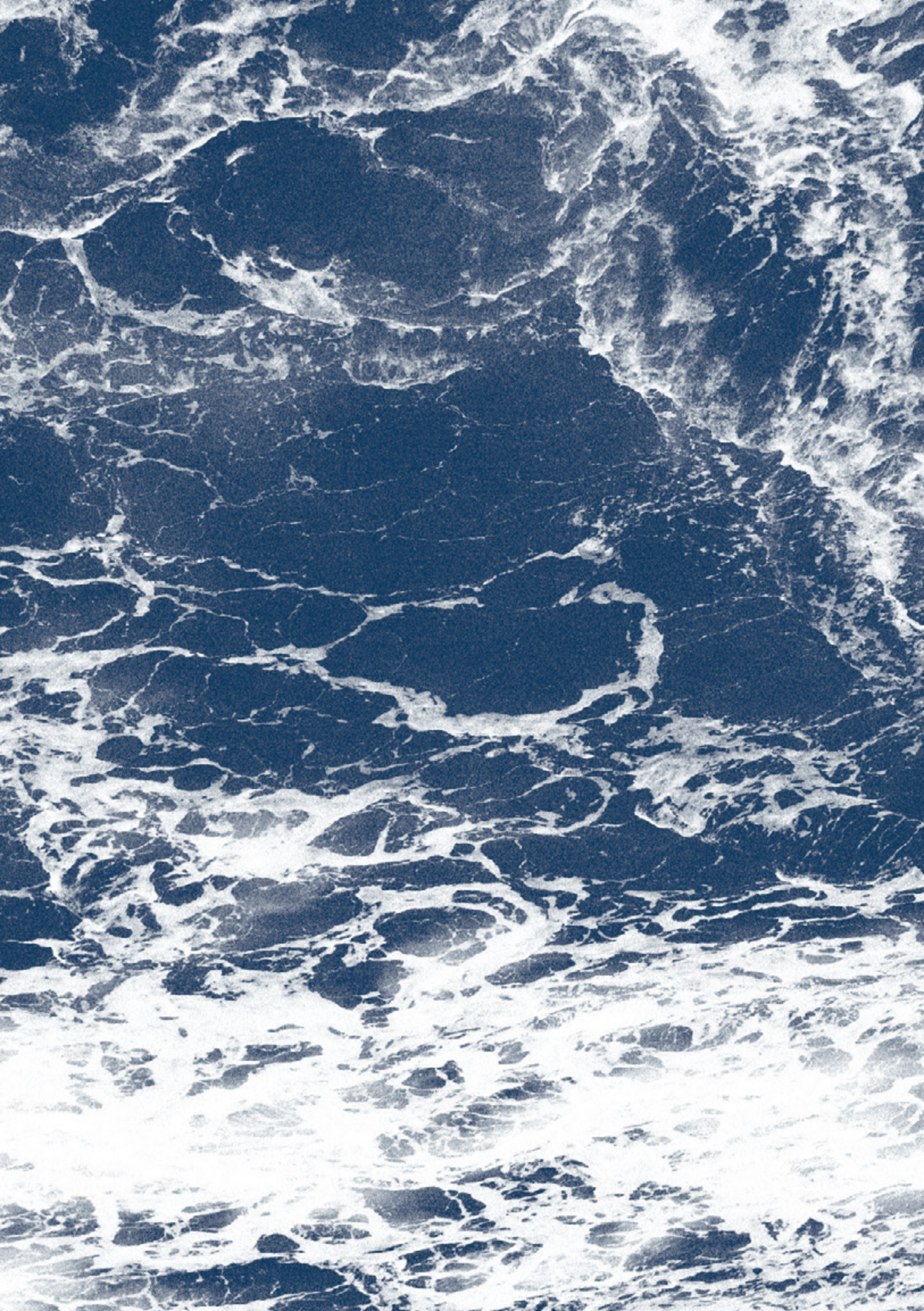


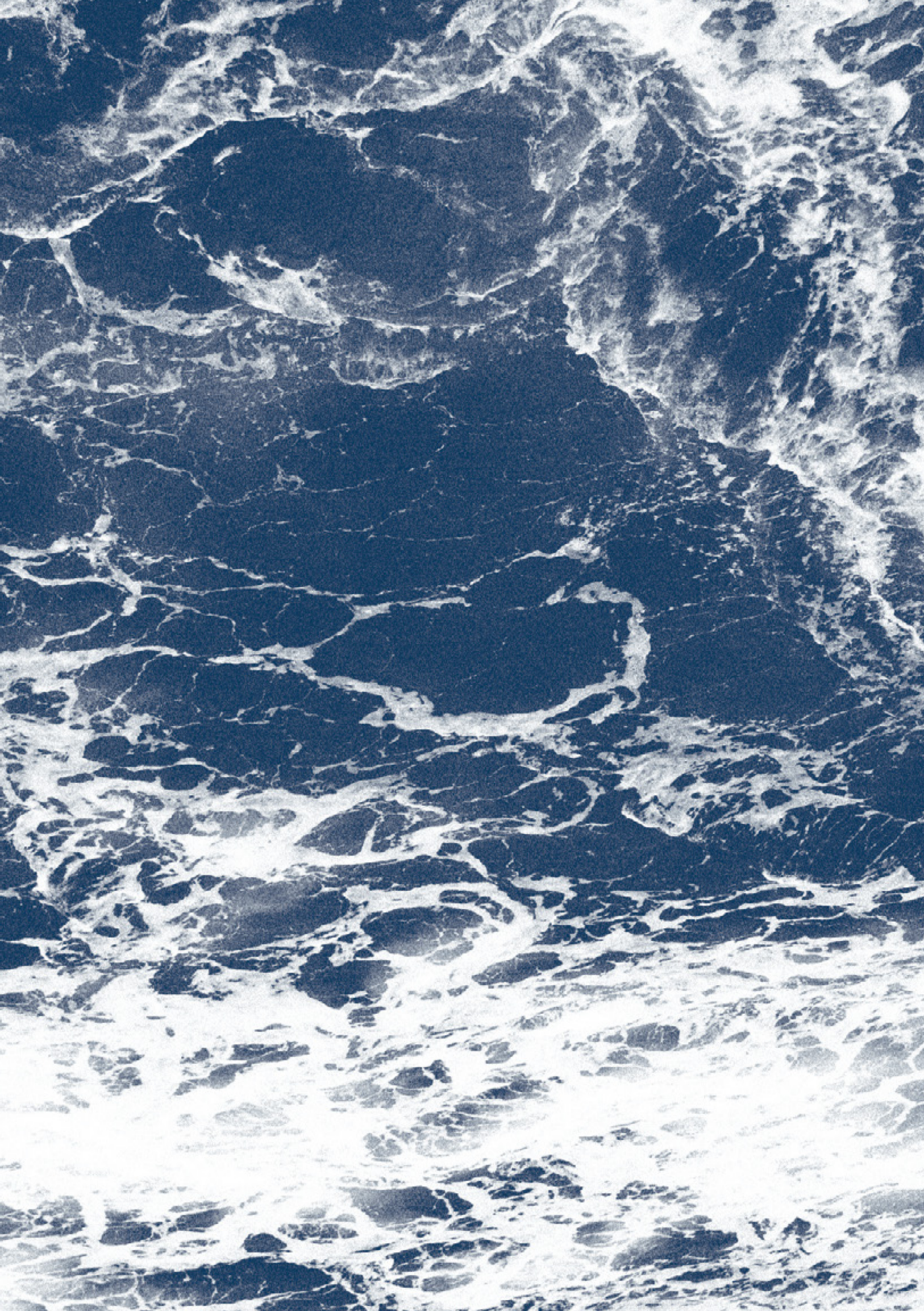
Ετήσια Έκθεση
2024-2025

ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

HELLENIC SHORTSEA
SHIPOWNERS ASSOCIATION

EENMA





Περιεχόμενα

Μήνυμα από τον Πρόεδρο	6
Διοικητικό Συμβούλιο	8
Η στρατηγική σημασία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων	10
Η οικονομική σημασία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων	11
Διεθνές Επίπεδο	19
Ευρωπαϊκό Επίπεδο	27
Διεθνές & Ευρωπαϊκό Επίπεδο	33
Εθνικό Επίπεδο	39
Ναυτική Εκπαίδευση	47
Ελληνικό Κέντρο Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων	51
Δράσεις.....	55
Υποτροφίες.....	69
Γραμματεία EENMA	94
Επιτροπές EENMA.....	94
Πλεονεκτήματα μελών	96

Μήνυμα από τον Πρόεδρο



Χαράλαμπος Σημαντώνης
Πρόεδρος ΔΣ

Η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να ελέγχει πάνω από 20% της χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου, συνιστώντας τον ισχυρότερο εμπορικό στόλο παγκοσμίως και τον τρίτο ακριβότερο, κυριαρχώντας στις θάλασσες του κόσμου.

Είναι γεγονός ότι οι συνεχείς ανατροπές των τελευταίων ετών ανέδειξαν σαφώς τον νευραλγικό ρόλο της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία, τις μεταφορές, τη διασφάλιση της ενεργειακής επάρκειας της Ευρώπης, καθώς και την αποτροπή μιας νέας ενδεχόμενης επισιτιστικής κρίσης. Η νέα διακυβέρνηση των ΗΠΑ δημιουργεί αναταράξεις σε παγκόσμια κλίμακα, διαμορφώνοντας νέες συνθήκες και πιθανώς μεταβάλλοντας πολιτικές, δημιουργώντας ήδη ένα κλίμα ανασφάλειας, κυρίως σε επίπεδο μεταφορών και εμπορίου – αλλά και της οικονομίας γενικότερα. Η νέα σταθερά πλέον είναι ότι δεν υπάρχει σταθερά!

Σ' αυτό το πλαίσιο όμως και σε ένα γενικότερο κλίμα προβληματισμού, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί φάρο σταθερότητας, αντιδρώντας με αποτελεσματικότητα και ψυχραιμία, διασφαλίζοντας τη λειτουργία της εμπορικής εφοδιαστικής αλυσίδας.

Στην ευρωπαϊκή επικράτεια, η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί πυλώνα οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, καθώς το εξωτερικό εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στηρίζεται στη ναυτιλία σε ποσοστό 74%, και εξ αυτού άνω του 60% είναι ελληνόκτητος. Ενώ, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι ζωτικής σημασίας για την ευημερία των ευρωπαϊκών οικονομιών και κοινωνιών αποτελώντας τη ραχοκοκαλιά της εμπορικής αλυσίδας, καθώς είναι το βασικό μέσο μεταφοράς του συνόλου των εμπορευμάτων της ηπείρου. Με αυτό ως δεδομένο, η ΕΕ οφείλει να χαράξει πολιτικές, οι οποίες θα αναγνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες του κλάδου, διασφαλίζοντας τη βιωσιμότητα και ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητά του.

Στην ΕΕΝΜΑ στόχος μας είναι η αναδιαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου που ρυθμίζει τη λειτουργία της shortsea ναυτιλίας, τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έτσι ώστε αφενός να απαλειφθούν οι στρεβλώσεις που επικρατούν στην αγορά και αφετέρου οι πολιτικές που υιοθετούνται να είναι εναρμονισμένες με τις επικρατούσες συνθήκες.

Ταυτόχρονα, για την ΕΕΝΜΑ, ο εκσυγχρονισμός του shortsea στόλου είναι προτεραιότητα, ιδιαίτερος σε επίπεδο εθνικών μεταφορών, με τρόπο όμως που δεν θα διαταράσσεται η βιωσιμότητα και η ανταγωνιστικότητα του shortsea πλοίου. Επιπροσθέτως, πιστεύουμε ότι η ενεργειακή μετάβαση του κλάδου απαιτεί πολυεπίπεδες συνεργασίες και ρεαλιστικές, άμεσα εφαρμόσιμες λύσεις και σ' αυτό τον άξονα εκτείνονται όλες οι ενέργειες της Ένωσης προς αυτή την κατεύθυνση.

Υπό αυτό το πρίσμα, η ανάληψη της Προεδρίας του European Shortsea Network από το Shortsea Promotion Center Greece, το οποίο λειτουργεί υπό την ΕΕΝΜΑ, είναι κομβικής σημασίας. Η Ελλάδα αναλαμβάνει την Προεδρία σε μια καίρια συγκυρία για τη διαμόρφωση και υιοθέτηση της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τις πολυτροπικές μεταφορές, καθώς πλέον έχουμε τη δυνατότητα να συμμετέχουμε με τεκμηριωμένες και ρεαλιστικές προτάσεις στη διαμόρφωση των πολιτικών που θα προάγουν τις συνδυασμένες μεταφορές, αναβαθμίζοντας τους ευρωπαϊκούς εμπορικούς διαδρόμους και πάντα στο πλαίσιο της πράσινης μετάβασης της Ευρώπης.

Στόχος μας είναι η ελληνική shortsea ναυτιλία να συνεχίσει να πρωτοστατεί στην εθνική και ευρωπαϊκή γεωπολιτική σκακιέρα. Άλλωστε η ναυτιλία και η θάλασσα είναι στο DNA των Ελλήνων – είμαστε λαός θαλασσοπόρων και οφείλουμε όλοι να διασφαλίσουμε τη συνέχιση και προαγωγή της ελληνικής ναυτοσύνης.

Διοικητικό Συμβούλιο



Χαράλαμπος Σημαντώνης

Πρόεδρος
Silverbulk S.A.

Η ΕΕ οφείλει να αναγνωρίσει έμπρακτα τον στρατηγικό ρόλο της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην ενίσχυση της οικονομίας και της κοινωνικής συνοχής της ευρωπαϊκής ηπείρου και να υιοθετήσει πολιτικές που διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου.



Βασίλειος Τερζής

Α Αντιπρόεδρος
Queensway Navigation Co LTD

Η εξεύρεση και παροχή κατάλληλων χρηματοδοτικών εργαλείων για τους οικονομικο-παραγωγικούς κλάδους και η συνεχής στήριξη των ερευνητικών κέντρων αποτελούν πυλώνα για την ουσιαστική υλοποίηση της πράσινης μετάβασης.



Έλπη Πετράκη

Β' Αντιπρόεδρος
Enea Management

Η μεταφορά των εμπορευμάτων από τις οδικές αρτηρίες στις θαλάσσιες οδούς, με ταυτόχρονη προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, συμβάλει στη δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου μεταφορών χαμηλών εκπομπών και χαμηλής κατανάλωσης ενέργειας.



Γεώργιος Αλεξανδράτος

Γενικός Γραμματέας
Apollonia Lines S.A.

Η ναυτιλία αποτελεί βασικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας, αλλά δυστυχώς αυτό δεν ακούγεται όσο θα έπρεπε στα σχολεία και στις καθημερινές συζητήσεις. Είναι ζωτικής σημασίας για τις νέες γενιές να αποκτήσουν τα κατάλληλα ερείσματα και τις αναγκαίες γνώσεις γι' αυτόν τον τομέα, ώστε να αντιληφθούν την αξία και τη δύναμη που έχει. Αν καταφέρουμε να μετατρέψουμε τη ναυτιλία σε πρότυπο για τη νέα γενιά, μέσω της κατανόησης και της εκτίμησης των δυνατοτήτων αυτού του επαγγελματικού κλάδου, τότε θα έχουμε κάνει ένα τεράστιο βήμα προς την επίτευξη του. Κι αυτός δεν είναι άλλος από το να βοηθήσουμε τις νέες και τους νέους να εξελιχθούν σε κορυφαίους επαγγελματίες, οδηγώντας τη ναυτιλία σε νέα ύψη και διασφαλίζοντας την αειφόρο ανάπτυξη της. Μαθαίνουμε, εξελισσόμαστε, ηγούμεθα - Η ναυτιλία του μέλλοντος ανήκει στους νέους!



Ευστράτιος Τσαλαμανιός

Ταμίας
Seaven Tanker Management

Η επανέναρξη της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, σε συνδυασμό με την επαναδραστηριοποίηση των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, μπορεί να συμβάλει στον εκσυγχρονισμό του ευρωπαϊκού στόλου shortsea ναυτιλίας.



Σήφης Βαρδινογιάννης

Μέλος
ΣΕΚABIN A.E.

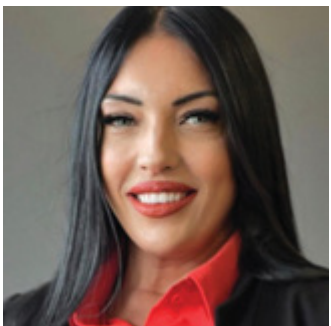
Η ναυτιλιακή κοινότητα πρωτοστατεί για μία ακόμα φορά στον εκσυγχρονισμό, την εφαρμογή νέων τεχνολογιών και την υιοθέτηση ψηφιακών εργαλείων, αποτελώντας πρωτοπόρο παίκτη στην πράσινη μετάβαση, παρά τις προκλήσεις και τις ασάφειες που οι νέοι Κανονισμοί εμφανίζουν.



Νικόλαος Λιάπης

Μέλος
Medferry Shipping Co

Ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών και η υιοθέτηση πράσινων τεχνολογιών είναι στόχοι άρρηκτα συνδεδεμένοι με την πράσινη μετάβαση του στόλου.



