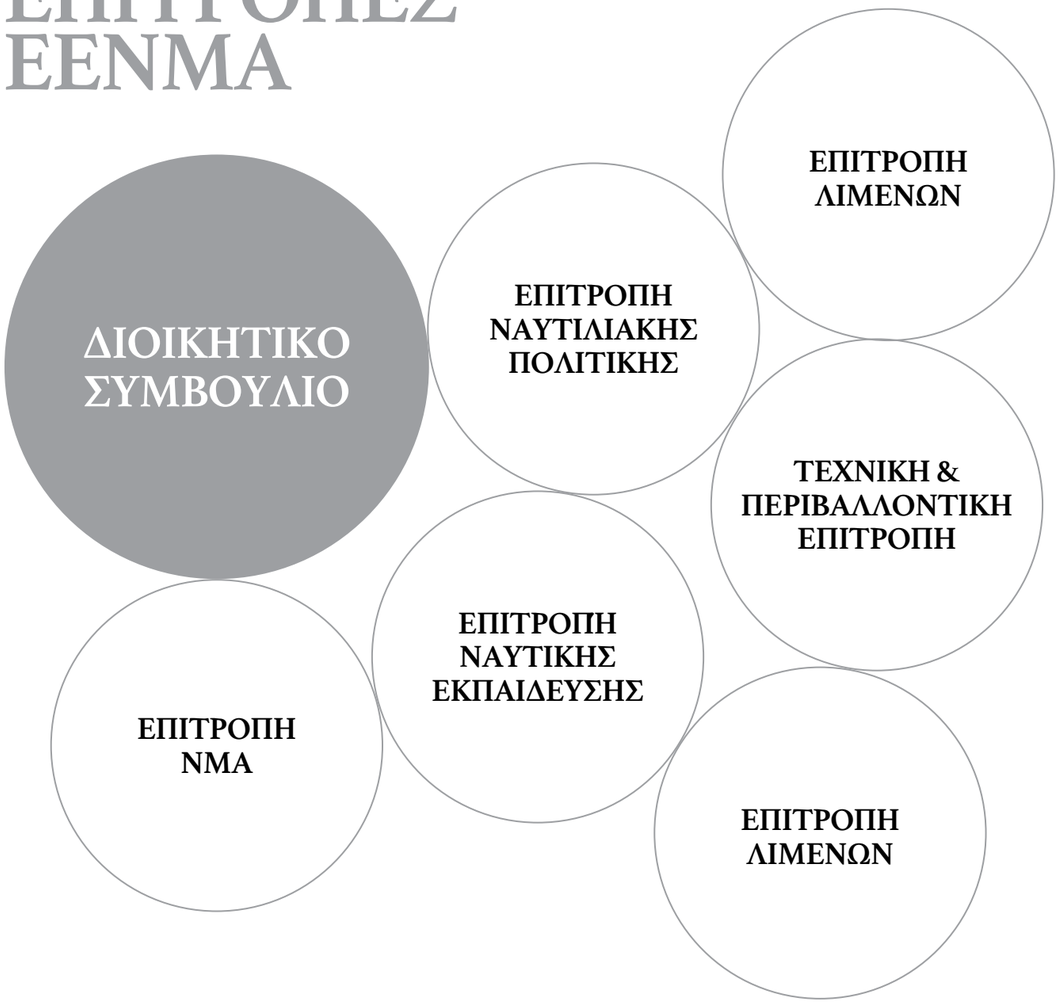
European Co-operation S.A.

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
Σπύρος Κουρούπης – Σύμβουλος Επικοινωνίας
Νίκος Γερασίμου - Νομικός Σύμβουλος
Μαρία Δημητράκου - Υπεύθυνη Γραμματείας
Άννα Βλαχάκη – Γραμματεία

ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΕΕΝΜΑ



Πλεονε-κτήματα **Μελών**

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

Γίνε μέλος:

Υποστήριξη

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

Πληροφόρηση

Η ΕΕΝΜΑ συμμετέχει σε διεθνείς, ευρωπαϊκούς και εθνικούς φορείς όπως το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, το European Sustainable Shipping Forum (ESSF) και το European Shortsea Network (ESN), καθώς και σε Τεχνικές και άλλες Επιτροπές Νηογνωμόνων 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 ΕΕΝΜΑ
-Φιλοξενία διοργανώσεων στα γραφεία ΕΕΝΜΑ
-Παρακολούθηση εκπαιδευτικών σεμιναρίων και ευκαιρίες δικτύωσης
-Προβολή μέσω site ΕΕΝΜΑ, δραστηριοτήτων εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και άλλων δράσεων (εταιρικές πρωτοβουλίες)

Αλλα 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 ΕΕΝΜΑ (Ναυτιλιακής Πολιτικής, Τεχνική & Περιβάλλοντος, Λιμένων, Ναυτικής Εκπαίδευσης)

Η ιδιότητα μέλους σημαίνει αξιοπιστία για την επιχείρηση σας

ΕΕΝΜΑ

Ακτή Μιαούλη 81
185 38, Πειραιάς

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

info@shortsea.gr
www.shortsea.gr