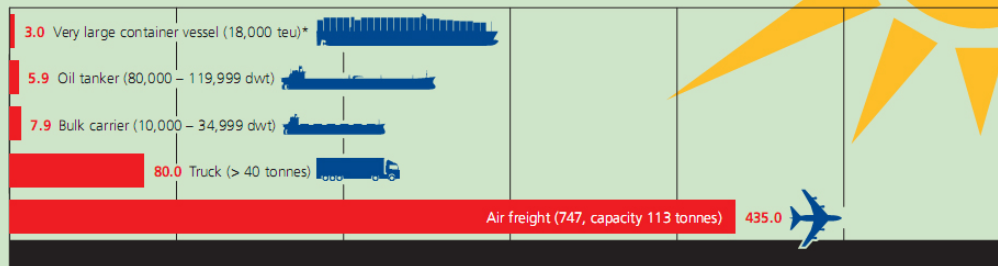


ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ 2015



COMPARISON OF CO₂ EMISSIONS BETWEEN MODES OF TRANSPORT

Grams per tonne-km



Source: Second IMO GHG Study (*AP Møller-Maersk, 2014)



**ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING**

Πεπραγμένα Έτους 2015

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΝΤΙ ΠΡΟΛΟΓΟΥ	2
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ	3
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	6
ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΟ ΕΤΟΣ 2016	9
ΗΜΕΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	21
ΕΓΓΡΑΦΑ - ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ.....	31
ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΑΝ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ	47
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΝΕΕ ΣΕ ΗΜΕΡΙΔΕΣ & ΣΥΝΕΔΡΙΑ	73
ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ	85

ΑΝΤΙ ΠΡΟΛΟΓΟΥ

Το 2015 ήταν μια χρονιά με έντονου χαρακτήρα διαδραματισθέντα γεγονότα στον πολιτικό χώρο, που είχαν την σημειολογία τους και στον ναυτιλιακό χώρο.

I) Στον Κυβερνητικό χώρο:

Κατά το 2015 στον Κυβερνητικό χώρο είχαμε:

- Έως την 25/1/2015 Κυβέρνηση ΝΔ-ΠΑΣΟΚ με Πρωθυπουργό τον κ. ΑΝΤ. ΣΑΜΑΡΑ και Υπουργό του Υπουργείου ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ (ΥΝΑ) τον κ. ΜΙΛΤ. ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗ.
 - Στις 25/1/2015 στις Εθνικές Εκλογές πλειοψήφησε το κόμμα του ΣΥΡΙΖΑ αλλά χωρίς αυτοδύναμη Κυβέρνηση και την σχημάτισε με το κόμμα των Ανεξάρτητων Ελλήνων (ΑΝΕΛ – Πρόεδρος τους ο κ. Π. Καμμένος) και Πρωθυπουργό τον κ. ΑΛΕΞΗ ΤΣΙΠΡΑ Πρόεδρο ΣΥΡΙΖΑ.
 - Η νέα Κυβέρνηση αναδιάρθρωσε τα Υπουργεία και μετά το 2009 επί Γ.Α. Παπανδρέου που συγχωνεύτηκε το αυτόνομο Υπουργείο Ναυτιλίας πάλι και τώρα αποτέλεσε τον 3^ο κλάδο στο Υπερυπουργείο ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΥΝΑΝΠ) με Υπερυπουργό τον Καθηγητή κ. ΓΕΩΡΓΙΟ ΣΤΑΘΑΚΗ και στους 3 αναπληρωτές Υπουργούς στο Ναυτιλίας ορίστηκε ο κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ, Βουλευτής Πειραιώς.
 - Η νέα Κυβέρνηση με Υπουργό Οικονομικών τον Καθηγητή κ. ΓΙΑΝΗ ΒΑΡΟΥΦΑΚΗ, διαπραγματευτή με την Commission για το χρέος οδήγησε την χώρα σε δημοψήφισμα και στις 29/6/2015 επεβλήθει Capital Control στις Τράπεζες με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη ναυτιλία. Στις 12/7/15 διασπάστηκε το κόμμα του ΣΥΡΙΖΑ με 35 Βουλευτές να καταψηφίζουν το (3^ο Μνημόνιο), Σύμβαση την αποκαλούν και οδηγήθηκε ο κ. Α. ΤΣΙΠΡΑΣ σε προκήρυξη εκλογών για τις 20/9/2015 και παραίτηση της Κυβέρνησης με ορισμό Υπηρεσιακής Κυβέρνησης με Πρωθυπουργό την κα ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΘΑΝΟΥ, Πρόεδρο Αρείου Πάγου και Αναπληρωτή Υπουργό Ναυτιλίας τον κ. ΧΡΗΣΤΟ ΖΩΗ πρώην στέλεχος ΑΝΕΛ.
- Μετά τις εκλογές στις 20/9/2015 πρώτο κόμμα πάλι ήλθε ο ΣΥΡΙΖΑ χωρίς αυτοδυναμία, οπότε πάλι σχημάτισε Κυβέρνηση με τους ΑΝΕΛ και ξανά στο Ναυτιλίας έγινε αλλαγή. Επανήλθε σε αυτόνομο Υπουργείο με ονομασία ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ και Υπουργό τον πρώην Αναπληρωτή κ. ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ.

II) Στον Πολιτειακό χώρο

Στον Πολιτειακό χώρο είχαμε στη θέση του Προέδρου της Δημοκρατίας τη λήξη της 10ετούς θητείας (2Χ5 χρόνια) του Πασοκογενούς κ. ΚΑΡΟΛΟΥ ΠΑΠΟΥΛΙΑ που η Πρόεδρος της Βουλής ΑΝΝΑ ΨΑΡΟΥΔΑ ΜΠΕΝΑΚΗ το 2005 με Κυβέρνηση ΝΔ υπό τον ΚΩΣΤΑ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ του είχε μεταφέρει το μήνυμα της εκλογής του λέγοντας και τα προφητικά λόγια «.....*κε Πρόεδρε οι καιροί είναι δύσκολοι και διαγράφονται δύσκολες εξελίξεις γύρω μας που θα επηρεάσουν ακόμη και θέματα κυριαρχίας της χώρας.....*».

Τον Μάρτιο 2015 πάλι γυναίκα Πρόεδρος της Βουλής 1^ης Αριστερής Κυβέρνησης η κα ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ μετέφερε το μήνυμα στον Νεοδημοκράτη Βουλευτή κ. ΠΡΟΚΟΠΗ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟ για την εκλογή του στη θέση του Προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Στις δύο εκλογές η εκλογή του Προέδρου έγινε με συντριπτική πλειοψηφία, διότι υπήρξε συναίνεση στο πρόσωπο και το κυβερνών κόμμα υποδείκνυε πρόσωπο από την Αξιωματική αντιπολίτευση, οπότε η πλειοψηφία ήταν δεδομένη.

III) Στον ναυτιλιακό χώρο

Στον ναυτιλιακό χώρο κατά το 2015 συνεχίστηκε με ελαφρές διακυμάνσεις η δυσμενής κατάσταση στη ναυλαγορά των φορτηγών πλοίων, ενώ στα επιβατηγά υπήρξε θετικό αποτέλεσμα, ώστε όλες οι Ακτοπλοϊκές εταιρείες να έχουν πλεόνασμα έναντι για χρόνια των ελλειμμάτων.

Στο ΝΕΕ συνεχίστηκε η παρέμβαση του σε όλα τα θέματα της ναυτιλίας σύμφωνα με τον θεσμικό του ρόλο και στα ανά χείρας πεπραγμένα 2015 αποτυπώνεται έμπρακτα στο έργο του.

Ακόμη η επί 15ετία Προεδρεία του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α. ΓΡΑΤΣΟΥY κατά δήλωση του λήγει και έχει προωθήσει τις διαδικασίες για αντικατάστασή του το 2016 με τις Αρχαιρεσίες στις 17/2/2016.

Για το ΝΕΕ
Ι. Τσενεμπής

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ BOARD OF DIRECTORS

ΠΡΟΕΔΡΟΣ PRESIDENT
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ GEORGE GRATSOS

Α' ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ FIRST VICE PRESIDENT
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ GEORGE PATERAS

Β' ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ SECOND VICE PRESIDENT
ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΤΡΑΥΛΟΥ MELINA TRAVLOU

ΔΙΟΙΚΟΥΣΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗ STEERING COMMITTEE
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΑΓΑΠΗΤΟΣ ANTONIS AGAPITOS
ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ GEORGE - NIKOLAOS GABRIEL
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ VASSILIOS LOGOTHETIS
ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΤΣΙΔΑΚΗΣ JOHN PLATSIDAKIS

ΜΕΛΗ MEMBERS
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ GEORGE ALEXADRATOS
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΑΡΒΑΤΕΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ VARVATES
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ GEORGE VERNICOS
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ VERNICOS
ΦΩΤΙΟΣ ΘΕΟΔΟΣΑΚΗΣ FOTIS THEODOSAKIS
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΨΑΛΗΣ MICHAEL KAPSALIS
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΟΓΛΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ KOUROGLOU
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ LAIMOS
ΑΝΝΑ ΛΟΥΔΑΡΟΥ ΑΝΝΑ LOUDAROU
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΔΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ MADIAS
ΛΟΥΚΑΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΛΟΥΚΑΣ NOMICOS
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΣΧΑΛΗΣ SPYRIDON PASCHALIS
ΙΑΚΩΒΟΣ ΠΕΡΑΝΤΙΝΟΣ ΙΑΚΩΒΟΣ PERANTINOS
ΗΡΑΚΛΗΣ ΠΡΟΚΟΠΑΚΗΣ ΙΡΑΚΛΙΣ PROKOPAKIS
ΛΑΖΑΡΟΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΗΓΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ - KONSTANTINOS RIGOS
ΣΤΑΥΡΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ ROUSSOS
ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΚΕΛΛΗΣ MICHAEL SAKELLIS
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΣΗΜΑΝΤΩΝΗΣ CHARALAMPOS SIMANTONIS
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΚΟΡΔΙΑΣ JOHN SKORDIAS
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΑΒΛΑΣ GEORGE SOURAVLAS
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΕΡΖΗΣ VASSILIOS TERZIS
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΙΦΥΛΛΗΣ YANNIS TRIPHYLLIS
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ TSAVLIRIS
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΩΝΑΣ GEORGE TSAKONAS
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΦΑΦΑΛΙΟΣ DIMITRIOS FAFALIOS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ MANAGER
ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ARVANITIDIS IOANNIS

ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ MANAGING DIRECTOR
ΤΣΕΝΕΜΠΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ TSENEBIS IOANNIS

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Προεδρείο



**Α' ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ**



**ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ**



**Β' ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΜΕΛΠΟΜΗΝΗ ΤΡΑΥΛΟΥ**

Μέλη ΔΕ



**ΑΝΤΩΝΙΟΣ
ΑΓΑΠΗΤΟΣ**



**ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΓΑΒΡΙΗΛ**



**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ**



**ΙΩΑΝΝΗΣ
ΠΛΑΤΣΙΔΑΚΗΣ**

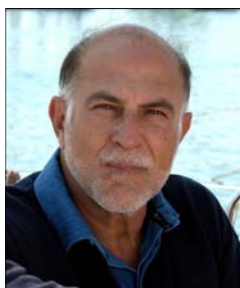
Μέλη ΔΣ



ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



ΒΑΡΒΑΤΕΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



ΘΕΟΔΟΣΑΚΗΣ ΦΩΤΙΟΣ



ΚΑΨΑΛΗΣ ΜΙΧΑΗΛ



ΚΟΥΡΟΓΛΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



ΛΑΙΜΟΣ ΚΩΣΤΗΣ



ΛΟΥΔΑΡΟΥ ANNA



ΜΑΔΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



ΝΟΜΙΚΟΣ ΛΟΥΚΑΣ



ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΣΧΑΛΗΣ



ΠΕΡΑΝΤΙΝΟΣ ΙΑΚΩΒΟΣ



ΠΡΟΚΟΠΑΚΗΣ ΗΡΑΚΛΗΣ



ΛΑΖΑΡΟΣ-ΚΩΝ/ΝΟΣ ΡΗΓΟΣ



ΡΟΥΣΣΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ



ΣΑΚΕΛΛΙΔΗΣ ΜΙΧΑΗΛ



ΣΗΜΑΝΤΩΝΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ



ΣΚΟΡΔΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ



ΣΟΥΡΑΒΛΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



ΤΕΡΖΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ



ΤΡΙΦΥΛΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ



ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



ΤΣΑΚΩΝΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



ΦΑΦΑΛΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Το ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ της ΕΛΛΑΔΟΣ αποτελεί τον επίσημο σύμβουλο της πολιτείας σε θέματα ναυτιλίας. Είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και έχει ως σκοπό του την προστασία και την προαγωγή των συμφερόντων της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας μέσω κοινής συνεργασίας όλων των μελών του και τον ορθολογικό συντονισμό της δράσεως τους. Ιδρύθηκε με τον Α.Ν. 191 της 30ης Σεπτεμβρίου 1936, αφού είχε διαπιστωθεί η ανάγκη υπάρξεως ενός συντονιστικού οργάνου μέσω του οποίου θα εξασφαλιζετο η εμπειριστατωμένη μελέτη των θεμάτων όλων των κλάδων της ναυτιλίας καθώς και η έγκυρη γνωμοδότηση και παροχή συμβουλών στις εκάστοτε κυβερνήσεις.

Από την ίδρυση του μέχρι σήμερα, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος έχει επιδείξει σημαντική δραστηριότητα μέσω της οποίας γνωμοδοτεί και διατυπώνει απόψεις με την βοήθεια των έμπειρων μελών του καθώς και μελών Εφοπλιστικών Ενώσεων, όπως και συνεργαζομένων ναυτιλιακών ειδημόνων, σε σχέδια Νόμων, Προεδρικών Διαταγμάτων, Κανονισμό Λιμένων και γενικά ναυτιλιακών θεμάτων. Η γνωμοδοτική δραστηριότητα του Επιμελητηρίου εκδηλώνεται επίσης και με την συμμετοχή εκπροσώπων του σε Επιτροπές, Συμβούλια, συσκέψεις και Ομάδες Εργασίας του Υπουργείου Ναυτιλίας, άλλων υπουργείων, οργανισμών, Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου κλπ. Επίσης παρακολουθεί και μελετά θέματα τα οποία έχουν σχέση με τη Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, πλαισιώνοντας παράλληλα με έμπειρα και ικανά στελέχη την Ελληνική αντιπροσωπεία σε διάφορες συνόδους Διεθνών Οργανισμών.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο 32 μελών που εκπροσωπούν όλες τις κατηγορίες των πλοίων υπό Ελληνική σημαία. Η θητεία εκάστου μέλους είναι τετραετής, ενώ οι εκλογές πραγματοποιούνται ανά διετία για την ανανέωση 16 μελών και ακολούθως την εκλογή, από το Διοικητικό Συμβούλιο, Προέδρου, δύο Αντιπροέδρων και τεσσάρων μελών της Διοικούσας Επιτροπής.

Σήμερα το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, έχοντας την ευθύνη υποστήριξης του έργου και των συμφερόντων της πρώτης και μεγαλύτερης ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τις μεγαλύτερες του κόσμου, εντείνει τις προσπάθειες του για την ορθή διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής, προωθώντας παράλληλα θέματα τα οποία απασχολούν έντονα την παγκόσμια ναυτιλία, όπως αυτά της ασφάλειας πλοίων και ναυσιπλοΐας, της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, της ναυτικής εκπαίδευσης και της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, κ.α.

HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING

The HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING is the state's counsellor on shipping matters. It is a legal entity incorporated under Public Law aiming to safeguard and promote the Greek shipping interests, in cooperation with its members and through effective coordination of their actions.

It was incorporated in 1936 by Law 191 when it became apparent that a coordinating body was needed to thoroughly study the problems of the various shipping sectors and offer reliable advice to the government.

Since its inception to this date, the Hellenic Chamber of Shipping has had a record of significant activity offering opinion on draft legislation with the assistance of experts of the industry who participate in its permanent committees.

It is represented in most of the bodies of the Ministry of Mercantile Marine and other shipping-related organisations, following closely all developments in international shipping issues and participating in government delegations of International fora. All vessels under Greek flag, represented by eight shipowners' unions, are members of the Chamber.

Its board has 32 members who represent all types of vessels under the Greek flag. Each board member is elected for a four-year term, while elections are held every two years for the renewal of half of the board's seats. The board then elects its steering committee members (President two Presidents and four executive members).

Aiming at supporting and promoting the interests of the largest merchant fleet in the European Community and internationally, the Hellenic Chamber of Shipping endeavours to formulate a consistent and effective shipping policy, dealing at the same time with issues related to ship's safety and navigation, protection of the marine environment, maritime training and incentives for attracting new seafarers.

ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΟ ΕΤΟΣ 2016

Πραγματοποιήθηκε με επιτυχία η καθιερωμένη ετήσια εκδήλωση του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος - αποτελεί πλέον θεσμό - για το νέο έτος την Τετάρτη 13 Ιανουαρίου στο Ίδρυμα Ευγενίδου. Παραβρέθηκαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Θ. ΔΡΙΤΣΑΣ, Εκπρόσωπος του Προέδρου της Ν.Δ. κ. Κ. ΜΗΤΣΟΤΑΚΗ, Αξιωματικής Ανυπολίτευσης, ο Βουλευτής κ. Ν. ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ, οι δήμαρχοι Πειραιά, κ. Ι. ΜΟΡΑΛΗΣ, και Π. Φαλήρου, κ. Δ. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ, ο Γ.Γ της ΠΝΟ, κ. Ι. ΧΑΛΑΣ, Πρόεδροι Εφοπλιστικών Ενώσεων μεταξύ των οποίων και της ΕΕΕ, κ. Θ. ΒΕΝΙΑΜΗΣ, Πρόεδροι ναυτιλιακών οργανισμών και πολλά και σημαντικά μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας καθώς και εκπρόσωποι του πολιτικού κόσμου.



Ο Πρόεδρος ΝΕΕ, Δρ Γ.Γράτσος, υποδεχόμενος τον Υπουργό ΨΝΑΝΠ, κ.Θ.Δρίτσα



Ο Α΄ Αντιπρόεδρος ΝΕΕ, κ.Γ.Δ.Πατέρας, υποδεχόμενος τον Υπουργό ΨΝΑΝΠ



Ο Ιερέας - Παπαγιώργης ευλογώντας την πίτα



Το φλουρί έτυχε στον κ. Θ.Δρίτσα



Από αριστερά ο κ.Γ.Αλεξανδράτος, μέλος Δ.Σ.-ΝΕΕ, ο κ.Β.Λογοθέτης, μέλος Δ.Ε.-ΝΕΕ, ο κ.Α.Αγαπητός, μέλος Δ.Ε.-ΝΕΕ, ο κ.Ι.Θεοτοκάς, Γ.Γ. ΨΝΑΝΠ, ο κ.Θ.Δρίτσα, Υπουργός ΨΝΑΝΠ, ο Δρ Γ.Γράτσος, Πρόεδρος ΝΕΕ, ο κ.Γ.Δ.Πατέρας, Α΄ Αντ/δρος ΝΕΕ, ο Αθ.Αθανασόπουλος, Αρχηγός Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.

Κεντρικός ομιλητής στην εκδήλωση ήταν ο Πρόεδρος του ΝΕΕ Δρ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ ο οποίος αναφέρθηκε στα ακόλουθα:

Κύριε Υπουργέ Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,
Κύριε Εκπρόσωπε της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης,
Κυρίες, Κύριοι Υπουργοί,
Κύριοι Δήμαρχοι,
Κύριοι Βουλευτές,
Κυρίες και Κύριοι,

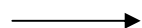
Σας ευχαριστώ που τιμήσατε την εκδήλωση του ΝΕΕ για το 2016.
Ευχαριστώ επίσης το Ίδρυμα Ευγενίδου για τη φιλοξενία στις εγκαταστάσεις του.

Το 2015 ήταν μια χρονιά με πολλές ομοιότητες με τις προηγούμενες στην αντιμετώπιση προβλημάτων, που δεν φαίνεται να επιταχύνουν την ανάκαμψη. Η ομιλία μου περιστρέφεται σ' αυτό και επιστρατεύει πολλά στοιχεία.

Ο Jacques Rueff, Ακαδημαϊκός (Academie Francaise), δικαστής στο Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και στενός οικονομικός σύμβουλος του Charles De Gaulle, προλόγισε το βιβλίο «Au Dela de L'Offre et de la Demande» [«Πέραν της Προσφοράς και της Ζήτησης»] (Payot, Paris, 1961) του Wilhelm Ropke (Σύμβουλος του Ludwig Earhart και εκ των πατέρων της κοινωνικής οικονομίας της αγοράς) ως εξής: «... η διαπίστωση ότι ειλικρινείς σοσιαλιστές και φιλελεύθεροι επιδιώκουν τους ίδιους στόχους, θα έπρεπε να οδηγήσει αμφοτέρους σε ενδελεχή έλεγχο συνειδήσεως Έτσι δεν τίθεται θέμα ούτε αρχών ούτε δόγματος αλλά μόνον προβλήματα οικονομικής τεχνικής, αυστηρώς προσδιοριζόμενα και πηγάζοντα πάντοτε, όχι από τοποθετήσεις συναισθηματικές και εμπάθειες, αλλά μάλλον από αυστηρά πειθαρχία της ενσυνειδήτου νοήσεως.» Τούτων δοθέντων «ιδεολογίες» δεν έχουν θέση στην οικονομική σκέψη. Θέση έχει μόνο το μετρίσιμο αποτέλεσμα για την ευημερία των λαών.



Ο Δρ Γ.Γράτσος στο βήμα



Κραυγαλέο παράδειγμα η Ρωσία. Ο ανέκαθεν σιτοβολώνας της Ευρώπης που επί κομμουνισμού εισήγαγε σιτηρά. Τώρα ξανακάνει αθρόες εξαγωγές. Ίδια γη, ίδια άτομα, άλλο σύστημα, μεγαλύτερος πλούτος!

Αντίστοιχα ο Deng Xiaoping έλεγε: «δεν έχει σημασία αν η γάτα είναι άσπρη ή μαύρη, φθάνει να πιάνει ποντίκια». Είπε επίσης «αναζητάτε την ουσία από τα στοιχεία». Αναμόρφωσε το λειτουργικό σύστημα της Κίνας. Προσέφερε ανάπτυξη και ευημερία σε μια χώρα που το '79 είχε 66 φορές μικρότερο κατά κεφαλή ΑΕΠ από την Ελλάδα και σπίτια φτωχικά. Σήμερα μέσο αστικό διαμέρισμα (Shanghai) στοιχίζει 4000€-5500€/τμ περίπου ⁽¹⁾, ενώ στην Αθήνα σημαντικά λιγότερο.

Είναι εντυπωσιακή η διαφορά στους ρυθμούς ανάπτυξης και δημιουργίας πλούτου στις δύο χώρες κατά την ίδια χρονική περίοδο!

Αναγκαστικά επαναλαμβάνω τα στοιχειώδη:

Βασική αρχή είναι: Για να έχεις έσοδα πρέπει να πουλήσεις προϊόντα η υπηρεσίες σε τιμή που κάποιος είναι διατεθειμένος να τα αγοράσουν. Άρα η παραγωγικότητα είναι πρώτιστο μέλημα. Παραγωγικότητα είναι η παραγωγή έργου ανά μονάδα κόστους. Παράγοντες που την επηρεάζουν είναι δεξιότητες, εξοπλισμός/ υποδομές και λειτουργικό σύστημα. Άρα η βελτιστοποίηση είναι απαραίτητη, όπως το λιτό κράτος και ευνοϊκή νομοθεσία. Λιτό κράτος για να υπάρχουν πλεονάσματα για φθηνή, άνετη χρηματοδότηση υλικοτεχνικών επενδύσεων για επίτευξη παραγωγικότητας και ανάπτυξης με αξιοπρεπείς μισθούς και βιοτικό επίπεδο. Το αντίθετο αυξάνει φόρους, καταστρέφει αξίες, ανεβάζει επιτόκια, επιβραδύνει την ανάπτυξη, συρρικνώνει μισθούς, συντάξεις και τελικά μειώνει φορολογικά έσοδα. Αυτό βιώνουμε σήμερα.

Επιβάλλεται και από την φύση. Οι Κηφίνες είναι απαραίτητοι μόνον για την γονιμοποίηση της Βασίλισσας. Όταν υπάρχει έλλειψη τροφής (χρημάτων) εκδιώκονται από το μελίσι. Άρα, όταν το δημόσιο στραγγαλίζει την οικονομία, απλουστεύεις διαδικασίες και μειώνεις προσωπικό. Φορολογίες για να εκτρέφεις Κηφίνες επιβαρύνουν παραγωγικά εργαζομένους (Μέλισσες Εργάτες), καταρρέει η παραγωγή, άρα η κυψέλη (το κράτος ή η επιχείρηση). Για να κρατήσεις υγιείς παραγωγικές μονάδες πρέπει να έχεις ευελιξία στην διαχείριση παραγόντων κόστους. Όσο υπάρχουν παραγωγικές μονάδες θα υπάρχουν θέσεις εργασίας, περισσότερες η λιγότερες. Αν όμως πάψουν να υπάρχουν παραγωγικές μονάδες, τότε χάθηκαν όλες οι θέσεις εργασίας. Νέες παραγωγικές μονάδες δύσκολα αναδημιουργούνται. Τόσο απλά.

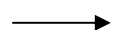
Όσοι ενεργούν αντίθετα προς την φύση, έχουν είτε σκοπιμότητες η μπερδεμένη σκέψη. Αποτελέσματα αυτού του σκεπτικού βλέπουμε καθημερινά γύρω μας. Στην χώρα μας, που είναι από τις ωραιότερες του κόσμου, η παραχώρηση βίζας σε αλλοδαπούς κατόπιν αγοράς κατοικίας προσέλκυσε μόνο 983 άδειες, ενώ η Λετονία, μια όχι τόσο ελκυστική ως προς την φύση της χώρα, με αντίστοιχες απαιτήσεις προσέλκυσε 13.518 (Καθημερινή 23-12-15)! Άλλες χώρες προσελκύουν επενδύσεις, εμείς τις απωθούμε.

Οι επενδυτές, όπως και οι πρόσφυγες, οδεύουν σε ελκυστικά και ασφαλή καταφύγια.

Η Ιρλανδία έχει 12% γκρίζα οικονομία και μικρότερους φορολογικούς συντελεστές, ενώ εμείς 24%, δηλαδή 21.6€ δις παραπάνω (βάσει ΑΕΠ), και υψηλότερους φορολογικούς συντελεστές⁽²⁾, για να συντηρούμε σπάταλο δημόσιο. Μπήκε σε μνημόνιο τον Νοέμβριο του 2010, 6 μήνες μετά από μας. Ανέκαμψε; το 2014 είχε αύξηση ΑΕΠ 5.2% και το 2015 εκτιμάται 7%. Κρατικά έξοδα συρρικνώθηκαν. Τιμές σπιτιών και νοίκια είναι σχεδόν σε ιστορικά υψηλά ⁽³⁾. Εδώ ακόμα καταρρέουν, και μαζί τους τα έσοδα από τις αποκρατικοποιήσεις. Αν λειτουργούσαμε σαν Ιρλανδοί θα είχαμε διπλάσιο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, και θα είχαμε ήδη ανακάμψει. Εμείς συνεχίζουμε να έχουμε ύφεση, πτώση αξιών και μερικά μνημόνια ακόμη. Προφανώς, κάτι πολύ λάθος κάνουμε.

Παραδείγματα που άπτονται της ναυτιλίας:

-Ο Πειραιάς μετά από πολλές προσπάθειες κατάφερε να αναδειχθεί σε Διαμετακομιστικό Κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου. Όταν επιτέλους, μετά από 20ετή προσπάθεια, κατάφερε να αποκτήσει



σιδηροδρομική σύνδεση άρχισαν να τον χρησιμοποιούν περισσότερες πολυεθνικές. Ήθελαν να συμμετάσχουν στον διαγωνισμό ιδιωτικοποίησής 3 εταιρείες. Με την παρεμπόδιση διελεύσεως των τρένων, φορτία άρχισαν να τον παρακάμπτουν. Με τις αλλαγές προδιαγραφών τελικά μόνο η COSCO υπέβαλε προσφορά.

-Κάποτε η ναυπηγοεπισκευή έσφυζε, δημιουργώντας πολλές χιλιάδες θέσεις εργασίας και πλούτο. Κατασκευάζαμε νεότευκτα, μετασκευάζαμε πλοία σε επιβατηγά/ οχηματαγωγά κ.α., επισκευάζαμε το μεγαλύτερο μέρος του Ελληνόκτητου στόλου. Από την δεκαετία του '70 άρχισε ο κατήφορος και φτάσαμε στην σημερινή απαξίωση, παρ' όλους τους πολύ καλούς τεχνίτες και ναυπηγούς μας και σημαντικά χαμηλότερο κατά κεφαλή ΑΕΠ από άλλες χώρες της ΕΕ. Όλα αυτά ενδεικτικά ενός αντιπαραγωγικού λειτουργικού συστήματος.

Την δεκαετία του '70 τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια της Μεσογείου ήταν Ελληνικά. Ταξίδευαν και αλλού. Σήμερα δεν υπάρχει κανένα. Διώχναμε και τα ξένα. Το «MARCO POLO» το 1996 δεν μπόρεσε να αποβιβάσει επιβάτες στον Πειραιά αλλά μόνο στο Ναύπλιο. Παρενοχλήσαμε το «ZENITH» και πολλά άλλα. Ευτυχώς ο καταστρεπτικός αυτός νόμος αντικαταστάθηκε το 2010 με τον νόμο 3872/2010, ο οποίος έτυχε συντριπτικής πλειοψηφίας στη Βουλή και βελτιώθηκε 2 χρόνια μετά με τον νόμο 4072/2012. Έκτοτε προσεγγίζουν την Ελλάδα πολλά κρουαζιερόπλοια δημιουργώντας έτσι χιλιάδες νέες έμμεσες θέσεις εργασίας.

-Το 2000 περί τα 22 Ελληνικής σημαίας οχηματαγωγά, μόνα, συνέδεαν Ελλάδα με Ιταλία. Σήμερα περί τα 13 λειτουργούν, αλλά μόνον τα 5 έχουν Ελληνική σημαία! Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες αγκομαχούν και πολλές έχουν πλέον περιέλθει στα χέρια αλλοδαπών.

-Η Ελλάδα με ~16000 χμ ακτογραμμή, τις ωραιότερες παραλίες, νησιά και θάλασσες, φιλοξενεί λιγότερα από 20.000 σκάφη αναψυχής ενώ η Ιταλία 110.000, η Γαλλία 220.000, και οι δύο με σημαντικά μικρότερες ακτογραμμές.

-Το 2007 η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αριθμούσε περίπου 1000 Ελληνικής σημαίας πλοία. Τώρα απομένουν μόνο 400 πλοία (Καθημερινή 22-12-15).

-Στα τέλη της δεκαετίας του 1970 η Ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία υπό Ελληνική σημαία αντιπροσώπευε την συντριπτική πλειοψηφία του στόλου ενώ σήμερα, ζήτημα να αντιπροσωπεύουν το 21% του συνόλου των Ελληνόκτητων ενώ τα υπόλοιπα αναπτύσσονται γιατί είναι ανταγωνιστικότερα.

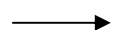
Όλα τα ανωτέρω έχουν κοινό παρανομαστή την απωθητική Ελληνική νομοθεσία, που συνεχώς, προσπαθώντας δήθεν να προστατεύσει θέσεις εργασίας, τις καταστρέφει. Παράδειγμα η απόρριψη από τη Βουλή το 2012 του άρθρου 19 στο σχέδιο νόμου για την Εμπορική Ναυτιλία, που παρείχε τη δυνατότητα σε πολλές ομάδες ανέργων Ελλήνων να απασχοληθούν στην νυτιλία.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί και η σημαντική μείωση ναυτιλιακών εισροών από τον Ιούλιο 2015 λόγω των Capital Controls, με την όποια αρνητική επίπτωση είχε στην οικονομία.

Όλα τα ανωτέρω δείχνουν ότι διαχρονικά λίγο καταλαβαίνουν οι ταγοί μας από οικονομική σκέψη και πρακτική, πράγμα που εξηγεί την καθοδική πορεία που μας οδήγησε στη χρεοκοπία και τα μνημόνια.

Εμείς, ως πολίτες, είναι καλό να καταλάβουμε ότι: «Μια κυβέρνηση που μπορεί να σου προσφέρει τα πάντα (δηλ. ο κρατισμός) είναι αρκετά δυνατή να σου αφαιρέσει τα πάντα» (Gerald Ford, 38^{ος} Πρόεδρος, ΗΠΑ). Αυτό συμβαίνει στην Ελλάδα από την δεκαετία του '80 με ελάχιστες εξαιρέσεις.

Οικονομική Γνώση και Πρακτική:



Η γνώση καθημερινά αναπτύσσεται, αυξάνει και διαφοροποιείται. Μαζί της η τεχνολογία και οι βέλτιστες πρακτικές.

Είναι προφανές ότι η ανάπτυξη της οικονομικής σκέψης και τεχνολογίας δημιουργεί ανατροπές σε παραγωγικές διαδικασίες, προϊόντα και συστήματα που αντικαθιστούν παλαιότερα. Τις άμαξες τις αντικατέστησαν τα αυτοκίνητα, τα οποία συνεχώς βελτιώνονται προς το οικονομικότερο και περιβαλλοντικά φιλικότερο. Επιστημονικά αυτές οι ανατροπές ονομάστηκαν «δημιουργική καταστροφή» από τον Schumpeter. Σύμφωνα με μελέτη του Ricardo J. Caballero (economics.mit.edu/files/1785 - Ford International Professor Economics του MIT, τέως πρόεδρος του τμήματος οικονομικών του MIT 2008-2011), που αναφέρεται σε 24 συγγράμματα: διαχρονικά η «δημιουργική καταστροφή» αντιπροσωπεύει πάνω από το 50% της αύξησης της παραγωγικότητας της οικονομίας⁽⁴⁾.

Σύμφωνα με τους Davis, Haltiwanger και Schuh (1996) πάνω από 10% των θέσεων εργασίας που υφίστανται (στην Αμερικανική οικονομία) ανά πάσα στιγμή δεν υπήρχαν πριν από ένα χρόνο και δεν θα υπάρχουν ένα χρόνο αργότερα. Με άλλα λόγια το 10% των υπαρχουσών θέσεων εργασίας καταστρέφεται κάθε χρόνο και το ίδιο ποσοστό δημιουργείται εντός του ίδιου χρόνου, οι περισσότερες δε στον ίδιο τομέα της οικονομίας⁽⁵⁾.

Τα ανωτέρω αποδεικνύουν ότι δεν υπάρχει επιστημονική βάση στο σκεπτικό ότι η νομοθετημένη διατήρηση μη παραγωγικών πρακτικών «σώζει θέσεις εργασίας».

Τουναντίον από την διαχρονική μείωση των υπό Ελληνική σημαία πλοίων, και ταυτόχρονα των Ελλήνων ναυτικών, αποδεικνύεται ότι, προσπαθώντας να διατηρήσουμε μη ανταγωνιστικές θέσεις εργασίας και πρακτικές καταστρέφουμε άλλες, περισσότερες θέσεις εργασίας, που θα δημιουργούντο αν π.χ. μπορούσε το πλοίο να παραμείνει ανταγωνιστικό, διαχειριζόμενο εντός Ελλάδας και να αναπτύσσετο ο κλάδος.

Ως εκ τούτου ο μόνος τρόπος για να αυξηθούν οι θέσεις εργασίας εντός Ελλάδας είναι η χώρα, και κάθε παραγωγικός τομέας εντός της χώρας, να βοηθείται να αυξήσει την παραγωγικότητά του για να συνεχίσει να υπάρχει, να ανδρώνεται και να δημιουργεί θέσεις εργασίας στον ίδιο περίπου χώρο (όχι οδηγού άμαξας αλλά οδηγού αυτοκινήτου, συντονιστή κίνησης, συντηρητή μηχανημάτων κοκ.)

Η επιστήμη είναι μια και παγκόσμια. Άγνοια επιστημονικά αποδεδειγμένων πρακτικών τον 21^ο αιώνα δεν αντιπροσωπεύει βιώσιμη επιλογή.

Εκπαίδευση:

Η παραγωγικότητα αντιπροσωπεύει την παραγωγή έργου ανά μονάδα κόστους. Είναι προφανές ότι η καλύτερη εκπαίδευση κάνει άτομα και διαδικασίες πιο παραγωγικές κι έτσι αυξάνει τις αποδοχές, μειώνει φορολογικούς συντελεστές, γραφειοκρατία, κρατάει και προσελκύει επιχειρήσεις στην Ελλάδα, διατηρώντας και δημιουργώντας θέσεις εργασίας. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι χώρες με την υψηλότερη ανταγωνιστικότητα έχουν και το υψηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα, όχι το αντίστροφο. Χώρες με αναποτελεσματικό λειτουργικό σύστημα, αναγκάζονται σε υποτιμήσεις του βιοτικού τους επιπέδου για να γίνουν ανταγωνιστικές, αν ποτέ το καταφέρουν. Όπως εδώ.

Αυτό το αυτονόητο ισχύει για τις ΑΕΝ αλλά και τις πανεπιστημιακές σπουδές. Για να επιτευχθεί ανταγωνιστικότητα η αριστεία στην εκπαίδευση πρέπει να είναι μονόδρομος. Σε οποιαδήποτε της μορφή πρέπει να υπάρχουν καθηγητές και βοηθήματα με επικαιροποιημένη γνώση, γιατί οι αλλαγές είναι ραγδαίες. Έτσι μόνο θα αντιστραφεί ο σημερινός κατήφορος.

Όσον αφορά τις ΑΕΝ, για να γίνει παραγωγικότερος ένας αξιωματικός, πρέπει επίσης να μπορεί να προβλέπει και να αποφεύγει ζημιές, κακοτοπιές και καθυστερήσεις που κοστίζουν ακριβά. Για να γίνει αυτό



πρέπει να διδάσκεται από ναυτοδάσκαλους με πρόσφατη εμπειρία σε πλοία, ειδικούς στον χειρισμό μηχανημάτων, ειδικούς ασφαλιστικών εταιρειών κ.α. ειδικούς. Γενικές θεωρήσεις δεν αρκούν.

Άριστη, ουσιαστική, επικαιροποιημένη εκπαίδευση, χωρίς εκπτώσεις, είναι απαραίτητη σε όλους τους τομείς της οικονομίας, αν η πατρίδα μας θέλει να ανακάμψει.

Ατυχώς οι άριστοι φεύγουν, οι άλλοι μένουν. Αυτό πιθανώς εξηγεί πολλά. Η χώρα δεν πάει μπροστά έτσι. Χρειάζονται τομείς, όχι ισοδύναμα που αυξάνουν φόρους, μειώνουν ανάπτυξη και έσοδα (η σχέση είναι μαθηματική). Πρέπει να αντιστραφεί ο φαύλος κύκλος της απαξίωσης.