Αλεξάνδρα Γκανά

Μέλος
Ganmar Tankers

Η ουσία της ελληνικής ναυτιλίας είναι οι άνθρωποί της. Η συνεχώς αυξανόμενη ανάγκη εξεύρεσης ναυτικών δεν μπορεί να καλυφθεί, εάν δεν προσελκύσουμε τους νέους μας στα ναυτικά επαγγέλματα, συνεχίζοντας την σπουδαία ναυτική μας παράδοση.



Δημήτριος Σπυριδάκης

Μέλος
European Co-operation S.A.

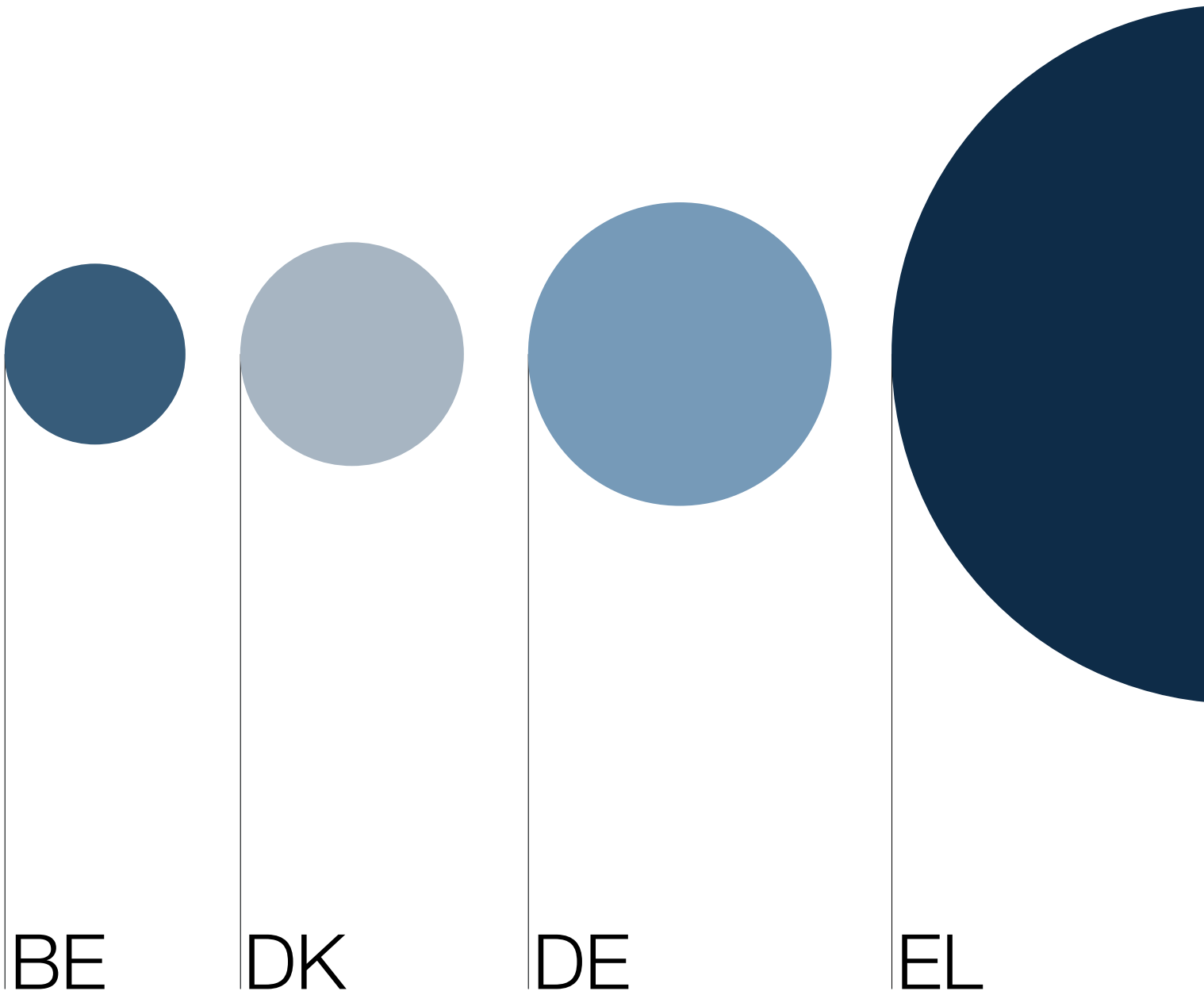
Οι προκλήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο τα τελευταία χρόνια έχουν μεγιστοποιηθεί, εάν υπάρχει όμως ένας κλάδος που σε όλη την Ιστορία του αντιμετώπιζε προκλήσεις και διαχρονικά είχε την ικανότητα να αντεπεξέλθει, αυτός είναι η ναυτιλία.

Η στρατηγική σημασία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

Το συνολικό gross weight των μεταφερόμενων φορτίων της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (shortsea shipping), το 2022, σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Eurostat, ανήλθε σε 1,7 δισ. τόνους, αποτελώντας το 58,2% των συνολικών θαλάσσιων μεταφορών της Ένωσης προς και από τα κεντρικά ευρωπαϊκά λιμάνια.

Εάν ληφθεί υπόψη η γεωγραφική κατανομή της Ελλάδας και η έντονη πολυνησιωτικότητα, οι ανάγκες της οποίας εξυπηρετούνται αποκλειστικά από πλοία ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, είναι σαφής η στρατηγική σημασία της shortsea ναυτιλίας στη διατήρηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής και σε εθνικό επίπεδο.

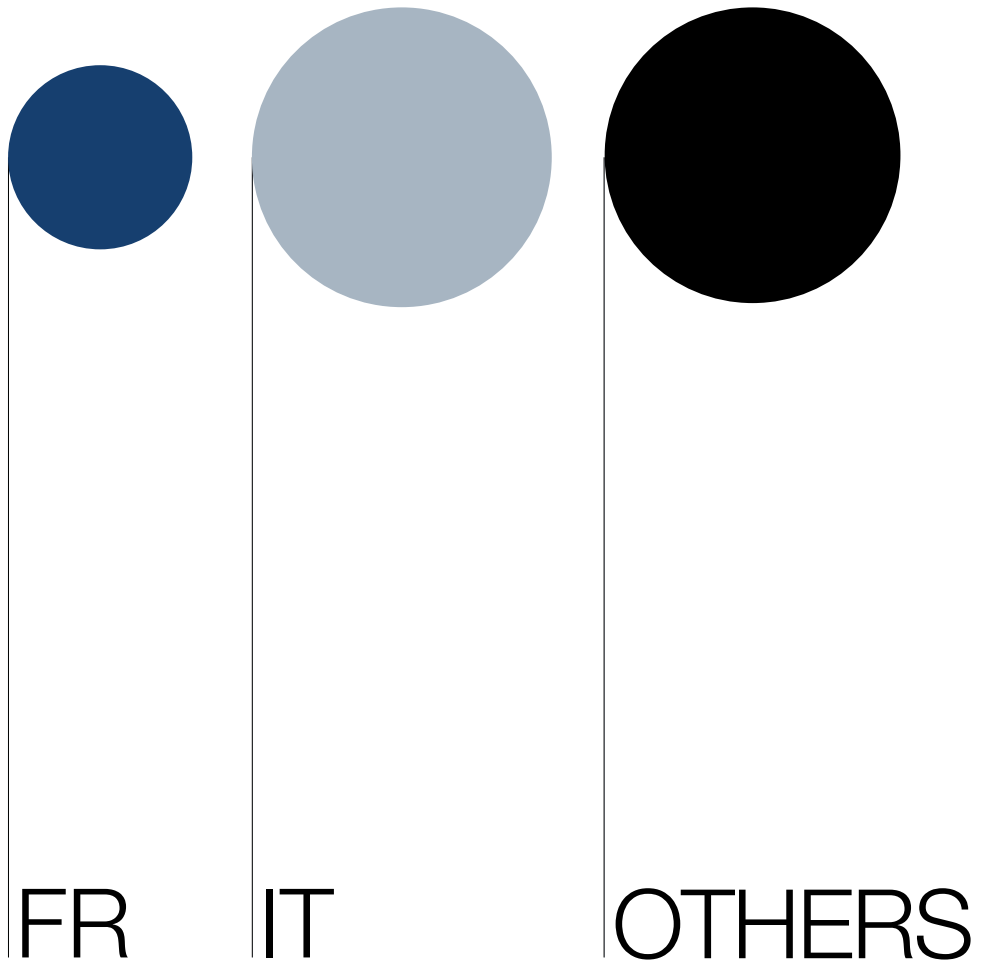
Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη μελέτη του IOBE (2023), και λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις, η συνολική επίδραση της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της Ελλάδας εκτιμάται σε 14,1 δισ. € ετησίως, που αντιστοιχεί στο 7,9% του ΑΕΠ.



Η οικονομική σημασία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

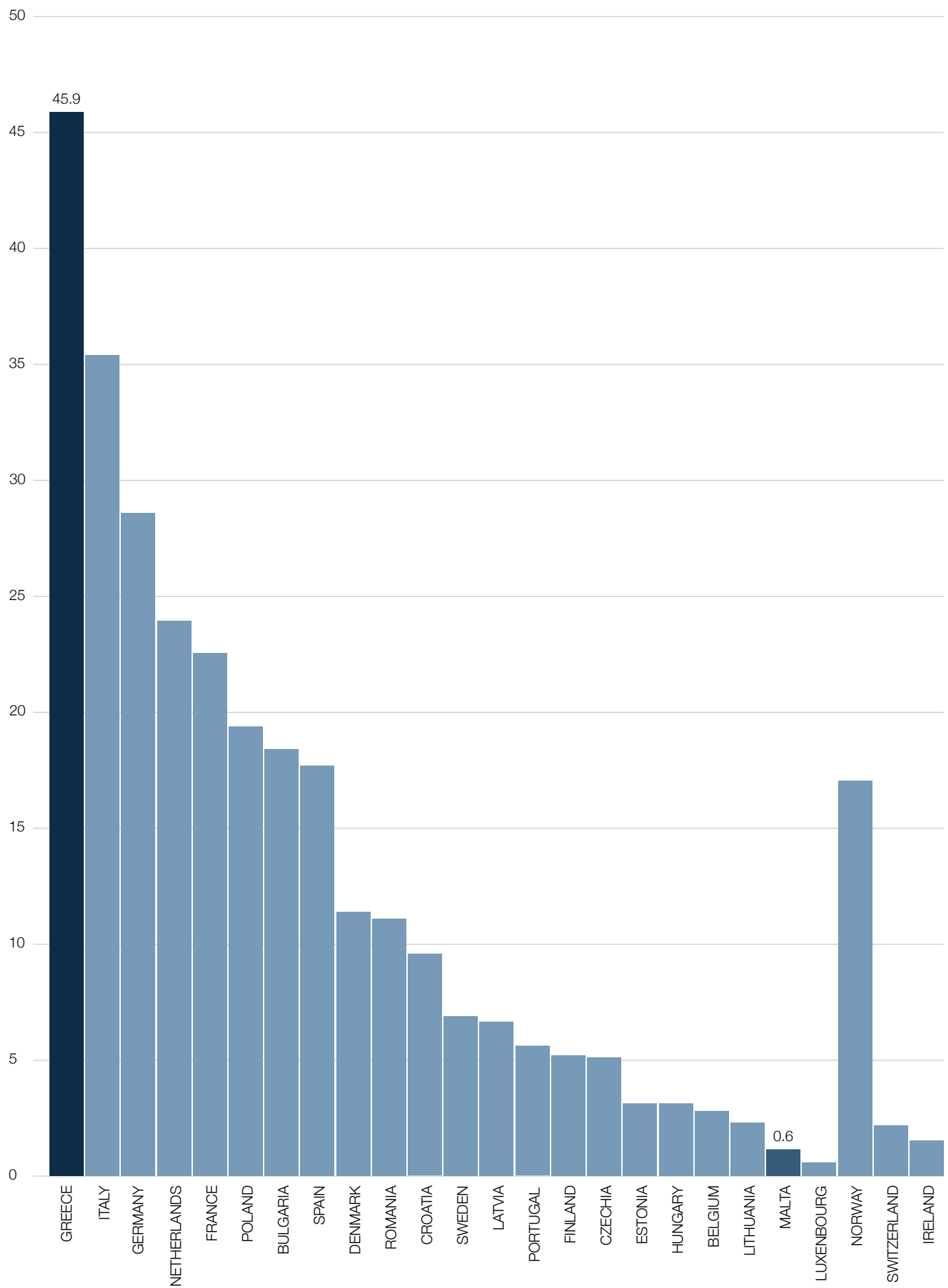
Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, σύμφωνα με το European Maritime Environmental Transport Report 2025, το 2021, η οικονομική επίδραση των θαλασσίων μεταφορών στο ευρωπαϊκό ΑΕΠ ανήλθε σε 44,3 δισ. €. Το εξωτερικό εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στηρίζεται στη ναυτιλία σε ποσοστό 74%, ενώ άνω από το 60% του ευρωπαϊκού στόλου είναι ελληνόκτητος. Συγχρόνως, η ναυτιλία δημιουργεί συνεχώς υψηλά αμειβόμενες, άμεσες και έμμεσες θέσεις απασχόλησης, με προστιθέμενη αξία στην οικονομική και κοινωνική συνοχή, γεγονός που φαίνεται σαφώς από τα τελευταία στοιχεία της Eurostat.

Source: ISL, based on updates from Clarkson Research Services Limited (CRSL)



People working in water transport

(in thousands)

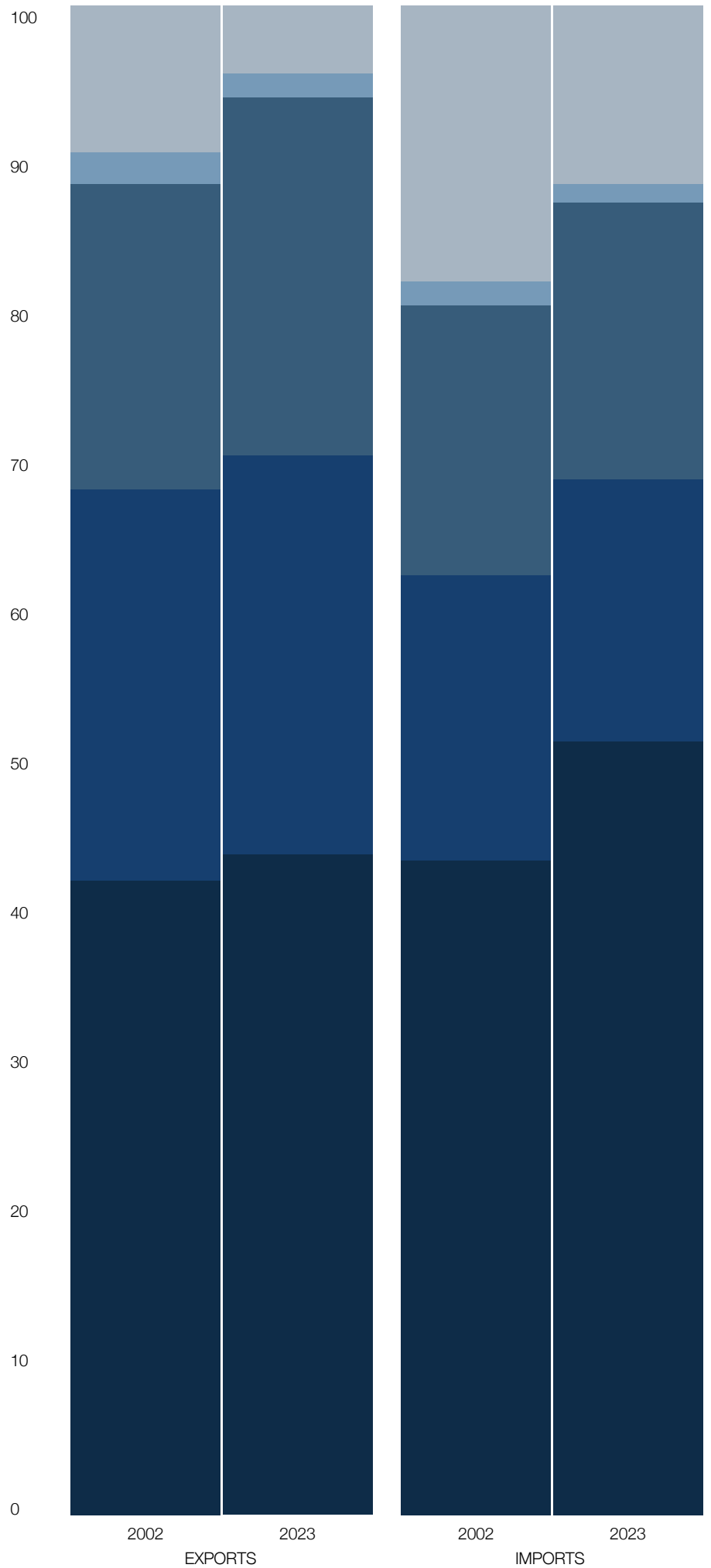


Value of extra-EU trade in goods by mode of transport, 2002 and 2023

(% of total)

- Sea
- Road
- Other modes
- Air
- Rail

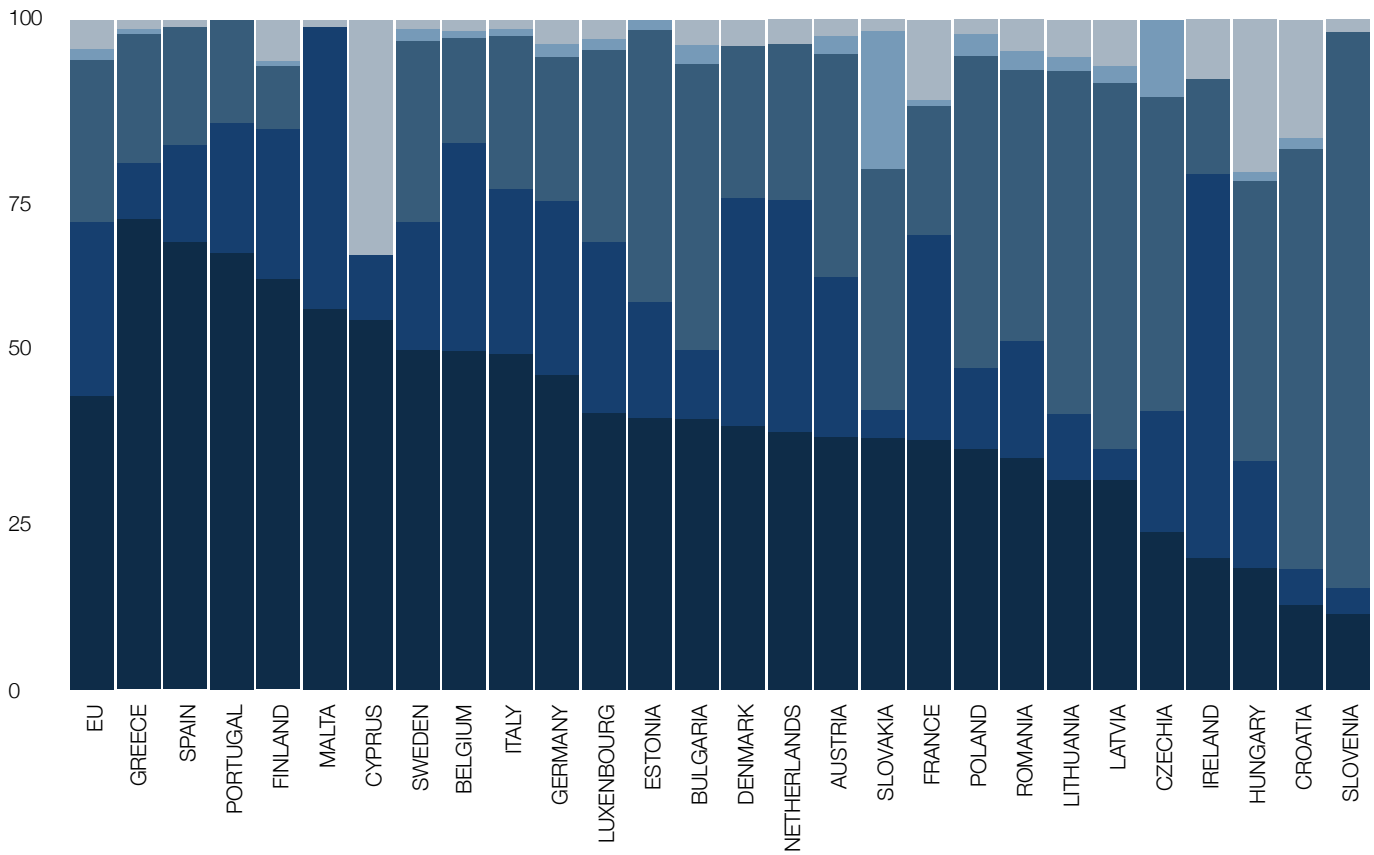
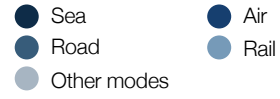
Source: Eurostat (online data code DS-058213)



Value of extra-EU exports, by mode of transport, 2023

(% of total)

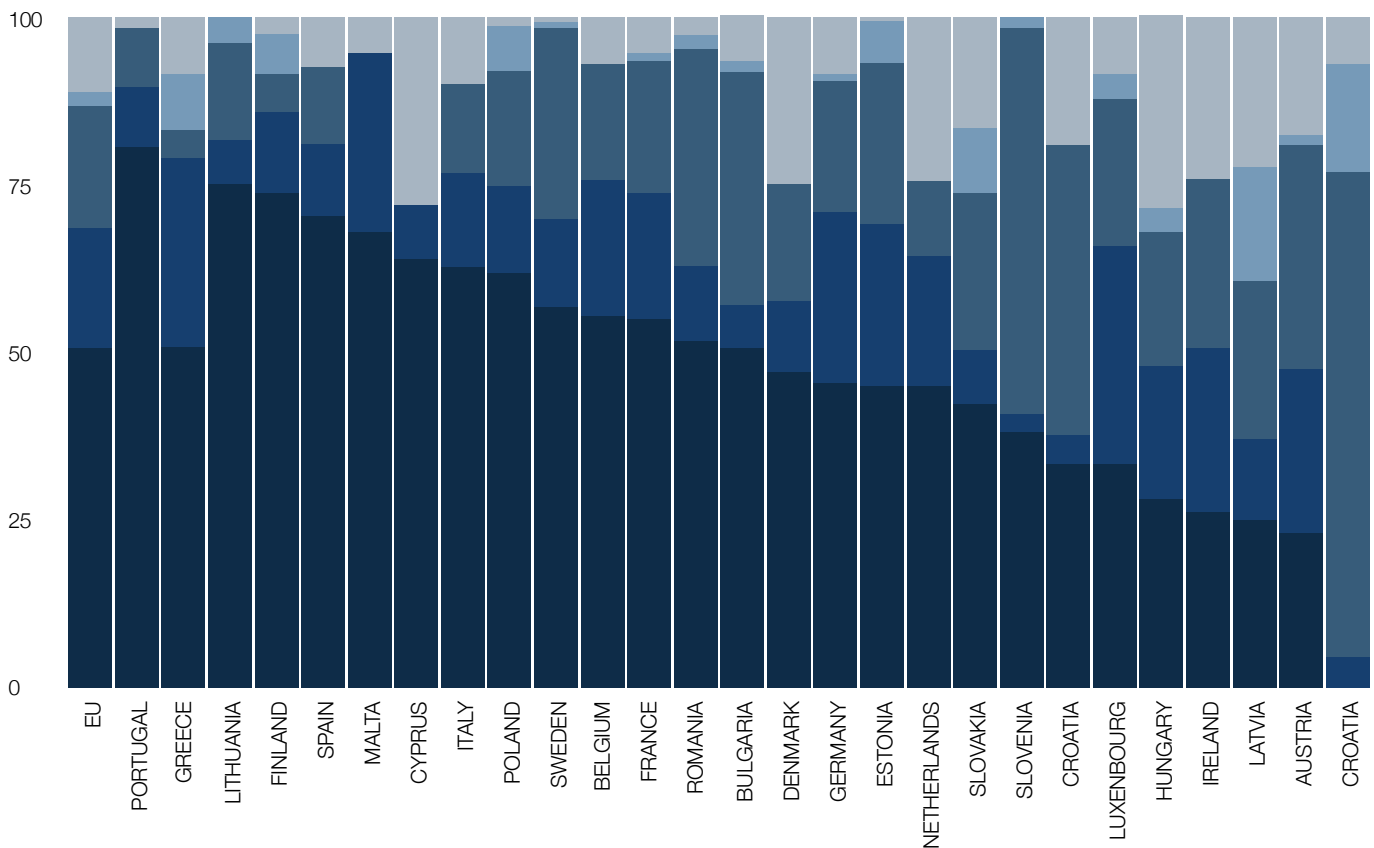
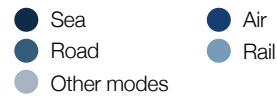
Source: Eurostat (online data code: DS-058213)



Value of extra-EU exports, by mode of transport, 2023

(% of total)

Source: Eurostat (online data code: DS-058213)



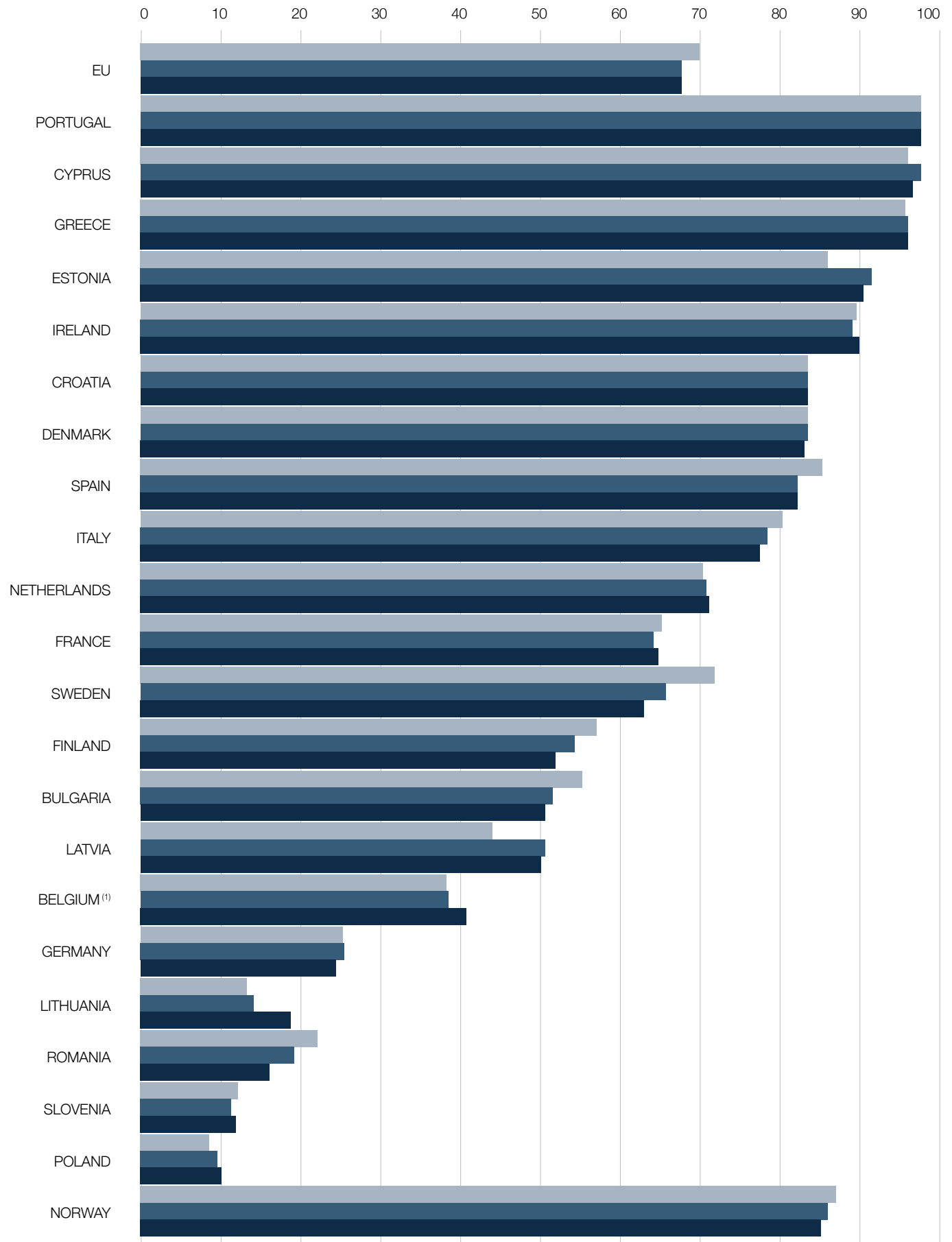
Share of maritime in total freight transport, 2012, 2021 and 2022

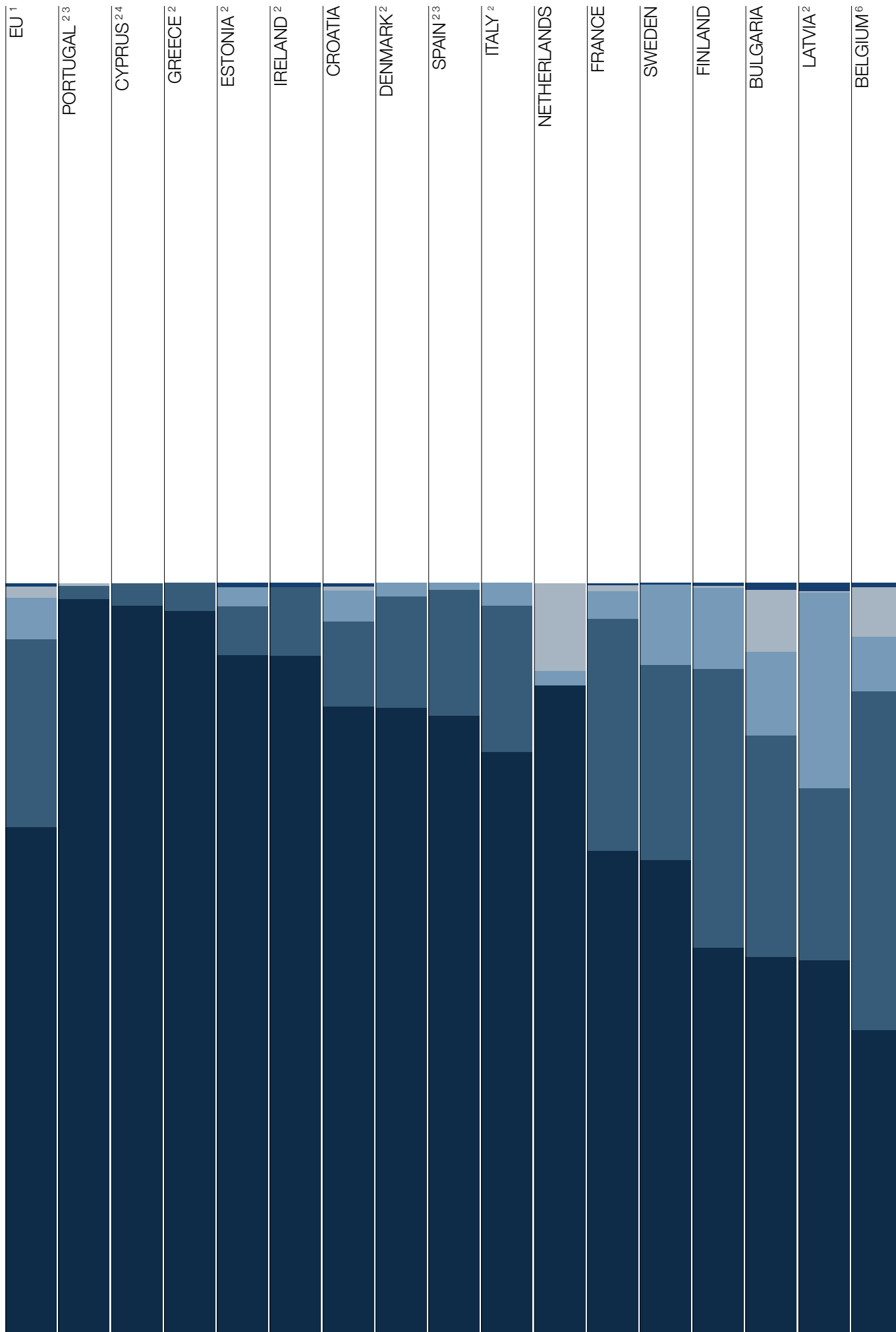
(%, based on tonne-kilometres)

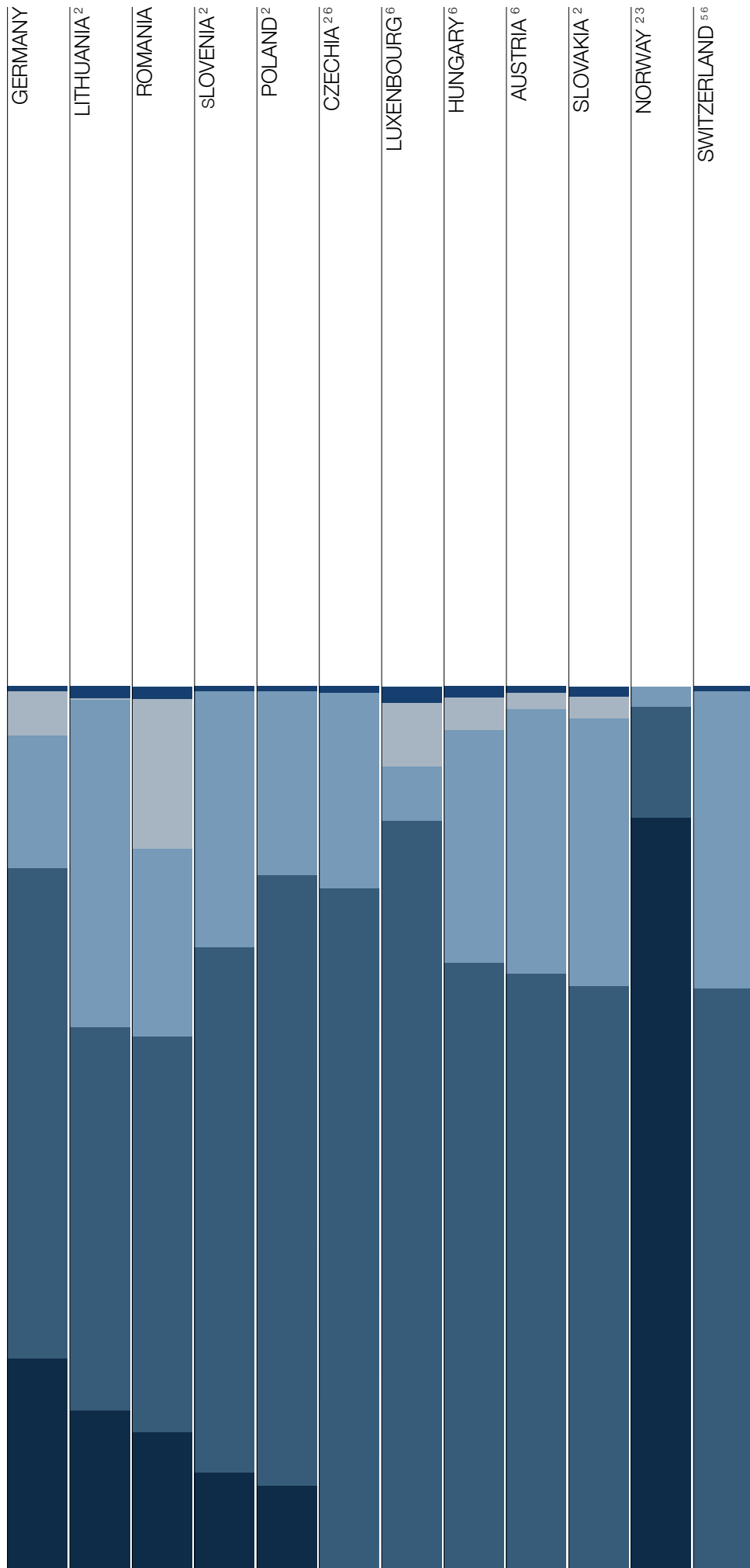
● 2012 ● 2021 ● 2022

Note: Malta not available. Czechia, Luxembourg, Hungary, Austria, Slovakia and the EFTA country Switzerland have no maritime transport. Countries are ranked based on 2022 data.