Όποιος το καταφέρει θα τον γράψει η ιστορία με χρυσά γράμματα.

Εύχομαι τα προαναφερόμενα να δώσουν έναυσμα διαφορετικής αντιμετώπισης γνωστών και τετριμμένων προβλημάτων.

Τελειώνοντας, ιδιαιτέρως φέτος, θεωρούμε τιμή και υποχρέωση μας να τιμήσουμε πρώτα απ' όλους τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής για τον καθημερινό τους αγώνα και τις υπεράνθρωπες προσπάθειες να φέρουν σε πέρας την πολιτειακή αποστολή τους διασώζοντας συνανθρώπους μας, με πίστη στα ιδεώδη του πολιτισμού μας και σεβασμό στις πανανθρώπινες και διαχρονικές αξίες του Ελληνισμού.

Θα θέλαμε επίσης να μνημονεύσουμε και να αναδείξουμε την τεράστια προσφορά αμέτρητων νησιωτών μας, που με αυταπάρνηση και ανθρωπιά, αντάξιοι του πολιτισμού μας, συνέτρεξαν τους πρόσφυγες.

Όπως κάθε χρόνο, το ΝΕΕ θα βραβεύσει άτομα που προσέφεραν διαχρονικά πολλά στην Ελληνική ναυτιλία. Αυτοί είναι:

-Ο κ. ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ, γόνος ιστορικής ναυτιλιακής οικογενείας, για την επί σειρά ετών συμμετοχή του στο Δ.Σ. και όργανα ΝΕΕ και την πολύ παραγωγική ενασχόληση και προσφορά του σε ποικίλα θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας, της εθνικής οικονομίας και του κοινωνικού συνόλου, και

-Ο κ. ΑΝΤΩΝΗΣ ΚΥΡΤΑΤΑΣ, συνεχιστής του έργου του πατέρα του Ανδρέα με δραστηριότητα στην Επιβατηγό και μετέπειτα Ποντοπόρο Ναυτιλία, για την επί σειρά ετών ενεργό συμμετοχή του στο Δ.Σ., Δ.Ε. και όργανα ΝΕΕ προσφέροντας με τις γνώσεις και εμπειρία του στο θεσμικό ρόλο του ΝΕΕ

Σας εύχομαι όλους καλή χρονιά, ήρεμες θάλασσες, υγεία, ευτυχία και η Παναγιά μαζί μας.

Γιώργος Α. Γράτσος Ph.D.

Πρόεδρος ΝΕΕ

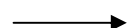
(¹)ShanghaiDaily.com 11-12-15

(²)A.T. Kearney – F. Schneider Ph. D., Linz University 2013

(³)Global Property Guide Irish house prices surging! Last Updated: Sep 06, 2015

(⁴) Over the long run, the process of creative destruction accounts for over 50 per cent of productivity growth.

(⁵)That is, over ten per cent of existing jobs are destroyed each year and about the same amount is created within the same year. In particular, job creation and destruction flows are large, ongoing, and persistent. Moreover, most job flows take place within rather than between narrowly defined sectors of the economy.





Ο κ.Θ.Δρίτσας στο βήμα

Εκπαίδευσης και ανακοίνωσε ότι στο προσεχές διάστημα μαζί με τον Πρόεδρο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών θα μεταβούν στη Θεσσαλονίκη να εγκαινιάσουν τις νέες εγκαταστάσεις της ΑΕΝ Ν. ΜΗΧΑΝΙΩΝΑΣ που ανακατασκευάστηκαν με δαπάνη της ΕΕΕ και το θεωρεί τιμή που επί Υπουργίας του θα γίνουν τα σημαντικά για την εκπαίδευση αυτά εγκαινία.

Απευθύνοντας χαιρετισμό, ο Υπουργός Ναυτιλίας & Νησιώτικης Πολιτικής κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ μεταξύ άλλων σημείωσε ότι η σχέση κράτους και ναυτιλίας είναι μία σχέση αμφίδρομη και ότι το ελληνικό κράτος έχει σταθεί «μέχρι παρεξηγήσεως» υποστηρικτικά προς τη ναυτιλία. Παραδέχτηκε την αδυναμία στελέχωσης των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού με διδακτικό προσωπικό εξ αιτίας των περικοπών στα πλαίσια του «μικρότερου κράτους» και ανήγγειλε διάλογο για την αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης. Σημείωσε ακόμη ότι η μέριμνα και η προσπάθεια του Υπουργείου είναι να αναμορφωθεί όλο το πλαίσιο της Ναυτικής



Ο κ.Ι.Τραγάκης στο βήμα

Τους συμμετέχοντες χαιρέτησαν επίσης πρώην Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής ΝΔ κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΑΓΑΚΗΣ ο οποίος μεταξύ άλλων αναφέρθηκε στη διαχρονικότητα και τα επιτεύγματα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας διεθνώς που οφείλονται όπως σημείωσε στο πνεύμα της ελεύθερης οικονομίας και ιδιωτικής πρωτοβουλίας.



Ο κ.Λεωνίδας Δημητριάδης – Ευγενίδης στο βήμα

Ο δε κ. ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ – ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ, Πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου μεταξύ άλλων αναφέρθηκε στη διαχρονική συμβολή του Ιδρύματος με τις ποικίλες εκδόσεις του στη πρόοδο της Ν. Εκπαίδευσης και ακόμα σημείωσε ότι η επίσημη πολιτεία είναι καλό να ενδιαφέρεται και προσελκύσει επενδυτές, όμως θα πρέπει εξίσου να στηρίζει με ανάλογα νομοθετήματα την διατήρηση και λειτουργία των υπαρχόντων μικρομεσαίων ιδιωτικής πρωτοβουλίας επιχειρήσεων που πάρα πολλά προσφέρουν στην Ελληνική οικονομία.





Επίδοση Πλακέτας από τον Πρόεδρο NEE – τιμητική διάκριση - στο Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.



Ο κ.Αθ.Αθανασόπουλος στο βήμα

Ευχαριστώντας ο κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Αρχηγός ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ για την τιμητική διάκριση μεταξύ άλλων ανέφερε ό,τι αποτελεί ιδιαίτερη τιμή για το σώμα να υπάρχει η αναγνώριση από τον χώρο της ναυτιλίας, τον επίσημο εκπρόσωπό της το NEE. Αναγνώριση του διαχρονικά προσφερόμενου έργου του λιμενικού σώματος και τη συμβολή του στη πρόοδο και εξέλιξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. →



Επίδοση πλακέτας από τον Υπουργό στον κ.Α.Ποταμιάνο (ανακηρύξεως επιτίμου μέλους Δ.Σ.- ΝΕΕ)



Ο κ.Ανδρέας Ποταμιάνος στο βήμα

Ο κ. ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ ευχαριστώντας για την τιμή σημείωσε ότι αστοχίες της εκάστοτε Ελληνικής Κυβερνήσεως οδήγησαν σήμερα στο να μην υπάρχει ούτε ένα κρουαζιερόπλοιο Ελληνικής σημαίας, όταν προ ετών η πλειονότητα των κρουαζιεροπλοίων ήταν Ελληνικά. Το πρώτο κρουαζιερόπλοιο που πραγματοποίησε στο Βόρειο Πόλο κρουαζιέρα ήταν Ελληνικό με πλήρες Ελληνικό πλήρωμα. Τα χρόνια αυτά οι Έλληνες ναυτικοί υπηρετώντας στα κρουαζιερόπλοια αλλά και την Ποντοπόρο και άλλη ναυτιλία, ήταν 10αδες χιλιάδες και το ΝΑΤ το μεγαλύτερο και πιο εύρωστο ταμείο, όταν σήμερα είναι υπερχρεωμένο. Όλα αυτά είναι σημαντικά στοιχεία του παρελθόντος που όμως αξίζει να μας προβληματίζουν. Ευχαριστώ για την τιμή το Ναυτικό Επιμελητήριο στο οποίο υπηρέτησα αρκετά χρόνια και συνέβαλα στην εκπλήρωση του θεσμικού του ρόλου. →



Επίδοση πλακέτας από τον κ.Θ.Βενιάμη, Πρόεδρο ΕΕΕ, στον κ. Α.Κυρτάτα (ανακηρύξεως επιτίμου μέλους Δ.Σ.- NEE)



Ο κ.Αντώνιος Κυρτάτας στο βήμα

Ο κ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΥΡΤΑΤΑΣ ευχαριστώντας το ΝΕΕ ανέφερε τα ακόλουθα:

Αγαπητοί συνάδελφοι και φίλοι

Θέλω να ευχαριστήσω θερμά τον πρόεδρο και τα μέλη του ΔΣ του ΝΕΕ για αυτή την εξαιρετική τιμή να με ανακηρύζουν επίτιμο μέλος του ΔΣ. Πραγματικά με συγκινεί αυτή η αναγνώριση που προέρχεται από τους συναδέλφους μου. Το ΝΕΕ ήταν, είναι και θα είναι πάντα στη καρδιά μου ως εκείνος ο φορέας που αγκαλιάζει όλη την Ελληνική ναυτιλία.

Είχα την τιμή στα 25 περίπου χρόνια που ήμουν μέλος του ΔΣ αλλά και στα 4 χρόνια της Διοικούσας Επιτροπής, να εκπροσωπώ τον κλάδο των κρουαζιεροπλοίων στην αρχή, και τον κλάδο της Μεσογειακής ναυτιλίας αργότερα. Στο επιμελητήριο εκλέχτηκα για πρώτη φορά το 1982 όταν μάλιστα υπηρετούσα τη θητεία μου στο Πολεμικό Ναυτικό. Τα χρόνια εκείνα, οι Ελληνικές θάλασσες ήταν γεμάτες από ελληνικά κρουαζιερόπλοια και η Ελληνική σημαία κυμάτιζε περήφανα σε δεκάδες τουριστικά επιβατηγά πλοία, που απασχολούσαν χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς. Δυστυχώς για διάφορους λόγους που λίγο πολύ όλοι μας

γνωρίζουμε ο κλάδος αυτός μαράζωσε, θα έλεγα σχεδόν εξαφανίστηκε.

Ήταν ο ελεύθερος ανταγωνισμός και η κατάργηση του cabotage; Ήταν οι εργασιακές σχέσεις και οι συνθέσεις των πληρωμάτων; Περισσότερο πιστεύω ήταν η διαχρονική προσπάθεια ξένων κρατών και εταιρειών να αλώσουν την κρουαζιέρα στο Αιγαίο με το πρόσχημα της ελεύθερης διακίνησης επιβατών, ενώ η κρουαζιέρα θα έπρεπε να αποτελεί μια πλουτοπαραγωγική πηγή της χώρας, ένα αγαθό το οποίο δεν θα έπρεπε να πουλιέται τόσο φτηνά. Είχα γράψει εκείνη την εποχή σε ένα άρθρο μου, ότι θα έρθει η στιγμή που δεν θα βλέπει κανείς πλέον ελληνικά κρουαζιερόπλοια στο Αιγαίο. Δυστυχώς αυτό συμβαίνει τώρα.

Τα λέω αυτά γιατί και στις μέρες μας αντιμετωπίζουμε ένα παρόμοιο κίνδυνο που караδοκεί να πλήξει τα θεμέλια της Ελληνικής Ναυτιλίας. Είναι γνωστές οι προσπάθειες κύκλων της ΕΕ να πλήξουν την Ελληνική Ναυτιλία όχι μόνο σε φορολογικά θέματα αλλά και σε επιχειρησιακά. Όπως και τότε, έτσι και τώρα γίνεται αυτή η προσπάθεια. Δεν θέλω να φανταστώ ότι μπορεί να έρθει κάποια εποχή που δεν θα υπάρχουν εταιρείες που θα διαχειρίζονται τα πλοία τους από την Ελλάδα.

Η ναυτιλία και ο τουρισμός είναι οι βασικοί πυλώνες της οικονομίας μας και πρέπει να τους προσέχουμε σαν κόρη οφθαλμού. Μήπως όμως δεν είναι έτσι; Ένα παράδειγμα μόνο θα σας πω. Θα έπρεπε να υπάρχουν ξεχωριστά υπουργεία για τη ναυτιλία και τον τουρισμό, και όχι να αποτελούν ένα απλώς τμήμα άλλων υπουργείων. Έτσι όχι μόνο θα λύνονταν πολλά θέματα που απασχολούν τους κλάδους αυτούς, αλλά πολύ περισσότερο, θα έδειχναν πόση μεγάλη σημασία αποδίδει το κράτος μας στους τομείς αυτούς.

Το ΝΕΕ αποτελεί τον επίσημο σύμβουλο τους κράτους σε θέματα ναυτιλίας. Οι άνθρωποί του, καταξιωμένοι εκπρόσωποι της ζωσας Ελληνικής Ναυτιλίας, αλλά και το προσωπικό του, πασχίζουν καθημερινά για το καλό της. Εύχομαι πραγματικά οι απόψεις του να εισακούονται από την εκάστοτε κυβέρνηση για το καλό της πατρίδας μας.

Στο σημείο αυτό θέλω να θυμηθώ μαζί σας και να τιμήσω τους προέδρους που είχα την τύχη να συνεργασθώ αυτά τα 25 χρόνια. Οι περισσότεροι δεν είναι στη ζωή. Ο Νίκος Νομικός, ο Κώστας Φαφαλιός, ο Γιώργος Λαναράς, ο Κώστας Κομνηνός, ο Σπύρος Αλεξανδράτος και φυσικά ο πρόεδρος μας Γιώργος Γράτσος. Όλοι με αγκαλιάσανε και με στηρίξανε. Ευχαριστώ όμως και όλους τους συναδέλφους που υπηρετήσαμε μαζί. Ήμουν τυχερός όχι μόνο για τα πράγματα που έμαθα αλλά και για τις φιλίες που δημιούργησα με πολλούς απ' αυτούς. Θα ήταν παράλειψη μου να μην αναφερθώ και στο προσωπικό του ΝΕΕ και να το ευχαριστήσω για τη καλή συνεργασία που είχαμε. Ιδιαίτερα να ευχαριστήσω τον καπετάν Γιάννη τον Τσενεμπή, που με τις γνώσεις του και τη δουλειά του στηρίζει αυτό το οικοδόμημα.

Εκπροσώπησα το ΝΕΕ τόσο στην Ελλάδα σε πολλά Διοικητικά συμβούλια, όπως του ΝΑΤ, του Οίκου του Ναύτη και άλλα, αλλά και στο εξωτερικό ως μέλος της Ελληνικής Αντιπροσωπίας στον ΙΜΟ, στην Επιτροπή Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας. Αυτό σήμαινε ώρες πολλές εκτός της δουλειάς μου. Ευτυχώς είχα στο πλευρό μου τον πατέρα μου Ανδρέα Κυρτάτα, τον αγωνιστή αυτόν της ναυτιλιακής οικογένειας που πάντα ήταν εκεί να με στηρίζει. Θα ήταν περήφανος για τη σημερινή ημέρα. Ευχαριστώ και όλη μου την οικογένεια για τη στήριξή τους σε όλες τις δύσκολες στιγμές που περάσαμε μαζί.

Κύριε Πρόεδρε, αγαπητέ Γιώργο, ευχαριστώ το ΝΕΕ από καρδιάς για την εξαιρετική τιμή.



Ο κ.Α.Κυρτάτας με την σύζυγο, μητέρα και κόρη

ΗΜΕΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ 2015 ΗΜΕΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Την Παρασκευή 22 Μαΐου 2015 πραγματοποιήθηκε στο ξενοδοχείο INTERCONTINENTAL η τέταρτη κατά σειρά εκδήλωση εορτασμού της Ημέρας του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού. Διοργανωτές, όπως και στις προηγούμενες εκδηλώσεις, ήταν το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Η γιορτή αυτή αποτελεί θεσμό ο οποίος καθιερώθηκε με την πρωτοβουλία των βασικών φορέων της Ναυτιλίας: την Πλοιοκτησία και την Ναυτεργασία και με την σύμπραξη της Πολιτείας.

Ο στόχος του εορτασμού είναι τρισδιάστατος:

- Να τιμήσει την ελληνική εμπορική ναυτιλία και συγκεκριμένα τους Έλληνες Εφοπλιστές, Ναυτικούς, τους Εργαζομένους στις ναυτιλιακές εταιρείες και σε εκείνες που συναλλάσσονται με αυτές.
- Να ενημερώσει τον ελληνικό λαό για τη μεγαλύτερη βιομηχανία της χώρας μας και για τον παγκόσμιο ρόλο που αυτή διαδραματίζει.
- Να ενημερώσει την ελληνική νεολαία ότι η σταδιοδρομία στις θέσεις κυρίως Αξιωματικών ΕΝ, αλλά και του κατώτερου πληρώματος, αποτελεί μια αξιόλογη επαγγελματική επιλογή.

Στην εκδήλωση τιμήθηκαν με αναφορά στο έργο τους τρεις εκλιπόντες παραδοσιακοί εφοπλιστές για την κοινωνική τους προσφορά στον τόπο και τη ναυτιλία. Πρόκειται για τους εκλιπόντες ΙΩΑΝΝΗ ΛΑΤΣΗ, ΝΙΚΟΛΑΟ ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟ και ΣΤΑΥΡΟ ΝΙΑΡΧΟ.

Το χρηματικό πλεόνασμα της εκδήλωσης διατέθηκε προς την ενίσχυση της Ναυτικής εκπαίδευσης καθώς και την διατήρηση και βελτίωση της ναυτικής τεχνογνωσίας στην Ελλάδα.



Γενική άποψη της αίθουσας με τους προσκεκλημένους στην εκδήλωση





Οι εκπρόσωποι των οικογενειών των τιμηθέντων που παρέλαβαν τις πλακέτες με τους Προέδρους ΝΕΕ (κ.Γ.Γράτσο) ΕΕΕ (κ.Θ.Βενιάμη) και τον Υπουργό Οικονομίας Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού (κ.Γ.Σταθάκη)



Από αριστερά ο κ.Γ.ΣΤΑΘΑΚΗΣ (Υπουργός Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας, Τουρισμού), ο κ.Θ.ΒΕΝΙΑΜΗΣ (Πρόεδρος της ΕΕΕ), ο κ.Θ.ΔΡΙΤΣΑΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας), ο κ. Γ.ΓΡΑΤΣΟΣ (Πρόεδρος ΝΕΕ).



Ο κ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ, Πρόεδρος ΝΕΕ

Καλωσόρισμα Προέδρου ΝΕΕ Δρ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΓΡΑΤΣΟΥ

Κυρίες και Κύριοι,
Σας καλωσορίζω στην 4^η εκδήλωση για τον εορτασμό της Ημέρας Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού - Ημέρας Ναυτιλίας που διοργανώνουν από κοινού το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Τα έσοδα της εκδήλωσης θα διατεθούν για τις ανάγκες των ΑΕΝ, πέραν των ποσών που ήδη πληρώνουν τα πλοία στο ΚΝΕ, ενισχύουν πολλές ναυτιλιακές εταιρείες, το ΝΕΕ και η ΕΕΕ

Για την επιτυχία της εκδήλωσης θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους εσάς που παρευρίσκεσθε, και

ιδιαίτερα τους χορηγούς, δωρητές και οργανώσεις που στηρίζουν την εκδήλωση.

Τέλος, σήμερα μετά τις ομιλίες θα τιμήσουμε εκλιπόντες συναδέλφους για την προσφορά τους στην πατρίδα, την ναυτιλία και το κοινωφελές έργο που προσέφεραν κατά την διάρκεια του βίου τους και προσφέρουν ακόμη οι οικογένειές και τα ιδρύματά τους. Τους:

- ΙΩΑΝΝΗ ΛΑΤΣΗ
- ΝΙΚΟΛΑΟ ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟ
- ΣΤΑΥΡΟ ΝΙΑΡΧΟ

Η ομιλία του κ. Γράτσου αναλυτικά στη σελίδα 25



Ο κ. Θ. ΒΕΝΙΑΜΗΣ, Πρόεδρος ΕΕΕ

Στην ομιλία του ο Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Θεόδωρος Βενιάμης ανέφερε ότι οι εμπορικοί εταίροι μας ανά τον κόσμο αλλά και οι Κυβερνήσεις σημαντικών Κρατών αναγνωρίζουν πλήρως την υψηλή στρατηγική και οικονομική διάσταση του θαλάσσιου μεταφορικού έργου που εκτελούν τα πλοία μας." Επίσης τόνισε ότι ο κλάδος της ναυτιλίας μπορεί να συνδράμει στις προσπάθειες της πολιτείας να αντικρούσει τη μάστιγα της ανεργίας, ιδιαίτερα στις νέες ηλικίες.

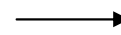
Όλη η ομιλία του κ. Βενιάμη στη σελίδα 28



Ο κ. Γ. ΣΤΑΘΑΚΗΣ, Υπουργός Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας, Τουρισμού

Ο Υπουργός Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού Γιώργος Σταθάκης σημείωσε ότι η κυβέρνηση προσπαθεί να βγάλει τη χώρα από το ασφυκτικό πλαίσιο στο οποίο βρίσκεται και ότι όλα δείχνουν ότι φτάνουμε σε ένα αισιόδοξο τέλος.

Τόνισε τα σημεία σύγκλισης κυβέρνησης και ναυτιλίας, μεταξύ των οποίων είναι η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, η ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, η επίλυση θεμάτων του αυπηγοεπισκευαστικού τομέα και της ακτοπλοΐας.





Ο κ. Θ. ΔΡΙΤΣΑΣ, Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας

Ο Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας Θοδωρής Δρίτσας αναφέρθηκε στη σημασία που αποδίδει η χώρα μας στην ανάκαμψη της οικονομίας με έμφαση τις πρωτοβουλίες που στοχεύουν στην προώθηση της ναυτιλίας και των συναφών δραστηριοτήτων, καθώς και στην ναυτική απασχόληση και εκπαίδευση ως κύριες πολιτικές επιλογές. Τόνισε την ανάγκη μεγιστοποίησης της απασχόλησης σε όλο το εύρος των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και ζήτησε συνέργειες με τη ναυτιλιακή κοινότητα για την επίτευξη των στόχων.



Ο κ. Μ.ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ, πρώην Υπουργός Ναυτιλίας – εκπρόσωπος Μείζονος Αντιπολιτεύσεως

Ο πρώην Υπουργός Ναυτιλίας Μιλτ. Βαρβιτσιώτης, εκπροσωπώντας την αξιωματική αντιπολίτευση, σημείωσε ότι η ελληνική ναυτιλία πρωτοπορεί σε παγκόσμιο επίπεδο και ότι είναι ο μοναδικός τομέας που εξάγει, αντί να εισάγει, τεχνολογία. Υπογράμμισε ότι η δυναμική του είναι τεράστια για τη χώρα, ενώ υπενθύμισε ότι η μοναδική μεγάλη ξένη επένδυση στα χρόνια της κρίσης ήταν αυτή της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά. Είπε ότι η ανάπτυξη της ναυτιλίας στη χώρα μας βασίστηκε στην εμπιστοσύνη ανάμεσα στο κράτος και τον εφοπλισμό.



Ο κ. Ι.ΧΑΛΑΣ, Γενικός Γραμματέας Π.Ν.Ο.

Ο Γενικός Γραμματέας της ΠΝΟ Γιάννης Χαλάς μεταξύ άλλων τόνισε τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει το Ελληνικό Ναυτεργατικό δυναμικό στην διαχρονική εξέλιξη και πρόοδο της μεγάλης σήμερα Εμπορικής Ναυτιλίας, υπηρετώντας την με συνέπεια, μεθοδικότητα και ναυτοσύνη. Τόσο μέσα από τα πλοία, όσο και από τα ναυτιλιακά γραφεία ως υψηλόβαθμα στελέχη. Είπε ακόμη ότι χρειάζεται από την πολιτεία η χάραξη και σχεδίαση μίας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής στο επίκεντρο της οποίας θα βρίσκεται ο Έλληνας ναυτικός.



Ο κ. Ι.ΜΩΡΑΛΗΣ, Δήμαρχος Πειραιά

Ο Δήμαρχος Πειραιά Γιάννης Μώραλης έδωσε έμφαση στην προσπάθεια ανάδειξης του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό και εμπορικό κέντρο. Σκοπός μας, είπε, είναι να διασυνδέσουμε και πάλι οργανικά και οικονομικά την Πόλη με το Λιμάνι, να ξαναγίνει η Ακτή Μιαούλη επίκεντρο ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας και ότι για την επίτευξη του στόχου «έχουμε συγκεκριμένες προτάσεις». Κατέληξε λέγοντας ότι Ναυτιλία και Πειραιάς ταυτίζονται, έχουν παρελθόν, παρόν και μέλλον. «Η θάλασσα είναι το μέλλον μας, εκεί θα βρουν ξανά δουλειά οι νέοι μας»

Παρουσίαση του Προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Δρ. Γεωργίου Γράτσου



Ο Πρόεδρος του ΝΕΕ Δρ Γεώργιος Γράτσος στο βήμα

Ο Πρόεδρος του ΝΕΕ Δρ Γεώργιος Γράτσος στην ομιλία του, με την υποστήριξη οπτικού υλικού, αναφέρθηκε στην συμβολή της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία η οποία αντιπροσωπεύει το 7% του ΑΕΠ και απασχολεί, άμεσα ή έμμεσα, περίπου 300.000 άτομα. Τόνισε ότι η Ελλάδα μπορεί να γίνει ναυτιλιακό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου προσελκύοντας διεθνείς επενδύσεις, εφόσον υπάρχει όραμα και σταθερό, φιλόξενο επιχειρηματικό λειτουργικό σύστημα.

Η Ελλάδα γεωγραφικά βρίσκεται στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου



Η Ελλάδα είναι η ακριτική περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι η χώρα με την μεγαλύτερη ακτογραμμή σε μια πολύ ευαίσθητη περιοχή.

Η γεωγραφική μας θέση δίνει τεράστιες δυνατότητες για οικονομική ανάπτυξη.

3

Η Ελλάδα είναι σε κεντρική θέση της Ανατολικής Μεσογείου

Μεγαλοουργούσε όταν αγκάλιαζε την θάλασσα και το εμπόριο

Μπορεί να γίνει:

- Ναυτιλιακό και οικονομικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου προσελκύοντας διεθνείς επενδύσεις
- Προορισμό αναψυχής και θαλασσίου τουρισμού της Ε.Ε. προσελκύοντας ανθρώπους από όλο τον κόσμο
- Κύρια αφετηρία (home-porting hub) κρουαζιερόπλοιων της Ανατολικής Μεσογείου
- Διαμετακομιστικό κέντρο της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και της Ανατολικής Μεσογείου
- Ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο

Χρειάζεται όραμα και κατάλληλο, σταθερό, φιλόξενο επιχειρηματικό λειτουργικό σύστημα, απαλλαγμένο από γραφειοκρατικές αγκυλώσεις.

Έτσι οι θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν θα είναι πάρα πολλές.

**Η ανάπτυξη, αλλά και ο μαρασμός,
είναι προϊόντα ανθρώπινης
σκέψης**



ΜΕΓΑΛΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΕΝΤΡΑ



London



Singapore



Hong Kong



Shanghai



Ένα ναυτιλιακό κέντρο χρειάζεται κυρίως:

- Υγιές χρηματιστήριο, τράπεζες & χρηματοπιστωτικές δυνατότητες
- Ασφαλιστικούς οργανισμούς
- Διεθνώς καταξιωμένες νομικές υπηρεσίες, δικαστήρια, διαιτησίες και τεχνική υποστήριξη
- Έδρες εμπορικών εταιρειών και ναυλωτών

Έτσι προσελκύει ναυτιλιακές εταιρείες

Shanghai, Singapore, Hong Kong, Κύπρος και Μάλτα που προσελκύουν, ήταν όλες Βρετανικές αποικίες με αντίστοιχη οργάνωση που ανεξαρτητοποιήθηκαν μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο

Ο Πειραιάς μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του '60 έκανε κυρίως πληρώματα

Η Singapore έχει 5.5 εκ. κατοίκους σε έκταση μισής Ρόδου και 3 φορές το κατά κεφαλή ΑΕΠ της Ελλάδας

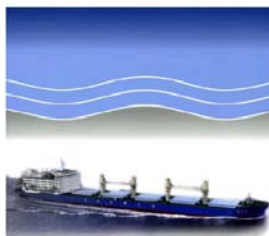
Άλλη σκέψη, άλλη οργάνωση, άλλη ανάπτυξη

Ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία

- **Αττική:** Εισρέουν €13-€19δισ δημιουργώντας 200.000 με 300.000 θέσεις εργασίας δημιουργώντας ~ 7%+ ΑΕΠ (Π. Πειραιώς, IOBE) - Κυρίως ναυτιλιακά γραφεία
- **Λονδίνο:** εισρέουν €37δισ ετησίως δημιουργώντας 537.000 θέσεις εργασίας- Κυρίως αναβαθμισμένες υπηρεσίες
- **Διπλάσιο μέσο μέγεθος πλοίων από λοιπό παγκόσμιο στόλο**
- **Αξιόπιστος μεταφορικός εταίρος μεγάλων οικονομιών**



-133 εκτάρια οικόπεδο
 -20.000 φοιτητές στο σύνολο
 -3.000 στις Σχολές Πλοίαρχων και Μηχανικών πλοίων
 -Συνεργασία με 60 ξένες Ναυτικές Ακαδημίες και Πανεπιστήμια
 -Το DNV είναι ο εξωτερικός ελεγκτής της ποιότητας της εκπαίδευσης



ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

- Ο εφοπλισμός διαχρονικά πιέζει για: αναβάθμιση σπουδών και περισσότερους εισακτέους
- Συμφέρι: Κόστος σπουδών ~ €20,000 στην διάρκεια ζωής εισρέουν €2-€2.5 εκ
- **ΕΜΠ** παράγει ~50 MSc Ναυπηγούς Μηχανολόγους Μηχανικούς/ χρόνο
- Λοιπά πανεπιστήμια ~350 BSc, MSc ναυτιλιακών σπουδών/ χρόνο



Ακτοπλοΐα

- Εξυπηρετεί 1.6 εκ νησιώτες και 75% των τουριστικών διανυκτερεύσεων
- Παράγει 6.5% του ΑΕΠ και ~250.000 θέσεις εργασίας (IOBE)
- **Για χρόνια ζημιογόνος** με διαφαινόμενη μικρή βελτίωση φέτος. Από τα 43 επιβατηγά πλοία που ναυπηγήθηκαν ήδη πουλήθηκαν 12. **Αν δεν καταστεί κερδοφόρος** για να ανανεώνονται τα πλοία, **θα χρειαστούν €3+δισ να αγοραστούν νέα.**



Κρουαζιέρα

- Δεν αναπτύσσεται το Homeporting που αποφέρει **5πλάσια** έσοδα. Θα δημιουργούσε **€1δς** μεγαλύτερες εισροές και **11.500** περισσότερες θέσεις εργασίας.
- Η Ισπανία έχει **5.5** φορές μεγαλύτερη σχέση επισκέψεων/αφιξέων
- Η Ιταλία " **6.5** φορές " " " "
- Οι επισκέψεις από το **2008-2013** στην Ελλάδα αυξήθηκαν **7%** ενώ στην Ιταλία **40%** και Ισπανία **45%** - **Αυτά πρέπει να προβληματίζουν.**
- **Βασικές αιτίες:**
 - Το Ελ. Βενιζέλος έγινε ακριβό περιφερειακό αεροδρόμιο (δεν έχει τις απαραίτητες απευθείας πτήσεις με Αμερική και Άπω Ανατολή)
 - Ανεπαρκείς η ακατάλληλες υποδομές
 - Κατάλληλα αναβαθμισμένοι προορισμοί και σωστό marketing λιμανιών στις εταιρείες κρουαζιέρας.



Σκάφη αναψυχής

- Σήμερα φιλοξενούνται **~18.000** που συντηρούν **~ 40.000** θέσεις εργασίας
- Με τον **N.3790 του 2009** έφυγαν **~ 2.000** σκάφη και μαζί τους τουλάχιστον **6.000** θέσεις εργασίας
- **Ελλάδα 1 σκάφος αναψυχής ανά 621 κατοίκους, Ευρώπη 1 ανά 164 κατοίκους!**
- Η πρόσφατη νομοθεσία είναι πια ανταγωνιστική και θα προσελκύσει. **Αν φιλοξενούσαμε άλλα 10.000** κυρίως μεγαλύτερα σκάφη θα δημιουργούσαμε τουλάχιστον **40.000 περισσότερες θέσεις εργασίας**



Ο χρόνος είναι χρήμα

- Μέσω Πειραιά ο χρόνος μεταφοράς προς την κεντρική και ανατολική Ευρώπη είναι **4 ημέρες συντομότερος**. Προς δυτική Ευρώπη περίπου **6 ημέρες συντομότερος**. Το κόστος αξίας του εμπορεύματος υπολογίζεται μεταξύ **0.6%-2.3%** μεγαλύτερο ανά ημέρα καθυστέρησης
- Η παραγωγικότητα του Προβλήτα 2 και 3 της COSCO **έχει υπερ-τριπλασιαστεί**
- Το μεγαλύτερο όφελος για την Ελλάδα θα είναι η **δημιουργία ελαφρών μεταποιητικών βιομηχανιών** που να προσφέρουν Ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία στις εισαγωγές προς αποφυγή δασμών
- Πρέπει να αναβαθμισθεί και να τελειώσει (σήραγγες Καλλιδρομίου) το σιδηροδρομικό δίκτυο ως τα σύνορα.



Ναυπηγοεπισκευή

- Από το **1975** έως το **1985** άλλαξαν χέρια **οι κάποτε παραγωγικές και κερδοφόρες ναυπηγικές εγκαταστάσεις. Παρ' όλα τα πλεονεκτήματα θέσης έκτοτε φυτοζωούν και επιβαρύνουν τον φορολογούμενο**
- Από τα **43** ακτοπλοικά που κτίστηκαν κυρίως σε ακριβότερες χώρες της Ευρώπης και αλλού, **μόνον 2** κτίστηκαν στην Ελλάδα. Το «**Νήσος Χίος**» και το «**Νήσος Μύκονος**». Ενώ όπου αλλού κτίζονται σε περίπου **2** χρόνια, εδώ έκαναν περίπου **6!**
- Προχθές κατέπλευσε το κρουαζιερόπλοιο «**Quantum of the Seas**», κτισμένο στην **Meyer Werft, Pappenberg, Γερμανία** κόστους **\$1δς**
- Για να πάρει μπροστά η ναυπηγοεπισκευή στη Ελλάδα χρειάζεται Ανταγωνιστικότητα και Συνέπεια

Οι τεχνίτες είναι καλοί. Το λειτουργικό σύστημα φταίει

Ομιλία του Προέδρου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Θεόδωρου Βενιάμη



Ο κ. Θ.ΒΕΝΙΑΜΗΣ στο βήμα

Είμαι ιδιαίτερα χαρούμενος και συγκινημένος για την σημερινή εκδήλωση και θέλω ολόψυχα να σας ευχαριστήσω όλους για την παρουσία και συμμετοχή σας στην γιορτή της Ναυτιλίας των Ελλήνων. Θεωρώ υποχρέωσή μου από το βήμα αυτό να τονίσω ότι η Ναυτιλία των Ελλήνων είναι αποκλειστικά τα πλοία μας και οι άνθρωποι της θάλασσας που τα ταξιδεύουν.

Έχοντας την τιμή να κατέχω την θέση του Προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, νιώθω επίσης την επιθυμία να μοιρασθώ μαζί σας την περηφάνια που εισπράττω από την θέση αυτή, για την ποσοτική και ποιοτική υπεροχή του στόλου που βρίσκεται στα χέρια των Ελλήνων συναδέλφων μου. Οι εμπορικοί εταίροι μας ανά τον κόσμο αλλά και οι Κυβερνήσεις σημαντικών Κρατών αναγνωρίζουν πλήρως την υψηλή στρατηγική και οικονομική διάσταση του θαλάσσιου μεταφορικού έργου που εκτελούν τα πλοία μας.

Πριν από λίγους μήνες στις Βρυξέλλες, έλαβε χώρα για πρώτη φορά η εβδομάδα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η οποία σηματοδοτήθηκε με μία σειρά εκδηλώσεων αφιερωμένες αποκλειστικά στον κοινοτικό στόλο και στην προβολή της πολυεπίπεδης σημασίας του για την Ευρώπη. Δεδομένου ότι ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει το 46,48% σε dwt του κοινοτικού, έγινε για άλλη μια φορά εμφανές στους κοινοτικούς αξιωματούχους αλλά και τους απλούς ευρωπαίους πολίτες ότι ως Έλληνες κατέχουμε ένα σημαντικό εθνικό κεφάλαιο, οικονομικής και στρατηγικής διαπραγματευτικής αξίας.

Όμως, σε αντίθεση με τα προαναφερόμενα θετικά πρόσημα για τη ναυτιλία μας, που

δραστηριοποιείται με επιτυχία στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον, η χώρα μας τα τελευταία χρόνια βρίσκεται στον κυκλώνα μιας βαθιάς οικονομικής κρίσης, που σύντομα θέλω να ελπίζω ότι θα ξεπερασθεί. Η ναυτιλία μας χωρίς να έχει υπάρξει μέρος του προβλήματος, ήταν και παραμένει παρούσα, έχοντας επιλέξει να είναι συνδεδεμένη με τον τόπο της και την ελληνική κοινωνία. Τα οφέλη της πατρίδας μας από την ναυτιλία περιγράφονται ουσιαστικά ως εξής: εισροή συναλλάγματος, θέσεις εργασίας και κύρος στη διεθνή πολιτική και οικονομική σκηνή.

Προσμένοντας λοιπόν ως Έλληνες πολίτες την ανάκαμψη της οικονομίας μας και την επιστροφή της πατρίδας μας σε ρυθμούς ανάπτυξης και προόδου, θα ήθελα να τονίσω ότι ο κλάδος της ναυτιλίας μπορεί να συνδράμει στις προσπάθειες της πολιτείας μας να αντικρούσει τη μάστιγα της ανεργίας, ιδιαίτερα στις νέες ηλικίες. Η ναυτιλία έχει τη δυναμική να προσφέρει νέες θέσεις εργασίας, δίνοντας σε άνεργους συμπολίτες μας την ευκαιρία να εργασθούν δημιουργικά στα ελληνόκτητα πλοία μας. Πάντοτε, εξάλλου, υπολογίζαμε στη ναυτοσύνη και στις δεξιότητες του λαού μας.

Όμως, θα πρέπει να θυμόμαστε ότι οι οικονομικοί παράμετροι της προσφερόμενης εργασίας είναι συνυφασμένες με το διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται το ελληνόκτητο πλοίο, και επομένως πρέπει να είναι ρεαλιστικές αλλά, σε κάθε περίπτωση, σεβόμενες πλήρως τα ισχύοντα στη διεθνή ναυτεργατική νομοθεσία.