⁽¹⁾ Eurostat estimates







Modal split of freight transport, 2022

(% based on tonne-kilometres)

- Maritime
- Road
- Rail
- Inland waterway
- Air

Note: No data for Malta, Countries are ranked based on the share of maritime transport.

Figures may not add up to 100% due to rounding

⁽¹⁾ Includes Eurostat estimates for rail transport for Belgium but does not include road freight for Malta and road international transport of Cyprus (negligible)

⁽²⁾ No inland waterway freight transport or negligible (less than 0.1% in the total freight transport of the country).

⁽³⁾ Air transport is negligible (less than 0.1% in the total freight transport of the country).

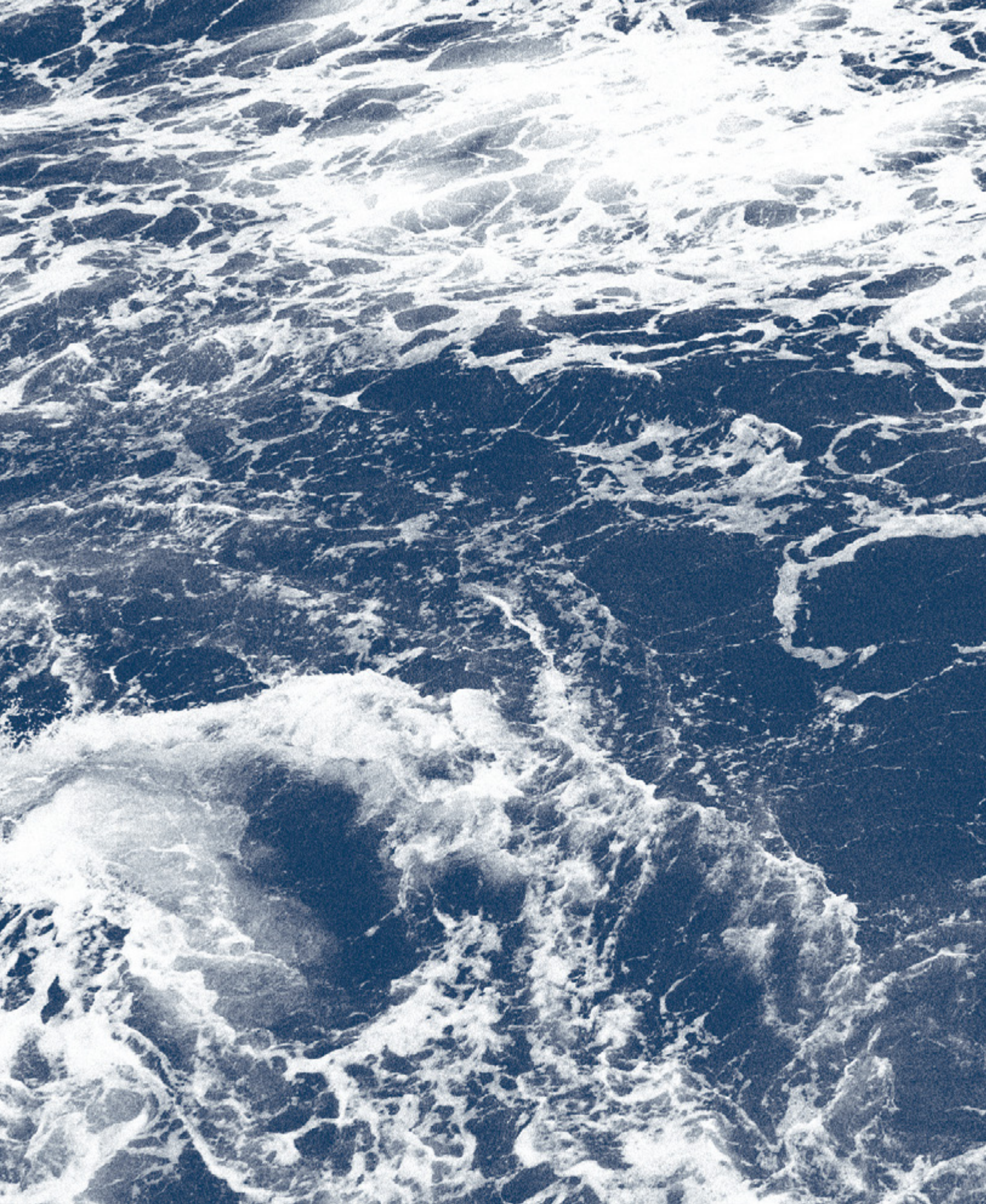
⁽⁴⁾ No rail transport.

⁽⁵⁾ No maritime transport.

⁽⁶⁾ Eurostat estimates.

Source: Eurostat

(online data code: tran_hv_ms_fmmod)





Διεθνές Επίπεδο

Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της ναυτιλίας σε παγκόσμια κλίμακα ευθύνεται για λιγότερο από το 3% των παγκόσμιων εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων. Σε σχέση με τον όγκο του εμπορίου που εξυπηρετεί και τις μεταφερόμενες ποσότητες, καθώς σχεδόν το 80% των εμπορευμάτων μεταφέρονται μέσω θαλασσίων οδών, είναι θεαματικά μικρό.



Η ναυτιλία αποτελεί το φιλικότερο περιβαλλοντικά μέσο μεταφοράς αγαθών, έχοντας κυρίαρχο ρόλο στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της ναυτιλίας σε παγκόσμια κλίμακα ευθύνεται για ποσοστό μικρότερο του 3% των παγκόσμιων εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων (GreenHouse Gases/GHG) – επίπεδο που θεωρείται θεαματικά χαμηλό σε σχέση με τον όγκο του εμπορίου που εξυπηρετεί και τις μεταφερόμενες ποσότητες, καθώς σχεδόν το 80% των εμπορευμάτων διακινείται μέσω θαλασσιών οδών. Η ελληνική πλοιοκτησία συνεχίζει με αυξητικό ρυθμό τις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων και ο νέος στόλος εξοπλίζεται πλέον με τελευταίας τεχνολογίας περιβαλλοντικά συστήματα.

Επιπροσθέτως, η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία, μετά και την υιοθέτηση της Συμφωνίας των Ηνωμένων Εθνών –Paris Agreement–, αναλαμβάνει διαρκώς μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) την προώθηση πρωτοβουλιών για τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, στοχεύοντας αρχικά στη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα κατά 40% μέχρι το 2030 και κατά 70% μέχρι το 2050.

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

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

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

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

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

Στις 26 Ιουνίου 2023, το Μπαγκλαντές και η Λιβερία επικύρωσαν τη διεθνή σύμβαση IMO του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση πλοίων (HKC). Η HKC έχει ως στόχο «να διασφαλίσει ότι τα πλοία, αφού φτάσουν στο τέλος της επιχειρησιακής τους ζωής, δεν θέτουν σε περιττό κίνδυνο την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια ή το περιβάλλον όταν ανακυκλώνονται». Η HKC εγκρίθηκε στις 15 Μαΐου 2009, αλλά έπρεπε να πληρούνται τρεις αυστηρές προϋποθέσεις για να τεθεί σε ισχύ, οι οποίες ικανοποιήθηκαν τελικά με την επικύρωση από το Μπαγκλαντές και τη Λιβερία, ενώ η Σύμβαση τίθεται πλέον σε ισχύ στις 26 Ιουνίου 2025.

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

Συλλογή δεδομένων για τον δείκτη CII

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

Μέσω της συνεχιζόμενης συλλογής δεδομένων στην πλατφόρμα, το ICS θα μπορέσει να υποστηρίξει προτάσεις βελτίωσης του κανονισμού για τον λειτουργικό δείκτη CII, βασιζόμενες σε πραγματικά στοιχεία πλοίων.

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

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

IMO MEPC - Μάρτιος 2024

Ο IMO (Marine Environment Protection Committee/MEPC) συμφώνησε στη σύνταξη ενός πιθανού σχεδίου αναφορικά με το καθαρό μηδενικό πλαίσιο για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία. Το σχέδιο περιγραφής ενός πιθανού πλαισίου μηδενικού δικτύου του IMO παραθέτει κανονισμούς βάσει της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL), οι οποίοι θα εγκριθούν ή θα τροποποιηθούν με στόχο να συνταχθεί ένα νέο παγκόσμιο πρότυπο καυσίμων και ένας νέος παγκόσμιος μηχανισμός τιμολόγησης για θαλάσσιες εκπομπές GHG.

Αυτές οι τροποποιήσεις μπορεί να συνοψισθούν σε ένα προτεινόμενο νέο Κεφάλαιο 5 του Παραρτήματος VI της MARPOL που να περιέχει κανονισμούς σχετικά με το «IMO net zero framework», που περιλαμβάνει τα εξής:

- ένα πρότυπο καυσίμου πλοίων βασισμένο σε στόχους που ρυθμίζει τη σταδιακή μείωση της έντασης GHG του καυσίμου πλοίων και
- έναν οικονομικό μηχανισμό για την παροχή κινήτρων για τη μετάβαση στην κατάσταση «καθαρού μηδέν» (net-zero).



Το πρότυπο και ο μηχανισμός τιμολόγησης θαλάσσιων καυσίμων με βάση τους στόχους είναι ενδιάμεσα μέτρα μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου που καθορίζονται στην αναθεωρημένη στρατηγική του IMO για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, που εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2023.

Το πιθανό προσχέδιο για το πλαίσιο του IMO net-zero θα χρησιμοποιηθεί ως αφετηρία για την ενοποίηση των διαφορετικών προτάσεων σε μια πιθανή κοινή δομή για την υποστήριξη περαιτέρω συζητήσεων έχοντας υπόψη ότι αυτό το περίγραμμα δεν θα προδικάσει πιθανές μελλοντικές αλλαγές κατά την πρόοδο των συζητήσεων.

IMO MEPC - Απρίλιος 2024

- Έγκριση τροποποιήσεων στο Παράρτημα VI της MARPOL για την εφαρμογή των ΕΕΣ της Καναδικής Αρκτικής και της Νορβηγικής Θάλασσας για SOx και NOx (αναμένεται να τεθεί σε ισχύ την 1η Μαρτίου 2026).
- Πρόοδος και βελτίωση του ρυθμιστικού κειμένου σχετικά με τα ενδιάμεσα μέτρα περιορισμού GHG και προγραμματισμός μιας περαιτέρω Διασυνεδριακής Ομάδας Εργασίας GHG τον Φεβρουάριο του 2025 - Όροι Εντολής για την 5η Μελέτη GHG του IMO.
- Συμφωνία για τη σύσταση Διασυνεδριακής Ομάδας Εργασίας για την Ατμοσφαιρική Ρύπανση και την Ενεργειακή Απόδοση για την πρόοδο της αναθεώρησης της μέτρησης CII με αναμενόμενη ημερομηνία στα τέλη Μαρτίου 2025 (την εβδομάδα πριν από την MEPC 83).
- Συμφωνία για την κατανόηση πότε απαιτείται να αναφέρεται μεγαλύτερος βαθμός ευαισθησίας δεδομένων από το DCS και έγκριση Οδηγιών για την κοινοποίηση αυτής της κατανόησης.
- Έγκριση τροποποιήσεων στο Παράρτημα VI MARPOL και στον Τεχνικό Κώδικα NOx 2008 σχετικά με τη χρήση πολλαπλών λειτουργικών προφίλ κινητήρα (αναμένεται να τεθεί σε ισχύ την άνοιξη του 2027).
- Έγκριση τροποποιήσεων στο BWM.2/Circ.80/Rev.1 για το 2024 - Καθοδήγηση σχετικά με την τήρηση αρχείων και την αναφορά υδάτων έρματος.
- Έγκριση του HKSRC.2/Circ.1 σχετικά με την προσωρινή καθοδήγηση ως προς την εφαρμογή των Συμβάσεων του Χονγκ Κονγκ και της Βασιλείας αναφορικά με τη διασυνοριακή κίνηση πλοίων που προορίζονται για ανακύκλωση.
- Έγκριση Ψηφίσματος MEPC.396(82) με τον χαρακτηρισμό των νήσων Nusa Penida και Gili Matra στο Στενό Lombok ως «ιδιαίτερα ευαίσθητη θαλάσσια περιοχή».



IMO MSC 108 – Μάιος 2024

Η Maritime Safety Committee/MSC ενέκρινε τις εξής τροποποιήσεις στη SOLAS:

- Κεφάλαιο II-1: Ρυθμίσεις έκτακτης ρυμούλικησης σε πλοία εκτός από δεξαμενό-πλοια.
- Κεφάλαια II-2 και V, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων τροποποιήσεων πυροπροστασίας και αναφοράς χαμένων/παρατηρηθέντων εμπορευματοκιβωτίων (containers) σύμφωνα με SOLAS Ch. V.
- Κεφάλαια II, IV και VI του κώδικα LSA (Live Saving Appliance), συμπεριλαμβανομένων των νέων προτύπων για σωσίβια SOLAS, μονό γάντζο και συστήματα πτώσης σε σκάφη επιβίωσης και αναθεωρημένα πρότυπα για τη μείωση των ταχυτήτων κατά την εκτόξευση σκαφών επιβίωσης.
- Κεφάλαια 7 και 9 του κώδικα FSS (Fire Safety Systems), συμπεριλαμβανομένων των προδιαγραφών σταθερής πυρόσβεσης με βάση το νερό σε επιβατηγά πλοία Ro/Ro τα οποία διαθέτουν weather decks που προορίζονται για τη μεταφορά οχημάτων, και την εφαρμοστέα δοκιμή προτύπων για ανιχνευτές θερμότητας και γραμμικούς ανιχνευτές θερμότητας.
- Ανάπτυξη ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας για τη μείωση των GHG με χρήση εναλλακτικών καυσίμων και νέων τεχνολογιών.
- Συμφωνία του Εθελοντικού Κώδικα Θαλάσσιων Αυτόνομων Πλοίων Επιφανείας προβλέπεται πλέον να γίνει αργότερα από το αναμενόμενο με την υποχρεωτική έγκριση του Κώδικα επίσης να καθυστερεί.

IMO MSC 109 - Δεκέμβριος 2024

Η MSC 109 ενέκρινε τα εξής:

- Τροποποιήσεις στον Κώδικα IGC.
- Ενδιάμεσες κατευθυντήριες γραμμές «υψηλού επιπέδου» για την ασφάλεια πλοίων που χρησιμοποιούν αμμωνία ως καύσιμο.
- Τροποποιήσεις στη SOLAS για αποσαφήνιση της εφαρμογής του Κώδικα IGF στα καύσιμα αερίου.
- Αναθεωρημένες επίσημες κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση της ασφάλειας (MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.2).
- Σχέδιο τροποποιήσεων στους Κώδικες HSC του 1994 και του 2000 για τη μεταφορά βρεφικών σωσιβίων (για έγκριση στη MSC 110).

Ενέκρινε επίσης τις συστάσεις της ομάδας ελέγχου βάσει προτύπων και βάσει στόχου (GBS) σχετικά με τη σύσταση IACS 34 «Standard Wave Data» (IACS Rec.34/Rev.2) και προχώρησε στα εξής θέματα:

- Σύνταξη του μη υποχρεωτικού Κώδικα MASS.
- Σύνταξη καταλόγου των τεχνολογιών και των εναλλακτικών καυσίμων που απαιτούν πρόσθετη εργασία για την άρση των φραγμών και τη μείωση των κανονιστικών κενών.

IMO MEPC 83 - Απρίλιος 2025

- Έγκριση ενδιάμεσων μέτρων μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου ως τροποποιήσεις στο Παράρτημα VI της MARPOL, που αναμένεται να εγκριθεί στην έκτακτη σύνοδο της MEPC/Οκτώβριος 2025 για να τεθεί σε ισχύ την 1η Μαρτίου 2027.
- Ολοκλήρωση της Φάσης 1 των βραχυπρόθεσμων μέτρων μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου με τη συμφωνία συντελεστών μείωσης για CII έως το 2030.
- Έγκριση κανονισμών για την αύξηση της διαφάνειας των δεδομένων που σχετίζονται με την αναφορά πετρελαίου μαζούτ.
- Έγκριση Τροποποιήσεων στον Τεχνικό Κώδικα NOx 2008 σχετικά με την ουσιαστική τροποποίηση ενός πετρελαιοκινητήρα πλοίων και κινητήρων που χρησιμοποιούν πολλαπλά λειτουργικά προφίλ.
- Έγκριση Τροποποιήσεων στις Κατευθυντήριες Οδηγίες του 2023 για την ανάπτυξη της Απογραφής Επικίνδυνων Υλικών.
- Συμφωνία για την ενσωμάτωση μιας φάσης δημιουργίας εμπειρίας στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση πλοίων.
- Συμφωνία για την ανάπτυξη ενός νέου νομικά δεσμευτικού πλαισίου για τον έλεγχο και τη διαχείριση της βιοαπόρριψης των πλοίων για την ελαχιστοποίηση της μεταφοράς χωροκατακτητικών υδρόβιων ειδών.

W

8

6

4

2

4

2

3m

8

6

4

2

2m

0





Ευρωπαϊκό Επίπεδο

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

European Emission Trade System (ETS)

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

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

Το οξείδιο του αζώτου, η αιθάλη και το μεθάνιο παρακολουθούνται από το 2024 από το σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης για να καλύπτονται επίσης από το ETS από το 2026.

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

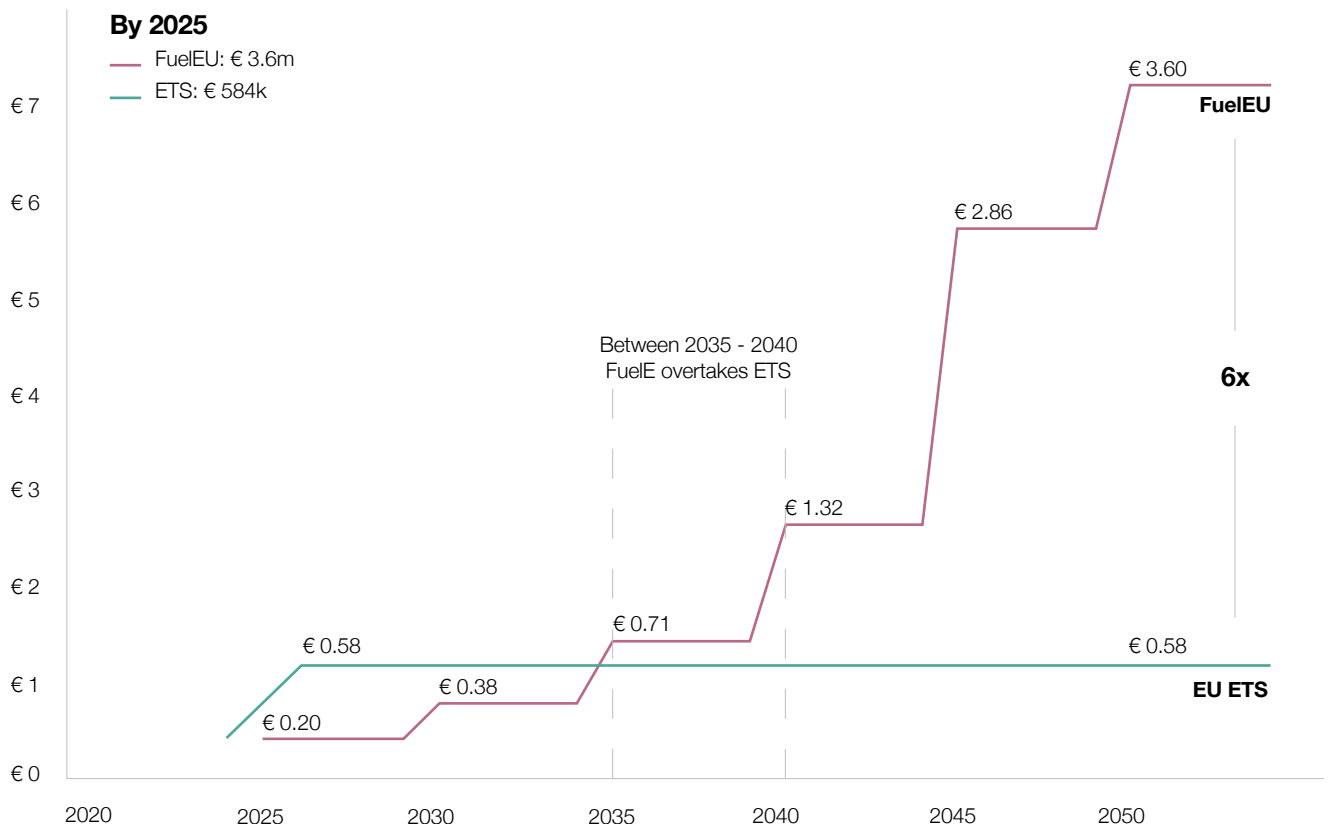
Κανονισμός για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της Οδηγίας 2019/16/ΕΕ (Fuel EU Maritime).

Από την 1η Ιανουαρίου 2025 τέθηκαν σε ισχύ οι νέοι κανονισμοί της ΕΕ για το Fuel EU Maritime, αφού εγκρίθηκαν επίσημα ως νόμος από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Στα πλοία που δραστηριοποιούνται στην ΕΕ/ΕΟΧ μετράται η μέση ετήσια ένταση των αερίων του θερμοκηπίου (GHG) της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου ως εκπομπές GHG ανά μονάδα ενέργειας. Επιπλέον, εκτός από τις εκπομπές που προέρχονται άμεσα από την καύση καυσίμων επί του πλοίου, συνυπολογίζονται στην εξίσωση και οι εκπομπές από την παραγωγή του καυσίμου.

Ως «βασικό» επίπεδο, η τιμή αναφοράς είναι 91,16g CO₂e/MJ και από το 2025 το επίπεδο πρέπει να είναι 2% κάτω από αυτό, δηλαδή 89,3 g CO₂e/MJ. Από το 2030, η μείωση θα είναι 6% από τη βάση, 14,5% από το 2035, 31% από το 2040, 62% από το 2045 και 80% από το 2050.

Συγκεκριμένα:

- Fuel EU enters into force,
- 2% reduction required in average GHG intensity,
- 2 times multiplier applied for the use of RFNBO,
- 1st January starts the 1st reporting period, when shipping companies start monitoring and recording, according to the verified monitoring plan,
- 31st December the 1st period ends, and it is the deadline for the Commission to establish a list of neighboring transshipment ports.



Πηγή: <https://www.lr.org/en/knowledge/technical-articles/eu-carbon-pricing-brings-new-pressures-and-new-plays-to-maritime/>

Renewable Energy Directive (RED III)

Με την RED III ενισχύονται οι ευρωπαϊκοί στόχοι για ανανεώσιμη ενέργεια έως το 2030 – 42,5% της περιφερειακής ενεργειακής προμήθειας θα προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Η Οδηγία συγκεκριμενοποιεί τους στόχους στον κλάδο των μεταφορών και προτείνει στα κράτη-μέλη δύο εναλλακτικές:

- 14,5% της μείωσης των GHG θα προέρχεται από χρήση ανανεώσιμων πηγών έως το 2030 ή
- τουλάχιστον το 29% της συνολικής ενεργειακής κατανάλωσης του μεταφορικού κλάδου θα προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας έως το 2030.

Επιπλέον, η RED III έχει ως στόχο, το 2030, το 5,5% του μείγματος των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας που θα χρησιμοποιεί ο κλάδος των μεταφορών να αποτελείται από προηγμένα βιοκαύσιμα (advanced biofuels) και ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (non-biological origin).

Για τη ναυτιλία συγκεκριμένα, ζητά από τα κράτη-μέλη να διασφαλίσουν ότι, από το 2030, το ποσοστό των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης (RFNBOs) στο σύνολο του ενεργειακού μείγματος που χρησιμοποιεί ο κλάδος θα είναι τουλάχιστον 1,2%, ενώ ζητά να υπολογιστεί σε κάθε κράτος-μέλος ότι η ναυτιλία θα καταναλώνει το 13% της συνολικής ενεργειακής κατανάλωσης.

Κανονισμός για την αναθεώρηση του πλαισίου ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

Από 1/1/2030, με τις διατάξεις του Κανονισμού γίνεται αναφορά στα «minimum standards» των λιμένων για την εξυπηρέτηση seagoing containers, passenger ships και island waterway vessels. Εξαιρούνται της εφαρμογής τα λιμάνια νησιών, που δεν είναι συνδεδεμένα με το κεντρικό δίκτυο TEN-T.

Στο πλαίσιο των δεδομένων αυτών, πρέπει οι φορείς διαχείρισης των συναφών λιμένων να έχουν προβεί μέχρι το 2030 στις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές για παροχή υδρογόνου, υγρού μεθανίου και ηλεκτρικής ενέργειας.



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

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

Οδηγία 2009/28/ΕΚ για την τροποποίηση του πλαισίου για την προώθηση χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές

Με την τροποποίηση της σχετικής Οδηγίας τίθεται στόχος στους προμηθευτές καυσίμων η ποσότητα των καυσίμων από ηλεκτρική ενέργεια (ηλεκτρόλυση) να οδηγήσει στη μείωση 13% των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου. Επίσης, στόχος είναι και η αύξηση παραγωγής βιοκαυσίμων και η χρήση τους προς την κατεύθυνση αυτή.

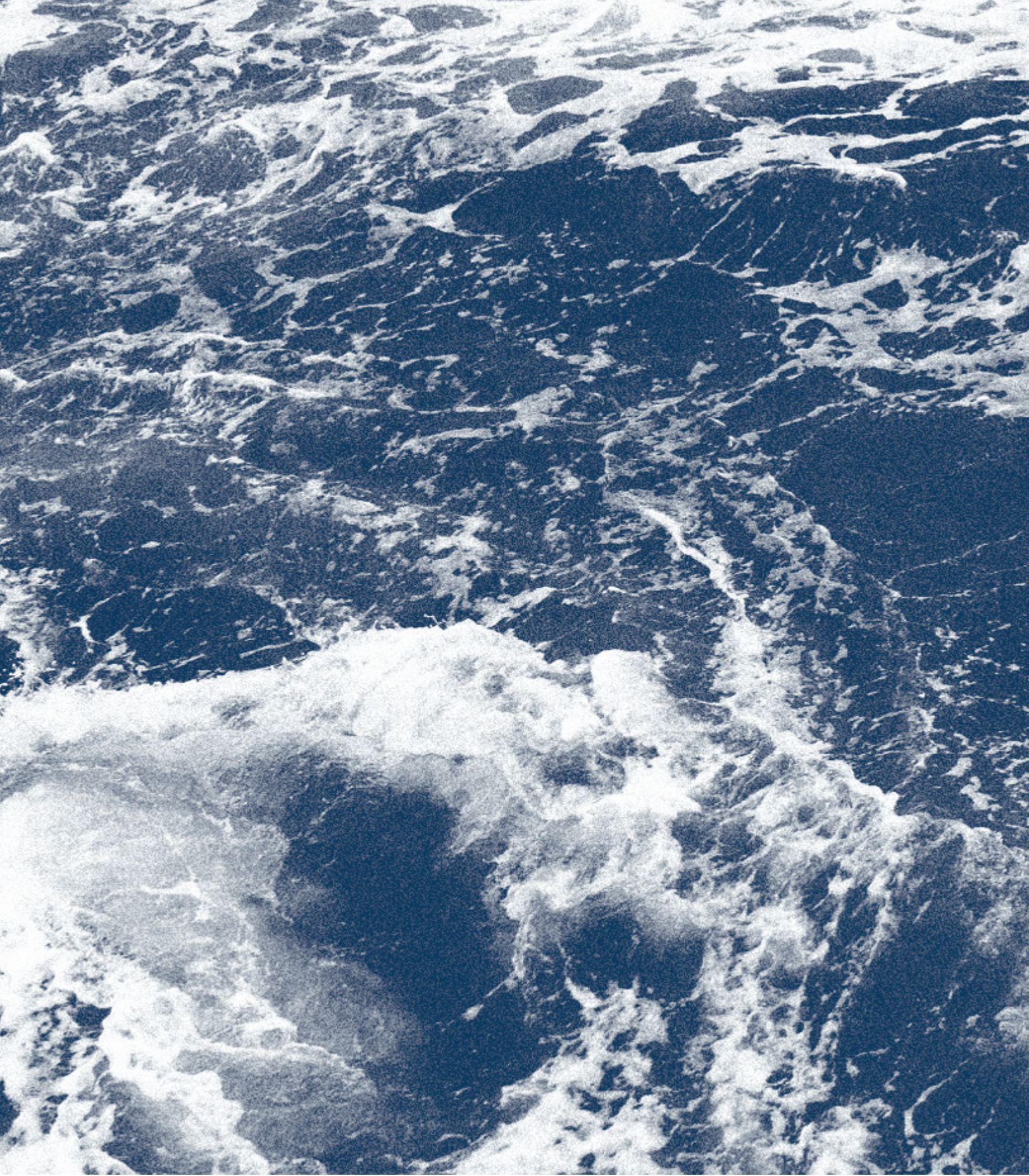
Κανονισμός για την αναθεώρηση των δεσμευτικών μειώσεων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα κράτη-μέλη από το 2021 μέχρι το 2030 (Effort Sharing Regulation)

Στόχος του Κανονισμού η αναθεώρηση των δεσμευτικών ετήσιων μειώσεων των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου από τα κράτη-μέλη από το 2021 μέχρι και το 2030 για την επίτευξη μείωσης των εκπομπών του θερμοκηπίου σε ποσοστό 55% σε σχέση με το επίπεδο του 1990. Στο πεδίο εφαρμογής περιλαμβάνεται και η «domestic navigation».

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

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







Διεθνές & Ευρωπαϊκό
Επίπεδο

Ανακήρυξη της Μεσογείου Θάλασσας ως περιοχή ελέγχου εκπομπών (ECA)

Τον Δεκέμβριο του 2022, η 79η συνεδρίαση της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC 79) ενέκρινε τροπολογίες για τον χαρακτηρισμό της Μεσογείου Θάλασσας, στο σύνολό της, ως Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών (Emission Control Area/ECA) για τα οξείδια του θείου (SOx) και τα σωματίδια, σύμφωνα με το Παράρτημα VI MARPOL. Σε μια τέτοια περιοχή ελέγχου εκπομπών, το όριο για το θείο στο μαζούτ που χρησιμοποιείται στα πλοία είναι 0,10% (m/m), ενώ εκτός αυτών των περιοχών το όριο είναι 0,50% m/m. Η τροποποίηση είναι σε ισχύ από την 1η Μαΐου 2024, με το νέο όριο περιεκτικότητας σε θείο να τίθεται σε ισχύ από την 1η Μαΐου 2025.

Με τη θέσπιση του μέτρου, από 1ης Μαΐου 2025, τα πλοία που δεν διαθέτουν σύστημα καθαρισμού καυσαερίων (scrubber) ή εναλλακτικό καύσιμο, και είναι αρκετά σε αριθμό, θα πρέπει να χρησιμοποιούν ακριβότερο πετρέλαιο, χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο μέχρι 0,1% από 0,5% που είναι σήμερα.

Ο νέος περιβαλλοντικός κανονισμός (ECA) με την έναρξη της εφαρμογής του θα έχει άμεσες επιπτώσεις στις τιμές των καυσίμων και των εμπορευμάτων στη Μεσόγειο με αποτέλεσμα σημαντικές επιβαρύνσεις και στο λειτουργικό κόστος των πλοίων με συνακόλουθη μετακύλιση της επιβάρυνσης στον τελικό καταναλωτή. Αυτό αναμένεται να αυξήσει σε σημαντικό βαθμό το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών από τα πλοία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων που έχουν μεγάλο μέσο όρο ηλικίας αρκετά γερασμένα και εξυπηρετούν τις ανάγκες της Ελλάδας και βεβαίως είναι κατανοητό ότι είναι δύσκολο να γίνουν επενδύσεις τοποθέτησης scrubber σε πλοία μεγάλης ηλικίας. Αξίζει βέβαια να σημειωθεί ότι ευτυχώς συγκεκριμένος αριθμός πλοίων που δραστηριοποιούνται, μεταξύ άλλων, στη Μεσόγειο Θάλασσα, δεν θα επηρεαστεί, δεδομένου ότι ήδη χρησιμοποιεί MGO 0,1% (Marine Gas Oil).



Εναλλακτικά καύσιμα

Το θέμα των εναλλακτικών καυσίμων είναι επίσης βασικό και σαφώς θα συμβάλει θετικά στη μείωση των εκπομπών των πλοίων στο περιβάλλον. Από πρόσφατη μελέτη των εμπειρογνομόνων της ΕΕ όμως τα αποτελέσματα είναι ιδιαίτερα απογοητευτικά, αφού προβλέπεται ότι οι σχετικές ποσότητες θα διατίθενται σε μονοψήφιο ποσοστό (bio-fuels 6-9%, e-fuels 0.5-0.7%, fossil fuels 1%) μέχρι το 2030.