Κυρίες και κύριοι,

Με την ευκαιρία της σημερινής συγκέντρωσής μας, θέλω επίσης να εκφράσω δημοσίως τις ευχαριστίες μου στα μέλη της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας που με την οικονομική τους συνεισφορά έδωσαν τη δυνατότητα στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών να υλοποιήσει κατά την τελευταία τριετία ένα πολύπλευρο πρόγραμμα κοινωνικής προσφοράς και αλληλεγγύης προς τις αδύνατες ομάδες της κοινωνίας μας που δοκιμάζονται από τις δυσμενείς οικονομικές συγκυρίες. Πρόκειται για ένα έργο αξιόπαινο, σύμφωνο με τα ήθη και την ιστορία της ναυτιλίας των Ελλήνων και είμαι σίγουρος ότι θα μπορέσουμε με την υποστήριξη όλων σας να το συνεχίσουμε.

Αγαπητοί φίλοι,

Κλείνοντας θα ήθελα να αναφερθώ και στα πρόσωπα που τιμούμε σήμερα. Πρόκειται για διακεκριμένες προσωπικότητες της ναυτιλιακής μας οικογένειας, που αν και έχουν φύγει από τη ζωή εδώ και χρόνια, τα ονόματά τους παραμένουν φωτεινοί φάροι της ναυτοσύνης των Ελλήνων, της επιχειρηματικής καταξίωσης καθώς και των ευκαιριών και προοπτικών που δίνει στον άξιο άνθρωπο η ναυτιλιακή δραστηριότητα. Οι δρόμοι της θάλασσας ήταν, είναι και θα είναι γόνιμοι.

ΕΓΓΡΑΦΑ - ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
 ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
 Ακτή Μιαούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
 Τηλ: 21042 93 827 - 29, FAX: 21042 93 831

Πειραιάς 21/12/2015 / 29 Φ9
 Προς
 Αξιότιμο Κύριο
 ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
 ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΑΣ ΚΑΙ
 ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Κωνσταντίνος

Θαλάσσιος Τουρισμός – Εθνική Οικονομία

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) θεσμικός φορέας για θέματα Ναυτιλίας, επίσημος σύμβουλος της Πολιτείας ως ο ιδρυτικός νόμος επίτασσε, πάντα ενεργεί με βάση το Εθνικό συμφέρον και την ενίσχυση της Εθνικής Οικονομίας.

Έτσι με το προκύψαν θέμα της πρόθεσης τροποποίησης του άρθρου 3 του νόμου 4256/2014, πέραν των επιχειρημάτων που έχει αναπτύξει ο φορέας των επαγγελματιών σκαφών τουρισμού, το ΝΕΕ εισηγείται να παραμείνει και να συνεχίσει να εφαρμόζεται ως έχει το ανωτέρω άρθρο διότι:

«Οι ιδιαίτερες του Ελληνικού Αρχιπελάγους σε αντίθεση με τις θάλασσες άλλων Κ-Μ (γεγινάσκει με εξωκοντικές χώρες, μικρό εύρος Αιγαίου Πελάγους, πολυνησία) καθώς και φαινόμενα περιστασιακά (πρόσφυγες, λαθρομετανάστευση) αλλά και μη περιστασιακά όπως λαθρομετρία και τρομοκρατία καθιστούν απαραίτητη την διαφορετική διαχείριση του επαγγελματικού θαλάσσιου τουρισμού από ό,τι πηδώναν να ισχύει σε κάποια άλλα Κ-Μ της Ε.Ε.».

Με την ευκαιρία αυτού του εγγράφου, τό ΝΕΕ θεωρεί χρήσιμο να σημειώσει και τα ακόλουθα αναφορικά με τον θαλάσσιο τουρισμό:

1. Έχει παρέλθει ικανό χρονικό διάστημα από την έναρξη ισχύος του ν. 4256/2014 χωρίς να έχει ολοκληρωθεί και εφαρμοσθεί το ηλεκτρονικό Μητρώο σκαφών αναψυχής που εισήχθησε τό ΝΕΕ και υιοθετήθηκε από τόν νομοθέτη. Θεωρούμε ότι η εφαρμογή τού Μητρώου θά αποτελέσει ουσιαστικό παράγοντα στον έλεγχο τού κλάδου αυτού (ασφάλεια ναυσιπλοΐας, νομιμότητα ναυλώσεων, εισπραξη τελών και ΦΠΑ κ.α.).
2. Πληροφορούμεθα ότι η υποχρέωση ελευθεροκοινωνίας τών σκαφών που εισέρχονται στην Ελληνική Επικράτεια (ιδιωτικών/επαγγελματιών, όλων των νηολογίων) δεν εφαρμόζεται απαρέγκλιτα με συνέπεια να διακονούνται σκάφη εντός τών Ελληνικού χώρου ανεξέλεγκτα με όλους τούς κινδύνους που αυτό συνεπάγεται, συμπεριλαμβανομένου και της μεταφοράς λαθρομεταναστών.
3. Παράλληλα, η παράβαση αυτή στερεί τά δημόσια ταμεία από τήν εισπραξη τού ΤΠΠ (Τέλος Πλώων και Παραμονής).
4. Είναι σύνηθες τό φαινόμενο αλλοδαπά σκάφη να ελιμνίζονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις που συνήθως ελέγχονται από Δήμους/Αλιευτικούς φορείς κ.Α.Π., χωρίς να καταβάλουν τέλη ελλιμενισμού ενώ σε όρους ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, πρμυνοδετούν τά σκάφη αυτά και παραμένουν εν'όρμω για πολλές ημέρες δωρεάν. Θεωρούμε ότι μπορεί να ερευνηθεί η δυνατότητα εισπραξης κάποιου τέλους παραμονής σε παρόμοιους όρους που θα συνέδραμε στα οικονομικά τών Δήμων. Αυτά τά «τέλη εν όρμω» θα μπορούσε να τα εισπράττει το Λιμενικό Σύμα ελέγχοντας ταυτόχρονα αν το εν λόγω σκάφος έχει πληρώσει το ΤΠΠ, εισπράττοντας το σε αρνητική περίπτωση. Κατά αυτό τον τρόπο θα μπορούσε να αμειβεται με ποσοστό επί αυτών των εισπράξεων και έτσι να αποκτήσει έσοδα που θά ήταν πολύτιμα γιά τήν συντήρηση και επισκευή των πλωτών του μέσων για καλύτερη αστυνόμευση της περιοχής ελέγχου του.

Παραμένουμε πάντα στην διάθεση σας,

ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
 ΠΡΟΕΔΡΟΣ
 ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ανάγκη για προστασία της Ναυπηγοεπισκευής

Πολύτερα η ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα ήταν σημαντική Ελληνική βιομηχανία που δημιουργούσε πολλές θέσεις απασχόλησης και πλούτο για την χώρα. Για πολλές τώρα δεκαετίες μαραζώνει και η Πολιτεία κάνει προσπάθειες να την αναζωογονήσει. Σε αυτές τις προσπάθειες τό ΝΕΕ συμπαρίσταται με τήν πείρα και γνώση της ναυτιλίας σ' αυτόν τον τομέα.

Το ΝΕΕ με δικαιολογημένη ανησυχία πληροφορήθηκε από τά μέλη του πρόθεσης του Υπουργείου Οικονομικών να επιβάλλει ΦΠΑ - σε αντίθεση με τήν κείμενη Ελληνική και Ευρωπαϊκή νομοθεσία - στις νέες κατασκευές και τά περί αυτές υλικά, ανταλλακτικά, εφόδια κ.λπ.

Το ΝΕΕ σημειώνει ότι :

- Αυτή τήν χρονική περίοδο της κρίσης και των προβλημάτων στους παραγωγικούς τομείς της χώρας μας κατασκευάζονται 12 νέα πλοία και η εισροή πλούτου συναλλάγματος φθάνει τά 70.000.000 δολάρια, με παράλληλη προσφορά εργασίας σε εκατοντάδες περί τήν ναυπηγοεπισκευή ασχολούμενους και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις υλικών, ανταλλακτικών και ειδών για τήν κατασκευή πλοίου. Αντίστοιχα έρχονται πλοία για μετασκευή ή επισκευή.
- Πρόσφατα η σύνηθης διαδικασία διεκπεραιώσεως με τήν ΔΟΥ Πλοίων των πηολογίων διεκόπη και οι ενδιαφερόμενοι ενημερώθηκαν ότι αυτή η εντολή έχει δοθεί από τό Υπουργείο Οικονομικών, λόγω προωθούμενης διοικητικής πράξης για φορολόγηση.
- Η Ελληνική Πολιτεία για να προσελκύσει επενδυτές και να ενδυναμώσει τήν Ναυπηγοεπισκευή με τό άρθρο 27 του ν.2859 (ΦΕΚ Α 248/2000) προβλέπει όπως «Απαλλάσσονται από υποκείμενο στον φόρο του κανονικού καθεστώτος ΦΠΑ τά παράδοχα και εισαγωγικά πλοία.....τά αντικείμενα και υλικά, εφόσον προορίζονται να ενσωματωθούν ή χρησιμοποιηθούν στα πλοία.....οι εργασίες κατασκευής, μετασκευής, επισκευής και συντήρησης των πλοίων.....».
- Τά ΝΕΕ, ως επίσημος θεσμικός φορέας της Πολιτείας με σκοπό πέραν της Ναυτιλίας και τήν προαγωγή/προστασία των γενικών συμφερόντων του Κράτους και της Εθνικής Οικονομίας, αξιολογεί ότι η ενδεχόμενη αλλαγή του ανωτέρω άρθρου θά είναι επιζήμια για τήν χώρα. Τούτο διότι, αλλάζοντας τή νομοθεσία και επιβαρύνοντας με ΦΠΑ ανεβαίνει τό κόστος κατασκευής, ή μετασκευής, ή επισκευής αναγκάζοντας πλοιοκτήτες και επενδυτές να διαλέγουν άλλα ναυπηγεία ή επισκευαστικές ζώνες. Αυτό θά καταστρέψει Ελληνικές θέσεις εργασίας και τεχνολογία και θά βοηθήσει τήν ανάπτυξη βιομηχανιών και θέσεων εργασίας γειτονικών χωρών.

Τέλος, τό ΝΕΕ διατυπώνει έντονα τήν ανησυχία του και πιστεύει ότι θά είναι λάθος ενδεχόμενη αλλαγή του άρθρου 27 και πλήγμα στην προσπάθεια αναβίωσης της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας, δεδομένου ότι έχει διαπιστωθεί χώρες πλησίον μας να προσεγγίζουν πλοιοκτήτες με δελεαστικές προτάσεις για κατασκευή, συντήρηση και επισκευή πλοίων.

Πρόεδρος
 Γ. Γράτσος



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

Τρίτη, 08 Δεκεμβρίου 2015

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Συνάντηση Υπουργού Ναυτιλίας με τό Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος επισκέφθηκε σήμερα τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Θεοδωρή Δρίτσα. Στη συνάντηση παρέστη και ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Γιάννης Θεοτοκάς. Από πλευράς Ναυτικού Επιμελητηρίου συμμετείχαν, ο πρόεδρος κ. Γιώργος Γράτσος, ο Σύμβουλος του Επιμελητηρίου κ. Μιχάλης Σαρλής, ο Διευθυντής κ. Γιάννης Τσενεμής, καθώς και μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Επιμελητηρίου, οι κύριοι Βασίλειος Λογοθέτης, Αντώνης Αγαπητός και Γιώργος Πατέρας.

Στην συνάντηση που έγινε σε καλό κλίμα, υπήρξε μια δημιουργική συζήτηση πάνω σε θέματα που αφορούν στο λιμάνι του Πειραιά, τή ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, τό θαλάσσιο τουρισμό, τή ναυτική εκπαίδευση, τό ΝΑΤ καθώς και τό πλαίσιο που διέπει τή λειτουργία του Ναυτικού Επιμελητηρίου.

Οι εκπρόσωποι του Επιμελητηρίου παρουσίασαν τις θέσεις τους στα παραπάνω θέματα, αλλά και ο Υπουργός κ. Δρίτσας διατύπωσε τις θέσεις, τās απόψεις και τις ενέργειες του Υπουργείου πάνω σε αυτά.

Με τή συζήτηση της διαγωνιστικής διαδικασίας για τον ΟΛΠ στην επικαιρότητα, ο Υπουργός είχε τήν ευκαιρία να ενημερώσει τά Μέλη του Ναυτικού επιμελητηρίου για τή μέχρι τώρα ενέργειες του Υπουργείου σε σχέση με τή Σύμβαση Παραχώρησης και τή διαφύλαξη των συμφερόντων του Δημοσίου. Δεν παρέλειψε να διεκρινίσει πως οι προθεσμίες που έχουν τεθεί είναι δεσμευτικές για τήν Κυβέρνηση, τήν πολιτική της οποίας υλοποιεί τό Υπουργείο.

Καταλήγοντας, επισημάνθηκε αμφίδρομα, η ανάγκη για συχνά και συστηματικά επικοινωνία του Υπουργείου και του Ναυτικού Επιμελητηρίου.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ακτή Μασούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ. 21042 93 827 - 29, FAX: 21042 93 831

Αρ. Πρωτ.: 2453

Πειραιάς 4^η Δεκεμβρίου 2015

Προς τόν Αξιότιμο
Υπουργό Ναυτιλίας και
Νησιωτικής Πολιτικής
Κύριο
ΘΟΔΩΡΗ ΔΡΙΤΣΑ

Κύριε Υπουργέ

**ΘΕΜΑ: ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ Λ.Δ. ΚΙΝΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ
ΥΠΟΔΟΜΕΣ**

Τό Ναυτικό Επιμελητήριο τής Ελλάδος, στο πλαίσιο των εξελίξεων αναφορικά με την πώληση τής πλειοψηφίας των μετοχών τής ΟΛΠ Α.Ε. και γιά τό οποίο έχουμε επικοινωνία, θεωρεί παράλληλα χρήσιμο νά θέσει υπ' όψη σας εξελίξεις ως πρός τό ενδιαφέρον εταιρειών τής Λαϊκής Δημοκρατίας τής Κίνας γιά υποδομές πού αφορούν τήν διακίνηση αγαθών διά μέσου καί άλλων οδών πρός τήν Ευρώπη.

Στόν μακροχρόνιο κεντρικό στρατηγικό σχεδιασμό τής Κίνας, εντάσσεται τό ενδιαφέρον γιά τίσ λιμενικές υποδομές τού Πειραιά, τόν εμπορευματικό σταθμό τού Θριασίου Πεδίου καί τήν σιδηροδρομική σύνδεση μέ τό Ευρωπαϊκό δίκτυο. Εκτιμούμε πιθανή τροποποίηση τού κεντρικού αυτού σχεδιασμού μέ αφορμή :

Τήν δήλωση τού Πρωθυπουργού κ. Li Keqiang κατά τήν πρόσφατη συνάντηση του μέ τόν Λετπονό συνάδελφο, σχετικά μέ προγράμματα συνεργασίας πού αφορούν τήν Αδριατική, τόν Εύξεινο Πόντο καί τήν Βαλτική Θάλασσα

Τήν πρόσφατη εξαγορά από Κινεζική εταιρεία τού λιμενικού εμπορευματικού σταθμού Kuyport στήν θάλασσα τού Μαρμαρά.

Τήν διατάραξη τής ροής τών σιδηροδρόμων μεταξύ τής Ελλάδος καί τής Ευρωπαϊκής Ένωσης στήν Ειδομένη λόγω παρακώλυσης από οικονομικούς μετανάστες.

Πιθανόν οι δύο πρώτες εξελίξεις νά αφορούν τήν δημιουργία εναλλακτικών πρός τόν Πειραιά εμπορευματικών διαδρόμων καί όχι τήν μεταβολή τής στρατηγικής, εντούτοις είναι εξελίξεις πού πρέπει νά μάς απασχολούν ενόψει τού επικείμενου διαγωνισμού πώλησης τών μετοχών τής ΟΛΠ Α.Ε.,

Πραμένουμε στήν διάθεσή σας Κύριε Υπουργέ.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΓΡΑΤΣΟΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Βοθός Προστασίας
Αριθ. Πρωτ.: 2123
Πειραιάς 21/12/2015

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μασούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ. 2104293827-29
FAX: 2104293831
E-mail: nee@nee.gr

Προς
τον Αξιότιμο Κύριο
ΘΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
Υπουργό Ναυτιλίας και
Νησιωτικής Πολιτικής

Κύριε Υπουργέ

Ανάγκη γιά προστασία τής Ναυπηγοεπισκευής

Το Ναυτικό Επιμελητήριο τής Ελλάδος (ΝΕΕ) επιθυμεί νά θέσει υπόψη σας στοιχεία δραστηριότητας τής Ναυπηγοεπισκευής καί πρόσφατες δυσκολίες πού αντιμετωπίζει. Συγκεκριμένα:

- Αυτή τήν χρονική περίοδο τής κρίσης καί των προβλημάτων στους παραγωγικούς τομείς τής χώρας μάς κατασκευάζονται 12 νέα πλοία καί η εισορή πολύτιμο συναλλάγματος φθάνει τα 70.000.000 δολάρια μέ παράλληλη προσφορά εργασίας σε εκατοντάδες περί τήν ναυπηγοεπισκευή ασχολούμενους καί τίσ μικρομεσαίες επιχειρήσεις υλικών, ανταλλακτικών καί ειδών γιά τήν κατασκευή πλοίου.
- Πρόσφατα η συνήθης διαδικασία διεκπεραίωσης μέ τήν ΔΟΥ Πλοίων των τιμολογίων διεκόπη καί οι ενδιαφερόμενοι ενημερώθηκαν ό,τι αυτή η εντολή έχει δοθεί από το Υπουργείο Οικονομικών, λόγω προωθούμενης διοικητικής πράξης γιά φορολόγηση.
- Η Ελληνική Πολιτεία, γιά νά προσελκύσει επενδυτές καί νά ενδυναμώσει τήν Ναυπηγοεπισκευή, μέ τό άρθρο 27 του ν.2859 (ΦΕΚ Α 248/2000) προβλέπει όπωσ «Απαλλάσσονται από υποκείμενο στον φόρο του κανονικού καθεστώτος ΦΠΑ η παράδοση καί εισαγωγή πλοίων.....τα αντικείμενα καί υλικά, εφόσον προορίζονται νά ενσωματωθούν ή χρησιμοποιηθούν στα πλοία.....οι εργασίες κατασκευής, μετασκευής, επισκευής καί συντήρησης των πλοίων.....».

Τό ΝΕΕ, ως επίσημος θεσμικός φορέας τής Πολιτείας μέ σκοπό πέραν τής Ναυτιλίας καί τήν παραγωγή/προστασία των γενικών συμφερόντων του Κράτους καί τής Εθνικής Οικονομίας (ιδρυτικός νόμος ΝΕΕ), αξιολογεί ό,τι η ενδεχόμενη αλλαγή του ανωτέρου άρθρου θα είναι επιζήμια γιά τήν χώρα.

Τέλος επιτρέψατε, κε Υπουργέ, νά εκφράσουμε τήν ανησυχία μάς γιά τήν ενδεχόμενη αλλαγή του άρθρου 57, πού θα είναι πλήγμα στήν προσπάθεια αναβίωσης τής Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας, δεδομένου ό,τι έχει διαπιστωθεί ό,τι χώρες πλίσθιν μάς (Τουρκία - Τούσλα) προσεγγίζουν πλοιοκτήτες μέ δλεαστικές προτάσεις γιά κατασκευή, συντήρηση καί επισκευή πλοίων.

Αλλάζοντας τήν νομοθεσία καί επιβαρύνοντας μέ ΦΠΑ ανεβαίνει τό κόστος κατασκευής ή επισκευής καταστρέφοντας Ελληνικές θέσεις εργασίας καί τεχνογνωσία καί βοηθείται η ανάπτυξη βιομηχανιών γειτονικών χωρών.

Πάντα, στή διάθεσή σας

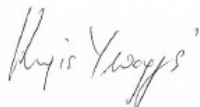
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ



Αρ. Πρωτ.: 2852

Πειραιάς 4η Δεκεμβρίου 2015

Πρός τόν Αξιότιμο
Υπουργό Ναυτιλίας και
Νησιωτικής Πολιτικής
Κύριο
ΘΟΔΩΡΗ ΔΡΙΤΣΑ


ΘΕΜΑ : ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΠΩΛΗΣΗΣ ΜΕΤΟΧΩΝ ΟΛΠ Α.Ε.

Τό Ναυτικό Επιμελητήριο τής Ελλάδος παρακολουθεί τις εξελίξεις αναφορικά μέ τόν διαγωνισμό πώλησης μετοχών τής ΟΛΠ Α.Ε. από δημοσιεύματα στόν Τύπο, από πληροφορίες καί από τά στοιχεία πού μάς διαθέσατε τήν 3/12/2015. Η διαρκής ενασχόληση τού ΝΕΕ μέ τό λιμενικό σύστημα, εμπνέπει στόν θεσμικό του ρόλο ως επισήμου συμβούλου τής Πολιτείας. Αποφές είχαμε ανταλλάξει μαζί σας Κύριε Υπουργέ, πρό διετίας κατά τήν διάρκεια ανεπίσημης μέν αλλά επικοινωνητικής συνάντησης.

Επειδή οι εξελίξεις αναφορικά μέ τόν πρώτο λιμένα τής χώρας είναι θεμελιώδεις για τό μεταφορικό σύστημα τής χώρας καί για τήν Εθνική Οικονομία γενικώτερα, θεωρούμε χρήσιμο νά επισημόνουμε ορισμένα κείρια σημεία ως πρός τήν λειτουργία τού λιμένα, τήν επικράτηση κανόνων υγιούς ανταγωνισμού καί τήν ανταγωνιστικότητα τωμένων οικονομικής δραστηριότητας όπως τό εμπόριο, οι εξαγωγές, ο τουρισμός, οι ναυπηγοεπισκευές, υπηρεσίες κ.α.

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΦΟΡΕΩΝ

Θά πρέπει νά υπάρχει σαφής διάκριση αρμοδιοτήτων μεταξύ τής Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, τής Διαχειριστικής Αρχής Λιμένος Πειραιά (ΔΑΛΠ), τών Λιμενικών Αρχών καί τής ΕΣΣΑ. Η επικάλυψη αρμοδιοτήτων μεταξύ τών φορέων μόνο σύγχυση μπορεί νά δημιουργήσει πού οδηγεί σέ Διοικητικό έλλειμα. Η ασφάλεια ναυσιπλοΐας καί η αστυνόμευση, αποτελούν αποκλειστική αρμοδιότητα τού Λ.Σ. ενώ ο έλεγχος τής ιήρησης τών συμβάσεων πού αφορούν τόν λιμένα καί τής λιμενικής υπηρεσίας, θά πρέπει νά εμπνέπουν στόν τομέα ευθύνης τής ΔΑΛΠ όπως καί η απρόσκοπτη τήρηση τής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού.

ΓΕΝΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Πριν αναφερθούμε σε επί μέρους προβλήματα, ως κατωτέρω, θα θέλαμε να επισημόνουμε ότι οι όποιες αποφάσεις καί περιορισμοί για τήν χρήση καί τήν τιμολόγηση υπηρεσιών από τόν ανάδοχο θα επηρεάσουν τό προσφερόμενο τίμημα. Για παράδειγμα η μεγάλη ανάπτυξη κίνησης του προβλήτα 2 καί 3 έχει συντελεστεί επειδή ο ανάδοχος μπόρεσε να εκτελέσει ένα επενδυτικό πρόγραμμα αύξησης παραγωγικότητας (παραγωγή έργου ανά μονάδα κόστους) καί βελτίωσης προσφερόμενων υπηρεσιών τό οποίο έτυχε τής καλής υποδοχής από τους χρήστες. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι μέσα στην έννοια του κόστους δεν είναι μόνο τό κόστος τής φορτοεκφόρτωσης αλλά συμπεριλαμβάνεται καί ο χρόνος αναμονής καί παραμονής καί λοιπών εξόδων στο λιμάνι. Είναι προφανές ότι υπάρχει ένα κρίσιμο μέγεθος πένω από τό οποίο η παραγωγικότητα αυξάνεται. Είναι σαφές ότι τό κέρδος έρχεται μέ τήν αύξηση του τζίρου προϊόντος καί τό περιθώριο κέρδους ως ποσοστό, κατεβάζοντας τό κόστος προϊόντος καί τήν τελική κερδοφορία. Άρα πιστεύουμε ότι οι γραφειοκρατικοί περιορισμοί είναι αντιπαραγωγικοί. Περισσότεροι πάροχοι καί ανταγωνισμός κατεβάζουν τό κόστος καί είναι σέ όφελος τής κοινωνίας αρκεί να λειτουργεί σωστά η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Εφόσον η μεταβολή λιμενικών τελών τών οχηματαγωγών πλοίων θα τελει υπό τήν έγκριση τού ΥΝΑΝΠ, η διαδικασία αυτή θα πρέπει νά συμπεριλάβει καί τά επιβατηγά-οχηματαγωγά καί τά αμγώς επιβατηγά ώστε νά καλύπτεται όλο τό εύρος τών πλοίων τής Ακτοπλοΐας. Θεωρούμε δέ ότι η έγκριση τού ΥΝΑΝΠ θά πρέπει νά ισχύει για τής μεταβολές όλων τών τιμολογίων λιμενικών υπηρεσιών πρός τά ακτοπλοϊκά πλοία όπως π.χ. στα τέλη αποκομιδής στερεών καί υγρών αποβλήτων. Η επιβάρυνση τής ακτοπλοΐας μέ πρόσθετο λιμενικό κόστος, ουσιαστικά πλήττει τόν τουρισμό καί τής οικονομίες τών νησιών. Από τήν άλλη ο αλόγιστος περιορισμός θα μειώσει τό αντίτιμο χρήσης/πώλησης του λιμένα. Πρέπει να βρεθεί η βέλτιστη συμβιβαστική λύση.

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ

Η ρυμούλκηση αποτελεί ουσιαστικά τήν μόνη ίσως πλήρως απελευθερωμένη λιμενική υπηρεσία μέ αποτέλεσμα τήν συγκράτηση τού κόστους σέ χαμηλότερα επίπεδα από ότι σέ άλλα Ευρωπαϊκά λιμάνια. Η ανάθεση τής ευθύνης ρυμούλκησης στόν ΟΛΠ Α.Ε. δημιουργεί μονοπωλική παροχή υπηρεσίας καθότι ακόμα καί εάν η υπηρεσία αυτή εκτελείται από υπεργολάβους, ο πελάτης θά τιμολογείται από τήν ΟΛΠ Α.Ε. ενώ στην περίπτωση τής υποπαραχώρησης, η ΟΛΠ Α.Ε., θά εισπράττει δικαιώματα παραχώρησης χωρίς νά προσφέρει κάποια υπηρεσία. Αποτελέσμα τής πρακτικής αυτής θά είναι η αύξηση τών τελών ρυμούλκησης, λόγω τής έλλειψης ανταγωνισμού μέ ότι αυτό συνεπάγεται στο κόστος εκμετάλλευσης τών πλοίων, καί η απώλεια τής επιχειρηματικής ευελιξίας τών εταιρειών ρυμούλκησης πού σημειώτεον ότι παράλληλα επιτελούν σημαντικό έργο διαθέτοντας ρυμουλκά ασφαλείας στις εγκαταστάσεις υγρών καυσίμων.

ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΗ

Ως πρός τής εγκατεστημένες επιχειρήσεις ναυπήγησης καί ναυπηγοεπισκευής σέ χώρους μισθωμένους από τήν ΟΛΠ Α.Ε., θεωρούμε ότι η μακροχρόνια εξασφάλιση τής μίσθωσης, αποτελεί ικανοποιητική λύση για τόν κλάδο αυτό ο οποίος ασχολείται κυρίως μέ μικρά πλοία. Τά μεγαλύτερα πλοία εξυπηρετούντο στις επισκευαστικές υποδομές καί δεξαμενές τής ΟΛΠ Α.Ε. έναντι τελών για τήν χρήση αυτών τών υποδομών. Τό επισκευαστικό έργο όμως, τό επιτελούσαν ιδιωτικές μονάδες μηχανουργείων, ελασματοουργείων, ηλεκτρολογείων κ.α. τής επιλογής τής διαχειριστίας εταιρείας τού πλοίου μέ τήν διαδικασία τής αυτοεπιστάσις. Η πρακτική αυτή, μαζί μέ τήν τεχνονομία στην ζώνη τού Περάματος, αποτέλεσαν τους λόγους για τήν έντονη δραστηριότητα πού αναπτύχθηκε τής περασμένες δεκαετίες. Παρά τήν ύπαρξη τής πρακτικής αυτής, τής τεχνονομίας καί τής προθυμίας τής Ελληνικής Ναυτιλίας, οι δραστηριότητες στην ΝΖΠ ατόνησαν τά τελευταία χρόνια για άλλους λόγους.

Τό ΝΕΕ εκτιμά ότι εάν η εκτέλεση τών εργασιών επισκευών αναλαμβάνεται από τήν ΟΛΠ Α.Ε. καί εκχωρείται σέ υπεργολάβους τής επιλογής τής, θα λειτουργεί ως ναυπηγείο. Έτσι δέν θά πρόβξει προθυμία τών Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών για τής επισκευές τών πλοίων τους στόν Ελλάδα που θα χάσουν τήν σημερινή ελκυστική ευελιξία επιλογής. Συνεπώς προκειμένου νά αξιοποιηθεί ο κλάδος αυτός καί οι δυνατότητες πού προσφέρει, θά πρέπει η μέν ΟΛΠ Α.Ε. νά έχει τήν ευθύνη τών χώρων καί τών υποδομών καί έναντι τελών νά διαθέτει τής υποδομές, οι δέ Ναυτιλιακές εταιρείες νά συνεχίσουν νά διατηρούν τό δικαίωμα επιλογής καί ανάθεσης σέ συνεργεία τής επιλογής τους.

ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΣΤΕΡΕΩΝ ΚΑΙ ΥΓΡΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Τό ΝΕΕ όπως καί πρόσφατα, εξ αφορμής τού αναβληθέντος διαγωνισμού, εκφράζει καί πάλι τήν έντονη πεποίθηση του για τήν παράλληλη ενασχόληση όλων εργολάβων αποκομιδής πλήρουν τής προϋποθέσεις τών νόμων καί τών κανονισμών, οι οποίοι νά συναλλάσσονται απευθείας μέ τής ναυτιλιακές εταιρείες ώστε νά υπάρχει ανταγωνισμός.

Η ΔΑΛΠ, έναντι μικρού τέλους, νά διαχειρίζεται τό σύστημα δεδομένων καί ροής πληροφοριών μεταξύ τών πλοίων, τών εργολάβων αποκομιδής καί τών λιμενικών αρχών (παράδειγμα Rotterdam). Θεωρούμε ότι η μονοπωλική παροχή τής υπηρεσίας αυτής από τήν ΟΛΠ Α.Ε., θά επιβαρύνει τό κόστος αυτό, τό οποίο θα μετακυληθεί στόν χρήστη τών μεταφορικών υπηρεσιών καί πιθανόν νά λειτουργήσει αρνητικά για τό θαλάσσιο περιβάλλον.

ΔΑΣΜΟΙ

Εξυπακούεται ότι η ΟΛΠ Α.Ε. ουδέμια αρμοδιότητα δικαιούται να έχει σέ θέματα δασμών καί δασμολογικής πολιτικής πού αποτελούν αποκλειστική αρμοδιότητα τών κρατικών φορέων.

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ

Για τήν μεταβολή τών πώσης φύσεως τιμολογίων λιμενικών υπηρεσιών, δέν αρκεί η υποβολή γνωμοδοτήσεων. Απαιτείται η υποβολή πλήρως στοιχειοθετημένης μελέτης μέ συγκριτικά στοιχεία άλλων λιμένων. Υποθετικά εάν τό κόστος τών λιμενικών υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης έγχωριου φορτίου είναι υψηλότερο από τό αντίστοιχο τής Ιταλίας, οι μέν Ελληνικές εξαγωγές θα διαθέτουν ανταγωνιστικό μειονέκτημα έναντι τών Ιταλών ανταγωνιστών τους, τά δέ εισαγόμενα προϊόντα θα καταλήξουν στόν καταναλωτή μέ προσαύξηση φορτοεκφόρτωσης καί συνεπώς θα είναι ακριβύτερα από ότι στην Ιταλία.

Τό αυτό ισχύει για τόν θαλάσσιο ναύλο σέ περίπτωση πού ο ανάδοχος πού δέν προκύψει στόν διαγωνισμό είναι συνδεδεμένος μέ ναυτιλιακή εταιρεία τακτικών γραμμών (2 εκ τών 3 ενδιαφερομένων). Είναι πιθανός ο κίνδυνος η ναυτιλιακή αυτή εταιρεία, λόγω ευνοϊκής μεταχείρισης τών λιμένων Πειραιά (πού επίσης κατέχει δεσπόζουσα θέση ως πρός τό έχωριο φορτίο καί τήν ακτοπλοΐα), νά αποκτήσει δεσπόζουσα θέση στην διακίνηση αγαθών πρός/από τόν Πειραιά μέ πιθανό αποτέλεσμα τήν αύξηση τών ναύλων καί τήν επιβάρυνση τής Εθνικής Οικονομίας.

Οι δικλείδες ασφαλείας για τήν πρόληψη τής «κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης» θά πρέπει νά μήν περιορίζονται στην υποβολή γνωμοδοτήσεων, αλλά νά καθορίζονται σαφώς μέ αποτελεσματικές διαδικασίες στην Σύμβαση Παραχώρησης καί η εφαρμογή τών διαδικασιών αυτών, νά αποτελεί τό κύριο μέλημα τής ΔΑΛΠ. Πιθανόν κάποιος μηχανισμός διασύνδεσης τών τιμολογίων φορτοεκφόρτωσης καί αποθήκευσης καθώς καί τών ναύλων από π.χ. Απώ Ανατολή τής ΟΛΠ Α.Ε. μέ άλλους Μεσογειακούς λιμενικούς οργανισμούς απευθείας προσέγγισης, νά είναι ελεγκτικά αποτελεσματικά.

Η ΟΛΠ Α.Ε. θά πρέπει νά τηρεί τά διεθνή λογιστικά πρότυπα (ΔΑΠ) καί νά εφαρμόζει ξεχωριστή λογιστική αποτύπωση για κάθε κλάδο επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Σκοπός είναι νά αποφευχθεί η απολόγηση π.χ. τής αύξησης τών φορτοεκφορτωτικών εργασιών λόγω συμμετοχής στην απόσβεση έργων στόν σταθμό κρουαζιέρας.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

Λόγω τής δεσπόζουσας θέσης πού κατέχει η ΟΛΠ Α.Ε. σέ ορισμένες από τής υπηρεσίες λιμενικών υπηρεσιών πού προσφέρει, η εφαρμογή προτεραιότητας στην πρόσδεση καί εξυπηρέτηση πλοίων, εγκυμονεί κίνδυνους στρέβλωσης τού ανταγωνισμού είτε μεταξύ χρηστών τού ίδιου κλάδου (π.χ. ακτοπλοϊκά, κρουαζιερόπλοια, εμπορευματοκιβωτιοφόρα κλπ.) είτε μεταξύ τών κλάδων (π.χ. προτεραιότητα στα κρουαζιερόπλοια έναντι τών ακτοπλοϊκών). Συνεπώς οι όροι βάσει τών οποίων παρέχεται η προτεραιότητα, θά πρέπει να έχουν συζητηθεί μέ τους χρήστες, να είναι απολύτως σαφείς, νά τύχουν τής προληπτικής έγκρισης τής Επιτροπής Ανταγωνισμού καί η εφαρμογή τους νά ελέγχεται από τήν ΔΑΛΠ.

Εδώ θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι η νέα διαχείριση της ΟΛΠ Α.Ε. θα πρέπει να συντονίζει καλύτερα τις αφίξεις ακτοπλοικών και κρουαζιεροπλοίων ώστε αφενός να μην δημιουργούνται καθυστερήσεις στους χιλιάδες περιηγητές που ξοδεύουν χρήματα περιηγούμενοι την Αθήνα και τον Πειραιά, για το καλό της Εθνικής οικονομίας και αφετέρου να μην παρακωλύεται η διακίνηση των επιβατών ακτοπλοικών συγκοινωνιών.

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ (ΠΣΕΑ)

Ο έλεγχος της ΟΛΠ Α.Ε. από την αλλοδαπών συμφερόντων πλειοψηφία των μετόχων, πιθανών να δημιουργεί την ανάγκη αναμόρφωσης των διαδικασιών εμπλοκής της εταιρείας στην λειτουργία του σχεδιασμού εκτακτου ανάγκης. Το ΝΕΕ θεωρεί ότι στην σύμβαση ΤΑΙΠΕΔ/ΑΝΑΔΟΧΟΥ, θα πρέπει να υπάρχει σαφής οριοθέτηση των εκατέρωθεν υποχρεώσεων ως προς τόν τομέα αυτό.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΜΕΡΩΝ

Η μορφή της ΟΛΠ Α.Ε. που επιδιώκεται και η διαδικασία που ακολουθείται δεν συνάδουν με απόψεις που κατά καιρούς έχουν διατυπωθεί, εντούτοις η κυβερνητική απόφαση είναι δεδομένη και ως εκ τούτου, το ΝΕΕ διατυπώνει απόψεις για την βελτιστοποίηση του αποτελέσματος παρά τις όποιες επιφυλάξεις ως προς το «μοντέλλο».

Ο γενικός σκοπός είναι η ασφαλής, απρόσκοπτη, ταχεία και οικονομική παροχή λιμενικών υπηρεσιών ώστε να διευκολύνονται οι μεταφορές επιβατών και φορτίων με ταυτόχρονη αύξηση της χρήσης της Ελλάδας ως διαμετακομιστικό κέντρο.

Αυτό είναι δυνατόν να επιτευχθεί, εφόσον οι όροι και κανόνες είναι σαφείς και ισόρροποι ώστε α) ο ανάδοχος να αποκομίζει εύλογο κέρδος, β) το Δημόσιο να εισπράττει εύλογα ανταλλάγματα και γ) η Εθνική Οικονομία να επωφελείται από την επίτευξη του γενικού σκοπού.

Η βασική υποχρέωση του αναδόχου είναι η βελτιστοποίηση της διαχείρισης και λειτουργίας. Οι βασικές υποχρεώσεις της Πολιτείας είναι : η εφαρμογή και διατήρηση ορθολογικού εργασιακού πλαισίου, δίκαιας φορολόγησης, ασφάλειας στην λιμενική χερσαία και θαλάσσια ζώνη, πλήρες και αποτελεσματικό σύστημα τελωνειακής λειτουργίας, θαλάσσια, οδική και σιδηροδρομική προσβασιμότητα, πλήρη πλοηγητική εξυπηρέτηση και άμεση επίλυση των θεμάτων χωρίς γραφειοκρατικές εμπλοκές.

Η απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών αποτελούσε σημαντικό κεφάλαιο στην « εργαλειοθήκη » του ΟΟΣΑ με συγκεκριμένες επισημάνσεις ως προς την πλοήγηση, την αποκομιδή στερεών και υγρών καταλοίπων, την φορτοεκφόρτωση κ.α.