Στο πλαίσιο αυτό έχουν αναληφθεί σημαντικές πρωτοβουλίες σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο για την προώθηση της τεχνολογίας και καινοτόμων λύσεων για την όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματική αντιμετώπιση του θέματος. Σημειώνεται ότι η ναυτιλιακή κοινότητα πρόσφερε 5 δισ. \$ στον IMO, προκειμένου να συμβάλει εμπράκτως στη χρηματοδότηση για έρευνα και προώθηση νέων τεχνολογιών και καινοτόμων λύσεων.

Ηλεκτρονική Έκδοση Ναυτιλιακών Εγγράφων των Πλοίων

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



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

Οι κυριότερες διατάξεις είναι οι εξής:

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

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

Με την Οδηγία 2019/883 καταργείται πλέον η αντίστοιχη 2000/59 από τον Ιούνιο του 2019. Η νέα Οδηγία περιλαμβάνει ιδιαίτερα ευνοϊκές διατάξεις για τα πλοία που καταπλέουν στα ευρωπαϊκά λιμάνια, αφού για πρώτη φορά τίθενται σαφείς ορισμοί για τις έννοιες:

- τακτική γραμμή,
- τακτικοί ελλιμενισμοί,
- συχνοί ελλιμενισμοί (τουλάχιστον ένα ταξίδι το δεκαπενθήμερο).

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

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

Η ΕΕΝΜΑ, για όλα τα νομοθετήματα σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, τοποθετείται, παρεμβαίνει και προτείνει τεκμηριωμένα και με ρεαλιστική προσέγγιση τις απόψεις της, μέσω των αρμοδίων θεσμικών οργάνων, έχοντας ως απαρέγκλιτο στόχο και αποκλειστικό γνώμονα:

- την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του πλοίου ναυτιλίας μικρών αποστάσεων,
- την ανάπτυξη κατάλληλων κινήτρων για την ανανέωση του στόλου,
- τη βελτίωση της ελκυστικότητας του περιβάλλοντος λειτουργίας της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.







Εθνικό Επίπεδο

Σε εθνικό επίπεδο, η ΕΕΝΜΑ συνέχισε τις προσπάθειές της προς κάθε κατεύθυνση με έγγραφες και προφορικές παρεμβάσεις για την προώθηση, τροποποίηση και επεξεργασία της βέλτιστης λύσης για τη διευθέτηση αρκετών βασικών θεμάτων.

Οργανικές συνθέσεις για πλοία μέχρι 3000 ΚΟΧ

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

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

Πλοήγηση πλοίων

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

Ρυμούλκηση πλοίων

Πρόταση για τον επαναπροσδιορισμό της χωρητικότητας των πλοίων, όπως στο θέμα της πλοήγησης, και αναπροσαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας στο πλαίσιο του κοινοτικού κεκτημένου και των απαιτήσεων της εποχής.

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



Επιλογή τέλους σε πλοία που καταπλέουν σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων που έχουν παραχωρηθεί/εγκμισθωθεί από ΟΛΠ Α.Ε

Ανάδειξη του θέματος της «διπλής χρέωσης» για τα πλοία που πρυμνοδετούν/πλαγιοδετούν σε χώρους εγκαταστάσεων ιδιωτικών ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, που τους έχουν παραχωρηθεί από τον ΟΛΠ Α.Ε.

Διαδικασίες, όροι και προϋποθέσεις έκδοσης άδειας λειτουργίας των πλωτών μέσων ως μέσα μεταφοράς, αποθήκευσης, διακίνησης και εφοδιασμού των κατά περίπτωση ενεργειακών προϊόντων

Η ΕΕΝΜΑ, μετά από συνεχείς διαβουλεύσεις με την ΑΑΔΕ, πέτυχε την τροποποίηση της ΚΥΑ Α.1109/04-08-2022 με την Α.1132/27-08-2024 και την κατάργηση της ΚΥΑ 1061/26-03-2021 με τη θεσμοθέτηση της νέας 1079/17-05-2024.

Στις τροποποιήσεις/αλλαγές προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι τα πλωτά εφοδιαστικά-μεταφορικά μέσα ναυτιλιακού καυσίμου δύναται να μεταφέρουν εντός της ελληνικής επικράτειας κι άλλα, πλέον του ναυτιλιακού καυσίμου, ενεργειακά προϊόντα υποκείμενα ή ελεύθερα, υπό την προϋπόθεση διασφάλισης της μη επιμόλυνσής τους από τους ιχνηθέτες του ναυτιλιακού καυσίμου. Επιπλέον, εξασφαλίστηκε η αναμόρφωση και βελτίωση άλλων υπαρχουσών διατάξεων.

Ηλεκτρονική υποβολή αίτησης νηολόγησης ποντοπόρου πλοίου και ηλεκτρονική χορήγηση ψηφιακού εγγράφου εθνικότητας της υπ' αριθ. 2214.1/38196/27-05-2024 ΚΥΑ Β3011

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

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

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

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

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

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

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

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

Ανακύκλωση πλοίων

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

Τα κυριότερα σημεία των σχετικών τροποποιήσεων αναφέρονται ως εξής:

- Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 2 του Κανονισμού, «αι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που προορίζονται για ανακύκλωση ανακυκλώνονται μόνο σε μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο και στην περίπτωση πλοίων που θεωρούνται επικίνδυνα απόβλητα, βρίσκονται σε περιοχή υπό την εθνική δικαιοδοσία κράτους-μέλους και εξάγονται από την Ένωση μόνο στις μονάδες που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο και βρίσκονται σε χώρες που απαριθμούνται στο παράρτημα VII της Σύμβασης της Βασιλείας».
- Πλοία, τα οποία φέρουν την ελληνική σημαία ή σημαία κράτους-μέλους της ΕΕ, τα οποία δεν θεωρούνται επικίνδυνα απόβλητα και βρίσκονται σε περιοχή ελληνικής δικαιοδοσίας, για να εξαχθούν για ανακύκλωση σε τρίτη χώρα επιβάλλεται να ανακυκλώνονται μόνο σε μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που



σωρευτικά πληρούν τις ακόλουθες δύο προϋποθέσεις: περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο (Μέρος Β - Μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που βρίσκονται σε τρίτη χώρα) και βρίσκονται σε χώρες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα VII της Σύμβασης της Βασιλείας.

Εθνική Ενιαία Ναυτιλιακή Θυρίδα

Στο πλαίσιο εφαρμογής και λειτουργίας της Εθνικής Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας (ΕΕΝΘ), η ΕΕΝΜΑ συνιστά στα μέλη της, που πλοία τους καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες από το εξωτερικό, την άμεση ενημέρωση και παροχή των συναφών πληροφοριών προς τους αρμόδιους φορείς το ταχύτερο δυνατόν και όχι αργότερα από 24 ώρες προ του κατάπλου τους στον πρώτο λιμένα προσέγγισης. Επίσης, η ΕΕΝΜΑ ενημέρωσε τα μέλη της για την περαιτέρω αναβάθμιση του συστήματος της ΕΕΝΘ με υποχρέωση αναφοράς των επικαιροποιημένων στοιχείων αποβλήτων/καταλοίπων φορτίων και την καταχώρηση απόδειξης παραλαβής των αποβλήτων/καταλοίπων φορτίου κ.λπ.

Εθνική Ενιαία Φόρμα Λιμενικής Υποστήριξης

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

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



Επέκταση της θαλάσσιας ζώνης λιμένα Ελευσίνας και Ασπρόπυργου στον ομώνυμο κόλπο. Επιβολή τέλους προσόρμισης από ΟΛΕ ΑΕ

Ο ΟΛΕ Α.Ε. είναι ο μοναδικός φορέας λιμένων της χώρας που, κάνοντας χρήση διατάξεων Νόμου του 81, επέκτεινε τη θαλάσσια ζώνη λιμένα Ελευσίνας και Ασπρόπυργου σχεδόν σε όλο το εύρος και πλάτος του ομώνυμου κόλπου. Σε όποιο πλοίο αγκυροβολήσει στην περιοχή επιβάλλεται τέλος προσόρμισης μετά την τρίτη ημέρα παραμονής, στο πλαίσιο εφαρμογής σχετικής ΚΥΑ. Ο ΟΛΕ Α.Ε., και στο πλαίσιο ικανοποίησης του αιτήματος της ΕΕΝΜΑ, τροποποίησε τη σχετική ΚΥΑ και μείωσε το σχετικό τέλος τελικά από 0,40€ ανά GT σε 0,20€.

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

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

Ειδικότητα του «Ναυτόπαιδα»

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

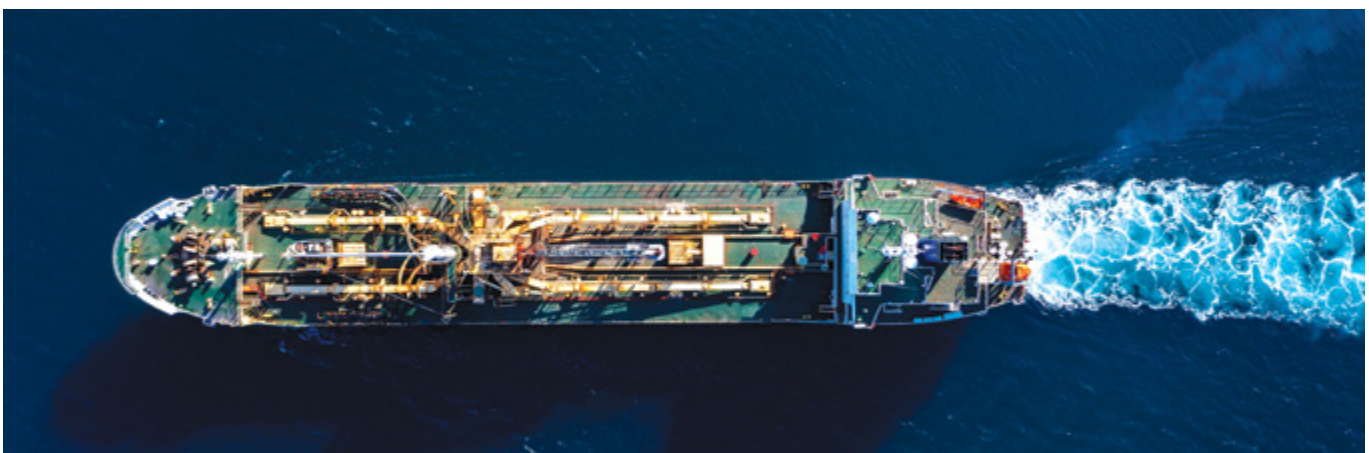
Διαχείριση αποχαρακτηρισμένων ειδών πυροτεχνίας

Η ΕΕΝΜΑ ανέδειξε το θέμα στα συναρμόδια Υπουργεία υπογραμμίζοντας την έλλειψη σχετικής νομοθεσίας. Το αποτέλεσμα των συστηματικών προσπαθειών ήταν η σύσταση ομάδας εργασίας υπό τον συντονισμό του ΕΛΟΤ.

Περιορισμοί ναυσιπλοίας – μέγιστο βύθισμα Διαύλου Σαλαμίνας

Το θέμα προέκυψε από τις ετήσιες αγγελίες για τους ναυτιλλομένους και συγκεκριμένα, στην με αριθμό 5 Αγγελία 2024, στην οποία η έννοια «μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα» μετατρέπεται σε «βάθος εκσκαφής», δημιουργώντας ασάφεια ως προς την κατανόηση και κατ' επέκταση την εφαρμογή, αλλά και αποσυντονίζοντας τη συνεργασία χρηστών λιμένα και Αρχών.

Η ΕΕΝΜΑ απέστειλε επιστολή προς την Υδρογραφική Υπηρεσία και με συνεχή διαβούλευση με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη ανέδειξε το θέμα που προέκυψε, επιτυγχάνοντας την επανέκδοση του χάρτη της εν λόγω περιοχής και την απεικόνιση της πλήρους βαθυμετρίας της περιοχής του Διαύλου.









Ναυτική Εκπαίδευση

Η ηγετική θέση της ελληνικής ναυτιλίας οφείλεται κυρίως στους επαγγελματίες που τη στελεχώνουν, οι οποίοι πρέπει να έχουν σύγχρονη και υψηλού επιπέδου εκπαίδευση και ταυτόχρονα να είναι συνεχώς σε εγρήγορση για τις αλλαγές των κανονιστικών πλαισίων.

Οι οργανικές συνθέσεις πληρωμάτων που θέτει ως προϋπόθεση το ελληνικό νηολόγιο καθιστούν αδύνατη την εξεύρεση ανώτερων αξιωματικών λόγω έλλειψης Ελλήνων ναυτικών γενικότερα. Για παράδειγμα, εάν σήμερα εγγραφούν 100 πλοία στο ελληνικό νηολόγιο, είναι αδύνατον να υπάρχουν 600 Έλληνες ναυτικοί που θα καλύψουν τις ανάγκες τους, όπως προβλέπεται από την οργανική σύνθεση πληρώματος.

Η πραγματικότητα είναι ότι το ναυτικό επάγγελμα δεν συμπεριλαμβάνεται στις επιλογές του επαγγελματικού προσανατολισμού των νέων και δυστυχώς η οπτική που έχουν οι νέοι για το συγκεκριμένο παραμένει εγκλωβισμένη σε στερεότυπα του παρελθόντος, ενώ την ίδια στιγμή δεν υπάρχει ενημέρωση για την εξέλιξη και τις προοπτικές του, τις παρούσες επικρατούσες συνθήκες και τις απολαβές.

Η EENMA θεωρεί ότι το πρόβλημα είναι διττό και πρέπει να αντιμετωπιστεί ταυτόχρονα και στις δύο διαστάσεις του. Καταρχάς, είναι επιτακτική ανάγκη ο εκσυγχρονισμός των ΑΕΝ για να αναβαθμιστεί η ποιότητα των ναυτιλιακών σπουδών, και παράλληλα πρέπει να συνταχθεί σχέδιο προσέλκυσης των νέων στα ναυτικά επαγγέλματα, επανατοποθετώντας αυτά στο πλαίσιο των επιλογών καριέρας.

Οι προτάσεις της EENMA συνοψίζονται ως εξής:

- Εισαγωγή στις ΑΕΝ με το σύστημα των πανελληνίων εξετάσεων, με καθορισμένο ποσοστό εισαγόμενων από ΕΠΑΛ που να μην ξεπερνά το 30% του συνολικού ποσού εισαχθέντων, ώστε να υπάρχει ομογενοποίηση γνώσεων και δεξιοτήτων των φοιτητών.
- Αναμόρφωση του προγράμματος των Ναυτικών ΕΠΑΛ τόσο στα ναυτικά μαθήματα (Ναυτιλίας, Διεθνών Κανονισμών, κ.λπ.), ώστε να διευκολύνεται η μελλοντική κατάταξη σε εξάμηνο σπουδών των ΑΕΝ, όσο και σε αριθμό μαθημάτων γενικής παιδείας, ώστε να προσαρμόζονται και στις γενικότερες απαιτήσεις της ναυτικής εκπαίδευσης.



- Στελέχωση των ΑΕΝ με υψηλού επιπέδου εκπαιδευτικό προσωπικό.
- Στελέχωση των ΑΕΝ με το απαραίτητο διοικητικό προσωπικό, για την υποστήριξη του εκπαιδευτικού έργου.
- Αναδιάρθρωση και εκσυγχρονισμός της διδακτέας ύλης ώστε να συμβαδίζει με τις σύγχρονες συνθήκες και τις νέες τεχνολογίες.
- Εκσυγχρονισμός εργαστηριακού εξοπλισμού, προσθήκη προσομοιωτών, εργαστηρίων πολυμέσων κ.λπ.
- Εκσυγχρονισμός των υποδομών εγκαταστάσεων, όπου είναι απαραίτητος.
- Πιθανή αριθμητική μείωση των ΑΕΝ, σύμφωνα με τον αριθμό σπουδαστών, έτσι ώστε οι σχολές που θα λειτουργούν να πληρούν όλες τις σύγχρονες προδιαγραφές και να μην υπάρχουν σχολές «δύο ταχυτήτων», που εξυπηρετούν μόνο τοπικά συμφέροντα.

Ταυτόχρονα όμως με τον εκσυγχρονισμό των ΑΕΝ, θα πρέπει να αντιστραφεί η τάση σταθερής μείωσης της προσέλευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Οι προτάσεις της ΕΕΝΜΑ συνοψίζονται ως εξής:

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





S P C G R E E C E
SHORTSEA PROMOTION CENTER



European Shortsea Network



Ελληνικό Κέντρο
Προώθησης Ναυτιλίας
Μικρών Αποστάσεων

Σε μια ιδιαίτερα σημαντική παγκόσμια συγκυρία, το Shortsea Promotion Center/SPC Greece ανέλαβε, από 1/1/2025 και για περίοδο δύο ετών, την Προεδρία του European Shortsea Network/ESN – του ευρωπαϊκού φορέα συνεργασίας, προώθησης και ανάπτυξης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, που διακινεί το 60% του ενδοκοινοτικού εμπορίου.

Μεταξύ άλλων, το ESN αποτελεί έναν εκ των κύριων πυλώνων της Ένωσης για τη συστηματική μετατόπιση ροών από τους οδικούς άξονες στις θαλάσσιες αρτηρίες, τη μείωση των ατυχημάτων και την παροχή περιβαλλοντικά φιλικότερων υπηρεσιών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί την τροποποίηση της Οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου για το πλαίσιο στήριξης των διατροπικών εμπορευματικών μεταφορών (intermodality) και του κανονισμού ΕΕ 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον υπολογισμό της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους και την κατάρτιση συγκεντρωτικών δεδομένων.

Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση της Επιτροπής:

«Ο μετασχηματισμός προς τις εμπορευματικές μεταφορές χαμηλών εκπομπών και χαμηλής κατανάλωσης ενέργειας απαιτεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση. Η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα τονίζει ότι πρέπει να επιστρατευθούν όλοι οι μοχλοί πολιτικής ώστε να καταστούν όλοι οι τρόποι μεταφοράς πιο βιώσιμοι, να εξασφαλιστούν ευρέως διαθέσιμες βιώσιμες εναλλακτικές σε ένα σύστημα πολυτροπικών μεταφορών και να παρασχεθούν τα κατάλληλα κίνητρα για την προώθηση της μετάβασης. Ζητεί αποφασιστική δράση για τη χρήση βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, ιδίως με την εκτέλεση σημαντικού μέρους των εμπορευματικών μεταφορών σιδηροδρομικώς, δια των εσωτερικών πλωτών οδών και δια θαλάσσιων οδών μικρών αποστάσεων. Σύμφωνα με τα ορόσημα της εν λόγω στρατηγικής, η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία θα πρέπει να διπλασιαστεί, ενώ οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα πρέπει να αυξηθούν κατά 50% έως το 2050.

Αντίστοιχα, στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ζητείται επίσης να μετατοπιστεί ένα σημαντικό μέρος του 75% των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται σήμερα οδικώς προς τις σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Οι διατροπικές εμπορευματικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των συνδυασμένων μεταφορών, είναι απαραίτητες για να καταστεί δυνατή η αύξηση της χρήσης των σιδηροδρομικών και πλωτών εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίες από μόνες τους πολύ σπάνια παρέχουν λύσεις μεταφορών από πόρτα σε πόρτα. Ταυτόχρονα, το μέσο εξωτερικό κόστος για τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ανά τονοχιλιόμετρο (tkm) είναι σχεδόν τρεις φορές μικρότερο, με 0,013 EUR ανά τονοχιλιόμετρο και 0,019 EUR ανά τονοχιλιόμετρο, αντίστοιχα, σε σύγκριση με το μέσο εξωτερικό κόστος για βαρέα φορτηγά οχήματα, το οποίο ανέρχεται στα 0,042 EUR ανά τονοχιλιόμετρο. Οι διατροπικές μεταφορές, οι οποίες περιλαμβάνουν την τροφοδοσία (feeding) του οδικού σκέλους των διαδρομών στην αρχή και/ή στο τέλος της μεταφοράς, συνδυάζουν τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων και της ενεργειακής απόδοσης των εν λόγω μη οδικών τρόπων μεταφοράς με την προσβασιμότητα και την ευελιξία των οδικών μεταφορών. Οι διατροπικές μεταφορές καθιστούν δυνατή τη χρήση αποτελεσματικού συνδυασμού τρόπων μεταφοράς, ειδικότερα με την προώθηση τρόπων μεταφοράς που έχουν συγκριτικά χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, έτσι ώστε να βελτιστοποιείται η χρήση του υφιστάμενου δικτύου μεταφορών και των υφιστάμενων πόρων και να μειώνονται οι εκπομπές και η κατανάλωση ενέργειας.

Ως εκ τούτου, οι διατροφικές μεταφορές είναι καθοριστικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων τόσο της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα όσο και της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Αντίστοιχα, στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα αναφέρεται ότι, για τη στήριξη του οικολογικού προσανατολισμού των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη, το υφιστάμενο πλαίσιο για τις διατροφικές μεταφορές χρειάζεται σημαντική αναμόρφωση και πρέπει να μετατραπεί σε αποτελεσματικό εργαλείο.»

Η επίτευξη του στόχου της αύξησης των διατροφικών μεταφορών δεν είναι ένα εύκολο εγχείρημα γιατί απαιτείται ο συντονισμός αρκετών κλάδων –logistics, φορτηγών, σιδηροδρόμων, πλοίων, λιμένων– έχοντας επιτύχει και την ταυτόχρονη απόφαση του ιδιοκτήτη του φορτίου να επιλέξει έναν τρόπο μεταφοράς περιβαλλοντικά φιλικότερο.

Το SPC Greece έχει γενικότερα την αρμοδιότητα της παρακολούθησης και εφαρμογής των κοινοτικών αποφάσεων σχετικών με τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Ειδικότερα, ο στόχος του SPC Greece, με την ανάληψη της Προεδρίας, είναι μέσω διαβουλεύσεων με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διαμορφωθεί και να οριστικοποιηθεί το κανονιστικό πλαίσιο το οποίο θα εναρμονίζει τις εθνικές πολιτικές, θα προωθεί τις απαραίτητες επενδύσεις στους κλάδους που συνθέτουν τις συνδυασμένες μεταφορές και ταυτόχρονα θα παρέχει τα απαραίτητα κίνητρα στους ιδιοκτήτες φορτίων να επιλέξουν το μοντέλο των συνδυασμένων μεταφορών.

Η προώθηση των διατροφικών μεταφορών είναι ένα στοίχημα, όχι μόνο για το SPC Greece, αλλά και για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Στους περιβαλλοντικούς στόχους, η επίτευξη των οποίων προϋποθέτει τη σταδιακή αναβάθμιση των σιδηροδρόμων, την προώθηση πράσινων υποδομών στα λιμάνια, και τον εκσυγχρονισμό του οδικού και θαλάσσιου στόλου, πρέπει να συνυπολογισθεί η βιωσιμότητα των επενδύσεων από τους επιχειρηματικούς κλάδους, καθώς και η στήριξη της ανταγωνιστικότητάς τους.







Δράσεις



Δυναμική η παρουσία της ΕΕΝΜΑ στο 9th Our Ocean Conference 2024, με τίτλο «An Ocean of Potential», που έλαβε χώρα στην Αθήνα (Πολιτιστικό Κέντρο Σταύρος Νιάρχος, 16-17/04/2024).

Στράτος Τσαλαμανιός, Ταμίας, Βασίλης Τερζής, Α Αντιπρόεδρος, Χαράλαμπος Σημαντώνης, Πρόεδρος ΔΣ, Νίκος Λιάπης, μέλος ΔΣ και Πρόεδρος ΕΛΙΝΤ (από Α προς Δ)



Ελπη Πετράκη, Β Αντιπρόεδρος ΔΣ και Πρόεδρος Women's International Shipping and Trading Association



Οι αναπληρωτές γραμματείς Δημήτρης Βρόντος και Νικόλας Σπανάκος, εκπροσωπώντας τον Τομέα Ναυτιλίας του ΠΑΣΟΚ, επισκέφθηκαν τα γραφεία της ΕΕΝΜΑ και ενημερώθηκαν για τα ζητήματα της shortsea ναυτιλίας από τη Γενική Διευθύντρια Δανάη Τσόπελα και τον Σύμβουλο Ναυτιλιακών Θεμάτων Υποναύαρχο Λ.Σ. (ε.α) Αλέξανδρο Λαγουρό.



Ο Πρόεδρος ΔΣ Χαράλαμπος Σημαντώνης και ο Γενικός Γραμματέας Γιώργος Αλεξανδράτος με τον Υπουργό Επικρατείας Μάκη Βορίδη, στο πλαίσιο γεύματος εργασίας που παρέθεσε η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς.



Σεμινάριο της ΕΕΝΜΑ για την εναλλακτική ναυτική ενέργεια Blue Connect της ERMA FIRST (22/05/2024)



ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2024: Ενεργά παρούσα η ΕΕΝΜΑ στη μεγαλύτερη ναυτιλιακή έκθεση παγκοσμίως Metropolitan Expo (3-6/6/2024)





Επιστημονικό Συμπόσιο «Η πράσινη μετάβαση της Ακτοπλοΐας: προκλήσεις και προοπτικές για τη νησιωτικότητα» που διοργάνωσε το Πανεπιστήμιο Αιγαίου - Τμήμα Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών (Χίος, 21/06/2024) με συμμετοχή των Χαράλαμπου Σημαντώνη, Προέδρου ΔΣ, και Νίκου Λιάπη, μέλους ΔΣ, σε πάνελ συζήτησης.



Τοποθέτηση του Προέδρου ΔΣ, Χαράλαμπου Σημαντώνη, στη συνεδρίαση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος της Βουλής για τη βιώσιμη υλοποίηση της πράσινης μετάβασης (Πρόεδρος Επιτροπής: Δρ. Διονυσία-Θεοδώρα Αυγερινούλου) (26/06/2024)



Απονομή Βραβείου «Ευκράντη 2023» για την Αρωγή στη Ναυτική Εκπαίδευση από Προσωπικότητα ή Φορέα απονεμήθηκε στην εταιρεία Seaven Tanker and Dry Management. Το βραβείο παρέλαβαν οι Στράτος Τσαλαμανιός, co-CEO, SEAVEN & Ταμίας EENMA (Δ) και Νικόλας Τσαλαμανιός, co-CEO, SEAVEN (Α).



Στο FONASBA 2024 Annual Meeting (Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents) την EENMA εκπροσώπησε ο Στράτος Τσαλαμανιός, Co-CEO Mylaki Shipping Agency Ltd & Seaven Tanker & Dry Management Inc, και Ταμίας ΔΣ συμμετέχοντας στη συζήτηση πάνελ με θέμα «Shipbrokers & Agents: keep thriving in the 21st century» (Αθήνα, 16-18/11/2024).



Στο 19th Annual Forum του Institute of Chartered Shipbrokers (Αθήνα, 22/11/2024) η EENMA εκπροσωπήθηκε από τον Πρόεδρο ΔΣ. Χαράλαμπο Σημαντώνη, ο οποίος απένειμε βραβείο αριστείας σε σπουδαστή του ICS.



Συνάντηση εργασίας αντιπροσωπείας της ΕΕΝΜΑ και του Υφυπουργού Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Στέφανου Γκίκα (από Α προς Δ): Χαράλαμπος Σημαντώνης, Πρόεδρος ΔΣ, Στέφανος Γκίκας, Υφυπουργός ΥΝΑΝΠ, Βασίλειος Τερζής, Α' Αντιπρόεδρος, Στράτος Τσαλαμανιός, Ταμίας



Χαιρετισμός Χαράλαμπου Σημαντώνη, Προέδρου ΔΣ, στο SHIPROUTE 2024 που διοργάνωσε η Τουρκική Ένωση Ιδιοκτητών και Διαχειριστών Ακτοπλοικών (Coaster Shipowners and Operators Association/KOSTER) (Istanbul, 22/11/2024)



Στο 2ο Southeast Europe Connectivity Forum (Θεσσαλονίκη, 22-23.11.2024) συμμετείχαν σε πάνελ συζήτησης οι (από Α προς Δ): Δρ. Νικόλαος Λιάπης, Managing Partner, ActaNonVerba, Πρόεδρος ΕΛ.Ι.Ν.Τ. και μέλος ΔΣ ΕΕΝΜΑ, Αλεξάνδρα Γκανά, Operation Manager, GANMAR Shipping και Μέλος ΔΣ ΕΕΝΜΑ, Στράτος Τσαλαμανιός, Co-CEO Mylaki Shipping Agency Ltd & Seaven Tanker & Dry Management Inc, και Ταμίας ΔΣ ΕΕΝΜΑ, Γιώργος Σουραβιάς, CEO Line Line Marine S.A., Μέλος ΕΕΝΜΑ, με συντονιστή τον Καθηγητή Άγγελο Παντουβάκη, Κοσμητόρα Σχολής Ναυτιλίας & Βιομηχανίας, Πανεπιστήμιο Πειραιά (κέντρο).



Ο Γενικός Γραμματέας της ΕΕΝΜΑ, Γιώργος Αλεξανδράτος, αναλαμβάνει την Προεδρία του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος (18/01/2025)



Για δεύτερη θητεία στην Προεδρία της WISTA International εκλέγεται η Β' Αντιπρόεδρος της ΕΕΝΜΑ Έλλη Πετράκη (10/10/2024)



Διατήρησε τη θέση του στην Προεδρία του ΕΛΙΝΤ ο Δρ. Νικόλαος Λιάπης, μέλος ΔΣ της ΕΕΝΜΑ

Η Ελληνική shortsea ναυτιλία περήφανη για τα βραβεία που απονεμήθηκαν σε δύο μέλη του ΔΣ της κατά τη διάρκεια των LLOYDS' LIST GREEK SHIPPING AWARDS 2024 (Αθήνα, 6/12/2024).



Βραβείο «Greek Shipping Personality of the Year», Έλπη Πετράκη, Β' Αντιπρόεδρος EENMA και Πρόεδρος WISTA International



Βραβείο «Next Generation Shipping Award», Σήφης Βαρδινογιάννης, Μέλος ΔΣ EENMA (Α)



Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ του SPC Greece και της Ελληνικής Εταιρείας Logistics

Έλπη Πετράκη, Β' Αντιπρόεδρος EENMA, και Κωνσταντίνος Παπαγεωργίου, Αντιπρόεδρος Λειτουργιών, Ελληνικής Εταιρείας Logistics



Στην εκδήλωση κοπής Βασιλόπιτας της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Greek Shipping Cooperation Committee) την EENMA εκπροσώπησε ο Χαράλαμπος Σημαντώνης, Πρόεδρος ΔΣ.

(Α) Χαράλαμπος Σημαντώνης, Πρόεδρος ΔΣ EENMA, Χαράλαμπος Φαφαλιός, Πρόεδρος GSCC (Δ)



Υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας μεταξύ SPC Greece και Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) (Πειραιάς, 10/01/2025)



Στην εκδήλωση κοπής πίτας του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ) την ΕΕΝΜΑ εκπροσώπησε ο Χαράλαμπος Σημαντώνης, Πρόεδρος ΔΣ, απευθύνοντας χαιρετισμό (05/02/2025).



Συνάντηση Εργασίας ΕΕΝΜΑ και Υπουργού Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής Χρήστου Στυλιανίδη (07/02/2025)





Υποτροφίες

Συγκίνηση, υπερηφάνεια και χαρά ήταν τα χαρακτηριστικά στοιχεία της 10ης Επετειακής Τελετής Απονομής Υποτροφιών που διοργάνωσε, στις 7 Απριλίου 2025, στο ξενοδοχείο Μεγάλη Βρετανία, η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων για το ακαδημαϊκό έτος 2024-2025 για 23 νέες και νέους που επέλεξαν τη ναυτιλία για τις μεταπτυχιακές σπουδές τους.

Ο Πρόεδρος και τα μέλη του νέου ΔΣ της EENMA υποδέχθηκαν υποτρόφους, δωρητές, εκπροσώπους της κυβέρνησης και της ακαδημαϊκής κοινότητας καθώς και πάνω από 220 εξέχοντα μέλη της ευρύτερης ναυτιλιακής οικογένειας.

Η φετινή διοργάνωση δεν σηματοδοτεί μόνον την επέτειο των δέκα χρόνων απονομής υποτροφιών, αλλά και τη συνεπή ανταπόκριση της ναυτιλιακής κοινότητας στον θεσμό των υποτροφιών της EENMA όλα αυτά τα χρόνια. Οι υποτροφίες της EENMA θεσπίστηκαν το 2015, μια χρονιά έντονης οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα, και οι υποστηρικτές της απέδειξαν ότι οι καλές ιδέες βρίσκουν πάντα αποδοχή για να εξελίσσονται και να καλύπτουν ακόμη περισσότερες απαιτήσεις και ανάγκες έτσι ώστε σήμερα να έχουν προσφερθεί άνω των 110 υποτροφιών συνολικού ύψους 300.000 ευρώ. Κι αυτές οι δράσεις, τις οποίες ενστερνίζονται πολλοί ναυτιλιακοί φορείς καθώς και ιδιώτες πλέον, είναι καλό να γίνονται συντονισμένα για ακόμη καλύτερα αποτελέσματα.

Ο Πρόεδρος ΔΣ, Χαράλαμπος Σημαντώνης, έκανε την εναρκτήρια ομιλία της διοργάνωσης, ενώ χαιρετισμό απηύθυναν οι: Τάκης Θεοδωρικάκος, Υπουργός Ανάπτυξης, Στέφανος Γκίκας, Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής εκπροσωπώντας τον Πρόεδρο της Ελληνικής Κυβέρνησης, Δόμνα Μιχαηλίδου, Υπουργός Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας, Γεώργιος Αλεξανδράτος, Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Καθηγητής Άγγελος Παντουβάκης ως Πρόεδρος της Επιτροπής Αξιολόγησης Υποτροφιών, Λεωνίδα Δημητριάδης-Ευγενίδης, Πρεσβευτής του IMO στην Ελλάδα, και καπτάν Παναγιώτης Τσάκος. Ενώ, οι δωρητές των υποτροφιών επιδίδοντας στους νέους και τις νέες τόνισαν ότι η στήριξή τους δεν περιορίζεται στη συγκεκριμένη βοήθεια καθαυτή αλλά και περαιτέρω στα πρώτα τους επαγγελματικά βήματα.

Τελευταία πράξη της Τελετής Απονομής Υποτροφιών ήταν η επίδοση τιμητικής πλακέτας στον Γιώργο Αλεξανδράτο, Γενικό Γραμματέα της EENMA επί 19 συναπτά έτη, ο οποίος αποχώρησε από το ΔΣ κατά τις τελευταίες αρχαιρεσίες λόγω ανάληψης της θέσης του Προέδρου της Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.