Τό ΝΕΕ διατηρεί σταθερά την πρόθεση του να συμβάλλει στην επίτευξη του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος προς όφελος του Δημοσίου συμφέροντος.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. ΠΡΑΤΣΟΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ακτή Μιαούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ.: 21042 93 827 - 29. FAX: 21042 93 831

ΕΑΣμ. Βατώνη 54245
4-12-15

Η. Σιγούρας

4/12/15

Αρ. Πρωτ.: 2108

Πειραιάς 30/11/2015
Προς
Αξιότιμο Κύριο
ΙΩΑΝΝΗ ΜΩΡΑΛΗ
ΔΗΜΑΡΧΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Η. Σιγούρας

Το ΝΕΕ υπό το υποψηφιότητας «Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης ο Πειραιάς»

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) ΝΠΔΔ, Επίσημος Φορέας της Ναυτιλίας, με έδρα τον Πειραιά συναινεί και συμπάρισται στις ενέργειες του Δήμου για να θέσει υποψηφιότητα για την ανακήρυξη της πόλης σε «Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2021».

Το ΝΕΕ συμφωνεί να συνεργαστεί και συνδράμει για την επίτευξη του υψηλού αυτού στόχου, όλες τις αναγκαίες ενέργειες, μεταξύ των οποίων:

Α. Στη φάση της Αίτησης προεπιλογής, να υποστηρίξει την υποψηφιότητα και να συμβάλει στη διαμόρφωση του πολιτιστικού προγράμματος με ιδέες και προτάσεις.

Β. Στη φάση της Αίτησης επιλογής το ΝΕΕ αναφορικά με την εξειδίκευση της συνεργασίας μέσω κοινών προγραμμάτων, πολιτιστικών ανταλλαγών θα συνδράμει στα κοινωνικά προγράμματα της πολιτικής και τελικής διοργάνωσης.

Γ. Στη διάρκεια του 2021, η προβολή της συμμετοχής του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος θα εξασφαλίζεται με τη συμπερίληψή του, τόσο στο Γενικό πρόγραμμα προβολής του θεσμού (ειδικά στους τομείς της Ευρωπαϊκής διάστασης και της συνέχειας των πολιτιστικών δομών που θα εξελιχθούν μετά το 2017), όσο και στην διαμόρφωση κοινών εργαλείων και στρατηγικής στις συμπράξεις τους.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. ΠΡΑΤΣΟΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Βαθμός Προστασίας 2107
Αρ. Πρωτ.:
Πειραιάς 30/11/2015

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μιαούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ.: 2104293827-29
FAX: 2104293831
E-mail: nee@nee.gr

Προς τον Αξιότιμο Κύριο
ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ
ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Κίρις Γωργίς

Συζητούμενη παραχώρηση λιμένων.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) είναι ο θεσμικός σύμβουλος της Πολιτείας σε θέματα για την ναυτιλία με πολυετή εμπειρία και γνώσεις στα θέματα λειτουργίας των λιμένων.

Ως εκ τούτου θεωρεί ότι σχετικά με την υπό διαμόρφωση σύμβαση παραχώρησης λιμένων και ιδιαίτερα των ΟΛΠ-ΟΛΘ ΑΕ, θα μπορούσε να συμβάλει θετικά για τα πλοία, την διακίνηση φορτίων και επιβατών, της πάσης φύσεως εξυπηρέτησή των αλλά και γενικότερα για την Εθνική Οικονομία, πριν την ολοκλήρωση των διαδικασιών.

Πάντα, κύριε Υπουργέ, στη διάθεσή σας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. ΠΡΑΤΣΟΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ακτή Μιαούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ.: 21042 93 827 - 29, FAX: 21042 93 831

Αρ. Πρωτ.: 2014

Πειραιάς 12/11/2015
Προς
Αξιότιμο Κύριο
ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
Υπουργό Ναυτιλίας &
Νησιωτικής Πολιτικής

Κοιν.: κ. Ι. ΘΕΟΤΟΚΑ
Γ.Γ. ΥΝΑΝΠ

Άδεια απόπλου για το Φορτηγό πλοίο «ΜΙΧΑΛΗΣ»

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) έχοντας στα μέλη του και το φορτηγό Ελληνικής σημαίας πλοίο «ΜΙΧΑΛΗΣ», με αριθμό νηολογίου 10443/96 Πειραιά, επιθυμεί να θέσει υπόψη σας, ότι το πλοίο ευρίσκεται στο λιμάνι της Καρύστου με επόμενο λιμάνι την Θεσσαλονίκη και από εκεί στο εξωτερικό.

Το πλοίο σε διακανονισμό με το ΝΑΤ εξοφλεί το ναυτολόγιο με δόσεις και η πρόσφατη δόση, λόγω απεργίας του ΝΑΤ, δεν έχει εισπραχθεί (επιταγή) και κατά συνέπεια δεν του παραχωρεί το Λιμεναρχείο Καρύστου άδεια απόπλου.

Σημειώνουμε, ότι το πλοίο αυτό, διατηρώντας την Ελληνική σημαία και συμμετέχοντας σε Ελληνικών προϊόντων μεταφορές, **προσφέρει στην Εθνική Οικονομία και στο εργατικό δυναμικό και πιστεύουμε ό,τι θα πρέπει η Πολιτεία να συμπαρασταθεί και αρθεί η απαγόρευση απόπλου**, που για την αιτία δεν ευθύνεται το πλοίο.

Παρακαλούμε, κε Υπουργέ, όπως βρεθεί το συντομότερο δυνατόν η προσφορότερη λύση και το πλοίο συνεχίσει να επιτελεί την παραγωγική του δραστηριότητα.

Για το ΝΕΕ
ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΤΡΑΥΛΟΥ
ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μιαούλη 65, Πειραιάς 185 36
Τηλ. +30 210 4293 827 - 29
Fak +30 210 4293 831
E-mail: hcs@nee.gr

Πειραιάς, 21.10.2015

Αριθ. Πρωτ. 1823

Προς:
τον κύριο
ΓΕΩΡΓΙΟ Α. ΒΕΡΝΙΚΟ
ΠΡΟΕΔΡΟ Ο.Κ.Ε.

Γεώργιος Γρατσίος

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος και εγώ προσωπικά, Εκφράζουμε τα θερμά μας Συγχαρητήρια για την Επίτεια Επιλογή σας, ως Προέδρου της Ανεξάρτητης Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (Ο.Κ.Ε.).

Ευχόμαστε καλή επιτυχία στα νέα σας καθήκοντα, όπου το Επιμελητήριο θα είναι αρωγό για ό,τι θεωρήσετε εποικοδομητικό για το έργο της Επιτροπής και το καλό της χώρας μας ευρύτερα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΙΟΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ακτή Μιαούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ.: 21042 93 827 - 29, FAX: 21042 93 831

Αρ. Πρωτ.: 1899

Πειραιάς 4/11/2015

ΠΡΟΣ:
AEGEAN FLYING DOLPHINS

ΚΟΙΝ: Προς τον
Αξιότιμο Κύριο
ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
Υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής
Πολιτικής

Ρίσιος

ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Αναφορικά με την από 23/10/2015 με αριθμό πρωτοκόλλου 463 επιστολή σας, το ΝΕΕ με ικανοποίηση βλέπει ό,τι επί της ουσίας συμμερίζεσθε ότι το «όριο ηλικίας ακτοπλοϊκών πλοίων» πρέπει να καταργηθεί και στην Ελλάδα, όπου πρέπει να εφαρμόζονται όσα ισχύουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Επιαναλαμβάνουμε, όπως σας αναφέραμε στο έγγραφο μας στις 15/10/2015, ότι από την ημέρα που συζητείτο η θέσπιση ορίου ηλικίας, σε συνεργασία με την αρμόδια Ένωση και εκπροσώπων του Κλάδου στο Διοικητικό μας Συμβούλιο, είμεθα και παραμένουμε αντίθετοι με αυτό γιατί το θεωρούσαμε παράλογο, επειδή η κατάσταση ενός πλοίου διαπιστώνεται με ενδελεχείς ελέγχους και μόνον, και θα έβετε την Ελληνική επιβατηγό ναυτιλία σε χειρότερη θέση από αυτή των εταίρων μας.

Η αναφορά στην επιστολή σας για την απόσυρση, λόγω ηλικίας των FLYING DOLPHINS της εταιρείας σας μας λυτεί, αλλά δεν μας είχατε ενημερώσει ότι υποχρεωθήκατε να τα αποσύρετε, ούτε ζητήσατε ποτέ την συνδρομή μας για να στηρίξουμε την θέση σας η οποία, όπως αναφέρουμε ανωτέρω, ήταν πάγια θέση για το ΝΕΕ από τότε που προτάθηκε το μέτρο από τον τότε Υπουργό κ. Χ. Παπούτση το 2001.

Αναφέρατε επίσης στην επιστολή σας για το Συμβούλιο ΣΑΣ. Όπως γνωρίζετε το ΣΑΣ δεν ασχολείται με τις ηλικίες των πλοίων, αλλά μόνο με τα δρομολόγια τους. Όπως γνωρίζετε στο ΣΑΣ εκπροσωπείται και το ΝΕΕ και ο ΣΕΕΝ μέλος του οποίου προφανώς είστε. Ο εκπρόσωπος του ΝΕΕ στο ΣΑΣ πάντα εκφράζει αντικειμενική και γενικού ενδιαφέροντος θέση και ουδέποτε τάσσεται υπέρ της μιας ή άλλης ανταγωνίστριας ναυτιλιακής εταιρείας.

Σχετικά με τα αναφερόμενα στην επιστολή σας για το 2014, σας ενημερώνουμε ότι το άρθρο 82 του ν. 4316/14 αναφέρεται γενικά στα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματογών πλοία για παράταση του ορίου ηλικίας τους, πράγμα που το ΝΕΕ, παρ' όλο που δεν είχε καμία ανάμιξη, το στηρίζει. Παράλληλα όμως πρέπει να ενημερωθείτε και για άλλες ενέργειες της Πολιτείας, οι οποίες είτε έχουν ολοκληρωθεί, είτε ευρίσκονται σε εξέλιξη. Όλες δε είναι προς την ίδια κατεύθυνση: Της κατάργησης του «ορίου ηλικίας», διασφαλίζοντας την αξιοπλοία των πλοίων και την ασφάλεια θαλασσιών συγκοινωνιών με πρακτικές και κανόνες, που ισχύουν στην Ευρώπη. Αυτό πρεσβεύει το ΝΕΕ και ο ευρύτερος χώρος της Ακτοπλοΐας.

Το ΝΕΕ σε όλες τις επαφές του με την Πολιτεία στηρίζει την αρχή «άρσεως του ορίου ηλικίας» καθότι η ασφάλεια ενός πλοίου στηρίζεται στις πάσης μορφής διεθνώς θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις που εκτελούνται από την Φλόιτεια και τους Νηογώνοντες.

Τέλος το ΝΕΕ, σύμφωνα με τον θεσμικό του ρόλο, παγίως εκφράζει και στηρίζει θέσεις για την εύρυθμη λειτουργία της Ακτοπλοΐας και των άλλων κλάδων της ναυτιλίας και δεν παίρνει θέση σε θέματα ανταγωνισμού μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών.

Πάντα στη διάθεση σας με σεβασμό στις αρχές του κοινού συμφέροντος και της χώρας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΙΟΣ

Κοινοποίηση:

- Γραφείο Γ.Γ., ΥΝΑ.Ν.Π - κ. Ι. Θεοτοκά
- Γραφείο Αρχηγού Λ.Σ. ΕΛΛΑΚΤ - κ. Α. Αθανασόπουλο
- Γραφείο Α' Υπαρχηγού Λ.Σ. ΕΛΛΑΚΤ- κ. Α. Χονδρονάσιου
- Γραφείο ΥΝΑΝΠ/ΔΑΝ-κ. Ι. Κουρουνηιώτη
- ΣΕΕΝ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ακτή Μασούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ.: 21042 93 827 - 29, FAX: 21042 93 831

Αρ. Πρωτ.: 1940

Πειραιάς, 4 Νοεμβρίου, 2015

Πρός
τον Αξιότιμο Κύριο
ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
Υπουργό Ναυτιλίας
& Νησιωτικής Πολιτικής

Rakis Yawps
Θέμα: ΒΟΡΕΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΥΛΟΙ – ΠΙΘΑΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Τό Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (NEE) στο πλαίσιο της παρακολούθησης των εξελίξεων στις θαλάσσιες μεταφορές, έχει διαπιστώσει τα τελευταία χρόνια, έντονη κινητικότητα ως προς την ναυσιπλοία διαμέσου των Βορείων Διάυλων.

Ως γνωστό, η άνοδος της πλανητικής θερμοκρασίας, έχει προκαλέσει τήξη των πάγων γεγονός που καθιστά πλέον την ναυσιπλοία στα Βόρεια περάσματα εφικτή για περίπου έξη μήνες ετησίως. Ο IMO υιοθέτησε εφέτος το Polar Code, με παράλληλες τροποποιήσεις των SOLAS και MARPOL, που θα τεθεί σε εφαρμογή την 1.1.2017.

Η διέλευση τελεί υπό την έγκριση του Russian Northern Sea Route Administration ενώ η σήμανση των διαύλων, είναι ατελής (φάροι, σημαντήρες, χαρτογράφηση κ.α.). Φαίνεται ότι τα διαθέσιμα παγοθραυστικά ρυμουλκά (πυρνοκίνητα) δεν επαρκούν για μεγαλύτερη διακίνηση πλοίων.

Από το 2009, λόγω του υψηλού κόστους ναυτιλιακών καυσίμων, αυξανόμενος αλλά μικρός ακόμα αριθμός πλοίων χρησιμοποίησαν πειραματικά τις διαδρομές αυτές, μεταξύ δε αυτών των πλοίων περιλαμβάνονται πλοία Ελληνικής διαχείρισης.

Πρόσφατα πλοίο ελέγχόμενο από την Κινεζική COSCO διήλθε την διαδρομή αυτή πλέοντας προς Rotterdam 2800 ναυτικά μίλια λιγότερα έναντι της συμβατικής διαδρομής μέσω της Διώρυγας του Σουέζ και εξοικονομώντας εννέα ημέρες (επισυνάπτονται σχετικές διαδικτυακές αναρτήσεις). Το εγχείρημα είχε πειραματικό χαρακτήρα καθώς το πλοίο «YONG SHENG» δεν είναι χαρακτηριστικό των συνήθων πλοίων container που είναι δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές μεταξύ της Απω Ανατολής και της Ευρώπης καθώς είναι μικρού μεγέθους (160 μ. μήκους, 19.000 δwt, 1226 TEU, 14,25 κόμβων). Προϋπόθεση για την ναυσιπλοία στις Βόρειες Θάλασσες είναι η ανώτερη πιστοποίηση ice class από τους νηογνώμονες. Σημειώτεον ότι η ναυπήγηση τέτοιων πλοίων απαιτεί σημαντικά υψηλότερο κόστος και πιθανώς καταναλίσκουν περισσότερα καύσιμα.

Τό ύψος των τελών (light dues, παγοθραυστικών υπηρεσιών, κ.α.) που απαιτεί ο διάπλους, δεν είναι γνωστό ώστε να συγκριθεί με τα τέλη διελύσεως της Διώρυγας του Σουέζ.

Η Λ.Δ. της Κίνας εφαρμόζει σταθερά πολιτική βελτίωσης της προσεγγισιμότητας (κόστος και χρόνος μεταφορών), με τις κύριες της αγορές. Στην πολιτική αυτή υπάγονται: η βελτίωση του Πανασιατικού σιδηροδρομικού δικτύου, του Υπερβριθικού, των οδικών αξόνων, κύριου λιμένα στο Πακιστάν, container terminals στην Αίγυπτο, Νεάπολη Ιταλίας και στον Πειραιά κ.α.

Αν και η ευρεία χρήση των Βορείων διαύλων φαίνεται ότι δεν θα εφαρμοσθεί βραχυπρόθεσμα, τό NEE θεωρεί σκόπιμο να επισημάνει έγκαιρα τόν μελλοντικό κίνδυνο εξασθένησης του στρατηγικού πλεονεκτήματος που διαθέτουν τό Ελληνικά λιμένα ως προς την ελκυστικότητα χρήσης τους για μεταφορούμενα φορτία κυρίως προς την κεντροανατολική Ευρώπη. Παράλληλα η πιθανή μείωση των μεταφορούμενων όγκων φορτίων αναπόφευκτα προκαλεί αύξηση των ναύλων για τό τοπικό φορτίο (εισαγωγικό και εξαγωγικό), λόγω μικρότερου αριθμού αφίξεων πλοίων και της δρομολόγησης πλοίων μικρότερης χωρητικότητας. Τά στοιχεία και οι εκτιμήσεις που αναφέρουμε, σκοπό έχουν την ευρύτερη δυνατή ενημέρωσή σας επί του θέματος προκειμένου νά διευκολυνθείτε στην διαμόρφωση της στρατηγικής σας.

Ο Κ.Υ. ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

Συνημμένα

- Barents Observer
- The Japan Times

Barents Observer

First container ship on Northern Sea Route



Chinese shipping major Cosco has major plans for shipments along the NSR. (Photo: Coscon.fr)
The "Yong Sheng" is the first ever container-transporting vessel sailing transit along the Northern Sea Route
By: [Atle Staalesen](#), August 21, 2013

Northern Sea Route comes to life

When arriving in Amsterdam, presumably on September 11, the 19,000-ton vessel "Yong Sheng" will get its place in the history books as the first container-transporting vessel which made it transit along the Arctic shortcut between Asia and Europe. The vessel, operated by China's state-controlled Cosco Group, left a Chinese port on August 8 and is currently on its way towards the eastern part of the Russian Arctic.

According to Cosco, Asian goods could in few years be transported through the northern passage in significant volumes, the [Wall Street Journal](#) reports.

The China Ocean Shipping (Group) Company, Cosco, is ranked the sixth largest container ship operator worldwide. The company, which is owned by the Chinese government, is also the biggest dry bulk shipping operator, as well as liner carrier, in China.

In addition to the ongoing NSR shipping operation, Cosco has got permission from the Russian Northern Sea Route Administration for another two sailings along the route. The company will be allowed to conduct independent sailing along the route in modest ice conditions, as well as to hire icebreaker assistance, newspaper [Nezavisimaya Gazeta](#) reports.

As previously reported, another of Cosco's vessels, the "Hong Xing", is currently also shipping along the NSR.

In 2012 the icebreaker "Xue Long" (Snow Dragon) became the first ever Chinese vessel to sail all along the Northern Sea Route into the Barents Sea. This trip has "greatly encouraged" Chinese shipping companies, said Huigen Yang, director general of the Polar Research Institute of China at a [conference about the Arctic](#) in Oslo in March.

The melting Arctic ice is quickly expanding the sailing season on the Arctic route. Russia's biggest shipping company, the Sovcomflot, is already offering clients shipping along the route for up to six months of the year.

The Japan Times



The ice-strengthened MV Yong Sheng conducts one of its two voyages through the Arctic. | D. LOBUSOV / MARINETRAFFIC.COM

ASIA PACIFIC

COSCO announces Arctic shipping route to Europe

AFP-JJJ, Staff Report
Oct 27, 2015

SHANGHAI — China's biggest shipping company intends to launch regular services through the Arctic Ocean to Europe, a spokeswoman said Tuesday, as global warming makes the route viable and Beijing steps up its northerly economic ambitions.

State-owned industry giant COSCO has only twice sent a vessel through the Northeast Passage, once in 2013 and again this year.

In July, subsidiary COSCO Container Lines said ship that conducted both voyages, the ice-strengthened M.V. Yong Sheng, took 27 days to cover the 7,800 nautical miles from the port of Taicang, near Shanghai, to Rotterdam. This was nine days faster and 2,800 nautical miles less than the usual route through the Indian Ocean and Suez Canal.

"Enormous expenditures on fuel, canal transit, security guard, personnel and vessel wear and tear can be saved," it said at that time. "Cost-friendly routes will be extremely significant to COSCO Group in the current difficulties of (the) global maritime industry."

The European Union is China's biggest trading partner.

"There is an intention to open a regular line in the future and people are discussing it," a spokeswoman for COSCO Container Lines said Wednesday, without giving a specific timetable.

Her comments came after the state-run Xinhua News Agency reported Monday that Chinese experts and officials had hailed the route as a "golden waterway" for trade.

COSCO released a statement saying the company would "continue to promote normalization of operations for the Arctic's Northeast Passage."

China does not border the Arctic and has no territorial claim there, but Beijing joined the Arctic Council as an observer two years ago.

Observers say Beijing recognizes the area's potential for scientific research and its strategic value.

"With global warming and accelerated ice melting in the Arctic, summer voyages in the Northeast and Northwest Passages in the Arctic have become possible, with commercial development and environmental protection issues attracting the constant attention of international society," COSCO said

Αρ. Πρωτ.: 1874

Πειραιάς 20^η Οκτωβρίου 2015
Προς
Διεύθυνση Ναυτιλιακών
Επενδύσεων,
Γενική Διεύθυνση Α.Λ.Π.Ν.Ε.,
Γ.Γ.Α.Λ.Π.,
Υπουργείο Ναυτιλίας &
Νησιωτικής Πολιτικής

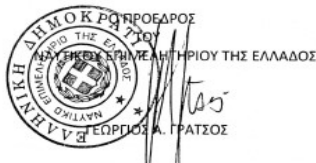
ΘΕΜΑ : « Διατύπωση γνώμης Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) »

Τό Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, σε απάντηση της με αριθμ. Πρωτοκόλου επιστολής σας της 1.10.2015, σχετικά με την διατύπωση γνώμης όπως προβλέπεται στην παρ. 2(β) του άρθρου 8 του ν.4256/2014 (Α'92), προκειμένου να εκδοθεί Υπουργική απόφαση για τον καθορισμό των προσόντων Κυβερνήτη επαγγελματικών σκαφών αναψυχής έως 24 μ., σας γνωρίζει τα εξής :

- Μέ την δημοσίευση του ν.4256, τό ΝΕΕ διερεύνησε τό υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο αναφορικά με τά απαιτούμενα προσόντα Κυβερνητών επαγγελματικών καί ιδιωτικών σκαφών αναψυχής. Η πολυπλοκότητα της υφιστάμενης νομοθεσίας δέν επέτρεψε τήν διαμόρφωση σαφούς εικόνας, ως εκ τούτου κατά τήν συνάντηση στό Υπουργείο τήν 6.6.2014, τό ΝΕΕ πρότεινε τήν καταγραφή σέ φύλλο εργασίας Η/Υ (spreadsheet) από τήν αρμόδια Διεύθυνση τών ισχύοντων προσόντων Κυβερνητών για όλους τούς τύπους σκαφών αναψυχής ήτοι επαγγελματικών/ιδιωτικών, μηχανοκίνητων/ιστιοφόρων, αναλόγως μήκους, κόρων, χωρητικότητας, υποδύναμης, αριθμού επιβαινόντων κ.λ.π.. Τό πεδίο πού ετέθη ήταν από τό προβλεπόμενο για σκάφη αναψυχής ελάχιστο μήκος (2,5 μ.) έως τό μέγεθος εκείνο πέραν τού οποίου εφαρμόζεται η STCW 95. Αντιλαμβανόμεθα ότι η καταγραφή δέν ολοκληρώθηκε ελλείψει στοιχείων από τό Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας καί Θρησκευμάτων τό οποίο παράλληλα με τό ΥΝΝΠ διαθέτει αρμοδιότητα ως πρός τήν εκπαίδευση καί πιστοποίηση Κυβερνητών καί Εκπαιδευτών.
- Τό ΝΕΕ εισηγάει τήν επέκταση τής ισχύουσας νομοθεσίας αναφορικά με τά απαιτούμενα προσόντα Κυβερνητών επαγγελματικών σκαφών ώστε νά δύνανται νά κυβερνούν σκάφη έως 24 μ. μέγιστου μήκους.
- Τό ΝΕΕ επίσης προτείνει τήν υιοθέτηση τού ψηφίσματος 40 τών Ηνωμένων Εθνών (Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee) αναφορικά με τό International Certificate for Operators of Pleasure Craft (ICC certificate), όπως εξάλλου είχαμε προτείνει κατά τήν συνεδρίαση τής 6.6.2014. Ανεπισημάντως τό ICC θεωρείται επαρκής πιστοποίηση τών αλλοδαπών κυβερνητών από τίς Ελληνικές Λιμενικές Αρχές εντούτοις η έλλειψη επίσημης υιοθέτησης τού ψηφίσματος 40, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στήν ανάπτυξη τού κλάδου σκαφών αναψυχής, είτε ως πρός τόν έλεγχο τους για περιήγηση στίς Ελληνικές Θάλασσες είτε στήν νάυλωση επαγγελματικών σκαφών άνευ πληρώματος, σέ αλλοδαπούς. Η αδυναμία απόκτησης πιστοποιητικού ICC καθιστά μή αναγνωρίσιμα τά Ελληνικά πτυχία ιστιοπλοίας στό εξωτερικό.
- Επίσης τό ΝΕΕ προτείνει τήν ενοποίηση όλων τών ισχύοντων νόμων, Π.Δ., Υ.Α., καί Γ.Κ.Α., ώστε νά δημιουργηθεί ενιαίο κανονιστικό πλαίσιο ως πρός τά προσόντα Κυβερνητών κάθε κατηγορίας σκαφών αναψυχής, τών εκπαιδευτών καί Σχολών καί τών διαδικασιών θεωρητικής καί πρακτικής διασκαλαίας, εξετάσεων, πιστοποίησης κ.λ.π.. Ως καταλληλότερο πρότυπο θεωρούμε τό εφαρμόζόμενο στό Ηνωμένο Βασίλειο όπου υπό τόν έλεγχο τής MCA (Maritime and Coastguard Agency) τό Royal Yachting Association αναλαμβάνει τήν εκπαίδευση καί πιστοποίηση τών Κυβερνητών κάθε κατηγορίας σκαφών αναψυχής.

Επισημαίνουμε ότι η παρεχόμενη εκπαίδευση από Ομίλους όπως ο ΠΟΙΑΘ κ.α., Σχολές καί τό Σώμα Προσκόπων (Σχολή Κυβερνήτου-Λεμβάρχου) ως επί τό πλείστον, είναι ουσιαστική καί επαρκής.

Τό ΝΕΕ θά παράσχει κάθε δυνατή συνδρομή στήν διαμόρφωση τού ενιαίου σχεδίου νόμου, καθώς καί όπου αλλού απαιτηθεί, για όλο τό φάσμα τής διακυβέρνησης σκαφών αναψυχής.



Κοιν. : Γραφ. κ. Υπουργού
Γραφ. κ. ΓΑΛΠΙΝΕ
Γραφ. κ. ΓΑΛΠΙΝΕ
ΥΠΝ&ΝΠ / ΔΙΝΕΑΤ Γ' - Δ'

Αρ. Πρωτ.: 1812

Πειραιάς 9/10/2015
Προς τον κύριο
ΙΩΑΝΝΗ ΡΟΥΣΑΚΗ (ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΛΣ.)
ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ ΡΑΦΗΝΑΣ

Κοιν.: κ. Π. ΒΡΑΝΗ
(ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ ΠΛΣ-115)

Επισκευή ΠΛΣ - 115

Από τό Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ), αναφορικά με τό από 11/9/2015 έγγραφο σας, για τήν οικονομική κάλυψη της επισκευής του ΠΛΣ-115 (Περπολικού Σκάφους) συνολικού κόστους 20.184,98€ με ΦΠΑ 23%, επιθυμούμε νά σας ενημερώσουμε, ότι κατά τήν υπ' αριθμ 5^η Συνεδρίαση της Διοικούσας Επιτροπής (ΔΕ) του ΝΕΕ στις 8/10/2015, η ΔΕ ύστερα από συζήτηση καί αξιολόγηση του θέματος εκτιμούμεν ό,τι εντάσσεται στις αρχές των συμβάσεων SOLAS καί SAR για έρευνα καί διάσωση, αποφάσισε νά διατεθεί τό ανωτέρω ποσό για νά αποκατασταθεί η αξιοπλοία του ΠΛΣ - 115.

Παρακαλούμε, για τήν έναρξη τών διαδικασιών της επισκευής, όμως για τήν έκδοση τών μολογιών νά προϋπάρξει συνεννόηση με τό ΝΕΕ.

Παρακαλούμε για τίς δικές σας ενέργειες.

Με εντολή Προέδρου
Ι. Τσενεμπής
(Προϊστάμενος ΝΕΕ)



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μασούλη 65, Πειραιάς 185 36
Τηλ. +30 210 4293 827 - 29
Fax +30 210 4293 831
E-mail: hcs@nee.gr

Πειραιάς, 24.9.2015

Αριθ. Πρωτ. 1724

Προς:
τον Αξιότιμο Κύριο
ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
Υπουργό Ναυτιλίας καί
Νησιωτικής Πολιτικής

Τό Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) εκφράζει τα θερμά του συγχαρητήρια για τήν επιλογή σας στο αναβαθμισμένο αυτοτελές πλέον «Υπουργείο Ναυτιλίας καί Νησιωτικής Πολιτικής», ως Υπουργού.

Ευχόμαστε καλή επιτυχία στη συνέχιση του δύσκολου, αλλά με ενδιαφέρον έργου σας, προσφέροντας στην μεγαλύτερη διεθνή ναυτιλία, που καταξιώνει τήν χώρα μας καί της προσδίδει γόητρο, ως μοναδική πρωτιά που μας αναγνωρίζουν οι ξένοι.

Προσβλέπουμε με εμπιστοσύνη στη συνέχιση της εποικοδομητικής συνεργασίας μας για τήν πρόοδο της ναυτιλίας καί το καλό της χώρας μας.





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
 ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
 Ακτή Μισούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
 Τηλ.: 21042 93 827 - 29, FAX: 21042 93 831

Αρ. Πρωτ.: 1569

Πειραιάς 2/9/2015
 Προς
 Αξιότιμο Κύριο
 ΧΡΗΣΤΟ ΖΩΗ
 ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗ ΥΠΟΥΡΓΟ,
 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
 ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ &
 ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Κοινοποίηση
 Κύριο
 ΑΘΑΝΑΣΙΟ ΧΟΝΔΡΟΝΑΣΙΟ
 Α' ΥΠΑΡΧΗΓΟ ΛΣ - ΕΛΑΚΤ

Κρις Υωσφι

**Διατήρηση των δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών
 στη Νησιωτική Ελλάδα**

Σε συνέχεια της συζήτησής της την 1/9/2015 στο γραφείο σας με τα μέλη της Διοικούσας Επιτροπής του ΝΕΕ, επιθυμούμε να επανέλθουμε στο θέμα της επικείμενης τον επόμενο μήνα διακοπής της θαλάσσιας συγκοινωνίας που πραγματοποιείται με τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη, δεδομένου ότι στην Ελληνική νομοθεσία, σε αντίθεση με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, υφίσταται περιορισμός στην ηλικία των επιβατηγών πλοίων.

Η θέσπιση ορίου ηλικίας για τα επιβατηγά υδροπτερυγα στην ουσία αποτελεί διοικητικό μέτρο της Ελληνικής αρχής και μπορεί να αντιμετωπισθεί κατ' ανάλογο τρόπο με την ρύθμιση που έγινε για τα επιβατηγά οχηματαγωγά ανοικτού τύπου στα οποία υπήρχε παρόμοιος περιορισμός. Με άλλα λόγια μπορεί να αρθεί ή εναλλακτικά να παραταθεί η διάρκεια ζωής τους εφ' όσον διαπιστωθεί μετά από επιθεώρηση ότι εξακολουθούν να πληρούνται οι όροι της αρχικής τους αναγνώρισης ως επιβατηγά και ενδεχομένως να θεσπισθούν αυστηρότεροι και συχνότεροι όροι επιθεώρησής τους όταν υπερβαίνουν το υφιστάμενο όριο των 30 ετών.

Διεθνώς τα πλοία κρίνονται αξιόπλοια εφ' όσον διατηρούν τα πιστοποιητικά τους όταν υποβάλλονται με επιτυχία στις απαραίτητες από την διεθνή νομοθεσία επιθεωρήσεις.

Το ΝΕΕ πιστεύει και υποστηρίζει ό,τι πρέπει να εξερευνηθεί κάθε δυνατή λύση, ώστε να διατηρηθεί η ζωτική σημασία για τα νησιά θαλάσσια συγκοινωνία, με νομοθετική πράξη που θα παρέχει παράταση της λειτουργίας αυτών των σκαφών έως ότου το θέμα αντιμετωπιστεί ριζικά στο προσεχές μέλλον.

Πιστεύουμε, ότι είναι αντιληπτό ότι έχει ιδιαίτερη κοινωνική σημασία η εύρυθμη θαλάσσια συγκοινωνία που αν διακοπεί, όπως θα συμβεί τον επόμενο μήνα, θα στερηθούν οι κάτοικοι των νησιών το μόνο μέσον συγκοινωνίας με ότι αυτό συνεπάγεται για τη ζωή τους, αλλά και επιπλέον σημαντικούς πόρους από τους επισκέπτες - τουρίστες.

Παρακαλούμε, Κε Υπουργέ, για τη θετική σας άμεση συμβολή στην αντιμετώπιση του ζωτικού για τα νησιά αυτού προβλήματος.

Πάντα στη διάθεσή σας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ
 ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

Γεώργιος Α. Γρατσός



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
 ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μισούλη 65, Πειραιάς 185 36
 Τηλ. +30 210 4293 827 - 29
 Fax +30 210 4293 831
 E-mail: hcs@nee.gr

Πειραιάς, 24.9.2015

Αριθ. Πρωτ. 1724

Προς:
 τον Αξιότιμο Κύριο
 ΓΕΩΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
 Υπουργό Ναυτιλίας και
 Νησιωτικής Πολιτικής

Κρις Υωσφι

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) εκφράζει τα θερμά του συγχαρητήρια για την επιλογή σας στο αναβαθμισμένο αυτοτελές πλέον «Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής», ως Υπουργού.

Ευχόμαστε καλή επιτυχία στη συνέχιση του δύσκολου, αλλά με ενδιαφέρον έργου σας, προσφέροντας στην μεγαλύτερη διεθνή ναυτιλία, που καταξιώνει την χώρα μας και της προσδίδει γόητρο, ως μοναδική πρωτιά που μας αναγνωρίζουν οι ξένοι.

Προσβλέπουμε με εμπιστοσύνη στη συνέχιση της εποικοδομητικής συνεργασίας μας για την πρόοδο της ναυτιλίας και το καλό της χώρας μας.




ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μιαούλη 85, Πειραιάς 185 36
Τηλ +30 210 4293 827 - 29
Fax +30 210 4293 831
E-mail: hcs@nee.gr

Πειραιάς, 31 Αυγούστου 2015

Αριθ. Πρωτ.1661

Προς:
Κύριο
ΑΘΑΝΑΣΙΟ ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟ
Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής
Πολιτικής

Συντονιστική Επιτροπή για την Κρουαζιέρα

Εν συνεχεία τηλεφωνικής επαφής, η συμμετοχή του ΣΕΤΕ στην συντονιστική Επιτροπή εκτιμάται, ότι θα είναι επωφελής και θα έχει πολλά να προσφέρει στις όποιες συζητήσεις

Ο ΣΕΤΕ (Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων) είναι ο αρμοδιότερος οργανισμός στην χώρα μας, που διαθέτει γνώσεις, εμπειρία και μέλη του εκπροσωπούν διεθνείς μεγάλες επιχειρήσεις κρουαζιεροπλοίων.

Οι μελλοντικές προσεγγίσεις των κρουαζιεροπλοίων, που διαχειρίζονται οι μεγάλες εταιρείες του εξωτερικού, καθώς και το homeporting τους, αποτελούν για την Ελλάδα σημαντικό στοιχείο εισόδων για την εθνική οικονομία και απασχόλησης με δημιουργία νέων θέσεων εργασίας για το κοινωνικό σύνολο.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

Συνημμένα:
Πρόσφατα στοιχεία γύρω από την κρουαζιέρα της CLIA

ΠΙΘΑΝΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΟΥ HOMEPORTING
Επικαιροποίηση εκτίμησης ΝΕΕ βάσει των στοιχείων της μελέτης "CONTRIBUTION OF CRUISE TOURISM TO THE ECONOMIES OF EUROPE" (2015 EDITION-ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2014)
Α. ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ

ΧΩΡΑ	ΧΩΡΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2	ΧΩΡΑ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3	ΣΧΕΣΗ ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΩΝ/ ΕΠΙΣΚΕΨΕΩΝ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ
ΙΤΑΛΙΑ	1.957.000	6.174.000	31,70%	7,32
ΙΣΠΑΝΙΑ	1.258.000	4.890.000	25,70%	5,93
ΕΛΛΑΔΑ	176.600	4.075.000	4,33%	1,00

Β. ΕΞΟΔΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ

- 5.835.000 επιβάτες (πίνακας 5.2) ζόδεψαν ΕΥΡΩ 1.710.000.000 (σελ. 17) σε αεροπορικά εισιτήρια, δικαιώματα λιμένων, κατάλυμα, εκδρομές, φαγητά και ποτά στα λιμάνια επιβίβασης. Ευρωπαϊκά αεροπορικά εισιτήρια, αποτελούν περίπου τα ¾ των ανωτέρω εξόδων.

- 5.835.000 επιβάτες έκαναν 29.966.000 (πίνακας 5.3) επισκέψεις και ζόδεψαν ΕΥΡΩ 1.800.000.000 (σελ. 16) σε ποτά, φαγητά, εμπορεύματα κ.λ.π.

Εισόδημα λιμανιού επιβίβασης

Ανά επιβάτη ΕΥΡΩ 293,06/επιβίβαση
Εισόδημα ανά επίσκεψη ΕΥΡΩ 60,06/επίσκεψη

Γ. ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΑΓΟΡΕΣ (ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ) ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ
ΕΥΡΩ 6.970.000.000 (πίνακας 7.2)

Δ. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΑΝ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ ΕΚΤΕΛΟΥΝ HOMEPORTING
Δ.1. Υπολογισμός βάσει αναλογίας επιβιβάσεων/επισκέψεων στην Ισπανία

- Επιβάτες που θα επιβιβάζοντο στην Ελλάδα αν είχαμε την αναλογία επιβιβάσεων/επίσκεψης της Ισπανίας βάσει των επισκεπτών σε Ελληνικούς προορισμούς (5,93 :1) 1.047.275
- Μείον επιβάτες που επιβιβάστηκαν στην Ελλάδα 176.600

Διαφορά 857.675

Δ.1.1. Επιπλέον εισόδημα από επιβίβαση Ελλάδα
(293,06 – 60,06 = 233) X 870.675 = 202.867.000

(Υπολογίζεται ότι από το έσοδο των αφίξεων αφαιρείται το έσοδο επίσκεψης ούτως ώστε να μην διπλομετρηθεί).