Χαράλαμπος Σημαντώνης, Πρόεδρος ΔΣ ΕΕΝΜΑ: Η «ευχή» του προς τις νέες και τους νέους υποτρόφους ήταν να κάνουν τα πράγματα καλύτερα από τους προκατόχους τους ανυψώνοντας ακόμη περισσότερο την ελληνική ναυτιλία και στηρίζοντας την ελληνική κοινωνία.



Τάκης Θεοδωρικάκος, Υπουργός Ανάπτυξης: δήλωσε «παρών» στις δράσεις του ναυτιλιακού κόσμου καθώς Ναυτοσύνη και Ναυτιλία διαχρονικά σημαίνουν Ελλάδα, ενώ επεσήμανε επίσης τη σημαντικότητα των υποτροφιών για τις επαγγελματικές επιλογές της νέας γενιάς.



Στέφανος Γκίκας, Υφυπουργός Ναυτιλίας & Ναυτιλιακής Πολιτικής και εκπρόσωπος του Προέδρου της Ελληνικής Κυβέρνησης: Παρότι ο κύκλος εργασιών και οι θέσεις εργασίας που προσφέρει η ναυτιλία την καθιστούν πρωταγωνίστρια στο οικονομικό γίγνεσθαι, δεν είναι από τις πρώτες επιλογές των νέων εργαζομένων και για τούτο πρέπει να ενταθούν οι προσπάθειες ενημέρωσης και προσέλκυσης νέων.

Δόμνα Μιχαηλίδου, Υπουργός Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας: Χωρίς ναυτικούς και χωρίς κινητροδότηση για το ναυτικό επάγγελμα, η χώρα μας δεν θα μπορεί να διατηρήσει την πρωτοκαθεδρία της στον συγκεκριμένο κλάδο.



Γεώργιος Αλεξανδράτος, Πρόεδρος ΝΕΕ: Ως Πρόεδρος του ΝΕΕ θα συνεισφέρει στο έργο της Ένωσης καθώς πιστεύει στην συμβολή της προς την ενίσχυση των εκατό περίπου ναυτικών επαγγελματιών τα οποία σήμερα συνδέονται άμεσα και έμμεσα με τον κλάδο της ναυτιλίας.



Καθ. Άγγελος Παντουβάκης, Πρόεδρος Επιτροπής Αξιολόγησης Υποτροφιών : Η επιλογή των υποτρόφων είναι μια δύσκολη διαδικασία συνδυασμού ακαδημαϊκών και κοινωνικών κριτηρίων.





Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, Πρεσβευτής του ΙΜΟ στην Ελλάδα: Οι υποτροφίες δίνουν την ευκαιρία σε νέες και νέους να γνωρίσουν το ναυτιλιακό cluster και να ενταχθούν με επιτυχία σ' αυτόν – κάτι που θα ήταν αδύνατο σε διαφορετικές συνθήκες.



Καπτάν Παναγιώτης Τσάκος: Δήλωσε συγκινημένος βλέποντας νέα παιδιά στον επαγγελματικό δρόμο της ναυτιλίας.

Οι υπότροφοι ακαδημαϊκού έτους 2024-2025 είναι:

- Υποτροφία Σπύρου Αλεξανδράτου απονεμήθηκε στον Δημήτριο Λαλούση, MSc in Shipping Management, Πανεπιστήμιο Πειραιά από τον Γιώργο Αλεξανδράτο, General Manager Apollonia Lines και Πρόεδρο Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος
- Υποτροφία Bureau Veritas απονεμήθηκε στον Ιωάννη Γιαννικάκη, MSc in Shipping Management, Πανεπιστήμιο Πειραιά από τον Γιώργο Ανδρεάδη, Marine Chief Executive for Greece, BV.
- Υποτροφία Lloyd's Register απονεμήθηκε στην Ελισσάβητ Σαρδέλη, MSc in Sustainable Blue Economy, Πανεπιστήμιο Πειραιά από τον Γιώργο Μαγκλάρα, Global Technical Client Care Manager Lloyd's Register.
- Υποτροφία: Spanopoulos Group απονεμήθηκε στον Υποπλοίαρχο ΛΣ-ΕΛ ΑΚΤ Κοκώνη Ανδρέα, ΠΜΣ Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής από τον Γιάννη Φατσέα, Tugboat Manager, Spanopoulos Group.
- Υποτροφία INSB απονεμήθηκε στον Αθανάσιο Καλαντζή, MSc in International Shipping, Finance & Management, ΟΠΑ από τον Παντελή Χηνάκη Γλάρα, Πρόεδρο & Διευθύνοντα Σύμβουλο, INSB CLASS.
- Υποτροφία Load Line Marine απονεμήθηκε στον Θάνο Γεωργούντζο, LLM in Maritime Law, Νομική Σχολή, ΕΚΠΑ από τον Γιώργο Σουραβλά, Διευθύνοντα Σύμβουλο, Load line Marine.
- Υποτροφία Ευδοξίας Γερασίμου απονεμήθηκε στη Μαργαρίτα Σπυροπούλου, LLM in Maritime Law, Νομική Σχολή, ΕΚΠΑ από τον Νίκο Γερασίμου, Νομικό Σύμβουλο και Εταίρο, ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.
- Υποτροφίες BCA College απονεμήθηκε στους Νικόλαο Τσούλο, Γ' Μηχανικό, Απόφοιτο Σχολής Μηχανικών Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Κρήτης και Ιωσήφ Μάντζαρη, MBA Shipping Business από τον Μάριο Μπουγιούκα, Director of Logistics & SCM, BCA COLLEGE
- Υποτροφίες RINA απονεμήθηκαν στους Γιώργο Σαμολαδά, Ναυπηγό Μηχανικό, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, Λιάννα Σεραφείμ, MSc in Ship & Marine Technology, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και Εμιλιάνο Χύσα, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά από τους Ευθύμη Στασινό, RINA South Europe Marine Commercial Director και Κωνσταντίνο Παπαλεξόπουλο, RINA Europe Marine Consulting Director.
- Υποτροφίες American Bureau of Shipping για το Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο» του Πανεπιστημίου Αιγαίου απονεμήθηκαν στους Ηλιάνα Αποστολοπούλου, Παναγιώτη Δεληγιάννη, Αθανάσιο-Παναγιώτη Γιαννακάκη, Ελευθερία Ζαμάνη, Στέφανο Ζαχαρία, Σοφία Κίραλη, Μαρία Μπογιατζή, Παντελεήμονα Παϊδούση, Σταύρο Παπαδέα, Δέσποινα Σκεύη και Αικατερίνη-Βελίνα Φραντζέσκου από τη Μαρία Κυρατσούδη, Director Business Development, ABS.
- Υποτροφία Ευαγγελίας Στεφανιδάκη απονεμήθηκε στη Στεφάνια Στεφάνογλου, Υποψήφια Διδάκτορα και Ερευνήτρια Πανεπιστημίου Αιγαίου στο Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Επιστημών από τον Χαράλαμπο Σημαντώνη, Πρόεδρο ΔΣ, ΕΕΝΜΑ.



Υποτροφία Σπύρου Αλεξανδράτου

Υπότροφος: Δημήτριος Λαλούσης, MSc in Shipping Management, Πανεπιστήμιο Πειραιά (Δ)

Απονεμητής: Γιώργος Αλεξανδράτος, General Manager Apollonia Lines και Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Α)



Υποτροφία Bureau Veritas

Υπότροφος: Ιωάννης Γιαννικάκης, MSc in Shipping Management, Πανεπιστήμιο Πειραιά (Α)

Απονεμητής: Γιώργος Ανδρεάδης, Marine Chief Executive for Greece, BV (Δ)



Υποτροφία Lloyd's Register

Υπότροφος: Ελισσάβητ Σαρδέλη, MSc in Sustainable Blue Economy, Πανεπιστήμιο Πειραιά (Δ)

Απονεμητής: Γιώργος Μαγκλάρας, Global Technical Client Care Manager Lloyd's Register (Α)

Υποτροφία: Spanopoulos Group

Υπότροφος: Υποπλοίαρχος ΛΣ-ΕΛ. ΑΚΤ Κοκώνης Ανδρέας, ΠΜΣ Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής (Δ)

Απονεμητής: Γιάννης Φατσέας, Tugboat Manager, Spanopoulos Group (Α)



Υποτροφία INSB

Υπότροφος: Αθανάσιος Καλαντζής, MSc in International Shipping, Finance & Management, ΟΠΑ (Α)

Απονεμητής: Παντελής Χηνάκης Γλάρας, Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος, INSB CLASS (Δ)



Υποτροφία Load Line Marine

Υπότροφος: Θάνος Γεωργούντζος, LL.M in Maritime Law, Νομική Σχολή, ΕΚΠΑ (Δ)

Απονεμητής: Γιώργος Σουραβλάς, Διευθύνων Σύμβουλος, Load Line Marine (Α)





Υποτροφία Ευδοξίας Γερασίμου

Υπότροφος: Μαργαρίτα Σπυροπούλου, LLM in Maritime Law, Νομική Σχολή, ΕΚΠΑ (Α)

Απονεμητής: Νίκος Γερασίμου, Νομικός Σύμβουλος και Εταίρος, ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Δ)



Υποτροφίες BCA College

Υπότροφοι: Νικόλαος Τσούλος, Γ' Μηχανικός, Απόφοιτος Σχολής Μηχανικών Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Κρήτης (Α) και Ιωσήφ Μάντζαρης, MBA Shipping Business (Δ)

Απονεμητής: Μάριος Μπουγιούκας, Director of Logistics & SCM, BCA COLLEGE



Υποτροφίες RINA

Υπότροφοι: Γιώργος Σαμολαδάς, Ναυπηγός Μηχανικός, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, Λιάνα Σεραφείμ, MSc in Ship & Marine Technology, ΕΜΠ και Εμιλιάνο Χύσα, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Απονεμητές: Ευθύμης Στασινός, RINA South Europe Marine Commercial Director και Κωνσταντίνος Παπαλεξόπουλος, RINA Europe Marine Consulting Director

Υποτροφίες American Bureau of Shipping για το Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών “Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο» του Πανεπιστημίου Αιγαίου

Υπότροφοι: Ηλιάνα Αποστολοπούλου, Παναγιώτης Δεληγιάννη, Αθανάσιος-Παναγιώτης Γιαννακάκης, Ελευθερία Ζαμάνης, Στέφανος Ζαχαρίας, Σοφία Κίραλη, Μαρία Μπογιατζή, Παντελεήμων Παϊδούσης, Σταύρος Παπαδέας, Δέσποινα Σκεύη, Αικατερίνη-Βελίνα Φραντζέσκου

Απονεμήτρια: Μαρία Κυρατσούδη, Director Business Development, ABS



Υποτροφία Ευαγγελίας Στεφανιδάκη

Υπότροφος: Στεφανία Στεφάνογλου, Υποψήφια Διδάκτωρ & Ερευνήτρια Πανεπιστημίου Αιγαίου, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Επιστημών

Απονεμητής: Χαράλαμπος Σημαντώνης, Πρόεδρος ΔΣ, EENMA



Η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων ευχαριστεί θερμά τους υποστηρικτές της 10ης Τελετής Απονομής Υποτροφιών, εκπρόσωποι των οποίων συμμετείχαν και στην εκδήλωση:

- Platinum Sponsors: ENEA Management, Fotinakis, SEAVEN, Queensway Navigation
- Gold Sponsors: Stavros Kassidiaris, SEKAVIN
- Silver Sponsors: GANMAR, Oceanking
- Supporters: Κατράδης, Lyboussakis



























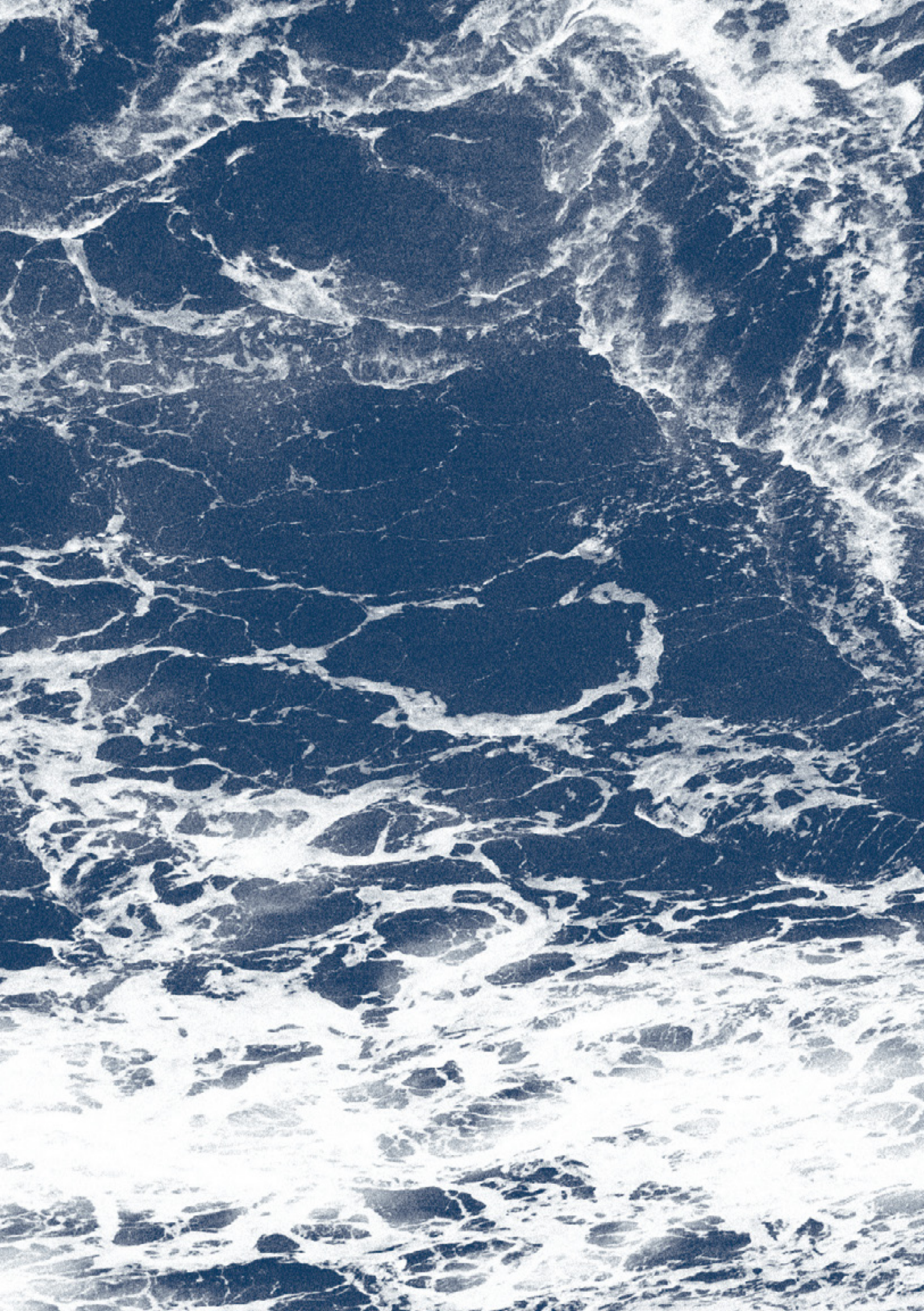
Γραμματεία ΕΕΝΜΑ

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.

Δανάη Τσόπελα - Διευθύντρια
Αλέξανδρος Λαγουρός - Σύμβουλος Ναυτιλιακών Θεμάτων
Σαπφώ Σημαντώνη - Επικεφαλής SPC Greece
Έφη Μπόνη - Σύμβουλος Επικοινωνίας
Γεώργιος Βοζίκης - Σύμβουλος
Νικόλαος Γερασίμου - Νομικός Σύμβουλος
Μαρία Δημητράκου - Υπεύθυνη Γραμματείας
Μαρία Παπαμιχαήλ - Γραμματεία

Επιτροπές ΕΕΝΜΑ





Πλεονεκτήματα μελών

Με περισσότερα από 85 χρόνια εμπειρίας, η EENMA υποστηρίζει τα μέλη της για την επίτευξη καλύτερης οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής απόδοσης

Υποστήριξη

Η EENMA:

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

Πληροφόρηση

Πρόσβαση μελών σε:

Εγκυκλίους

Ενημερωτικά Δελτία

Ετήσια Έκθεση

Ειδικές Εκθέσεις σχετικά

με Νομοθετικές Πρωτοβουλίες

Η EENMA 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 Νηογνώμωνων 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 σε εξειδικευμένους εμπειρογνώμονες

Υποστήριξη μεμονωμένων αιτημάτων προς τις αρμόδιες Αρχές.

Δικτύωση

- Χρήση της ιδιότητας μέλους με το λογότυπο EENMA
- Φιλοξενία διοργανώσεων στα γραφεία της 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 εκλέγεσθαι
- Συμμετοχή και δικαίωμα ψήφου στις Γενικές Συνελεύσεις
- Συμμετοχή σε Επιτροπές EENMA (Ναυτιλιακής Πολιτικής, Τεχνική & Περιβάλλοντος, Λιμένων, Ναυτικής Εκπαίδευσης)

shortsea.gr

shortsea.gr



Ακτή Μιαούλη 81
185 38, Πειραιάς

+30 210 45 25 567

+30 210 45 26 236