Δ.1.2. Επιπλέον εισόδημα από αγορές κρουαζιέρων υπολογισμός εισοδήματος βάσει των εισπράξεων της Ισπανίας το 2014 (ΕΥΡΩ 763.000.000) (πίνακας 8.6) προσαρμοσμένη για τους επιβάτες που επισκέφθηκαν την Ελλάδα:

$$\text{ΕΥΡΩ } 763.000.000 \times \frac{4.075.000}{4.890.000} = \text{ΕΥΡΩ } 635.833.000$$

Μείον ΕΥΡΩ 190.000.000 (πίνακας 8.6) τα οποία εισέπραξε η Ελλάδα ΕΥΡΩ 190.000.000

Διαφορά ΕΥΡΩ 445.833.000

Δ.1.3. Συνολικό όφελος για την Ελλάδα

Δ.1 + Δ.1.2 ΕΥΡΩ 648.700.000

Δ.2. Εάν αντί για τους δείκτες που αφορούν την Ισπανία χρησιμοποιήσουμε τους δείκτες της Ιταλίας, το πιθανό όφελος διαμορφώνεται:

Δ.2.1. Επιπλέον εισόδημα από επιβίβαση στην Ελλάδα ΕΥΡΩ 320.014.000

Δ.2.2. Επιπλέον εισόδημα από αγορές κρουαζιέρων υπολογισμός εισοδήματος βάσει των εισπράξεων της Ιταλίας το 2014 (€3.111.000.000) (πίνακας 8.6) προσαρμοσμένη για τους επιβάτες που επισκέφθηκαν την Ελλάδα (δεν συμπεριλαμβάνονται έσοδα από ναυπηγήσεις) ΕΥΡΩ 1.863.000.000

Δ.2.3. Συνολικό όφελος για την Ελλάδα ΕΥΡΩ 2.183.014.000

Ε. ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το 2014 στην Ελλάδα απασχολήθηκαν στον κλάδο της κρουαζιέρας 10.136 άτομα ενώ στην Ισπανία 25.483. Με την αναλογία επισκεπτών/επιβιβαζομένων της Ισπανίας θα είχαμε στην Ελλάδα 21.322 θέσεις εργασίας για να εξυπηρετηθεί η διακίνηση των 1.047.000 επιβιβαζόμενων, δηλαδή 11.186 επιπλέον θέσεις εργασίας.

ΣΤ. ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Σύμφωνα με την μελέτη (πίνακας ES-3- σελ. 5), οι οικονομικές επιδράσεις στις οικονομίες ήταν το 2014 σε δις :

	Total economic impact	Total compensation	Θέσεις εργασίας
Ιταλία	€ 4.601	€ 3.111	102.284
Ισπανία	€ 1.208	€ 763	25.483
Ελλάδα	€ 506	€ 190	11.136

Η μεγιστοποίηση από την Ιταλία των ωφελειών από τον κλάδο της κρουαζιέρας, σε σημαντικό βαθμό επηρεάζεται από την συμβολή της ναυπήγησης κρουαζιερόπλοίων καθώς και από τα έσοδα των δύο μεγάλων Ιταλικών εταιρειών διαχείρισης κρουαζιεροπλοίων. Στους δύο αυτούς τομείς, που συμπεριλαμβάνονται στο total compensation, η Ελλάδα δεν διαθέτει σήμερα σημαντική δραστηριότητα ούτε διαφαίνεται ότι η Ελλάδα θα μπορούσε να αναπτύξει βιομηχανία κατασκευής σημαντικών κρουαζιερόπλοίων σύντομα. Για αυτό τον λόγο έχουν αφαιρεθεί τα οφέλη από τις ναυπηγήσεις από το Δ.1.1. που υπολογίσθηκε για την Ιταλία.

Στους τομείς που συμπεριλαμβάνονται στο total compensation, η Ιταλία έχει επίσης μεγιστοποιήσει ωφέλειες στους κάτωθι τομείς:

- Στον τομέα της συντήρησης και εκσυγχρονισμού του ξενοδοχειακού εξοπλισμού του πλοίου πράγμα που επιβάλλεται να ανακαινίζεται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Τέτοιες εργασίες εκτελούντο παλαιότερα σε μεγάλη κλίμακα στην Ελλάδα από εξειδικευμένες εταιρείες.

- Στην παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας και προμήθειας αναλωσίμων υλικών. Οι απαιτήσεις αυτές σε πλοία με 4.000 επιβαίνοντες με προδιαγραφές ξενοδοχείων 5 αστέρων είναι πολύ υψηλές και οι Έλληνες ναυπηγικοί προφοδοτές, δεν έχουν καταφέρει να αποσπάσουν αξιοσημείωτο μερίδιο αγοράς. Για την ώρα τέτοιες προφοδοσίες έρχονται απ' ευθείας από την Ιταλία σε containers. Με το homeporting ενδεχομένως να δημιουργηθούν στην Ελλάδα παρόμοιες εταιρείες που να παρέχουν αναβαθμισμένη τροφοδοσία σε ανταγωνιστικό κόστος.

- Στις πωλήσεις τουριστικών γραφείων. Στην Ιταλία εκτός από τις κρατήσεις για Ιταλούς (842.000 Ιταλοί επιβάτες το 2014 πιν. 5.1), τα ταξιδιωτικά γραφεία πωλούν «πακέτα» κρουαζιέρων σε αλλοδαπούς που περιλαμβάνουν και αεροπορικά εισιτήρια αυξάνοντας έτσι τον τζίρο. Στην Ελλάδα αυτή η δραστηριότητα δεν έχει αναπτυχθεί παρά μόνο για τους λίγους Έλληνες επιβάτες κρουαζιερόπλοίων. Αυτό μπορεί να αναπτυχθεί στον χρόνο με προσπάθεια.

- Στο εισόδημα στα λιμάνια ανά επιβάτη είτε επιβαζόμενο είτε επισκέπτη. Εκτιμάται ότι η οργάνωση, το σύστημα, η καθαριότητα και άλλοι παράγοντες όπως η αισθητική και η μόδα που έχουν καταστήσει την Ιταλία πρωτοπόρο στην τουριστική βιομηχανία. Έτσι έχουν προκαλέσει αντίστοιχη αύξηση των εσόδων αυτών. Η μελέτη δεν περιλαμβάνει σχετικά στοιχεία αλλά θα πρέπει να θεωρείται βέβαιο ότι:

α) Το έσοδο ανά επισκέπτη είναι υψηλότερο στην π.χ. Βενετία από π.χ. το Ηράκλειο.

β) Μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών αποβιβάζεται στην Civitanavechia για να επισκεφθεί την Ρώμη παρά στον Πειραιά για να επισκεφθεί την Αθήνα/Δελφούς/Μικήνες/Σούνιο. Στην διάρκεια των προσεγγίσεων σε Ελληνικούς προορισμούς, μεγάλο ποσοστό επιβατών παραμένουν στο πλοίο.

Αυτό θα αλλάξει μόνο με την ριζική βελτίωση των ελλείψεων της χώρας μας, την ριζική αναμόρφωση των ωραρίων λειτουργίας τουριστικών αξιοθεσάτων, που εφαρμόστηκε το 2014, και την προσφορά αναβαθμισμένων προϊόντων σε προσιτή τιμή. Εδώ οι φόροι πολυτελείας που επεβλήθησαν κάνουν τα προϊόντα πολυτελείας δυσπρόσιτα. Είναι φθηνότερο να πάει ο Έλληνας ταξίδι στην Ιταλία να αγοράσει προϊόντα παρά να αγοράσει τα ίδια πράγματα στις τιμές που διαμορφώνονται στην Ελλάδα. Έτσι όμως δεν θα τα αγοράσει και ο οικονομικά εύρωστος Αμερικάνος, Ρώσος ή Κινέζος τουρίστας κατά την διάρκεια κρουαζιέρας ή επίσκεψής του στην Ελλάδα και θα τα αγοράσει αλλού φθηνότερα. Χρειάζεται διαφορετική πολιτική για να προσελκύσουμε υψηλό τουρισμό. Όπως φαίνεται από τους αριθμούς ο τουρίστας που προτίθεται να κάνει αγορές θα προτιμήσει να πάει σε κρουαζιέρα που πάνει Ιταλία.

Το ΝΕΕ θεωρεί ότι η Ελλάδα διαθέτει τις προϋποθέσεις για να μεγιστοποιήσει τις ωφέλειες από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας μετά την πρόσφατη άρση των περιορισμών που υπήρχαν. Οι τομείς που ενδεικτικά αναφέρθηκαν δεν προϋποθέτουν επιβάρυνση του δημοσίου προϋπολογισμού παρά μόνο παρεμβάσεις απλοποίησης διαδικασιών και ρυθμίσεων όπως π.χ. στην ναυπηγοεπισκευή, στην διακίνηση εφοδίων transit και σημαντική επέκταση του ωραρίου λειτουργίας αρχαιολογικών χώρων και βεβαίως να γίνει η χώρα ανταγωνιστική. Κεφαλαιώδη σημασία για την ανάπτυξη του homerorting, αποτελεί η ορθολογική προσαρμογή των τελών αεροδρομίων. Τό ύψος των τελών στο αεροδρόμιο « Ελ. Βενιζέλος » καθιστά απαγορευτική την προσέλευση επιβαζόμενων επιβατών ενώ αντίθετα το homerorting αναπτύσσεται στο Ηράκλειο όπου τα τέλη του αεροδρομίου είναι ανταγωνιστικά.

Επενδύσεις απαιτούνται στις οδικές υποδομές ώστε να βελτιωθεί η προσβασιμότητα που αποτελεί το πλέον ακανθώδες θέμα για την εξυπηρέτηση των επιβατών στον Πειραιά αλλά και σε άλλα λιμάνια. Εάν αυτά υλοποιηθούν ο στόχος ο στόχος των €2,183 δις ετησίως που αναφέρεται στους παραπάνω υπολογισμούς είναι εφικτός.

Καταλήγοντας πιστεύουμε ότι με την απαραίτητη προσπάθεια η Ελλάδα θα μπορεί να φθάσει να έχει επιπλέον εισοδήματα από τις κρουαζιέρες που να ανέρχονται σε ΕΥΡΩ 2.183.000.000 ετησίως.



Αρ. Πρωτ. 1501

Πειραιάς 21 Αυγούστου 2015
Προς
Αξιότιμο Κύριο
ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
Αναπληρωτή Υπουργό,
Υπουργείου Οικονομίας,
Υποδομών, Ναυτιλίας και
Τουρισμού

Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για θαλάσσια μεταφορά προσώπων

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) αναφορικά με το υπ' αριθμ. 1000/280/2015/19-8-2015 έγγραφο σας «Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για θαλάσσια μεταφορά προσώπων», επιθυμεί να σας ενημερώσει ότι από το ΝΕΕ διαβιβάστηκε στις Ναυπλιακές εταιρείες που έχουν επιβατηγά πλοία.

Το ΝΕΕ εκτιμά ακόμη, ότι τα άρθρα 25 & 40 του ν. 4256/2014 (ΦΕΚ 92) «Τουριστικά πλοία και άλλες Διατάξεις» που θεσπίστηκε με τη συνεργασία του ΝΕΕ, καθώς και η επαναφορά σε λειτουργία ανενεργών επιβατηγών πλοίων, αξιοποιούμενα δυνατόν να συμβάλλουν θετικά στην αντιμετώπιση του ανωτέρω έκτακτου ανθρωπιστικού προβλήματος που εμφανίστηκε στον νησιωτικό μας χώρο.

Πάντα στη διάθεσή σας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

Κοινοποίηση

Γραφείο Αναπληρωτή Γ.Γ. Κ. Ι. ΘΕΟΤΟΚΑ
Αρχηγού Α.Σ./ΕΛΑΚΤ κ. Α. ΘΩΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ακτή Μιαούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ.: 21042 93 827 - 29, FAX: 21042 93 831

Πειραιάς, 24/7/2015 - 1383

Αξιότιμο Κύριο
ΓΙΩΡΓΟ ΣΤΑΘΑΚΗ,
Υπουργό Οικονομίας,
Υποδομών, Ναυτιλίας
και Τουρισμού

Αξιότιμο Κύριο
ΕΥΚΛΕΙΔΗ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟ,
Υπουργό Οικονομίας

Αξιότιμο Κύριο
ΘΟΔΩΡΗ ΔΡΙΤΣΑ,
Αναπληρωτή Υπουργό
Οικονομίας, Υποδομών,
Ναυτιλίας και Τουρισμού

Αξιότιμη Κυρία
ΕΛΕΝΑ ΚΟΥΝΤΟΥΡΑ,
Αναπληρώτρια Υπουργό
Οικονομίας, Υποδομών,
Ναυτιλίας και Τουρισμού

ΜΕΤΑΒΟΗ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΦΠΑ ΣΤΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ), θεσμικός φορέας της Ναυτιλίας και στην εξ' αυτής σχέση με την Εθνική Οικονομία και το κοινωνικό σύνολο, επιθυμεί με βάση τα παρακάτω στοιχεία να σημειώσει ότι η αύξηση του ΦΠΑ στους ναυλούς των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής από 13% σε 23% και η εφαρμογή τής αύξησης από 20/7/2015, ενώ ευρίσκονται σε εξέλιξη ναυλοσύμφωνα, δημιουργεί τεράστιο πρόβλημα που θα οδηγήσει σε μείωση των δημοσίων εσόδων και στην περαιτέρω μείωση των θέσεων εργασίας στον κλάδο αυτό.

Ο συντελεστής ΦΠΑ για τις ναυλώσεις σκαφών αναψυχής, που ισχύει σε γειτονικές χώρες όπως η Τουρκία και η Κροατία, κυμαίνεται από 0% έως 6% με συνέπεια την διεύρυνση του ελλείμματος ανταγωνιστικότητας των σκαφών που ελλιμενίζονται στην Ελλάδα και των οποίων οι ναυλώσεις αρχίζουν και τελειώνουν σε Ελληνικά λιμάνια.

Ενώ τα σκάφη θα συνεχίσουν να περιηγούνται τις Ελληνικές θάλασσες, η αύξηση του συντελεστή ΦΠΑ θα τα οδηγήσει συνδυαστικά σε ξένους λιμένες ελλιμενισμού και έναρξης/πέρατος ναυλώσεως, σε αλλαγή ημερολογίου και ενίσχυση των ξένων επιχειρηματιών θαλάσσιου τουρισμού με συνέπεια την μείωση των δημοσίων εσόδων και αντίστοιχα τών θέσεων εργασίας. Οι εναλλακτικές αυτές δυνατότητες για την αντιμετώπιση του ανταγωνιστικού μειονεκτημάτος, δεν υφίστανται για άλλους κλάδους, όπως π.χ. τις ξενοδοχειακές υπηρεσίες, στις οποίες επίσης αυξήθηκε ο συντελεστής ΦΠΑ.

Η εφαρμογή τής αύξησης από 20.7.2015, δημιουργεί ανυπέρβλητο πρόβλημα καθώς τα ναυλοσύμφωνα έχουν ήδη συναφθεί, προπληρωθεί και τὰ περισσότερα βρίσκονται σε εξέλιξη. Συνεπώς δεν είναι πλέον εφικτή η είσπραξη του επιπλέον φόρου από τούς ναυλωτές. Εφ'όσον, παρά τα ανωτέρω, επιμένετε στην εφαρμογή του ηυξημένου ΦΠΑ τὸ ΝΕΕ υποστηρίζει την μετάθεση εφαρμογής τού νέου συντελεστή, τὴν 1η Οκτωβρίου 2015.

Τὰ οφέλη στὴν Εθνικὴ Οικονομία ἀπὸ τὸν θαλάσσιο τουρισμὸ καθὼς καὶ οἱ προοπτικὲς μεγιστοποίησης αὐτῶν τῶν ωφελειῶν, παρουσιάζονται ἀναλυτικὰ στὴν μελέτῃ τὸ ἀνέθεσε τὸ ΝΕΕ καὶ ἐκτόνησε τὸ Πανεπιστήμιο Πειραιῶς τὸν Σεπτέμβριο 2013 (www.nee.gr). Ἡ προσέλευση ξένων σκαφῶν στὴν Ελλάδα γιὰ μόνιμο ελλιμενισμό, ἡ ἐνίσχυση τῶν ναυλώσεων καὶ ὅλων τῶν περιφερειακῶν στὸν κλάδο αὐτὸ δραστηριοτήτων, μπόρουν νὰ δημιουργήσουν 23.000 θέσεις ἄμεσης καὶ ἔμμεσης ἐργασίας γιὰ κάθε 1.000 μεγάλα σκάφη καὶ ἀντίστοιχο κύκλο ἐργασιῶν καὶ δημοσίων ἐσόδων. Ακριβῶς τὸ ἀντίθετο θὰ προκύψει ἐὰν φύγουν 1.000 σκάφη.


Ὁ θαλάσσιος τουρισμὸς, ἐφόσον δημιουργηθοῦν οἱ κατάλληλες φορολογικὲς προϋποθέσεις, ἀποτελεῖ πλουτοπαραγωγικὴ πηγὴ ἄμεσης ἀπόδοσης.

Τὸ ΝΕΕ διαχρονικὰ συμβάλλει με στοιχεία καὶ μελέτες στὴν ἀναβάθμιση τοῦ κλάδου, ὅπως καὶ στὴν διαμόρφωση τοῦ ν. 4256/14 πιστεύει με βάση τὰ ανωτέρω ὅ,τι ὑπάρχουν δυνατότητες νὰ ἀποφευχθεῖ ἡ αὐξηση τοῦ ΦΠΑ στα ἐπαγγελματικὰ θαλαμηγά, ὠφελώντας ἔτσι τὴν Εθνικὴ Οικονομία καὶ μειώνοντας τὴν ἀνεργία.

Πάντα στὴ διάθεσή σας γιὰ συνεργασία, προσπαθώντας νὰ ἐνισχυθεῖ ἡ Εθνικὴ Οικονομία καὶ νὰ διατηρηθοῦν οἱ θέσεις ἐργασίας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

Πειραιάς, 29/6/2015
Αριθ. Πρωτ. 1209


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μιαούλη 65, Πειραιάς 185 36
Τηλ. +30 210 4293 627 - 29
Fax +30 210 4293 631
E-mail: hcs@nee.gr

Προς:
Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών,
Ναυτιλίας και Τουρισμού
Δ/ση Ναυτιλιακών Επενδύσεων &
Θαλάσσιου Τουρισμού
Τμήμα Γ.
Υπόψη κας Γ. Μπελεχάκη

ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ


Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) αναφορικά με το υπ' αριθμ. 3133.4/38/2015 από 22/6/2015 έγγραφο σας, σχετικά με την προώθηση έκδοσης υπουργικής απόφασης καθορισμού υποδείγματος ναυλοσύμφωνου για τα πλοία αναψυχής, θεωρούμε ότι το υπάρχον ναυλοσύμφωνο (Υπουργική Απόφαση 3342/36/2001 - Β.1124) δεν παρουσιάζει σημαντικές αδυναμίες και οι ναυλώσεις των πλοίων αναψυχής λειτουργούν ικανοποιητικά.


Εξ' άλλου κάθε τυποποιημένη φόρμα ναυλοσυμφώνου, για οποιαδήποτε κατηγορία πλοίων, υπόκειται σε αλλαγές που εκφράζουν την εκάστοτε συμφωνία των δύο μερών.

Παράλληλα όμως το ΝΕΕ εκτιμά ότι το άρθρο 7 λειτουργεί σε συνάρτηση με το άρθρο 2 - Ηλεκτρονικό Μητρώο - όπου η έκφραση γνώμης από το ΝΕΕ για το υπόδειγμα του ναυλοσυμφώνου, σκοπό έχει την προσαρμογή αυτού με τις απαιτήσεις του Ηλεκτρονικού Μητρώου, στο οποίο θα περιέχονται στοιχεία του ναυλοσύμφωνου π.χ. ημέρες ναύλωσης (άρθρο 4 παραγρ.4^ο) κλπ. Προς τούτο το ΝΕΕ είναι στη διάθεσή σας να εκφράσει την γνώμη του για την αναμόρφωση του ναυλοσυμφώνου, αφού μας γνωρίσετε ποια στοιχεία που αφορούν το Ηλεκτρονικό Μητρώο θα περιέχονται στα ναυλοσύμφωνα.

Τέλος, περίπτωση πρόθεσης για γενικότερη αναμόρφωση του ναυλοσυμφώνου, θεωρούμε ότι θα είναι σκόπιμο να γίνει ύστερα από ευρύτερη διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Πάντα στη διάθεσή σας


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ακτή Μιαούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ.: 21042 93 627 - 29, FAX: 21042 93 831

Πειραιάς 29/4/2015
Προς
Αξιότιμο Κύριο
ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗ ΥΠΟΥΡΓΟ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Georgios Gratsos
**Προσχέδιο Σχεδίου Νόμου –
Επείγουσες ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της απλήρωτης Ν. Εργασίας**


Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) αναφορικά με το Προσχέδιο Σχεδίου Νόμου «Επείγουσες ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της απλήρωτης Ν. Εργασίας», ύστερα από συζήτηση και ανάλυση του θέματος με τα μέλη του και βασικά με τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), συμφωνεί και στηρίζει τις παρατηρήσεις, που περιέχονται στην υπ' αριθμ. Φ2.1/88 από 14/4/2015 επιστολή του ΣΕΕΝ.

Πάντα στη διάθεσή σας.


Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

Κοινοποίηση:
κ. ΙΩΑΝΝΗ ΘΕΟΤΟΚΑ
Αναπλ. Γενικό Γραμματέα Ναυτιλίας

Πειραιάς, 20/3/2015
Αριθ. Πρωτ. 501


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μιαούλη 65, Πειραιάς 185 36
Τηλ. +30 210 4293 627 - 29
Fax +30 210 4293 631
E-mail: hcs@nee.gr

Προς:
Δ/ση Ποντοπόρου Ναυτιλίας
Τμήμα 3ο
Υπ.Ο.Υ.Ν.Τ.


Εκπροσώπηση ΝΕΕ στην Σύνοδο της Ι.Τ.Τ.С.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ), επιθυμεί να σας ενημερώσει ότι θα συμμετέχει το ΝΕΕ με εκπρόσωπό του τον κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟ ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟ καθηγητή Ε.Μ.Π. στο Forum της «International Tank Towing Committee - ITTC» που διεξάγεται 19-23/5/2015 στην Σαγκάη – Κίνα.

Η συμμετοχή του ΝΕΕ κρίνεται αναγκαία, διότι θα συζητηθούν σημαντικά θέματα για την Ναυτιλία, όπως ΕΕΔΙ, MRV, CO2, Minimum Ship Power κ.λ.π. τα οποία ενδιαφέρουν το ΝΕΕ.

Ο κ.Γ.ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ δεν συνδέεται με υπαλληλική σχέση με το ΝΕΕ και η δαπάνη θα καλυφθεί από τους ΚΑΕ 0781,0782,0789 του Προϋπολογισμού ΝΕΕ.

Παρακαλούμε για την έγκριση της σχετικής δαπάνης.


Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ακτι Μοσχά 65 - 105 36 Πειραιάς
Τηλ.: 21042 93 827 - 29, FAX: 21042 93 831

Αρ. Πρωτ.: 1155

Πειραιάς 18^ο Ιουνίου 2015

Προς τούς :

Αξιότιμο Κύριο
ΓΕΩΡΓΙΟ ΣΤΑΘΑΚΗ
Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών,
Ναυτιλίας και Τουρισμού

Αξιότιμο Κύριο
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΛΑΦΑΖΑΝΗ
Υπουργό Παραγωγικής
Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος
και Ενέργειας

Αξιότιμο Κύριο
ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
Αναπληρωτή Υπουργό Ναυτιλίας

Δημήτρης Γεωργίου Αναστασοπούλου
Περίβαλλοντος και Ενέργειας

ΘΕΜΑ : Ερώτηση Βουλευτού κ. Δ. Καμμένου προς τούς Υπουργούς Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού καθώς και στον Υπουργό Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας ως προς την ατμοσφαιρική ρύπανση στο λιμάνι του Πειραιά

Τό Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, ως θεσμικός Σύμβουλος της Πολιτείας, θεωρεί χρήσιμο να θέσει υπόψη σας στοιχεία και εκτιμήσεις αναφορικά με το τρίτο σκέλος της ερώτησης του Βουλευτή κ. Δ. Καμμένου που ερωτά ως προς την πρόθεση της Κυβέρνησης να απευθυνθεί στον ΔΝΟ (IMO), για την υπαγωγή σε SECA (Sulphur Emission Control Area), ολόκληρης της Μεσογείου Θάλασσας.

Συγκεκριμένα:

Όλα τα πλοία που ελλιμενίζονται στους Ελληνικούς Λιμένες, σύμφωνα με τους κανονισμούς, καταναλώνουν κατά τον ελλιμενισμό, gasoil ή marine diesel oil περιεκτικότητας σε θείο μέχρι 0,1%, για την χρήση των ηλεκτροπαραγωγών μηχανών. Για τον ίδιο σκοπό καταναλώνουν gasoil 0,1% κατά την διέλευση τους από τα Ελληνικά χωρικά ύδατα καθώς και για τις προωστικές μηχανές κατά την είσοδο. Το σύστημα παροχής ηλεκτρικού από εγκαταστάσεις ξηράς (cold ironing) θα εξυπηρετούσε, εφόσον υφίσταντο οι υποδομές παραγωγής, δικτύου και διανομής και εφόσον το κόστος ηλεκτροδότησης ήταν αντίστοιχο με το κόστος χρήσης ναυτιλιακού καυσίμου.

Η συμμετοχή της ναυτιλίας στην ρύπανση της ατμόσφαιρας από αέρια του θερμοκηπίου (GHG) ήταν το 2010 στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 3,42% στο σύνολο ρύπων από όλες τις πηγές, και 14,1% από ρύπους προερχόμενους από όλα τα μεταφορικά μέσα. Στην μόν εσωτερική ναυτιλία (domestic shipping) αντιστοιχούσε το 0,38% των συνολικών ρύπων και 1,58% των προερχόμενων από μεταφορικά μέσα, ενώ η διεθνής ναυτιλία (international shipping) ευθύνεται για 3,04% του συνόλου των ρύπων και 12,5% των ρύπων από τις μεταφορές.

Με βάση διεθνείς μελέτες και τών ανωτέρω στοιχείων, έχει αποδειχθεί ότι η θαλάσσια μεταφορά αποτελεί το φιλικότερο προς το περιβάλλον σύστημα μεταφοράς. Η αναλογία γραμμικών ρύπων ανά καταναλωθέντα τόνο πετρελαίου/τοννοχιλιόμετρα είναι για τα μεταφορικά μέσα:

Αεροπλάνο Boeing 747-400	552,00
Ελαφρύ φορτηγό Δ.Χ.	226,00
Βαρύ φορτηγό Δ.Χ.	50,00
Τραίνο	17,00
Πλοίο container	7,48
VLCC/ULCC Tanker	3,60
Capesize Bulkcarrier	2,70

Μελέτη : ΕΜΠ Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών
www.martrans.org

Σύμφωνα με την μελέτη «Analysis of the consequences of low sulphur fuel requirements» (2010) από το Πανεπιστήμιο της Αμβέρσας και το Ίδρυμα Transport and Mobility του Leuven εκτιμήθηκε ότι η υπαγωγή ολόκληρου της περιοχής της Βόρειου Θάλασσας σε SECA θα προκαλέσει αύξηση των ναύλων κατά 15%-25% με μ.ο. 18% εξαιτίας των ακριβότερων ναυτιλιακών καυσίμων με συνέπεια την απώλεια 14,5% μεταφορικού έργου που μετατοπίζεται από την ναυτιλία στα χερσαία - περισσότερο ρυπογόνα- μεταφορικά μέσα, ενώ στις μεγάλες αποστάσεις, οι απώλειες εκτιμήθηκαν σε 21%.

Απώλεια μεταφορικού έργου 14,5% αντιστοιχεί στην μείωση των ρύπων από τα πλοία κατά 2,8 εκατομμύρια τόνους CO₂ και αντιστοιχούν ρύπων, αλλά παράλληλα αύξηση κατά 103,1 εκατομμύρια τόνους CO₂ και αντιστοιχούν ρύπων από την οδική μεταφορά που θα αναλάβει την διακίνηση αυτή (modal shift).

Δηλαδή ως αποτέλεσμα της πολιτικής αυτής, η μετατόπιση μεταφορικού έργου από την θαλάσσια μεταφορά στην οδική εκτιμάται ότι το περιβάλλον θα επιβαρυνθεί με 100,3 εκατομμύρια τόνους ρύπων, που είναι 36,85 φορές περισσότεροι από ότι κατά την θαλάσσια μεταφορά.

Εξάλλου η μετατόπιση φορτίου από την θάλασσα στην ξηρά, είναι απόλυτως αντίθετη με την πάγια πολιτική της Ε.Ε. για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA).

Σημαντικό μέρος των φορτίων που διακινούνται στην Μεσόγειο Θάλασσα, αφορούν μεταφορές από ηπειρωτικό λιμένα σε ηπειρωτικό λιμένα των περί αυτή χωρών, με συνέπεια η οδική μεταφορά να αποτελεί εναλλακτικό σύστημα των θαλασσίων, η οποία όμως είναι και πιο ρυπογόνος, απαιτεί υψηλό κόστος υποδομών και δημιουργεί οδική συμφόρηση που επιτείνει τις εκπομπές καυσαερίων. Η μεγαλύτερη κίνηση στους δρόμους νομοτελειακά θα δημιουργήσει περισσότερα ατυχήματα με το ανθρώπινο αλλά και το οικονομικό κόστος που αυτό συνεπάγεται.

Τό ΝΕΕ θεωρεί ότι οι ανωτέρω εκτιμήσεις για τις επιπτώσεις στην Βόρειο Θάλασσα, ισχύουν και για την Μεσόγειο σε περίπτωση που κηρυχθεί περιοχή SECA. Σημειώτεον ότι στην ερώτηση του κ. Βουλευτή αναφέρεται ως λιμένας με υψηλή επιβάρυνση του ατμοσφαιρικού αέρα και τό Αμβούργο, τό οποίο όμως ευρίσκεται εντός της περιοχής SECA της Βόρειου Ευρώπης γεγονός που αμφισβητεί την αποτελεσματικότητα του μέτρου των SECA.

Εκτός από τις σοβαρές αυτές αντίστοιχες επιπτώσεις στο περιβάλλον, εάν κηρυχθεί όλη η Μεσόγειος ως περιοχή SECA, σοβαρές επιπτώσεις εκτιμούμε ότι θα προκληθούν και σε οικονομικούς κλάδους όπως στις:

- Θαλάσσιες Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες με τά νησία μας, με μείωση της διακίνησης λόγω αύξησης του κόστους. Τό μέτρο θα είναι αντιαναπτυξιακό
- Στις Διεθνείς ενδομεσογειακές θαλάσσιες μεταφορές (Intermed) επιβατών και φορτίων για τόν λόγο που προαναφέρθηκε (modal shift)
- Στην περιηγητική βιομηχανία (κρουαζιερόπλοια, σκάφη αναψυχής)
- Στην διαπλέουσα την Μεσόγειο (Intramed) Ναυτιλία, διότι τό αυξημένο κόστος καυσίμων πιθανόν να οδηγήσει την υπερωκεיאίο Ναυτιλία σε παράκαμψη της Μεσογείου (Διώρυγα Σουέζ-Γιβραλτάρ), προς όφελος άλλων διαδρομών με απώλεια για τίς χώρες αυτές και την Ελλάδα σημαντικό όγκου εργασιών και θέσεων εργασίας διότι στά πλοία αυτά παρέχονται υπηρεσίες όπως δεξαμενισμοί, υλικά, εφόδια, πετρελαιοεισίδες κ.α.

Η παράκαμψη της Μεσογείου από τά πλοία αυτά, και κυρίως τα πλοία τύπου containers, τα οποία έχουν μηχανές μεγάλης ιπποδύναμης και καταναλώνουν περισσότερα καύσιμα, θα επηρεάσει τά σχέδια εξέλιξης του Πειραιά σε μεγάλο διακομειακομιστικό κέντρο προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Ενδεχομένως και αυτό να είναι ένας από τους σκοπούς της ανάδειξης του θέματος διότι οι Βορειοευρωπαϊκοί έχουν ήδη διαπιστώσει μειούμενο ποσοστό αύξησης διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια τους σε σχέση με τά λιμάνια της Νοτίου Ευρώπης.

Σημείωση: Στην Βόρεια θάλασσα παρατηρείται ότι πολλά πλοία είτε δέν διαθέτουν χωριστές δεξαμενές καυσίμων για την αποθήκευση IFO 380 ή IFO 180 χαμηλού θείου είτε η αλλαγή καυσίμου παρουσιάζει δυσλειτουργίες και προβλήματα στις κύριες μηχανές. Με συνέπεια κατά τόν διάπλοιο των περιοχών SECA καταναλώνουν gasoil 0,1% και για τίς προωστικές μηχανές, με επιβάρυνση κόστους καυσίμων κατά 57%.

Συμπερασματικά, η υπαγωγή της Μεσογείου Θάλασσας σε περιοχή SECA, θα προκαλούσε:

- Πολλαπλασιασμό αέριους ρύπων
- Μείωση των οικονομικών δραστηριοτήτων θαλασσίων μεταφορών και τών παράπλευρων κλάδων
- Επιδείνωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με αρνητικό αντίκτυπο στην νησιωτικότητα και τον τουρισμό
- Μείωση της ανταγωνιστικότητας των χωρών της Νοτίου Ευρώπης και τών χωρών της λεκάνης της Μεσογείου γενικότερα

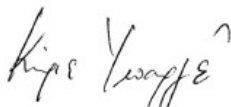
Τέλος άς ληφθεί υπόψη και άς μάς προβληματίσει ότι η επέκταση της SECA στην Μεσόγειο αποτελεί τά τελευταία χρόνια επιδίωξη συμφερόντων που εδράζονται στην Βόρειο Ευρώπη και προφανώς ανακινούν τό θέμα αυτό με ιδιαιτελεις σκοπούς επικουρούμενοι από διάφορα περιβαλλοντικά ιδρύματα τά συμπεράσματα τών οποίων χρησιμοποιούνται αποσπασματικά.

Δέν είναι προς τό συμφέρον της Ελλάδας αλλά και όλων των Μεσογειακών η υπαγωγή της Μεσογείου σε SECA και ελπίζουμε ότι τά ανωτέρω στοιχεία θα βοηθήσουν προς αυτή την κατεύθυνση.



Πειραιάς 12^η Ιουνίου 2015

Προς τόν
Αξιότιμο κύριο
ΓΕΩΡΓΙΟ ΣΤΑΘΑΚΗ
Υπουργό,
Οικονομίας, Υποδομών,
Ναυτιλίας και Τουρισμού



ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) θεωρεί χρήσιμο να σας ενημερώσει - όπως και τον Αναπληρωτή Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού κ. Θ. Δρίτσα - για τις απόψεις του, αναφορικά με την φορολόγηση των αποδοχών αλλοδαπών ναυτικών που εργάζονται σε πλοία Ελληνικού Νηολογίου.

Σύμφωνα με τον ν. 4172/2013 παρ. 1,2 του άρθρου 3, επιβάλλεται φόρος 15% και 10% στις αποδοχές αλλοδαπών αξιωματικών και κατώτερου προσωπικού αντίστοιχα. Έχει επισημανθεί από τήν θέαση του νόμου ότι αντίκειται στην διεθνή νομοθεσία και πρακτική.

Βάσει της διεθνούς πρακτικής φορολογείται το εισόδημα που έχει αποκτηθεί στην χώρα εργασίας. Ο ναυτικός που εργάζεται σε Ελληνικής σημαίας πλοίο και δεν εργάζεται σε Ελληνικό έδαφος, αλλά είναι και παραμένει νόμιμος και φορολογικός κάτοικος άλλης χώρας, άρα και τυπικά δεν υπόκειται σε φορολόγηση από την χώρα σημαίας του πλοίου.

Δεν είναι δυνατόν να απαιτείται να φορολογηθεί αλλοδαπός που εργάζεται σε Ελληνικής σημαίας πλοίο και δεν διαθέτει καν ΑΦΜ, εφόσον δεν απολαμβάνει αυτός και η οικογένειά του όλα τα δικαιώματα και υπηρεσίες που παρέχονται σε αλλοδαπούς μετανάστες που εργάζονται νόμιμα και φορολογούνται στην Ελλάδα.

Η επιβολή της φορολόγησης αυτής έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της επιβάρυνσης που υφίσταται σήμερα τό Ελληνικό πλοίο, επειδή οι συμβάσεις της ΙΤΦ αντιπροσωπεύουν καθαρές αμοιβές προς το πλήρωμα και καθότι ο πλοιοκτήτης δεν έχει νόμιμο δικαίωμα να αφαιρέσει αυτούς τους φόρους, τους πληρώνει και επιβαρύνεται η πλοιοκτησία. Λόγω δέ, των συνεχιζόμενων χαμηλών επιπέδων ναύλωσης (ορισμένες φορές χαμηλότερων του κόστους λειτουργίας του πλοίου), σε συνδυασμό με την αναπτυσσόμενη σε Ευρωπαϊκές χώρες πολεμική εκ βάρος του Ελληνικού πλοίου αυτό οξύνει το μεγάλο έλλειμμα ανταγωνιστικότητάς του.

Τίθεται πλέον το ερώτημα αντοχής του Ελληνικού πλοίου στην ανταγωνιστικότητα με άλλες σημαίες. Καλό είναι να μη διαφεύγει της προσοχής το παράδειγμα των κρουαζιεροπλοίων, που για χρόνια ήταν σε Ελληνικά χέρια και σήμερα δεν υπάρχει κανένα.

Το ΝΕΕ συνεχίζει να υποστηρίζει την ανάκληση της φορολόγησης αυτής, διότι μη επιβαρυνόμενο το Ελληνικό πλοίο είναι βέβαιο ότι θα υπάρξουν θετικότερα αποτελέσματα για τα δημόσια έσοδα, την Εθνική Οικονομία και την διατήρηση της δύναμης του Νηολογίου μας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΤΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

Πλοία Ελληνικού ελέγχου άνω των 1000 gt

	Ελληνικού Νηολογίου	Ξένων Νηολογίων	Σύνολο
	807	3445	4252
- Ακτοπλοίας	150	50	200
Ποντοπόρα	657	3395	4052
Θέσεις εργ.	14454	74690	89144
Ελληνες	3285	2500	7685
Αλλοδαποί	11169	72190	83359
Απασχολούμενοι με 7μηνη απασχόληση :			
Ελληνες	5600	4281	9881
Αλλοδαποί	19098	123445	142543
	24698	127726	152424

Μ.Ο. χωρητικότητας ποντοπόρου πλοίου Ελληνικών συμφερόντων 80.000 dwt με 22 άτομα πλήρωμα.

Μέ Ελληνική σημαία, μηνιαίο κόστος μισθοδοσίας \$ 77.000 από τά οποία οι 5 Ελληνες \$ 51.700 και οι 17 αλλοδαποί \$ 25.300

Τό ίδιο πλοίο με ξένη σημαία, μηνιαίο κόστος μισθοδοσίας \$ 59.200 από τά οποία 0,73 Ελληνες (συνήθως Πλοίαρχος) \$ 9.490 και οι 21,27 αλλοδαποί \$ 49.710

Η φορολόγηση τών αλλοδαπών στά Ελληνικής σημαίας πλοία, θεωρητικά θά απέφερε 11169 θέσεις εργασίας Χ \$ 1488 μέσο μισθό = 16.619.472 Χ 12 μήνες = \$ 199.433.664 Χ 10% φόρος = \$ 19.943.366 επιδιωκόμενες φορολογικές εισπράξεις δηλαδή ετήσια επιβάρυνση \$ 30.000 ανά ποντοπόρο πλοίο Ελληνικού νηολογίου που αντιστοιχεί σέ \$ 2.500 μηνιαίως. Ετσι η ψαλίδα μισθοδοτικού κόστους μηνιαίως μεταξύ Ελληνικού \$ 79.500 και αλλοδαπούμ'ε μεικτό πλήρωμα \$ 59.200 ήτοι 34,3 % ή \$ 243.600 επιπλέον ετησίως

για τό πλοίο Ελληνικής σημαίας διότι προφανώς ο φόρος θά επιβαρύνει τό πλοίο και όχι τόν αλλοδαπό ναυτικό πού δέν θά δεχθεί μείωση τών αποδοχών του.

Ηδη μεταξύ 1.1.2014 και 1.1.2015 η Ελληνική σημαία, μήν ακολουθώντας την αύξηση του Ελληνόκτητου στόλου (9,2%), εξαιτίας τής φορολόγησης αυτής, ουσιαστικά απώλεσε 75 πλοία. Η επιβολή τής φορολόγησης τών μισθών κατώτερων αλλοδαπών ναυτικών πού εργάζονται σέ πλοία μέ Ελληνική σημαία, θά επιτείνει τήν νηολόγηση τών πλοίων σέ πύο φιλικά νηολόγια μέ προβλέψιμες συνέπειες :

- 0,73 Ελληνες ανά πλοίο αντί για 5 = 4,27 Χ 657 πλοία = 2800 θέσεις αξιωματικών (πού αντιστοιχούν σέ 4.770 απασχολούμενους 7μήνες ετησίως) Χ \$ 10.340 μηνιαίως = \$ 28.952.000 Χ 12 μήνες = \$ 347.424.000 μείωση συναλλάγματος ετησίως
- Μείωση φορολογικών εσόδων 347.424.000 Χ 15% = \$ 52.113.600
- Απώλεια κύρους Ελληνικού νηολογίου
- Απώλεια τεχνονομίας
- Μείωση μισθών Ελλήνων Αξιωματικών λόγω υπερπροσφοράς

Συνέπειες πού έχουν ήδη δρομολογηθεί εξαιτίας άστοχων ενεργειών επιτόλαιων μανδρινών.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μιαούλη 65, Πειραιάς 185 36
 Τηλ: +30 210 4293 827 - 29
 Fax +30 210 4293 831
 E-mail: hcs@nee.gr

Πειραιάς, 8.4.2015

Αριθ. Πρωτ. 666

Προς
 Αξιότιμο κύριο
 ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ
 Αναπληρωτή Υπουργό του Υπουργείου
 Οικονομίας, Υποδομών, Τουρισμού,
 Ναυτιλίας

ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.), σε συνέχεια εγγράφων του (411/4-3-2015 & 573/26-3-2015) αναφορικά με την «αποκομιδή αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων», επιθυμούμε να σας ενημερώσουμε ότι ύστερα από συνεργασία με μέλη μας και άλλους φορείς συλλέξαμε επιπλέον στοιχεία που ενισχύουν τις εκφρασμένες θέσεις μας για την απελευθέρωση των συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών, τα οποία θέτουμε υπόψη σας.

Οι θέσεις του ΝΕΕ στόχο έχουν αφενός να μειωθεί το κόστος στα πλοία και αφετέρου να αναβαθμιστεί η προστασία του περιβάλλοντος.

Στη διάθεσή σας για ό,τι περαιτέρω απαιτηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
 ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
 ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
 Ακτή Μιαούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
 Τηλ: 21042 93 827 - 29, FAX: 21042 93 831

Αρ. Πρωτ.: 665

Πειραιάς, 8^ο Απριλίου, 2015

Προς Κύριο
 ΓΕΩΡΓΙΟ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗ
 Πρόεδρο & Διευθύνοντα
 Σύμβουλο ΟΛΠ Α.Ε.

ΘΕΜΑ : ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) σε συνέχεια προγενέστερων εγγράφων του (14/10/2014 - 4/3/2015 - 26/3/2015) αναφορικά με την αποκομιδή αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων στο λιμάνι του Πειραιά και ύστερα από συζητήσεις με μέλη του και άλλους φορείς, συνεχίζει να υποστηρίζει την απελευθέρωση των συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών προκειμένου αφενός να μειωθεί το κόστος στα πλοία και αφετέρου να αναβαθμιστεί η προστασία του περιβάλλοντος.

Στό συνημμένο 1 (παρουσίαση στελέχους εταιρείας κρουαζιεροπλοίων), υπάρχουν χρήσιμα στοιχεία για τους όγκους αποβλήτων που δημιουργούνται από κρουαζιερόπλοιο 4.000 επιβαίνοντων, οι εφαρμοστέοι κανονισμοί του IMO (MARPOL) και η σχετική οδηγία της Ε.Ε., σύγκριση των εφαρμοζόμενων συστημάτων αποκομιδής στις Η.Π.Α. και στην Ε.Ε. καθώς και οι εγκύκλιοι IMO ΜΕΡC που αφορούν τις ευκολίες υποδοχής αποβλήτων.

Το σύστημα που εφαρμόζεται στο Rotterdam, όπως και στην Αμβέρσα, συγκλίνει με τις προτάσεις του ΝΕΕ. Το συνημμένο 2 είναι το Port Waste Reception and Handling Plan (2010) του Οργανισμού Λιμένος Rotterdam που έχει υιοθετηθεί μαζί με τους όμορους Δήμους. Κύρια χαρακτηριστικά είναι:

- Ο αριθμός των παρόχων εξειδικευμένων υπηρεσιών αποκομιδής είναι 29 στο Rotterdam και στά άλλα 4 εμποτευόμενα από τον Οργανισμό λιμένα. Προφανώς υπάρχει ανταγωνισμός, και όχι «σύμπραξη», όπως αναφέρθηκε κατά την διάρκεια της συνάντησης. Εξάλλου παρόμοιες πρακτικές επιτηρούνται και αποτρέπονται από την Επιτροπή Ανταγωνισμού στις Ευρωπαϊκές χώρες.

- Υπάρχει διαχωρισμός των ιδιοτήτων παρόχου υπηρεσίας αποκομιδής (port reception facility) και κατεργαστού αποβλήτων (processor). Η κατεργασία εκτελείται από τις ίδιες υποδομές που υφίστανται για τα απόβλητα που προέρχονται από χερσαίες δραστηριότητες. Αυτό είναι και λογικό. Ο όγκος των αποβλήτων των πλοίων που επισκέπτονται το λιμάνι του Rotterdam, άρα πόσο μάλλον του Πειραιά, είναι περιορισμένος. Ο πολύ μεγαλύτερος όγκος αποβλήτων που προέρχεται από χερσαίες δραστηριότητες προσφέρει οικονομίες κλίμακος και αυξημένη παραγωγικότητα, ως εκ τούτου και χαμηλότερο κόστος για την ανακύκλωση των αποβλήτων των πλοίων. Αντίθετα με τον διαγωνισμό στερεών αποβλήτων της ΟΛΠ Α.Ε. επιδιώχθηκε να επιβαρυνθεί το πλοίο με την κατασκευή ξεχωριστής υποδομής κατεργασίας.

- Το λιμάνι της Αμβέρσας όπως και του Rotterdam εφαρμόζουν κάποιο σύστημα reimbursement (επιστροφής ποσού στο πλοίο) ενθαρρύνοντας με αυτό το κίνητρο την παράδοση αποβλήτων.

- Ο Οργανισμός Λιμένος Rotterdam εισπράττει waste fee βάσει ιπποδύναμης. Για τα υγρά απόβλητα υπάρχουν 7 κατηγορίες με την 7^η από 30.000 kw και πάνω να είναι σταθερή, δηλαδή μέχρι 2.000 kw €25 και για 30.000 kw €550. Για τα στερεά υπάρχουν δύο μόνο κατηγορίες, τα μέχρι 4.000 kw χρεώνονται €195 ενώ τα πάνω από αυτό χρεώνονται €275. Το waste fee αποτελεί διαχειριστική αποζημίωση για την εφαρμογή από τον Οργανισμό Λιμένα του ηλεκτρονικού συστήματος ειδοποιήσεων όπως προβλέπεται από το Port Waste Reception and Handling Plan.

- Προσφέρονται εκπώσεις για κατηγορίες πλοίων όπως για πλοία εσωτερικού και εξαιρέσεις για αλιευτικά, τουρισμού, βυθοκόρους, ηχοβολιστικά, ρυμουλκά, ποντοπόρα in transit για πετρέλαιο (εφόσον παραμένουν στην ράδα μέχρι 4 ώρες) καθώς και ποντοπόρα που χρησιμοποιούν gasoil ή LNG (MDO/MGO/LNG) ως καύσιμα κυρίας μηχανής, εφόσον παραδίδουν υγρά απόβλητα.

- Με την Οδηγία 2000/59/EC εφαρμόζεται η υποχρεωτική έμμεση χρηματοδότηση (indirect financing) αλλά σε χαμηλές τιμές όπως αναφέρονται ανωτέρω, δηλαδή χρεώνεται το πλοίο είτε παραδώσει απόβλητα είτε όχι. Εάν παραδώσει δεν επιβάλλεται επιπλέον χρέωση για απόβλητα μέχρι ορισμένη ποσότητα (3 m3 για πλοία μέχρι 4.000 kw και 6m3 για πλοία μεγαλύτερης ιπποδύναμης). Εάν υπερβεί την ποσότητα αυτή, τότε χρεώνεται ανάλογα για την επιπλέον ποσότητα, απευθείας από τον πάροχο (direct financing).

- Οι υπηρεσίες παρέχονται επί 24ωρου βάσεως, 7 ημέρες εβδομαδιαίως και 365 ημέρες τον χρόνο.

- Τα στερεά απόβλητα παραλαμβάνονται διαχωρισμένα και παραδίδονται διαχωρισμένα για να προωθηθούν στην ανακύκλωση.

- Στά General Terms and Conditions του Λιμένα του Rotterdam και της Αμβέρσας περιέχονται και άλλα στοιχεία. Χρήσιμα επίσης είναι τα IMO Complaint form, List of Ships concerning Waste fee Exemption καθώς και το flyer (reimbursement).

Συνεπώς διαπιστώνεται από όλα τα ανωτέρω, ότι όπου υπάρχει ανταγωνισμός υπάρχουν καλύτερες υπηρεσίες και ανάπτυξη.


Πιστεύουμε ότι έχει γίνει σαφής ο διπλός στόχος του ΝΕΕ, πράγμα που νομίζουμε ότι είναι προς όφελος της εθνικής οικονομίας: η μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων προστασίας του περιβάλλοντος και παράλληλα ορθολογική και ανταγωνιστική λειτουργία και χρέωση των υπηρεσιών αποκομιδής που μπορεί να διασφαλιστεί μόνο μέσω της ύπαρξης ανταγωνισμού μεταξύ πολλών παρόχων.

Τέλος ως μην είναι τα απόβλητα ένα ακόμα αντικίνητρο για την έλευση των πλοίων στον Πειραιά που πολλαπλά ωφελεί τον Πειραιά και την χώρα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ
 ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

Πειραιάς, 28/1/2015
Αριθ. Πρωτ.181


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μισούλη 65, Πειραιάς 185 36
Τηλ. +30 210 4293 827 - 29
Fax +30 210 4293 831
E-mail: hcs@nee.gr

Προς
Αξιότιμο Κύριο
ΑΛΕΞΗ ΤΣΙΠΡΑ
ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Kips Yiorgis


Το ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ του ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ της ΕΛΛΑΔΟΣ (Ν.Ε.Ε.) και εγώ προσωπικά, με την ανάληψη των νέων υψηλών σας καθηκόντων, ως Προέδρου της Ελληνικής Κυβερνήσεως, εκφράζουμε τα θερμά μας συγχαρητήρια και ευχόμεστε ευόδωση στο δύσκολο και σημαντικό έργο σας για τη Χώρα και το Λαό μας.

Θα είμαστε θεσμικοί συνεργάτες σας σε ό,τι το ΝΕΕ με την τεχνογνωσία και εμπειρία που διαθέτει στα θέματα του ευρύτερου ναυτικού χώρου, να συμβάλλουμε θετικά για την ενίσχυση και πρόοδο της μεγάλης Εμπορικής μας Ναυτιλίας, που διεθνώς καταξιώνει την χώρα μας και συνιστά παράγοντα συνεισφοράς στην Εθνική Οικονομία και το Κοινωνικό Σύνολο ευρύτερα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Kips Yiorgis
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

Πειραιάς, 28/1/2015
Αριθ. Πρωτ.181


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μισούλη 65, Πειραιάς 185 36
Τηλ. +30 210 4293 827 - 29
Fax +30 210 4293 831
E-mail: hcs@nee.gr

Προς
Αξιότιμο Κύριο
ΓΕΩΡΓΙΟ ΣΤΑΘΑΚΗ
Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών,
Ναυτιλίας και Τουρισμού

Kips Yiorgis


Το ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ του ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ της ΕΛΛΑΔΟΣ (Ν.Ε.Ε.) και εγώ προσωπικά, με την ανάληψη των νέων σας καθηκόντων, ως Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, σας συγχαίρουμε και ευχόμεστε ευόδωση στο δύσκολο, αλλά σημαντικό έργο σας για την Εθνική Οικονομία, τη μεγάλη Εμπορική μας Ναυτιλία και το Κοινωνικό Σύνολο.

Θα είμαστε θεσμικοί συνεργάτες σας με την τεχνογνωσία και εμπειρία, που το ΝΕΕ διαθέτει και προσβλέπουμε με εμπιστοσύνη στην εποικοδομητική συνεργασία μας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Kips Yiorgis
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

Πειραιάς, 28/1/2015
Αριθ. Πρωτ.181


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μισούλη 65, Πειραιάς 185 36
Τηλ. +30 210 4293 827 - 29
Fax +30 210 4293 831
E-mail: hcs@nee.gr

Προς
Αξιότιμο Κύριο
ΘΟΔΩΡΗ ΔΡΙΤΣΑ
Αναπληρωτή Υπουργό Ναυτιλίας,
Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών,
Ναυτιλίας και Τουρισμού

Kips Yiorgis


Το ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ του ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ της ΕΛΛΑΔΟΣ (Ν.Ε.Ε.) και εγώ προσωπικά, με την ανάληψη των νέων σας καθηκόντων ως αναπληρωτή Υπουργού Ναυτιλίας, σας συγχαίρουμε και ευχόμεστε ευόδωση στο δύσκολο, αλλά σημαντικό έργο σας για την Εθνική Οικονομία, τη μεγάλη Εμπορική μας Ναυτιλία και το Κοινωνικό Σύνολο.

Θα είμαστε θεσμικοί συνεργάτες σας με την τεχνογνωσία και εμπειρία, που το ΝΕΕ διαθέτει και προσβλέπουμε με εμπιστοσύνη στην εποικοδομητική συνεργασία μας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Kips Yiorgis
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

Πειραιάς, 28/1/2015
Αριθ. Πρωτ.181


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μισούλη 65, Πειραιάς 185 36
Τηλ. +30 210 4293 827 - 29
Fax +30 210 4293 831
E-mail: hcs@nee.gr

Προς
Αξιότιμη Κυρία
ΕΛΕΝΑ ΚΟΥΝΤΟΥΡΑ
Αναπληρώτρια Υπουργό Τουρισμού,
Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών,
Ναυτιλίας και Τουρισμού

Kips Yiorgis

Το ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ του ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ της ΕΛΛΑΔΟΣ (Ν.Ε.Ε.) και εγώ προσωπικά, με την ανάληψη των νέων σας καθηκόντων, ως αναπληρώτρια Υπουργό Τουρισμού, σας συγχαίρουμε και ευχόμεστε ευόδωση στο δύσκολο, αλλά σημαντικό έργο σας για να συνεχίσει ο Ελληνικός Τουρισμός την ανάπτυξή του, προς όφελος της Εθνικής Οικονομίας και του Κοινωνικού συνόλου.

Θα είμαστε θεσμικοί συνεργάτες σας με την τεχνογνωσία και εμπειρία, που το ΝΕΕ διαθέτει στα θέματα του εξίσου σημαντικού τομέα του Υπουργείου σας, που είναι η ανάπτυξη του κλάδου των θαλαμηγών, της κρουαζιέρας και του θαλάσσιου τουρισμού ευρύτερα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Kips Yiorgis
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

**ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΑΝ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΤΟΥ ΝΕΕ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟ 2015**

Συνεδρίαση της 25^{ης} Νοεμβρίου 2015

Κατά τη Συνεδρίαση του ΔΣ 25/11/2015 μεταξύ άλλων, συζητήθηκαν και τα ακόλουθα:

(1) Εξελίξεις ναυτιλιακών θεμάτων στον εσωτερικό χώρο

(α) Διεργασίες για υπαγωγή του NAT στο ΙΚΑ

Ο κ. Πρόεδρος ενημερώνει το ΔΣ, ότι η νέα Κυβέρνηση μετά τις εκλογές 20/9/2015 (ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ), δεσμευμένη από τη σχετική σύμβαση με την Ε.Ε. προγραμματίζει την αναδιάρθρωση/ενοποίηση όλων των ασφαλιστικών ταμείων, όπου εμπίπτει και το NAT.

Το NAT είναι ο φορέας που διαχειρίζεται όλα τα απαιτούμενα για την εξέλιξη του εργατικού δυναμικού αλλά και τις λειτουργικές ανάγκες του πλοίου. Το όλο σύστημα δεν προσιδιάζει με κανέναν άλλο φορέα της ξηράς που υπάρχει σταθερότητα στο χρόνο εργασίας, τον τόπο εργασίας, τις αμοιβές, τις συνδρομές κλπ.

Αυτά έχουν δημιουργήσει στο προσωπικό του NAT και των ναυτικών έντονη ανησυχία, που οδήγησε σε απεργιακές καταστάσεις. Οι απεργιακές καταστάσεις δημιουργούν προβλήματα στην λειτουργία κάποιων πλοίων, μελών ΝΕΕ, όπου και το ΝΕΕ εκλήθη να συμβάλει στη διεκπεραίωση των δυσκολιών στην διακίνηση και λειτουργία των πλοίων. Στη Πλοιοκτησία από την άλλη μεριά γενικότερα υπάρχει σχετικός προβληματισμός για τη διεκπεραίωση των σχετικών υποχρεώσεων των γραφείων για τα στελέχη τους, εάν εκλείψει η τεχνογνωσία του προσωπικού NAT κλπ. Επίσης για το ΝΕΕ του οποίου οι συνδρομές είναι με την εξόφληση των ναυτολογίων, θα υπάρξει ενδεχομένως πρόβλημα.

(β) Ναυτεργασία – Ν. Εκπαίδευση

Ο κ. Ι. Τσενεμπής ενημερώνει το ΔΣ, ότι οι θέσεις του Εφοπλισμού που από χρόνια έχουν διατυπωθεί και εκφραστεί, είναι τα στελέχη των πλοίων / Αξιωματικοί να προέρχονται από κάθε δυνατή πηγή και όχι μόνο από τις ΑΕΝ και να εξελίσσονται στο Α΄ Τάξεως Δίπλωμα, ύστερα από την αναγκαία εκπαίδευση, για την οποία θα πρέπει η Πολιτεία να μεριμνήσει και δημιουργήσει. Με το π.δ. 141/14 επηρεασμένο το Υπουργείο από Συνδικαλιστικούς φορείς, έχει απαγορεύσει οι εκ των Λυκείων προερχόμενοι Αξιωματικοί να εξελίσσονται πέραν του Γ΄ Τάξεως Διπλώματος, παρά τις αντίθετες στο Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης θέσεις του ΝΕΕ/Εφοπλισμού.

Για το εκπαιδευτικό έτος 2015-2016, ύστερα από την επισκευή με χρήματα του Εφοπλισμού των εγκαταστάσεων της ΑΕΝ Ν. Μηχανιώνας, το Υπουργείο αύξησε τον αριθμό των εισερχομένων κατά 250 άτομα. Θετικό προς τις θέσεις της Πλοιοκτησίας, που εισηγείται να εισέρχονται ετησίως πάνω από 1300 άτομα.

(2) Λιμάνια – Επιβατηγός Ναυτιλία

(α) Ιδιωτικοποίηση

Ενημερώνεται το ΔΣ ότι η επικείμενη μέχρι τέλος του χρόνου ιδιωτικοποίηση του λιμένα Πειραιά αλλά και ενδεχομένως Θεσσαλονίκης, δημιουργεί ερωτήματα στα μέλη του ΝΕΕ που δημιουργήσει δικές του Υπηρεσίες για ρυμούλκηση, αποκομιδή αποβλήτων κλπ με συνέπεια

επιπτώσεις στα ανωτέρω πλοία.

Ύστερα από διαλογική συζήτηση στο ΔΣ οι θέσεις του ΝΕΕ είναι:

- Να παραμείνει στον Πλοιοκτήτη το δικαίωμα επιλογής ρυμουλκού και υπηρεσίας παραλαβής αποβλήτων.
 - Να παραμείνει στον Πλοιοκτήτη η επιλογή συνεργείου για επισκευές ή συντήρηση πλοίων του στις ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις στην Ελλάδα.
 - Να συνεχίσουν ανταγωνιστικά το Ρυμουλκά να λειτουργούν
- Να συνεχίσουν τα ακτοπλοϊκά να έχουν πρόσβαση στις προβλήτες σε λογικό κόστος.

(3) Πειρατεία

Ενημερώνεται το ΔΣ, ότι η Πειρατεία έχει βασικά μεταφερθεί στα στενά του Malacca Strait και αλλάζει μορφή, διότι γίνεται με σκοπό να ληστέψουν το πλοίο και όχι να το καταλάβουν. Το σύστημα που εφαρμόζεται είναι επιβίβαση από πρύμνη του πλοίου και είσοδος στο Accommodation.

Προς αποφυγή των πειρατών το πλοίο πρέπει να εφαρμόζει τα γνωστά πλέον μέτρα, αλλά περισσότερη προσοχή/επιτήρηση στο πρυμναίο τμήμα του πλοίου.

Οι συστάσεις από διεθνείς Οργανισμούς είναι:

- Καλή οπτική επιτήρηση γύρω από το πλοίο με τη βοήθεια του ΑΛΤΗ και RADAR.
- Επιπλέον φωτισμός και επιτήρηση στο πρυμναίο τμήμα
- Κλείδωμα και απομόνωση του Accommodation
- Stand by οι μάνικες στην πρύμνη

Η εμφάνιση μικρού ταχύπλοου σκάφους πρέπει να θέσει το πλοίο σε εγρήγορση και με το VHF να ενημερωθούν οι Αρχές κλπ.

Η Μαλαισία και Ινδονησία σκοπεύουν να πάρουν μέτρα με επιτήρηση του χώρου και παρέμβαση από ελικόπτερα.

(4) Σύμβαση Ο.Η.Ε. για κλιματική αλλαγή (UNFCCC – United Nations Framework Convention on Climate Change)

Ο κ. Ι. Τσενεμπής ενημερώνει το ΔΣ, ότι στα τέλη Νοεμβρίου 2015 στο Παρίσι λαμβάνει χώρα η 21^η Διάσκεψη της Σύμβασης των Η.Ε. για την κλιματική αλλαγή.

Το θέμα αναφέρεται και στη Ναυτιλία και οι περιορισμοί που προοδευτικά θα εφαρμοσθούν για την γενικότερη προστασία του Πλανήτη, ενώ η Ναυτιλία σε θέματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης συμμετέχει με περίπου 2%.

Διάφορες οργανώσεις και χώρες πιέζουν να έχει βαρύνοντα λόγο ο ΟΗΕ στη Ναυτιλία, όταν είναι γνωστό ότι ο ΙΜΟ όργανο του ΟΗΕ έχει και τεχνογνωσία και εμπειρία για να διαπραγματευτεί όλα τα θέματα της Ναυτιλίας. Προς αυτή την κατεύθυνση το ICS καθώς και ΝΕΕ/Εφοπλισμός συμπορεύονται (συνημμένα στοιχεία).

(5) B.W.M.

Ενημερώνεται το ΔΣ, ότι αναφορικά με το Ballast υπολείπονται 2,14% για να συμπληρωθεί το ποσοστό των χωρών που απαιτείται για να τεθεί διεθνώς σε πλήρη εφαρμογή.

Αυτό σημαίνει ό,τι όλων των χωρών τα πλοία θα λειτουργούν με υπό την Β.Μ.Μ. που όμως για τα λιμάνια των ΗΠΑ υπάρχουν επιπλέον υποχρεώσεις.

Η τριμερής συνδιάσκεψη στη Seoul 16 & 17 Οκτώβριο 2015 ανάμεσα στα άλλα σημείωσε ό,τι η αναβλητικότητα των ΗΠΑ να προσδιορίσει προδιαγραφές και αποδεχθεί συστήματα καθαρισμού οδηγεί τους πλοιοκτήτες και κατασκευαστές σε αδιέξοδο στο προγραμματισμό και τις επενδύσεις τους.

(6) Ετήσια Συνδιάσκεψη μεταξύ Πλοιοκτησίας, Κατασκευαστών και IACS

Ο κ. Ι. Τσενεμπής ενημερώνει το ΔΣ ότι στην Seoul 16 & 17 Οκτωβρίου έλαβε χώρα η ετήσια Συνδιάσκεψη των ανωτέρω επικουρούμενη από άλλους ναυτιλιακούς φορείς και από τις 2 ημέρες συζητήσεις προέκυψε ότι:

- Κοινή αποδοχή όλων δεδομένων των δύσκολων συνθηκών στη Ναυτιλία πρέπει να επικρατήσει η Αρχή «Ποιότητα όχι Ποσότητα» σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας, τον κατασκευαστικό, ελεγκτικό, λειτουργικό και μεταξύ άλλων επισημάνθηκε ότι:
- Η αναβλητικότητα των ΗΠΑ για το Β.Μ.Μ. επηρεάζει αρνητικά τους Πλοιοκτήτες & Κατασκευαστές στο προγραμματισμό τους και στην επένδυση.
- Η συνεργασία IACS/Κατασκευαστών σε θέματα καυσίμων είναι θετική
Η επιτυχής ολοκλήρωση στον IMO του G.B.S.-V.P.

(7) Πιέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το θέμα φορολογίας πλοίων

Από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής συχνά μέσω του Τύπου δημοσιεύονται στοιχεία σύμφωνα με τα οποία θεωρούν ότι υπάρχει ελαστικό καθεστώς φορολόγησης των πλοίων στην Ελλάδα.

Ενημερώνεται ακόμη το ΔΣ ό,τι πρόσφατα η Πρωθυπουργός της Γερμανίας κα Μέρκελ σε ομιλία στο Βρεμεχάβεν δήλωσε την πρόθεση της να μειωθεί το κόστος γερμανικής σημαίας πλοίου, όπου μεταξύ άλλων να δοθεί στον Πλοιοκτήτη η παρακράτηση του φόρου των ναυτικών από τον Εφοπλιστή κλπ. παράλληλα όμως διαπιστώνεται ότι προωθούνται και άλλες διαδικασίες, ώστε να βελτιωθεί η θέση του Γερμανικής σημαίας πλοίου και προσελκυστούν και άλλα στη σημαία. Αντίθετα ασκείται από γερμανικές πηγές και προς την ΕΕ πιέσεις για να επιβαρυνθεί το Ελληνικής σημαίας πλοίο με αυξημένη φορολογία πέραν της νομοθετημένης ανά κόρο ολικής χωρητικότητας.

Ακολουθεί διαλογική συζήτηση κατά την οποία γενική ήταν η διαπίστωση του εχθρικού κλίματος που δημιουργείται στην ΕΕ κατά του Ελληνικού πλοίου με αιτία τη φορολογία.

Παρακαλείται ο κ. Πρόεδρος και το ΝΕΕ να παρακολουθούν το θέμα και ενημερώνουν τα μέλη ΝΕΕ.

(8) Ημερίδα στο Liberty Hellas για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Ο κ. Πρόεδρος αναφέρει στο ΔΣ ότι πρόσφατα έγινε ημερίδα με συμμετοχή και εκπροσώπων της Ελληνικής Πολιτείας στο Liberty Hellas για θέματα της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και επειδή απουσιάζει ο Πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ κ. Χ. Σημαντώνης, παρακαλείται ο κ. Β. Τερζής να δώσει μερικά στοιχεία.

Λαβών τον λόγο ο κ. Β. Τερζής αναφέρει ότι:

«Με πρωτοβουλία της ΕΕΝΜΑ στις 23/11/2015 οργανώθηκε Ημερίδα στο Μουσείο "Liberty Hellas" με συμμετοχή της Κυβέρνησης, Αντιπολίτευσης, εκπροσώπων μεσογειακών χωρών, στελεχών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και παραγόντων της ναυτιλίας.

Ο σκοπός της Ημερίδας ήταν συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων – γνώσεων για τις δυνατότητες ανανεώσεως με οικολογικά πλοία του στόλου της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και Επιβατηγού Ακτοπλοΐας με ναυπηγήσεις σε Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία χρηματοδοτούμενες - όχι επιδοτούμενες - από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και για καύσιμα χρησιμοποίηση του LNG.

Λαβών τον λόγο στη συνέχεια ο κ. Μ. Σακέλλης ενημέρωσε ότι οι συζητήσεις ενδιαφέρουν άμεσα και την Ακτοπλοία γι' αυτό και συμμετέχει και συνδράμει για την θετική κατάληξη τους.

Ύστερα από διαλογική συζήτηση το ΔΣ παρακαλεί τον κ. Πρόεδρο να παρακολουθεί το ΝΕΕ το θέμα και να συμβάλει για την υλοποίηση όσων δύνανται να υλοποιηθούν.

(9) ΦΠΑ στις νέες κατασκευές στην Ελλάδα

Ο κ. Ι. Τσενεμπής ενημερώνει το ΔΣ, ότι πρόσφατα επεσκέφθησαν το ΝΕΕ εκπρόσωποι ναυπηγικών κατασκευών και Πλοιοκτήτες και ενημέρωσαν ότι σε κατασκευαζόμενα περί τα 12 νέα πλοία επισκεπτόμενοι τη Δ.Ο.Υ. πλοίων για να τύχουν της προβλεπόμενης απαλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 27 του ν. 2859/2000 η Δ.Ο.Υ. αρνήθηκε να δεχθεί τα τιμολόγια.

Σε συζήτηση με τους υπαλλήλους Δ.Ο.Υ. πληροφορήθηκαν ότι στο Υπουργείο Οικονομικών διενεργούνται διαδικασίες για κατάργηση του ανωτέρω άρθρου και επιβολή φορολογίας σε ό,τι έχει σχέση με νέες κατασκευές.

Ακολουθεί διαλογική συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων και το ΔΣ εκφράζει την απογοήτευση του εάν τελικά επιβληθεί ΦΠΑ στις κατασκευές, μετασκευές και συντήρηση πλοίων με συνέπεια να κατευθυνθούν όλες αυτές στη γειτονική χώρα Τουρκία και έτσι να στερηθεί κατά πρώτον η χώρα εσόδων, δεύτερο εργασία το εργατικό δυναμικό και τρίτον να απωλεσθεί η τεχνογνωσία και αποθαρρυνθούν οι Πλοιοκτήτες που προγραμματίζουν είτε να κατασκευάσουν, είτε να φέρουν πλοία για μετασκευή, επισκευή, συντήρηση.

Παρακαλείται ο κ. Πρόεδρος για έγγραφη αναφορά του θέματος στον κ. Υπουργό και να το συζητήσει στην επικείμενη συνάντηση.

Συνεδρίαση της 8^{ης} Οκτωβρίου 2015

Κατά τη Συνεδρίαση του ΔΣ 8/10/2015 μεταξύ άλλων, συζητήθηκαν και τα ακόλουθα:

(1) Πολιτικές εξελίξεις

Ο κ. Πρόεδρος ενημερώνει το ΔΣ, ότι από τις 23 Σεπτεμβρίου 2015 έχει σχηματιστεί Κυβέρνηση, ύστερα από τις Βουλευτικές Εκλογές στις 20/9/2015 που το κόμμα του ΣΥΡΙΖΑ ήρθε πρώτο με 145 Βουλευτές και το κόμμα των ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ (ΑΝΕΛ) με 11, σε σύνολο 155 Βουλευτές έχει η νέα Κυβέρνηση.

Μετά από διαβουλεύσεις αναφορικά με τη Ναυτιλία το θέμα κατέληξε να γίνει ανεξάρτητο και πάλι το Υπουργείο, ως «Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής», απομπλεκόμενο από το πρώην σχήμα, που ήταν κάτω από υπερ-Υπουργείο, με 4 Υπουργεία (Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας, Τουρισμού), με αναπληρωτή Υπουργό.

Με τον νέο τίτλο ως Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, έχει αναβαθμισμένο πλέον Υπουργό τον προηγούμενο αναπληρωτή κ. ΘΕΟΔΩΡΟ ΔΡΙΤΣΑ. Η 7μηνη προηγούμενη θητεία του κ. Θ. ΔΡΙΤΣΑ ως αναπληρωτή Υπουργού στο Υπουργείο Ναυτιλίας συνιστά θετικό στοιχείο στην ενημέρωση με απάλειψη του χρόνου προσαρμογής.

Με τη νέα θητεία ως κυρίαρχος πλέον Υπουργός, υπάρχει η προσδοκία να προωθηθούν εκκρεμότητες σε διάφορα θέματα.

(2) ΝΑΥΤΕΡΓΑΣΙΑ—ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Ο κ. Πρόεδρος αναφέρει ότι υπήρξε κάποιου βαθμού κινητικότητα, όχι όμως η αναμενόμενη στα θέματα αυτά και παρακαλεί τον κ. Ι. Τσενεμπή να ενημερώσει το ΔΣ. Λαβών τον λόγο ο κ. Ι. Τσενεμπής αναφέρει ότι τα ευρισκόμενα σε εξέλιξη στη Ναυτεργασία / Εκπαίδευση την παρούσα χρονική περίοδο θέματα είναι:

- Ο νέος κανονισμός λειτουργίας του ΚΕΣΕΝ ΦΕΚ Β-1965/11-9-15
- Η έναρξη εφαρμογής του νέου π.δ. 141/14, που αντικατέστησε το 243/98
- Η λειτουργία του «Γραφείου Σταδιοδρομίας» που συστήθηκε με το νόμο 4150/13(Α102) άρθρο 23 με Υπουργό Μουσουρούλη.

Η εκκρεμότητα στα προγραμματισμένα για λειτουργία υπό Ιδιωτική πρωτοβουλία ταχύρρυθμα Σχολεία (ΝΕΚΕ).

Ο νέος κανονισμός ΚΕΣΕΝ είναι η προσαρμογή στην STCW Manila 2010 αλλά και για τα ταχύρρυθμα σχολεία του Δημόσιου τομέα, αφήνοντας απέξω το ΝΕΚΕ.

α) Αναφορικά με το νέο Κανονισμό ΚΕΣΕΝ σημειώνουμε, ότι αναμορφώθηκαν και εκσυγχρονίστηκαν τα προγράμματα, η ύλη, οι ώρες διδασκαλίας κ.α. σύμφωνα με την STCW/2010 και αξιολογείται ως θετική η αναμόρφωση, διότι επικεντρώνει την διδασκαλία στα αναγκαία για κάθε ειδικότητα μαθήματα και ώρες διδασκαλίας.

Έτσι πλέον έχουμε 1 κύκλο για τους Α τάξεως Πλοιάρχους – Μηχανικούς αντί των 3 κύκλων με 3 μήνες διάρκεια.

Αντίστοιχα για τους Β. τάξεως Πλοιάρχους - Μηχανικούς 3 κύκλους αντί των 4 προηγούμενα.

Κατά τη συζήτηση στο ΣΝΕ το ΝΕΕ/Εφοπλισμός εισηγήθηκε διορθώσεις όπως το ωράριο Καθηγητών, την στελέχωση Γραμματέων, τα ταχύρρυθμα Σχολεία κλπ.

β) Το π.δ. 141/14 αναφέρεται στις προϋποθέσεις αποκτήσεως πιστοποιητικών Ναυτικής ικανότητας και αντικατέστησε το 243/98. Κατά την εφαρμογή του όμως έχουν εμφανιστεί προβλήματα και προκειμένου να ομαλοποιηθεί η κατάσταση έχει συγκροτηθεί ομάδα εργασίας για να αναμορφώσει ό,τι απαιτείται, όπου συμμετέχει και το ΝΕΕ.

γ) Το «Γραφείο Σταδιοδρομίας» συστήθηκε επί Υπουργίας το 2013 με σκοπό και αρμοδιότητα να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα ναυτολογήσεως Σπουδαστών στο Α& Β εκπαιδευτικό ταξίδι που με την πάροδο του χρόνου ατόνησε και εμφανίζεται μεγάλος αριθμός να ψάχνουν για πλοίο.

Ο στόχος του Γραφείου και έχει επισημανθεί στο ΣΝΕ (Συμβούλιο Ν. Εκπαίδευσης) από την πλευρά της πλοιοκτησίας (ΕΕΕ-ΝΕΕ) πρέπει να είναι τα στελέχη του «Γραφείου» να μεριμνούν απευθείας με τις ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων Ελληνικής και Ξένης σημαίας και με βάση την υποχρέωση που πηγάζει από τον ίδιο νόμο να ρυθμίζουν την ναυτολόγηση τηρώντας ηλεκτρονικό αρχείο πλοίων και Σπουδαστών ανά πλοίο.

δ) Τα ΝΕΚΕ σχολεία (Ναυτική Επαγγελματική Κατάρτιση Εκπαίδευση) που από το 2003 έχουν νομοθετηθεί, αλλά δεν συντάσσονταν τα αναγκαία π.δ. και Υπουργικές Αποφάσεις επανήλθαν στην επικαιρότητα το 2014 και το ΥΝΑ εξέδωσε σε σχέδια Υπουργικές Αποφάσεις για έναρξη λειτουργίας ΝΕΚΕ για πτυχία Tanker Safety, Chemical Carriers, GO κ.λ.π. Τα σχέδια Υπουργικών Αποφάσεων παραμένουν.

(3) ΦΠΑ στα Θαλαμηγά – στα Ασφάλιστα πλοίων

(α) Ο κ. Πρόεδρος ενημερώνει το ΔΣ σχετικά με την αύξηση του ΦΠΑ στα επαγγελματικά θαλαμηγά σημειώνοντας ότι με την υπογραφή της νέας συμφωνίας με την ΕΕ τον Ιούνιο, μεταξύ άλλων έγινε και επαναδιατύπωση του ΦΠΑ σε ορισμένους τομείς, ανάμεσα στους οποίους και στις ναυλώσεις των θαλαμηγών από 13% στο 23%.

Από την πλευρά των θαλαμηγών (ΕΠΕΣΤ) υπήρξε κινητικότητα προς τα αρμόδια Υπουργεία με αίτημα αν δεν μπορεί να παραμείνει ως έχει στο 13%, τότε ας εφαρμοστεί από την επόμενη περίοδο ή τουλάχιστον μετά τον Οκτώβριο, ώστε να μην επιβαρύνει τα ήδη ολοκληρωμένα ναυλωσύμφωνα. Το ΝΕΕ έχοντας μέλη του όλα τα θαλαμηγά παρενέβη ακριβώς για την μετάθεση της επιβολής 23% ΦΠΑ μετά τον Οκτώβριο. Ατυχώς δεν υπήρξαν ανοικτές θύρες και το θέμα ευρίσκεται σε αδιαμόρφωτη εκκρεμότητα.

(β) Προ 3μηνου οι ασφαλιστικοί φορείς στην Ελλάδα θορυβήθηκαν από την συζητούμενη επιβολή ΦΠΑ στα ασφάλιστρα των πλοίων. Το ΝΕΕ ερεύνησε το θέμα και φαίνεται ότι δεν θα υπάρξει πρόβλημα χωρίς να είναι και οριστικό.

(4) Επιβατηγός Ναυτιλία – Λιμάνια

Ο κ. Πρόεδρος παρακαλεί τον κ. Ι. Τσενεμπή να ενημερώσει σχετικά το ΔΣ. Λαβών τον λόγο ο κ. Ι. Τσενεμπής σημειώνει:

α) Ακτοπλοΐα.

Στην Ακτοπλοΐα μεταξύ άλλων είναι το θέμα ηλικίας των πλοίων, οι ώρες εργασίας των ταχυπλόων, η μείωση των συνθέσεων, το προσφυγικό, η εξασφάλιση θέσεων παραβολής στον Πειραιά εν όψει παραχωρήσεως του ΟΛΠ κ.λ.π.

Το ΝΕΕ σε συνεργασία με τον ΣΕΕΝ από το 2001 που συνομολογήθηκε ο νόμος 2932/01 που περιέλαβε και το θέμα της ηλικίας των πλοίων είχε εκφράσει την αντίθεσή του για τη διάταξη, υποστηρίζοντας ό,τι τα κριτήρια λειτουργίας των πλοίων πρέπει να είναι η αξιοπλοία, η επαρκής συντήρηση, ο εξοπλισμός, η ασφάλεια των επιβατών κρινόμενα όλα με αυστηρούς ελέγχους και όχι το όποιο όριο ηλικίας.

Εξ' άλλου με σημερινά στοιχεία, που το ΝΕΕ βρήκε για ακτοπλοϊκά πλοία λειτουργούντα σε Ευρωπαϊκούς λιμένες διαπιστώθηκε ό,τι μαζί με τα νεότευκτα υπάρχουν και αρκετά πλοία με ηλικίες μερικών 10δων ετών.

Από τον Οκτώβριο 2015 ο Αργοσαρωνικός θα στερηθεί της υπηρεσίας των ταχυπλόων, διότι το όριο ηλικίας τους απαγορεύει τη λειτουργία.

Το ΝΕΕ ενήργησε άμεσα προφορικά και εγγράφως για πρόσκαιρη παράταση όμως θα πρέπει το θέμα να ρυθμισθεί οριστικά με την απόληψη της σχετικής διατάξεως από το ν.2932/01.

**Διατήρηση των δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών
στη Νησιωτική Ελλάδα**

Σε συνέχεια της συζητήσεως την 1/9/2015 στο γραφείο σας με τα μέλη της Διοικούσας Επιτροπής του ΝΕΕ, επιθυμούμε να επανέλθουμε στο θέμα της επικείμενης τον επόμενο μήνα διακοπής της θαλάσσιας συγκοινωνίας που πραγματοποιείται με τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη, δεδομένου ότι στην Ελληνική νομοθεσία, σε αντίθεση με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, υφίσταται περιορισμός στην ηλικία των επιβατηγών πλοίων.

Η θέσπιση ορίου ηλικίας για τα επιβατηγά υδροπτερυγα στην ουσία αποτελεί διοικητικό μέτρο της Ελληνικής αρχής και μπορεί να αντιμετωπισθεί κατ' ανάλογο τρόπο με την ρύθμιση που έγινε για τα επιβατηγά οχηματαγωγά ανοικτού τύπου στα οποία υπήρχε παρόμοιος περιορισμός. Με άλλα λόγια μπορεί να αρθεί ή εναλλακτικά να παραταθεί η διάρκεια ζωής τους εφ' όσον διαπιστωθεί μετά από επιθεώρηση ότι εξακολουθούν να πληρούνται οι όροι της αρχικής τους αναγνώρισης ως επιβατηγά και ενδεχομένως να θεσπισθούν αυστηρότεροι και συχνότεροι όροι επιθεώρησής τους όταν υπερβαίνουν το υφιστάμενο όριο των 30 ετών.

Διεθνώς τα πλοία κρίνονται αξιόπλοια εφ' όσον διατηρούν τα πιστοποιητικά τους όταν υποβάλλονται με επιτυχία στις απαραίτητες από την διεθνή νομοθεσία επιθεωρήσεις.

Το ΝΕΕ πιστεύει και υποστηρίζει ό,τι πρέπει να εξευρεθεί κάθε δυνατή λύση, ώστε να διατηρηθεί η ζωτική σημασία για τα νησιά θαλάσσια συγκοινωνία, με νομοθετική πράξη που θα παρέχει παράταση της λειτουργίας αυτών των σκαφών έως ότου το θέμα αντιμετωπιστεί ριζικά στο προσεχές μέλλον.

Πιστεύουμε, ότι είναι αντιληπτό ότι έχει ιδιαίτερη κοινωνική σημασία η εύρυθμη θαλάσσια συγκοινωνία που αν διακοπεί, όπως θα συμβεί τον επόμενο μήνα, θα στερηθούν οι κάτοικοι των νησιών το μόνο μέσον συγκοινωνίας με ότι αυτό συνεπάγεται για τη ζωή τους, αλλά και επιπλέον σημαντικούς πόρους από τους επισκέπτες – τουρίστες.

Παρακαλούμε, Κε Υπουργέ, για τη θετική σας άμεση συμβολή στην αντιμετώπιση του ζωτικού για τα νησιά αυτού προβλήματος.

Πάντα στη διάθεσή σας,

Στο θέμα ωρών εργασίας των ταχυπλόων πλοίων το Υπουργείο στις 18/8/2015 ενημέρωσε με το υπ' αριθμ. 3521.1/06/15 έγγραφο ό,τι σε εφαρμογή της Μ.Λ.Κ. (Σύμβαση Εργασίας του ΙΛΟ) στα ταχύπλοα οι ώρες εργασίας θα πρέπει να είναι έως 11 ημερησίως ή 70 εβδομαδιαίως και

παράλληλα καθορίζει τους όρους αναπαύσεως εκτός πλοίου, το διπλό πλήρωμα την καταγραφή του προγράμματος ταξιδιού κλπ.

Σε περίπτωση παραβάσεως απαγορεύεται ο απόπλους.

β) Κρουαζιέρα

Η ασφάλεια των Κρουαζιεροπλοίων στα Αγκυροβόλια φαίνεται ότι μειονεκτεί σύμφωνα με σχετική προς το Υπουργείο ενημέρωση για νησιά που δεν έχουν προβλήτες. Τα κρουαζιερόπλοια που αγκυροβολούν και δεν παραβάλουν σε προβλήτες στερούνται την προστασία του I.S.P.S. ;;;

γ) Λιμάνι Πειραιά

αναφορικά με την συζητούμενη παραχώρηση – ιδιωτικοποίηση του λιμένα Πειραιά μέλη NEE που μόνιμα χρησιμοποιούν τα λιμάνι όπως είναι τα πλοία της Ακτοπλοίας, τα Ρυμουλκά/Ναυαγοσωστικά, οι λάντσες και άλλα σκάφη απευθύνονται στο Υπουργείο και ζητούν να ληφθεί εγγράφως υποχρέωση του νέου παρόχου να υποχρεωθεί να διατηρήσει το ίδιο θεσμικό καθεστώς, που σήμερα έχει ο ΟΛΠ-ΑΕ και παραχωρεί θέσεις με χαμηλό κόστος. Τις αναφορές τους κοινοποιούν στο NEE, ώστε σε όσες συζητήσεις θα συμμετέχει να υποστηρίζει το θέμα.

(5) Αλληλοεπίδραση - Συνεργασία IMO με ICS & ΕΕ

Ο κ. Πρόεδρος ενημερώνει το ΔΣ, ότι το ICS (International Chamber of Shipping) με μέλη του όλες τις ναυτιλιακές χώρες – (ανάμεσά τους και η Ελλάδα με ετήσια συνδρομή περί τις £ 30.000 που καταβάλει το NEE και η ΕΕΕ) – έχει εκπροσώπηση στον IMO ως ICS όχι ως εκπρόσωπος των μελών του, πράγμα που για χρόνια επιδιώκει μετ' επιτάσεως η ΕΕ.

Το ICS έχοντας εμπειρία στα ναυτιλιακά θέματα και γνωρίζοντας τις θέσεις των μελών του για την σωρεία κανονισμών του IMO, έχει διαμορφώσει την ορθή θέση «ότι πρέπει να μπει φραγμός στην για ψύλλου πήδημα θέσπιση κανονισμών» επειδή κάποιες άναυτες χώρες ή οργανισμοί προτείνουν νέους περιοριστικούς για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας κανονισμούς.

Το ICS πιστεύει ότι για την θέσπιση όποιου κανονισμού θα πρέπει πρωτίστως να λαμβάνεται υπόψη η διατήρηση της οικονομικής οντότητας του Shipping Industry, διότι αν αυτό εκλείψει οι επιπτώσεις στην διεθνή κοινωνία θα είναι ανυπολόγιστες, δεδομένου ότι το 90% του διεθνούς εμπορίου υπηρετείται από πλοία με ό,τι αυτό για κάθε χώρα θετικό συνεπάγεται για την ανάπτυξη της κοινωνίας διεθνώς και πρέπει να προέχει στις συζητήσεις στον IMO.

Αυτά το ICS τα στηρίζει στο ό,τι στην προσεχή 10ετία η εφαρμογή περιβαλλοντικών μέτρων θα κοστίζει στο Shipping περί τα \$ 500δισ.

Εκτιμάται ότι ήδη η πεποίθηση αυτή του ICS εκφραζόμενη στον IMO έχει επηρεάσει θετικά με την μεταστροφή που παρατηρείται στην αβασάνιστη θέσπιση κανονισμών και το πνεύμα που διαμορφώθηκε να λαμβάνεται υπόψη στις προτάσεις- συζητήσεις για νέα μέτρα το στοιχείο «κέρδος και ζημία».

Από την άλλη μεριά η ΕΕ επιμένει να είναι ο πατρώνας των χωρών μελών και αυτή να έχει την αρμοδιότητα εκχωρούμενη από τις χώρες Μέλη να συζητά και τις δεσμεύει.

Δεν το έχει πετύχει άμεσα εναντιωμένες οι χώρες με πρώτη και καλύτερη η Ελλάδα αλλά το πετυχαίνει έμμεσα με την υποχρέωση να γίνονται υπό την εποπτεία της προ - συζητήσεις για τα θέματα.

Ακολούθως ο κ. Πρόεδρος παρακαλεί τον κ. Ι. Τσενεμπή να ενημερώσει το ΔΣ για τα άλλα θέματα της Ημερήσιας Διάταξης. Λαβών τον λόγο ο κ. Ι. Τσενεμπής αναφέρει:

(α) Διεθνής Σύμβαση SAR/1979

Η Διεθνή Σύμβαση που αναφέρεται στην διάσωση κινδυνευόντων στη θαλάσσια συνομολογήθηκε το 1979 και έκτοτε λειτουργεί με ομαλότητα. Παράλληλα η SOLAS αναφέρεται στην υποχρέωση του πλοίου να προστρέξει σε βοήθεια όσων κινδυνεύουν στη θάλασσα.

Τα παραπάνω θεσπίστηκαν για συνθήκες ναυαγίων από πλοία και όχι για διάσωση μεταναστών – προσφύγων που μετατρέπονται σε ναυαγούς.

Με αυτά τα ναυάγια μεταναστών η Ιταλία συνεπικουρούμενη από την Μάλτα έχει προωθήσει στον IMO το θέμα για αλλαγή της SAR/79 και στις 21/9/15 ο IMO συγκάλεσε ημερήσια διερευνητική σύσκεψη για το θέμα.

Το ΝΕΕ ενημερώθηκε για τις θέσεις της Ελλάδος από το Υπ.ΟΥΝΤ όπου στις 7/9/15 έγινε σύσκεψη στο ΥΠΕΞ και εκτιμήθηκε πως η SAR/79 έχει διαχρονικά δικαιωθεί χωρίς να εμφανιστεί στοιχείο αναποτελεσματικότητας που να απαιτεί τροποποίηση. Εξ' άλλου και προ ετών που πάλι η Ιταλία είχε εγείρει το θέμα αναθεώρησης της SAR/79 κατέπεσε στον IMO.

Φυσικά ανθρωπιστικοί λόγοι οδηγούν τους αρμόδιους φορείς να βρουν λύση για τους πρόσφυγες και ορθά πράττουν, αλλά η SAR έχει συνομολογηθεί για άλλο σκοπό.

Με αυτό το σκεπτικό και κυρίως να αποφευχθεί ένα πλοίο να υποχρεωθεί να γεμίσει πρόσφυγες μετανάστες από σκοπίμως προκαλούμενα ναυάγια, χωρίς να έχει την υποδομή περιθάλψης τους και χωρίς να γνωρίζει εάν το πλησιέστερο λιμάνι θα τους δεχθεί όπως σήμερα συμβαίνει με τους λαθρεπιβάτες.

Από την συζήτηση στον IMO στις 21/9/2015 προέκυψε συνολική αντίθεση στις θέσεις Ιταλίας – Μάλτας.

(β) Διάπλους δια των Πολικών Περιοχών

Ο συνομολογηθείς πρόσφατα στον IMO «POLAR CODE» θα τεθεί σε εφαρμογή 1/1/2017. Ο κώδικας έχει διατάξεις, που αναφέρονται σε κατασκευαστικά στοιχεία του πλοίου, σε λειτουργικά του στοιχεία, σε εκπαίδευση του πληρώματος, σε στοιχεία του ειδικού περιβάλλοντος στον Πόλο και σε δικαιώματα & υποχρεώσεις των παράκτιων χωρών.

Από τα ανωτέρω αυτά που το πλοίο αφορούν είναι η Λειτουργία του και Εκπαίδευση του πληρώματος για τις πρωτόγνωρες συνθήκες που θα συναντήσουν σε σύγκριση με ταξίδια στις άλλες θαλάσσιες περιοχές. Είναι ταξίδι σε πάγους με χαμηλές θερμοκρασίες με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν προστασίας των συστημάτων λειτουργίας των πλοίων (σύστημα πυρκαγιάς, όργανα και μηχανήμα στο κατάστρωμα, σύστημα θερμάνσεως κ.λπ.

(γ) B.W.M.C.

Σχετικά με την Σύμβαση για τη διαχείριση του θαλασσέρματος (Ballast Water Management) συνεχίζει να είναι άλυτο το θέμα της Αμερικής που τηρεί δικούς της κανόνες και δεν έχει πιστοποιήσει συστήματα καθαρισμού που λειτουργούν σύμφωνα με τις τεθείσες προδιαγραφές από τον IMO.

Ο IMO έχει εγκρίνει περί τα 50, όπου τα 17 υπέβαλλαν αίτημα για έγκριση από ΗΠΑ χωρίς να έχει ληφθεί Απόφαση.

Απαιτείται προσεκτική προσέγγιση του θέματος και μέσω του US –Coast Guard συνεννόηση για όσα πλοία θα ταξιδεύσουν σε Αμερικάνικους λιμένες.

Το πλοίο που πρόκειται να προσεγγίσει λιμάνι των ΗΠΑ πρέπει να έχει γνώση και συμμορφωθεί με τα USA-EPA, BAT, VGR, AMSS «Environmental Protection Agency (άλλο από το Coast Guard), Best Available Technologies, Vessel general permit, Alternate Management System» καθώς και με ειδικές απαιτήσεις που διαφέρουν από Πολιτεία σε Πολιτεία, όπως στην Καλιφόρνια, που θέτει τα 200ν.μ. έναντι των 2000ν.μ. και τα 50μ βάθος έναντι των 200μ που εφαρμόζονται σε άλλες Πολιτείες, για αλλαγή θαλασσέρματος.

Η σύμβαση για το θαλάσσερμα ως γνωστό συνομολογήθηκε το 2004 και ενώ πέρασαν 10 χρόνια δεν κατορθώθηκε να τεθεί σε πλήρης εφαρμογή.

Αυτό επιβεβαιώνει τις Ελληνικές επιφυλάξεις για την αποτελεσματικότητα της, αφού έχουν διαπιστωθεί και δηλωθεί εμμέσως ότι το όφελος θα είναι για τους εκτός πλοιοκτησίας και περιβάλλοντος, αφού εκτιμάται ότι ούτε το περιβάλλον θα ωφεληθεί, ούτε τα πλοία, δεδομένου ότι πλήθος μικροοργανισμών πλέον αναπαράγονται σε περιοχές που δεν υπήρχαν κατά το παρελθόν, αλλά έχουν ήδη από χρόνια μεταφερθεί και εγκατασταθεί.

Η βασική αναφορά στα συστήματα είναι στην οδηγία για το στοιχείο G8 που συζητείται στον IMO με πρόθεση ριζικής αλλαγής που απαιτούν οι ΗΠΑ και άλλες χώρες.

(δ) IGF Code

Ο Κώδικας (IGF) με διατάξεις διαχείρισεως των καυσίμων εκτός του πετρελαίου συζητείται στις διαφορές Επιτροπές και Υποεπιτροπές του IMO με στόχο την κατά το δυνατό πληρέστερη σύνταξη του για την ασφαλέστερη λειτουργία των πλοίων που χρησιμοποιούν ή μελλοντικά θα λειτουργούν με καύσιμα, LNG ή Low Flash Point.

Στη Βόρεια Ευρώπη λειτουργεί 1 κρουαζιερόπλοιο και ναυπηγείται με αποκλειστική χρήση LNG επιβατηγό για ακτοπλοΐα μεταξύ Ηπειρωτικής Γερμανίας και της νήσου Ελικολάνδης.

Το θέμα των Low Flash Point ή LNG καυσίμων, ενώ συζητείται διεθνώς δεν έχει αναπτύξει έντονη δυναμική που να οδηγεί ότι η διεθνής κοινότητα το υιοθετεί ως εναλλακτική πηγή καυσίμου για τα πλοία. Ίδωμεν.

(ε) CO₂ – EEDI

Το 2012 η συμμετοχή της ναυτιλίας στο CO₂ ήταν 2,2% όταν το 2007 ήταν 2,8% σύμφωνα με μελέτη του IMO το 2014, ενώ τα πλοία διακινούν το 90% του παγκόσμιου εμπορίου. Η πρόθεση του Shipping είναι το 2020 να έχει πετύχει για διακίνηση φορτίου 1 χιλιόμετρο 20% μείωση CO₂ σε σύγκριση με το 2005.

Επίσης ο στόχος είναι για το Shipping η μείωση της κατανάλωσης του Fuel στα νέα πλοία ονομαζόμενα (οικολογικά) με την εφαρμογή στον κατασκευαστικό και τον λειτουργικό τομέα νέες μεθόδους. Έτσι έχουν πλέον στην πράξη «more efficiency ship and propeller designs, speed management, adjusting the ship trim, κ.α.». κατά την διαπίστωση συζητήσεων στον IMO.

Από την άλλη μεριά η ναυτιλιακή κοινότητα είναι ιδιαίτερα επιφυλακτική να αποδεκτή τα MRMS (market based measures) διότι έχει καταδειχθεί ό,τι πρόκειται για αφαίμαξη του shipping παρά για ωφέλεια στην προστασία από τη μείωση των ρύπων (rather than delivering actual emission reductions).

Γενικότερα για την μείωση του CO2 το shipping industry έχει κάνει προόδους και με την κατασκευή των νέων πλοίων με οικολογική φιλοσοφία οι στόχοι για την μείωση από την Ναυτιλία πηγαίνει καλά. Στην ξηρά τι γίνεται;

ΔΣ ΘΕΣΕΙΣ

Συμμετέχοντας τα μέλη του ΔΣ στη συζήτηση επί των ανωτέρω θεμάτων διατύπωσαν απόψεις ή ερωτήματα που διευκρινίζονταν και επικοινωνητικά συνεισέφεραν στη συζήτηση με τελική κατάληξη τα ανωτέρω και την παράκληση να συνεχίσει ο κ. Πρόεδρος με το προσωπικό NEE να παρακολουθεί, συμμετέχει, συνεργάζεται με τις Εφοπλιστικές Ενώσεις και συνδιαμορφώνει τις θέσεις και απόψεις του Εφοπλισμού προβαλλόμενες στους Κυβερνητικούς φορείς διαχειρίσεως των θεμάτων.

Συνεδρίαση της 21^{ης} Ιουλίου 2015

Κατά τη Συνεδρίαση του ΔΣ 21/7/2015 μεταξύ άλλων, συζητήθηκαν και τα ακόλουθα:

(I) ECA στον Πειραιά

Ο κ. Πρόεδρος ενημερώνει το ΔΣ, ότι το ΝΕΕ πληροφορήθηκε την διενέργεια έρευνας για την ατμοσφαιρική ρύπανση του λιμένα Πειραιά από ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή ο κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ Βουλευτής Πειραιά και θεωρήθηκε σκόπιμο από το ΝΕΕ να συλλεγούν στοιχεία για το θέμα και προωθηθούν σχετικές ενέργειες.

Έτσι το ΝΕΕ ύστερα από την συλλογή στοιχείων για να αποφευχθεί πιθανότητα να επιβληθεί στον Πειραιά και ευρύτερα στη Μεσόγειο το σύστημα της Βαλτικής «Emission Control Area» με καύσιμο 0,1% θείου απηύθυνε το ακόλουθο έγγραφο στους αρμόδιους Υπουργούς (Γ. ΣΤΑΘΑΚΗ, Θ. ΔΡΙΤΣΑ, Π. ΛΑΦΑΖΑΝΗ).

Έγγραφο που υπεβλήθη στους ανωτέρω Υπουργούς

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, ως θεσμικός Σύμβουλος της Πολιτείας, θεωρεί χρήσιμο να θέσει υπόψη σας στοιχεία και εκτιμήσεις αναφορικά με το τρίτο σκέλος της ερώτησης τού Βουλευτή κ. Δ. Καμμένου πού ερωτά ως προς την πρόθεση της Κυβέρνησης να απευθυνθεί στον ΔΝΟ (ΙΜΟ), για την υπαγωγή σε SECA (Sulphur Emission Control Area), ολόκληρης της Μεσογείου Θαλάσσης.

Συγκεκριμένα:

Όλα τα πλοία πού ελλιμενίζονται στους Ελληνικούς Λιμένες, σύμφωνα με τούς κανονισμούς, καταναλίσκουν κατά τον ελλιμενισμό, gasoil ή marine diesel oil περιεκτικότητας σε θείο μέχρι 0,1%, για την χρήση των ηλεκτροπαραγωγών μηχανών. για τον ίδιο σκοπό καταναλίσκουν gasoil 0,1% κατά την διέλευση τους από τα Ελληνικά χωρικά ύδατα καθώς και για τις προωστήριες μηχανές κατά την είσοδο και έξοδο από τα λιμάνια.

το σύστημα παροχής ηλεκτρικού από εγκαταστάσεις ξηράς (cold ironing) θα εξυπηρετούσε, εφόσον υφίσταντο οι υποδομές παραγωγής, δικτύου και διανομής και εφόσον το κόστος ηλεκτροδότησης ήταν αντίστοιχο με το κόστος χρήσης ναυτιλιακού καυσίμου.

Η συμμετοχή της ναυτιλίας στην ρύπανση της ατμόσφαιρας από αέρια τού θερμοκηπίου (GHG) ήταν το 2010 στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 3,42% στο σύνολο ρύπων από όλες τις πηγές, και 14,1% από ρύπους προερχόμενους από όλα τα μεταφορικά μέσα. στην μεν εσωτερική ναυτιλία (domestic shipping) αντιστοιχούσε το 0,38% των συνολικών ρύπων και 1,58% των προερχομένων από μεταφορικά μέσα, ενώ η διεθνής ναυτιλία (international shipping) ευθύνετο για 3,04% τού συνόλου των ρύπων και 12,5% των ρύπων από τις μεταφορές.

με βάση διεθνείς μελέτες και των ανωτέρω στοιχείων, έχει αποδειχθεί ότι η θαλάσσια μεταφορά αποτελεί το φιλικότερο προς το περιβάλλον σύστημα μεταφοράς. Η αναλογία γραμμαρίων ρύπων ανά καταναλωθέντα τόνο πετρελαίου/τοννοχιλιόμετρα είναι για τα μεταφορικά μέσα:

Αεροπλάνο Boeing 747-400	552,00
Ελαφρύ φορτηγό Δ.Χ.	226,00
Βαρύ φορτηγό Δ.Χ.	50,00
Τραίνο	17,00
Πλοίο container	7,48
VLCC/ULCC Tanker	3,60
Capesize Bulkcarrier	2,70

Μελέτη : ΕΜΠ Εργαστήριο Θαλασσιών Μεταφορών
www.martrans.org

Σύμφωνα με την μελέτη «Analysis of the consequences of low sulphur fuel requirements» (2010) από το Πανεπιστήμιο της Αμβέρσας και το Ίδρυμα Transport and Mobility του Leuven εκτιμήθηκε ότι η υπαγωγή ολοκλήρου της περιοχής της Βορείου Θαλάσσης σε SECA θα προκαλέσει αύξηση των ναύλων κατά 15%-25% με μ.ο. 18% εξαιτίας των ακριβότερων ναυτιλιακών καυσίμων με συνέπεια την απώλεια 14,5% μεταφορικού έργου που μετατοπίζεται από την ναυτιλία στα χερσαία -περισσότερο ρυπογόνα- μεταφορικά μέσα, ενώ στις μεγάλες αποστάσεις, οι απώλειες εκτιμήθηκαν σε 21%.

Απώλεια μεταφορικού έργου 14,5% αντιστοιχεί στην μείωση των ρύπων από τα πλοία κατά 2.8 εκατομμύρια τόννος CO₂ και αντιστοίχων ρύπων, αλλά παράλληλα αύξηση κατά 103,1 εκατομμύρια τόννους CO₂ και αντιστοίχων ρύπων από την οδική μεταφορά που θα αναλάβει την διακίνηση αυτή (modal shift).

Δηλαδή ως αποτέλεσμα της πολιτικής αυτής, η μετατόπιση μεταφορικού έργου από την θαλάσσια μεταφορά στην οδική εκτιμάται ότι το περιβάλλον θα επιβαρυνθεί με 100,3 εκατομμύρια τόννους ρύπων, που είναι 36,85 φορές περισσότεροι από ότι κατά την θαλάσσια μεταφορά.

Εξάλλου η μετατόπιση φορτίου από την θάλασσα στην ξηρά, είναι απολύτως αντίθετη με την πάγια πολιτική της Ε.Ε. για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA).

Σημαντικό μέρος των φορτίων που διακινούνται στην Μεσόγειο Θάλασσα, αφορούν μεταφορές από ηπειρωτικό λιμένα σε ηπειρωτικό λιμένα των περί αυτή χωρών, με συνέπεια η οδική μεταφορά να αποτελεί εναλλακτικό σύστημα των θαλασσιών, η οποία όμως είναι και πιο ρυπογόνος, απαιτεί υψηλό κόστος υποδομών και δημιουργεί οδική συμφόρηση που επιτείνει τις εκπομπές καυσαερίων. Η μεγαλύτερη κίνηση στους δρόμους νομοτελειακά θα δημιουργήσει περισσότερα ατυχήματα με το ανθρώπινο αλλά και το οικονομικό κόστος που αυτό συνεπάγεται.

το ΝΕΕ θεωρεί ότι οι ανωτέρω εκτιμήσεις για τις επιπτώσεις στην Βόρειο Θάλασσα, ισχύουν και για την Μεσόγειο σε περίπτωση που κηρυχθεί περιοχή SECA. Σημειωτέον ότι στην ερώτηση του κ. Βουλευτή αναφέρεται ως λιμένας με υψηλή επιβάρυνση του ατμοσφαιρικού αέρα και το Αμβούργο, το οποίο όμως ευρίσκεται εντός της περιοχής SECA της Βορείου Ευρώπης γεγονός που αμφισβητεί την αποτελεσματικότητα του μέτρου των SECA.

Εκτός από τις σοβαρές αυτές αντίστοιχες επιπτώσεις στο περιβάλλον, εάν κηρυχθεί όλη η Μεσόγειος ως περιοχή SECA, σοβαρές επιπτώσεις εκτιμούμε ότι θα προκληθούν και σε οικονομικούς κλάδους όπως στις:

Θαλάσσιες Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες με τα νησιά μας, με μείωση της διακίνησης λόγω αύξησης του κόστους. το μέτρο θα είναι αντιαναπτυξιακό

στις Διεθνείς ενδομεσογειακές θαλάσσιες μεταφορές (Intermed) επιβατών και φορτίων για τον λόγο πού προαναφέρθηκε (modal shift)

στην περιηγητική βιομηχανία (κρουαζιερόπλοια, σκάφη αναψυχής)

στην διαπλέουσα την Μεσόγειο (Intramed) Ναυτιλία, διότι το αυξημένο κόστος καυσίμων πιθανόν να οδηγήσει την υπερωκεάνιο Ναυτιλία σε παράκαμψη τής Μεσογείου (Διώρυγα Σουέζ-Γιβραλτάρ), προς όφελος άλλων διαδρομών με απώλεια για τις χώρες αυτές και την Ελλάδα σημαντικού όγκου εργασιών και θέσεων εργασίας διότι στα πλοία αυτά παρέχονται υπηρεσίες όπως δεξαμενισμοί, υλικά, εφόδια, πετρελαιεύσεις κ.α.

Η παράκαμψη τής Μεσογείου από τα πλοία αυτά, και κυρίως τα πλοία τύπου containers, τα οποία έχουν μηχανές μεγάλης υποδύναμης και καταναλώνουν περισσότερα καύσιμα, θα επηρεάσει τα σχέδια εξέλιξης τού Πειραιά σε μεγάλο διακομετακομιστικό κέντρο προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Ενδεχομένως και αυτό να είναι ένας από τους σκοπούς της ανάδειξης του θέματος διότι οι Βορειοευρωπαίοι έχουν ήδη διαπιστώσει μειούμενο ποσοστό αύξησης διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια τους σε σχέση με τα λιμάνια τής Νοτίου Ευρώπης.

Σημείωση: στην Βόρεια θάλασσα παρατηρείται ότι πολλά πλοία είτε δεν διαθέτουν χωριστές δεξαμενές καυσίμων για την αποθήκευση IFO 380 ή IFO 180 χαμηλού θείου είτε η αλλαγή καυσίμου παρουσιάζει δυσλειτουργίες και προβλήματα στις κύριες μηχανές. Ως συνέπεια κατά τον διάπλου εντός των περιοχών SECA καταναλίσκουν gasoil 0,1% και για τις προωστήριες μηχανές, με επιβάρυνση κόστους καυσίμων κατά 57%.

Συμπερασματικά, η υπαγωγή τής Μεσογείου Θαλάσσης σε περιοχή SECA, θα προκαλούσε:

- Πολλαπλάσιους αέριους ρύπους
- Μείωση των οικονομικών δραστηριοτήτων θαλασσίων μεταφορών και των παράπλευρων κλάδων
- Επιδείνωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με αρνητικό αντίκτυπο στην νησιωτικότητα και τον τουρισμό.
- Μείωση τής ανταγωνιστικότητας των χωρών τής Νοτίου Ευρώπης και των χωρών τής λεκάνης τής Μεσογείου γενικότερα

Τέλος ας ληφθεί υπόψη και ας μάς προβληματίσει ότι η επέκταση τής SECA στην Μεσόγειο αποτελεί τα τελευταία χρόνια επιδίωξη συμφερόντων πού εδράζονται στην Βόρειο Ευρώπη και προφανώς ανακινούν το θέμα αυτό με ιδιοτελείς σκοπούς επικουρούμενοι από διάφορα περιβαλλοντικά ιδρύματα τα συμπεράσματα των οποίων χρησιμοποιούνται αποσπασματικά.

δεν είναι προς το συμφέρον τής Ελλάδας αλλά και όλων των Μεσογειακών η υπαγωγή τής Μεσογείου σε SECA και ελπίζουμε ότι τα ανωτέρω στοιχεία θα βοηθήσουν προς αυτή την κατεύθυνση.»

(II) Ναυλοσύμφωνο Θαλαμηγών

Ο κ. Πρόεδρος ενημερώνει το ΔΣ ότι το 2014 που διαμορφώθηκε ο σχετικός νόμος για τον Θαλάσσιο Τουρισμό, το ΝΕΕ είχε ουσιαστική συνδρομή με αλληπάλληλες επισκέψεις και συζητήσεις στο Υπουργείο.

Ο νόμος 4256/2014 που προέκυψε περιείχε σε αρκετά άρθρα την υποχρέωση εκδόσεως Υπουργικών Αποφάσεων για να αρχίσει η εφαρμογή τους, οι οποίες Υπουργικές Αποφάσεις έως σήμερα δεν έχουν εκδοθεί.

Ο κ. Ι. Τσενεμπής θα σας ενημερώσει αντίστοιχα.

Ο κ. Ι. Τσενεμπής ενημερώνει ότι στον ανωτέρω νόμο το άρθρο 2 αναφέρεται στη δημιουργία Ηλεκτρονικού Μητρώου για να ενταχθούν εκεί όλα τα ανά την Ελλάδα θαλαμηγά. Υπάρχει κεντρικός φορέας και αντίστοιχα το άρθρο 7 αναφέρεται στην ανασύνταξη του ναυλοσυμφώνου, ύστερα από γνωμοδότηση του ΝΕΕ.

Πρόσφατα το Υπ. ΟΥΝΤ ζήτησε από το ΝΕΕ τη γνωμοδότηση και ύστερα από συζήτηση με τα μέλη μας απαντήσαμε ότι αυτό σχετίζεται με το Μητρώο, για το οποίο ουδεμία πρόοδος υπάρχει και παρακαλέσαμε να αρχίσουν να εκδίδονται οι αναγκαίες Υπουργικές Αποφάσεις, να διαρθρωθεί το πλαίσιο για το Μητρώο και ανάλογα με αυτό το ΝΕΕ θα μελετήσει το κατάλληλο προσαρμοσμένο στο Μητρώο ναυλοσύμφωνο και θα εισηγηθεί αντίστοιχα.

(III) Θέματα στον Διεθνή χώρο

Ο κ. Πρόεδρος ακολούθως αναφέρει ότι για τα θέματα στον διεθνή χώρο, όπου το ΝΕΕ παρακολουθεί ή και συμμετέχει με εκπροσώπους του, θα μας ενημερώσει ο κ. Ι. Τσενεμπής.

Λαβών τον λόγο ο κ. Ι. Τσενεμπής σημειώνει, ότι τα θέματα έχουν ως ακολούθως:

(1) The International Code of Safety for ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF Code) με χρόνο εφαρμογής 1/1/2017

Στον ΙΜΟ πρόσφατα μεταξύ άλλων, ύστερα από τις συζητήσεις υιοθετήθηκε το σχέδιο του προαναφερθέντα Κώδικα, με γνώμονα, να τεθούν διεθνή κριτήρια, αλλά και υποχρεωτικές διατάξεις για την διαδικασία εγκατάστασης, έλεγχο των συναφών συστημάτων και εξοπλισμού πλοίων που χρησιμοποιούν «Gases» ή «Low – flash point fuels», με ειδικότερη αναφορά στα συστήματα/εξοπλισμού των πλοίων αλλά και στα κατά περίπτωση μέτρα, για την καλή λειτουργία/συντήρηση, έλεγχο, με σκοπό την αποφυγή διαρροών και ατυχημάτων.

Προς το παρόν η εφαρμογή του Κώδικα είναι σε προκαταρκτικό στάδιο και όπως συνήθως συμβαίνει μετά την λειτουργία του από τις πληροφορίες που θα συλλεγούν θα υπάρξουν τα γνωστά «Amendments».

Ο ανωτέρω κωδικός IGF σχετίζεται και με την STCW για θέματα εκπαίδευσης – κατάρτισης και σχετικής πιστοποίησης (πτυχίο – πιστοποιητικό) των Αξιωματικών και του Πληρώματος που θα υπηρετούν σε πλοία με καύσιμα «Gases, Low Flash point Fuels». Για την STCW, οι προτάσεις είναι αυτές που υιοθετήθηκαν από την προηγούμενη MSC94 (2014) και αναφέρονται συνοπτικά στις διαδικασίες πετρέλευσης (ανθράκευσης), στις ιδιότητες αυτών των καυσίμων, την επικινδυνότητα τους και τις αναγκαίες προφυλάξεις – ελέγχους με προδιαγεγραμμένο check list και μέτρα ασφαλείας, στην χρήση τους, λόγω της ιδιαιτερότητας τους από τα γνωστά bunkers κλπ.

Παράλληλα με το προσωπικό του πλοίου σχετική πληροφόρηση θα απαιτηθεί να έχει και το προσωπικό γραφείου.

(2) Ασφάλεια Επιβατηγών Πλοίων

Τα επανειλημμένα ατυχήματα με ανθρώπινα θύματα, τόσο σε επιβατηγά διεθνών πλοίων, όπως το

Costa Concordia και Norman Atlantic, καθώς και εσωτερικών πλόων στην Άπω Ανατολή, οδήγησαν τον IMO, ώστε η Ειδική Επιτροπή για την Ασφάλεια στη Θάλασσα να προβεί σε απαιτήσεις με προοδευτική εφαρμογή σε:

- Εκπαίδευση και άσκηση του πληρώματος
- Ομοιογενές πλήρωμα όχι πολυεθνικό, όπως στο Norman Atlantic
- Κατασκευαστικές παρεμβάσεις σε έλεγχο χώρου οχημάτων, σύστημα κατάσβεσης πυρκαγιάς, απαγόρευση φορτώσεως σε ανοιχτά καταστρώματα κλπ.
- Επανασχεδιασμό όλων των συστημάτων των στεγανών θυρών μεταξύ των χώρων φορτίου. Παρακολούθηση των χώρων φορτίων από απόσταση

(3) The International Polar Code

Ο Διεθνής Κώδικας (Polar Code) εκτός των άλλων περιέχει και διατάξεις για εξειδίκευση των Αξιωματικών και πληρώματος πλοίων που θα ταξιδεύουν σε πολικές περιοχές που σημαίνει Εκπαίδευση – Πιστοποίηση, που όπως γίνεται συνήθως ορισμένοι Νηογνώμονες θα κάνουν εκπαίδευση, όμως θα πρέπει και η Ελληνική Πολιτεία να το δει από την πλευρά της. Ίδωμεν.

(4) ECDIS στα Δ/Ξ

Από τη χρήση του Ηλεκτρονικού χάρτη (ECDIS) στα πλοία έχουν συλλεγεί στοιχεία για τις δυσλειτουργίες τους, την Εκπαίδευση & Πιστοποίηση των Αξιωματικών και την αποτελεσματικότερη συμβολή τους στην Ασφαλή λειτουργία των πλοίων.

Η εγκατάσταση και χρήση των ECDIS στα Δ/Ξ είναι στο 54% όταν από την 1^η Ιουλίου 2015 είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία περί τις 8.750 πάνω από 3.000 GT, ενώ τα 4.000 Δ/Ξ δεν έχουν ECDIS και θα πρέπει στους προσεχείς 12 μήνες να συμμορφωθούν. (χρόνος που παρέχεται με period of Grace και First Survey).

(5) BWM – Convention

Οι εξελίξεις συζητήσεων στον IMO προσδοκούν στο τέλος του 2016 να τεθεί σε εφαρμογή, παραμένοντας όμως ανεπίλυτο το θέμα εάν μετά την εφαρμογή της BWM Convention τα ήδη εγκατεστημένα συστήματα καθαρισμού του έρματος σύμφωνα με τις προδιαγραφές του IMO θα συνεχίσουν να γίνονται αποδεκτά και από τις ΗΠΑ ή τα πλοία που τα έχουν θα υποβληθούν σε νέες υψηλές δαπάνες αντικατάστασης τους.

Η Ελληνική Πλοιοκτησία συμπορεύεται με άλλες ναυτιλιακές χώρες που δεν την έχουν κυρώσει.

(6) Πειρατεία

Σύμφωνα με πρόσφατη αναφορά του ο OBP – Oceans Beyond Piracy - από συζήτηση στο Army & Navy Club κατά το 2014 η Πειρατεία στις περιοχές – Western Indian Ocean, Gulf of Guinea, Southeast Asia (1^η φορά κατά το 2014) κόστισε σε χρήμα και σε θανάτους ή τραυματισμούς πληρώματος αλλά και σε φορτία, ιδίως στην Άπω Ανατολή σε μικρά πλοία. Στον κόλπο της Guineas τα λύτρα ανήλθαν στο 1,6εκ\$.

Η παρατηρούμενη τα τελευταία χρόνια μείωση των περιστατικών πειρατείας στις Ακτές της

Σομαλίας δημιουργεί την προϋπόθεση επανόδου της ναυσιπλοΐας στη περιοχή σε κανονικούς ρυθμούς με θετική επίδραση στο κόστος σε καύσιμα, παραπανίσια μίλια κλπ, σύμφωνα με στοιχεία της EMSA – European Maritime Safety Agency – από αναλύσεις στοιχείων του LRIT από τα οποία καταδεικνύεται η διαφοροποίηση σε ταχύτητα και πορειογράφησης των πλοίων.

Αυτό οφείλεται στα μέτρα που διεθνώς ελήφθησαν και έφεραν αποτέλεσμα με την σταδιακή αποθάρρυνση πλέον των πειρατών για επιθέσεις. Έτσι επανήλθε η πλεύση με μειωμένη ταχύτητα, συντομότερη πορεία κλπ.

(7) Ναυτιλιακές Εκθέσεις προσεχώς στην Κίνα – Abu Dhabi

Με ενημέρωση από το Υπουργείο Εξωτερικών έχουν προγραμματιστεί για τον Νοέμβριο 2015 Ναυτιλιακές Εκθέσεις στην Κίνα και Abu Dhabi και καλούν την Ελληνική Ναυτιλιακή Κοινότητα για συμμετοχή ή επίσκεψη (συνημμένα στοιχεία).

(8) Νέος Γ.Γ. – IMO

Στη τελευταία συνεδρίαση του Συμβουλίου του IMO όπου εκπροσωπείται και η χώρα μας, υπερίσχυσε στην ψηφοφορία και εκλέγεται πλέον Νέος Γενικός Γραμματέας IMO για την 4ετία 2016-2020 ο Κορεάτης LIM KI – TACK εκπρόσωπος της Ν. Κορέας για χρόνια στον IMO, Πρόεδρος στο λιμάνι BUSAN.

Οι άλλοι υποψήφιοι ήταν:

Andreas Chrissostomou	Από την Κύπρο (Οικονομολόγος)
Andreas Nordseth	Από την Δανία (Ναυτικός)
Max Mezia	Από τις Φιλιππίνες (Καθηγητής στο Ναυτικό Πανεπιστήμιο στο Όσλο)
Juvenal Shiundu	Από την Κένυα (17 χρόνια στα στέλεχος IMO)
Vitaly Klyuen	Από την Ρωσία (Στέλεχος Υπ. Μεταφορών)

(9) Goal Base Standards – Safety Level Approach (GBS – SLA)

Οι κανόνες κατασκευής των πλοίων γνωστοί ως Goal Base Standards και λειτουργικών απαιτήσεων συζητούνται στον IMO με πρόθεση την εξέλιξη και βελτίωση τους με έκδοση χρήσιμων οδηγιών προσεγγίσεως υψηλών standards με κατάλληλο σύστημα παρακολούθησης στην εφαρμογή και απόδοση.

Οι ανεξάρτητοι Οργανισμοί (Νηογνώμονες) και ο ίδιος ο IACS που εμπλέκονται στη παρακολούθηση της ομοιόμορφης εφαρμογής των κανόνων, έχουν εκδώσει σχετικές εκθέσεις που θα προωθηθούν και συζητηθούν στην επόμενη MSC (96).

(10) Διώρυγα του Suez

Η νέα διώρυγα που εντός του προσεχούς Αυγούστου θα ανοίξει σε κυκλοφορία λειτουργώντας παράλληλα με τη παλιά, θα υπηρετήσει τη Ναυτιλία με διπλάσιο πλέον αριθμό πλοίων, στο ήμισυ το χρόνο διάπλου και με βύθισμα έως 24 μέτρα (περί τα 80 πόδια).

Έτσι από 18 ώρες ο χρόνος διάπλου θα πέσει στις 11 ώρες και από 8 ώρες αναμονή προτεραιότητας στις 3 ώρες και από 49 ημερησίως θα διαπλέουν 97 με 45 σε κάθε κατεύθυνση.

(11)

VDR

Η συσκευή καταγραφής στοιχείων ταξιδιού VDR – Voyage Data Recorder – από στοιχεία του London P&I, έχει βρεθεί σε κάποια πλοία να υπολειτουργεί και να μην έχουν βρει στοιχεία που απαιτήθηκε να έχουν για κάποια περιστατικά ως αποδείξεις.

Έτσι συστήνεται οι Αξιωματικοί των πλοίων να επιμελούνται την αποδοτική λειτουργία του VDR, ελέγχουν την συσκευή για αυτό, την επιβεβαιώνουν και μεριμνούν για την αντιμετώπιση κάθε προβλήματος στη λειτουργία του VDR.

Για τα ανωτέρω θέματα διεξήχθη διαλογική συζήτηση και το ΔΣ εκφράζει την ικανοποίηση του για την πλήρη ενημέρωση επί όλων των θεμάτων, την μεθοδικότητα που το ΝΕΕ χειρίζεται τα θέματα και παρακαλεί τον κ. Πρόεδρο να διατηρήσει την ίδια μεθοδολογία και ενδιαφέρον.

Συνεδρίαση της 10^{ης} Ιουνίου 2015

Κατά τη Συνεδρίαση του ΔΣ 10/6/2015 μεταξύ άλλων, συζητήθηκαν και τα ακόλουθα:

(I) MEPC 68 – Σύνοδος IMO

Ο κ. Πρόεδρος ενημερώνει το ΔΣ, ότι ο κ. Π. Ζαχαριάδης στέλεχος της ATLANTIC SHIPPING εκπροσώπησε το NEE στη πρόσφατη Σύνοδο για το περιβάλλον στον IMO. Ο κ. Π. Ζαχαριάδης είναι μαζί μας και τον παρακαλώ για σύντομη ενημέρωση.

Λαβών τον λόγο ο κ. Π. Ζαχαριάδης ευχαριστεί για την πρόσκληση και αναφέρει ότι τον Μάιο έλαβε χώρα στον IMO η 68^η Σύνοδος της Επιτροπής για θέματα Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, όπου εκπροσώπησα το NEE.

Ακολούθως ο κ. Π. Ζαχαριάδης μεταξύ άλλων ανέφερε ό,τι υπήρξε προσέγγιση των Ιαπώνων στις Ελληνικές θέσεις στα θέματα μείωσης CO² αναφορικά με την υποδύναμη της κύριας μηχανής πρόωσης και της αναγκαίας εγκαταστημένης υποδύναμης που υποστηρίζουν οι Έλληνες, προκειμένου να υπάρχει η ικανότητα του πλοίου να κυβερνηθεί σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Το θέμα πλέον ανάγεται στον Εφοπλιστή και προέχει να αντιμετωπιστεί με επιφύλαξη η υπόδειξη του Ναυπηγείου για εγκατάσταση Μηχανής μειωμένης υποδύναμης.

Αναφορικά με το MRV & EEDI θέλουν να χρησιμοποιήσουν δείκτες, που να δείχνουν την παραγωγή του CO² κατά το ταξίδι με παρανομαστή το φορτίο. Αυτό όμως αντίκειται στην πράξη, διότι το πλοίο κάνει ταξίδι και άφορτο – in ballast -, οπότε θα είναι ψεύτικη η όποια ένδειξη.

Στις συζητήσεις στον IMO από την πλευρά μας προσπαθούμε σε επαφές και με άλλες χώρες να γίνει κανονισμός του IMO που θα προλάβει τις τάσεις που υπάρχουν στην ΕΕ να προχωρήσει αυτή σε κανονισμό πολύ χειρότερο για τα θέματα του CO², διότι η Commission επηρεάζεται από τους Πράσινους Βουλευτές που ανήκουν σε διάφορες περιβαλλοντικές οργανώσεις (ΜΚΟ) και οι οποίοι είναι πολέμιοι των αποφάσεων του IMO, διότι λένε ό,τι ο IMO είναι των Εφοπλιστών και των Ναυπηγείων.

Το EEDI έχει φανεί ό,τι έχει λάθη, προσπαθούμε να ισορροπήσουμε τα πράγματα.

Συνεχίζων ο κ. Π. Ζαχαριάδης είπε ότι υπάρχουν αρκετοί που υποστηρίζουν στην Ευρώπη να περιοριστεί το CO² κατά 40% χωρίς να αντιλαμβάνονται ό,τι αυτό θα έχει επίπτωση στις μεταφορές δια θαλάσσης και δυσκολίες στην εξυπηρέτηση του διεθνούς εμπορίου.

Από την άλλη μεριά η ευαισθησία της Ευρώπης στα περιβαλλοντικά θέματα εξαφανίζεται στη περίπτωση διάλυσης των πλοίων στον Ευρωπαϊκό χώρο, διότι προφασίζεται ότι θέλει να αυξήσει την απασχόληση, ενώ γνωρίζει ό,τι θα αυξηθεί από τα διαλυτήρια το CO² και θα αυξηθεί επίσης το scrub που υπάρχει σε μεγάλες ποσότητες στην Ευρώπη. Για το scrub λέει θα το εξαγουν αρκεί να υπάρχουν δουλειές.

Ο κ. Πρόεδρος ευχαρίστησε τον κ. Π. Ζαχαριάδη και σημείωσε ό,τι το NEE παρακολουθεί το θέμα και θα συνεχίσει να στέλνει εκπροσώπους του στον IMO.

(II) ΛΟΙΠΑ ΘΕΜΑΤΑ

Στη συνέχεια ο κ. Πρόεδρος αναφέρει, ότι θα προχωρήσουμε στα υπόλοιπα θέματα στοιχεία και δεδομένων των οποίων σας έχουν αποσταλεί ηλεκτρονικά και μαζί σύντομη περιγραφή από τον κ. Ι. Τσενεμπή.

Τα θέματα που σας έχουν αποσταλεί σε τίτλους είναι:

- Νέο Κυβερνητικό σχήμα ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ με ένταξη του Υπουργείου Ναυτιλίας στο Υπέρ – Υπουργείο ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ και ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.
- Διαγωνισμός για την περισυλλογή Αποβλήτων στο λιμάνι Πειραιά
- Κώδικας πλεύσης σε πολικές περιοχές
- Κανόνες IACS για την κατασκευή των πλοίων
- Σύμβαση για το θαλάσσερμα (BWM Convention)
- Ναυτεργασία – Εκπαίδευση
- Πειρατεία
- Καθεστώς φορολόγησης πλοίων
- Θέματα Επιβατηγού Ναυτιλίας

Επιβολή ναυτολόγησης αριθμού ναυτικών Βραζιλίας σε πλοία που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

Ο κ. Ι. Τσενεμπής λαβών τον λόγο ενημερώνει ό,τι προς διευκόλυνση και κατανόηση των όρων που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη συζήτηση, σημειώνεται ότι:

EVDI, Existing Vessel Design Intex.
 EEDI, Energy Efficiency Design Intex
 SEEMP, Ship Energy Efficiency Management Plan
 GHG, Green House Gases
 MBM, Market Based Measured
 MRV, Monitoring Reporting and Verification Scheme

Και ο τύπος του EEDI είναι:

$$EEDI = \frac{P.SFC.CF}{DWT.Vref}$$

και η όποια ορολογία έχει διαμορφωθεί σκοπό έχει να προσδιορίσει την ενεργειακή κατάσταση των πλοίων και ο στόχος είναι οι όποιες διατάξεις προκύψουν να προέρχονται μόνο από τον IMO και να βασίζονται στη λειτουργία της αγοράς (MBM).

(1) Περισυλλογή Στερεών – Υγρών Αποβλήτων στον Πειραιά

Ενημερώνεται το ΔΣ ό,τι το NEE σε συνεργασία με τις Εφοπλιστικές Ενώσεις έχει εκφράσει την αντίθεση του στον προωθούμενο διαγωνισμό για τις 17/6/2015 από τον ΟΛΠ για ανάθεση σε μόνο (1) ένα πάροχο.

Τεκμηριωμένα δε, με στοιχεία από συστήματα που λειτουργούν σε άλλα Ευρωπαϊκά λιμάνια και περισυλλέγουν τα Απόβλητα με περισσότερους του (1) ενός παρόχους απευθύνθηκε και στην ΡΑΛ (Ρυθμιστική Αρχή Λιμένος) που εκ του νόμου ως Ανεξάρτητη Αρχή έχει αρμοδιότητα. Επίσης και στον νέο Υπουργό κ. Θεόδωρο Δρίτσα.

Οι εκτιμήσεις είναι ό,τι δεν θα ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός προς το παρόν, ύστερα από τόσες αντιδράσεις. Παρακολουθούμε αυτό το θέμα και συνεχίζουμε να συλλέγουμε στοιχεία στήριξης των θέσεων NEE/Εφοπλισμού, οι οποίες είναι να υπάρχουν περισσότεροι πάροχοι.

(2) Εφαρμογή του Κώδικα πλεύσης σε πολικές περιοχές

Τον Μάιο 2015 ύστερα από συζητήσεις ετών στον ΙΜΟ, τελικά υιοθετήθηκε ο νέος κώδικας για τον διάπλου από πολικές περιοχές, δεδομένου ότι έγινε αποδεκτό η ιδιαιτερότητα και ευαισθησία του οικοσυστήματος γι' αυτές τις περιοχές, όπου θα πρέπει με κατάλληλες διατάξεις τις οποίες περιέχει ο κώδικας, να υπάρξει αυξημένη προστασία.

Ο κώδικας αναφέρεται τόσο σε θέματα Ασφαλείας, όσο και σε θέματα Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος. Στα θέματα Ασφαλείας περιέχεται και η λειτουργία του πλοίου, όπου απαιτείται το πλήρωμα να εκπαιδευτεί για τις ιδιαίτερες συνθήκες που θα συναντήσει σε σύγκριση με τα συνηθισμένα ταξίδια σε άλλες περιοχές του πλανήτη.

Ο κώδικας θα αρχίσει να εφαρμόζεται ύστερα από ένταξη του στην SOLAS & MARPOL και εκτιμάται ότι η εφαρμογή θα αρχίσει την 1^η Ιανουαρίου 2017 και τα υπάρχοντα πλοία θα δύνανται στο 1^ο Intermediate survey μετά την 1^η Ιανουαρίου 2018 να εναρμονιστούν με τις απαιτήσεις του κώδικα.

Εκφράστηκε στον ΙΜΟ επίσης η πεποίθηση ότι για οποιοδήποτε θέμα λειτουργίας του πλοίου σε πολικές περιοχές, οι συζητήσεις και αποφάσεις θα λαμβάνονται στον ΙΜΟ και θα πρέπει να αποφευχθεί ενδεχόμενη ρύθμιση των θεμάτων μεμονωμένα από το συμβούλιο των πολικών περιοχών, την προεδρία του οποίου για το 2015 μετά τον Καναδά ανέλαβε η Ιρλανδία. Το NEE παρακολουθεί το θέμα και σε συνεργασία με τον Εφοπλισμό και την εκπροσώπηση στον ΙΜΟ θα συμβάλλει, ώστε η όποια διάταξη να προέρχεται από διεθνή διαβούλευση.

Το ΔΣ ύστερα από διαλογική συζήτηση παρακαλεί το NEE να συνεχίσει να παρακολουθεί και παρεμβαίνει στο θέμα.

(3) Τους κανόνες κατασκευής πλοίων

Αναφορικά με την κατασκευή των πλοίων εφαρμόζονται οι κανόνες που ο ΙΑCS έχει διαμορφώσει και για τους οποίους από καιρό γίνεται συζήτηση στον ΙΜΟ για εναρμόνιση τους με τις διαμορφωμένες Αρχές στον ΙΜΟ.

Από έτους ο ΙΜΟ έχει αναθέσει σε ειδική ομάδα εμπειρογνομόνων την επεξεργασία IACS RULES.

Η Πλοιοκτησία θεωρεί ό,τι μεταξύ άλλων πρέπει να βελτιωθούν προς όφελος του Πλοιοκτήτη οι κανόνες για τα trials, τις δοκιμές αντοχής κλειστών χώρων, τις ευθύνες ναυπηγείου για μεταγενέστερες ατέλειες κλπ.

Το ΔΣ ευχαριστεί για την ενημέρωση και στη συζήτηση σημειώθηκε ό,τι είναι ανάγκη να υπάρχουν κανονιστικές διατάξεις περιορισμού της ανεξαρτησίας των Ναυπηγείων και προσαρμογής των IACS RULES στα συμφέροντα του Ναυπηγείου πελατών τους.

(4) Σύμβαση BWM

Αναφορικά με το Ballast η Αμερική έχει δικό της κανονισμό και δεν έχει αποδεχτεί τα υπάρχοντα

συστήματα καθαρισμού του έρματος, αλλά ούτε έχει μηχανισμό να αξιολογήσει τα στοιχεία που 17 κατασκευαστές συστημάτων έχουν υποβάλλει για έγκριση.

Πάντως παρά την πίεση που υπάρχει από ορισμένες χώρες πρόσφατα και τα Marshal Island η σύμβαση για το Ballast παραμένει σήμερα εκτός υποχρεωτικής εφαρμογής.

Όσα πλοία δε, έχουν εγκαταστήσει συστήματα καθαρισμού καταβάλλεται προσπάθεια στον IMO να συνεχίσουν τα πλοία αυτά να τα χρησιμοποιούν και όταν θα τεθεί η Σύμβαση σε ισχύ.

Ακόμη για όσα πλοία δεν έχουν εγκαταστήσει Σύστημα καθαρισμού του Ballast, οι συζητήσεις στον IMO οδηγούν αυτά να υποχρεωθούν μετά την εφαρμογή της σύμβασης στο πρώτο survey του IOPP Certificate.

Στη συζήτηση που ακολούθησε, φάνηκε ο,τι η Πλοιοκτησία συνεχίζει να διατηρεί επιφυλάξεις για την άμεση εφαρμογή της BWM Convention.

(5) Ναυτεργασία – Εκπαίδευση

Ενημερώνεται το ΔΣ από τον κ. Ι. Τσενεμπή ότι στις αρχές Μαΐου 2015 έγινε η Συνεδρίαση του Συμβουλίου Ν. Εκπαίδευσης (ΣΝΕ) υπό την Προεδρία του νέου Γραμματέα του Υπ.ΟΥΝΤ κ. Ιωάννη Θεοτοκά Καθηγητή του Πανεπιστημίου Αιγαίου (Χίος). Στους συμμετέχοντες βάσει σχετικού π.δ. είναι και το ΝΕΕ καθώς και Εφοπλιστικές και Ναυτεργατικές Ενώσεις.

Από τα θέματα βασικότερα ήταν 2:

- (α) Η προκήρυξη για Σπουδαστές στις ΑΕΝ του Ακαδημαϊκού έτους 2015-2016 και
- (β) Η χορήγηση πτυχίων κατάρτισης σε Αξιωματικούς και Πλήρωμα, που θα υπηρετήσουν σε εξειδικευμένα πλοία όπως LNG, CHEMICAL TANKERS, κλπ.

Η πρόταση του Υπ.ΟΥΝΤ για το (α) ήταν να πάρουν οι ΑΕΝ περί τους 850 έναντι 1300 που έπαιρναν κάθε χρόνο, διότι δεν έχουν Καθηγητές και χώρο. Το ΝΕΕ και οι Εφοπλιστικές Ενώσεις επέμειναν στους 1300 όπως κάθε χρόνο και στο διάλογο που ακολούθησε το Υπ.ΟΥΝΤ δεσμεύτηκε να πάρει επί πλέον 200 αν τελειώσουν οι οικοδομικές εργασίες της ΑΕΝ Θεσσαλονίκης που έχει τη μέριμνα και το κόστος αναλάβει η ΕΕΕ.

Ακόμη το ΝΕΕ και η Πλοιοκτησία επέμεινε σε προγενέστερες θέσεις τους αναφορικά με την επάρκεια της Αγγλικής Γλώσσας ως κατ' εξοχήν γλώσσας στη Ναυτιλία και ότι πρέπει όλοι οι εισερχόμενοι στις ΑΕΝ να έχουν τουλάχιστον Lower πτυχίο.

Το Υπ.ΟΥΝΤ αντέτεινε ό,τι απαιτείται νομοθετική ρύθμιση και δεν προλαβαίνει τώρα, ενώ οι εκπρόσωποι των ναυτεργατών – καθηγητών αντέτειναν ότι διδάσκονται στις ΑΕΝ.

Αυτό προκάλεσε την έντονη παρέμβαση της Πλοιοκτησίας αναφέροντας ό,τι «είναι παραπλανητικό να πιστεύει κανείς ό,τι θα μάθουν στις ΑΕΝ όταν δεν έχουν τις βάσεις από πριν, διότι στις ΑΕΝ κυρίως κάνουν ορολογία και όχι εκμάθηση γλώσσας».

Αναφορικά με το (β) το ΝΕΕ – Εφοπλισμός διερωτήθει εάν έχει την υποδομή το ΚΕΣΕΝ να λειτουργήσει τα ταχύρρυθμα αυτά Σχολεία, παροχής πτυχίων εξειδικεύσεως σε LNG, CHEMICALS TANKERS κλπ δεδομένου ό,τι πρόκειται για κάποιες χιλιάδες ναυτικούς, που πρέπει να πάρουν πτυχία της SOLAS 2010.

Ακόμη ο Εφοπλισμός ζήτησε να ενημερωθεί που ευρίσκεται το θέμα των ΝΕΚΕ (Ιδιωτικά Σχολεία) που είχε ετοιμάσει η προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου (Μ. Βαρβιτσιώτης). Η απάντηση ήταν ό,τι το ΚΕΣΕΝ έχει την υποδομή, οπότε δεν θα υπάρξει κενό.

(6) Πειρατεία

Το θέμα της Πειρατείας με έξαρση προ ετών στην περιοχή του Aden, έχει μετατεθεί στην περιοχή της Δ. Αφρικής καθώς και στην Ν.Α. Ασία. Από τα στοιχεία που υπάρχουν περί τις 41 επιθέσεις είχαμε στη Δ. Ακτή της Αφρικής και κυρίως περί τη Νιγηρία.

Η Πειρατεία περί την Σομαλία ενένητο με σκοπό την εξασφάλιση μεγάλων χρηματικών ποσών για την απελευθέρωση του πλοίου, σε αντίθεση με την Πειρατεία στη Δ. Αφρική, όπου στόχο έχει την κλοπή φορτίου ή και υπαρχόντων στο πλοίο με απειλές στο πλήρωμα όπου έχουν συμβεί θάνατοι.

Το ICS και η BIMCO έχουν εκδώσει οδηγίες σχετικά με τις δυνατότητες προστασίας των πλοίων σε αυτή την περιοχή. Σε συμπλήρωμα της οδηγίας του IMO που είχε κυκλοφορήσει για την περιοχή του Aden (υπάρχει στο διαδίκτυο).

Στη Ν.Α. Ασία έχουν παρατηρηθεί και φαινόμενα με σκοπό το φορτίο, κυρίως σε μικρότερα πλοία. Το BMP4 – Best Management Practices που έχει διαμορφωθεί για την περιοχή του Aden, παραμένει σε πλήρη ετοιμότητα, παράλληλα με τις πρωτοβουλίες των εταιρειών που έχουν εφαρμόσει το σύστημα ενόπλων στα πλοία.

Φυσικά την μεγαλύτερη αποτροπή στην πειρατεία έχουν φέρει οι ομάδες των ενόπλων που η κάθε εταιρεία στέλνει στα πλοία της.

(III) ΔΙΑΦΟΡΑ

Ο κ. Πρόεδρος στη συνέχεια ενημερώνει το ΔΣ και σχετικά με :

(α) Το θεσμοθετημένο καθεστώς φορολόγησης πλοίων

Αναφορικά με ανεπιβεβαιώτες πληροφορίες για σενάρια αλλαγής του φορολογικού καθεστώτος των πλοίων στην Ελλάδα σημειώνει ό,τι πριν από 60 χρόνια με Συνταγματική κατοχύρωση ρυθμίστηκε η φορολόγηση πλοίων Ελληνικής σημαίας ανα κοχ και δεν προσφέρεται για όποια σκέψη αλλαγής.

Εξάλλου αυτό ισχύει και στις Ευρωπαϊκές χώρες, όπου όμως σε κάποιες προβλέπεται φορολόγηση του μερίσματος που λαμβάνει ο Πλοιοκτήτης – μέτοχος και όχι του εισοδήματος.

Στο ΔΣ παρέμεινε σχετικώς προβληματισμένο και παρακαλείται το ΝΕΕ να παρακολουθήσει την εξέλιξη.

(β) Τη λειτουργία της Ακτοπλοΐας

Το θέμα λειτουργίας της Ακτοπλοΐας βασίζεται στο νόμο 2932/2001 ενημερώνει ο κ. Πρόεδρος. Είχαμε όμως από κάποιους Κυβερνητικούς φορείς δηλώσεις για αλλαγή του νόμου, η οποία έως σήμερα δεν έχει υπάρξει.

Πρόσφατα το Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού (Υπ.ΟΥΝΤ) ετοίμασε

προσχέδιο μεμονωμένων διατάξεων για την αντιμετώπιση μόνο της απλήρωτης ναυτικής εργασίας και εξασφάλιση της μισθοδοσίας του πληρώματος από κακοπληρωτές Εφοπλιστές προβλέποντας και κυρώσεις σ' αυτή την περίπτωση. Το ΝΕΕ σε συνεργασία με τον ΣΕΕΝ μελέτησε το θέμα με κατάληξη τη διαμόρφωση ορισμένων θέσεων, οι οποίες και υπεβλήθησαν στο Υπ.ΟΥΝΤ με σημαντικότερες ότι:

- Να απαλειφθεί από το προσχέδιο το άρθρο 5 στο οποίο αναφέρεται η χορήγηση καταβολής έως 30% του μηνιαίου μισθώματος για τον επόμενο της προκαταβολής μήνα, διότι αυτό συνιστά παράνομη κρατική επιχορήγηση, στρεβλώνει τον ανταγωνισμό και πλήττει τις συνεπείς εταιρείες. Καθώς επίσης και το άρθρο 2, δεδομένου ότι το προσχέδιο αποσκοπεί στην αντιμετώπιση της απλήρωτης εργασίας, ενώ στο άρθρο 2 επιβάλλονται υποχρεώσεις στελέχωσης του πλοίου σε περιόδους που δεν έχει δρομολογιακές υποχρεώσεις.

Το ΔΣ από την πλευρά των μελών που εκπροσωπούν την Επιβατηγό Ναυτιλία σημειώνει ότι δεν έχει προχωρήσει το προσχέδιο νόμου.

Ακόμη το ΔΣ ενημερώνεται για την μελέτη ΙΟΒΕ για την Ακτοπλοΐα με τίτλο «Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές».

(γ) Με απαίτηση της Βραζιλίας να ναυτολογούνται υπήκοοι της σε πλοία άλλων σημαιών
Από έγγραφο της εταιρείας «TSAKOS SHIPPING» προκύπτει ότι τα πλοία που δραστηριοποιούνται στη Βραζιλία υποχρεούνται να ναυτολογούν ναυτικούς της Βραζιλίας πράγμα που αντίκειται σε διεθνείς κανόνες. Έχει γίνει σχετική ενημέρωση στο Υπουργείο Εξωτερικών για το θέμα.

Συνεδρίαση της 19^{ης} Μαρτίου 2015

Κατά τη Συνεδρίαση του ΔΣ 19/3/2015 μεταξύ άλλων, συζητήθηκαν και τα ακόλουθα:

(1) Νέο Κυβερνητικό Σχήμα

Ενημερώνεται το ΔΣ, ότι από τον Ιανουάριο 2015 μετά τις Βουλευτικές Εκλογές (25/1/2015), την Κυβέρνηση σχημάτισε το κόμμα ΣΥΡΙΖΑ σε συνεργασία με το κόμμα των Ανεξαρτήτων Ελλήνων με Πρωθυπουργό τον κ. Α. ΤΣΙΠΡΑ. Έγινε ανασύσταση όλων των Υπουργείων και το Υπουργείο Ναυτιλίας συγχωνεύτηκε στο ενιαίο Υπέρ-Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας, Τουρισμού, με Υπουργό τον κ. Γ. ΣΤΑΘΑΚΗ.

Τα Υπουργεία που το ΝΕΕ έχει συνεργασία, παρέμειναν στο σχήμα ως Ναυτιλία και Τουρισμού με αναπληρωτές Υπουργούς τον κ. Θ. ΔΡΙΤΣΑ και την κα Ε. ΚΟΥΝΤΟΥΡΑ από τους ΑΝ.ΕΛ.

Το όλο Κυβερνητικό σχήμα ετέθη με αντίτυπο της εφημερίδος της Κυβερνήσεως υπόψη του ΔΣ. Στη συζήτηση που ακολούθησε έχοντας υπόψη και την πρόσφατη ομιλία του κ. Θ. ΔΡΙΤΣΑ στη κοπή της πίτας ΝΕΕ 11/1/2015, κατά την οποία ο κ. Θ. ΔΡΙΤΣΑΣ αναφέροντας συνοπτικά στο πρόγραμμα του ΣΥΡΙΖΑ μίλησε για επαναδιαπραγμάτευση στο θέμα παραχώρησης του ΟΛΠ, για ανασκόπηση και ανασύσταση του όλου θεσμικού πλέγματος της ακτοπλοΐας, για νέα θεσμική αναμόρφωση της Ναυτεργασίας & Ν. Εκπαιδεύσεως κλπ.

Το ΔΣ διατύπωσε την άποψη, να αναμείνουμε την πολιτική που θα διατυπωθεί γενικότερα για τα ναυτιλιακά θέματα και ανάλογα μέσω του ΝΕΕ ως θεσμικός φορέας Σύμβουλος της Πολιτείας με αντικειμενικότητα να προβληθούν οι θέσεις του με γνώμονα πάντα την πρόοδο και ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας, πλουτοπαραγωγικού τομέα της χώρας, για ενίσχυση της Εθνικής Οικονομίας και δημιουργία θέσεων εργασίας.

Αυτό εξάλλου απαιτεί και ο θεσμικός νόμος του ΝΕΕ 989/79 (Α260)

(2) Εκκρεμή σε εξέλιξη θέματα στο Υπουργείο Ναυτιλίας

Τα θέματα που ευρίσκονται σε εξέλιξη και δεν είχε ολοκληρώσει η προηγούμενη Κυβέρνηση, είναι η δημιουργία ΝΕΚΕ για κατάρτιση Ελλήνων ναυτικών σε θέματα ταχύρρυθμης εκπαίδευσης και έκδοση ανάλογων Πιστοποιητικών που με βάση την STCW 2010 θα πρέπει εντός του 2015 να ολοκληρωθούν. Υπήρχε στο διαδίκτυο ύστερα από διαβούλευση όλο το Νομικό πλαίσιο για την ίδρυση και λειτουργία αυτών των σχολείων, που παραμένει σε εκκρεμότητα.

Αναφορικά με τη ναυτολόγηση των δοκίμων 2014-2015 επανελήφθη η ίδια δύσκολη κατάσταση αρκετοί δόκιμοι, να μην βρίσκουν μάρκο και φυσικά πέραν της αρμοδιότητας του Εφοπλισμού, ευθύνη έχει και το Υπουργείο, το οποίο, ενώ έχει συστήσει από το 2013 το Γραφείο Σταδιοδρομίας γι' αυτό το σκοπό και παράλληλα στον ίδιο νόμο προβλέπεται απορρόφηση τους και σε πλοία Ελληνόκτητα διαχειριζόμενα από τον Πειραιά, εντούτοις δεν έχει τίποτα μέχρι σήμερα γίνει.

Υστερα από διαλογική συζήτηση το ΔΣ εκτιμά, ότι θα πρέπει προκειμένου να δημιουργηθούν οι αυριανοί Αξιωματικοί, όλα τα πλοία ελληνικά και ελληνόκτητα να ναυτολογούν δοκίμους, δεδομένου ότι ο αριθμός των πλοίων είναι μεγαλύτερος του αριθμού των δοκίμων που κάθε χρόνο απαιτείται να ναυτολογηθούν και έτσι δεν θα υπάρχει πρόβλημα που είναι αντικίνητρο για την προσέλκυση νέων με ικανότητες για να γίνουν οι μελλοντικοί Αξιωματικοί.

(3) Διαγωνισμός ΟΛΠ για την συλλογή Αποβλήτων

Ενημερώνεται το ΔΣ, ότι το ΝΕΕ συνεργαζόμενο με τις Εφοπλιστικές Ενώσεις και με τα μέλη του, που έχουν εμπειρία από το σύστημα περισυλλογής Στερεών και Υγρών Αποβλήτων στον Πειραιά, προβαίνει θεσμικά όπως ο ρόλος το επιβάλει, για τη δημιουργία συστήματος που να στηρίζεται στον ανταγωνισμό και την προσφορά υψηλού επιπέδου Υπηρεσιών, όπως γίνεται σε άλλα λιμάνια της Ευρώπης. Προς αυτή την κατεύθυνση το ΝΕΕ ενεργεί και εγγράφως και με παρουσία όπου συζητούνται τα θέματα.

Η παρέμβαση του ΝΕΕ έχει γίνει με ιδιαίτερη οντότητα στο Υπουργείο, το οποίο οπωσδήποτε ως Προϊσταμένη Αρχή όλων, θα πρέπει να έχει λόγο στο θέμα. Οι εξελίξεις θα δείξουν. Το ΔΣ ύστερα από διαλογική συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων παρακαλεί να συνεχίσει το ΝΕΕ με την ίδια οντότητα, για να βελτιωθεί τελικά το σύστημα, όσο οι συνθήκες θα επιτρέψουν καλύτερα.

(4) Επιβατηγός Ναυτιλία

Αναφορικά με τα θέματα σε εκκρεμότητα των διαφόρων κλάδων της Επιβατηγού Ναυτιλίας, ενημερώνεται το ΔΣ ότι συνεχίζει στο Υπουργείο να υπάρχει η αντίληψη, ότι δεν εφαρμόζονται στην Ακτοπλοία οι επιταγές τόσο της MLC, όσο STCW, αναφορικά με τις ώρες εργασίας και αναπαύσεως του πληρώματος.

Από την πλευρά του ΣΕΕΝ υποστηρίζεται ότι είναι λανθασμένη αυτή η εκτίμηση και υπάρχει πλήρης ταύτιση του συστήματος λειτουργίας των ακτοπλοϊκών πλοίων με τις επιταγές των συμβάσεων.

Επίσης παραμένει σε εκκρεμότητα η υλοποίηση των διατάξεων του νόμου 4256/14 για τη λειτουργία του Θαλάσσιου Τουρισμού – Θαλαμηγά σκάφη. Σωρεία π.δ. και Υπουργικών Αποφάσεων προβλέπει ο νόμος για να αρχίσουν να εφαρμόζονται οι διάφορες διατάξεις του, όπου μεταξύ άλλων είναι το Ηλεκτρονικό Μητρώο, η Κατάσταση Επιβατών, η Σύμβαση Ναυλώσεων κλπ.

Ύστερα από διαλογική συζήτηση το ΔΣ παρακαλεί το ΝΕΕ αναλόγως των συνθηκών με τη νέα Κυβέρνηση στον κατάλληλο χρόνο, να ενεργήσει ως ο ρόλος του συμβούλου του αναγνωρίζει για την προοδευτική έκδοση των π.δ. & Υπ. Αποφάσεων.

(5) Ναυτιλιακά στο Διεθνή χώρο

Στον IMO στην ΕΕ αλλά και σε άλλες χώρες όπως ΗΠΑ, Αυστραλία κλπ, οι συζητήσεις που αναφέρονται στο Ballast Water Management, το Green House Gases, την κατασκευή των πλοίων με τους υπάρχοντες κανόνες IACS, την Πειρατεία, τα Scrubbers κλπ, συνεχίζονται και η πλευρά της πλοιοκτησίας τα παρακολουθεί, συμμετέχει και προβάλλει τις θέσεις της, με τους ειδικευμένους και έμπειρους εκπροσώπους της και βασικά εκπροσώπους ΝΕΕ και ΕΕΕ.

Προσβλέπουμε σε θετική εξέλιξη των θεμάτων, δεδομένου ότι οι θέσεις μας υποστηρίζονται και με ανάλογες μελέτες Πανεπιστημιακών ή και άλλων φορέων, που έχουν την τελευταία 2ετία κοστίσει 60.000€.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΝΕΕ ΣΕ ΗΜΕΡΙΔΕΣ - ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο για Τουριστικούς Λιμένες και Μαρίνες

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝΠΡΩΤΟ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ, ΜΑΡΙΝΕΣ

Το Συνέδριο πραγματοποιήθηκε στο Ίδρυμα Ευγενίδου στις 12-14 Οκτωβρίου 2015, με συνδιοργανωτές το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, την Ένωση Μαρινών Ελλάδος, τον Σύνδεσμο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος και την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού.

Χαιρετισμός του Προέδρου του ΝΕΕ Δρ. Γεωργίου Α. Γράτσου

Θα ήθελα να χαιρετήσω το Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο για Τουριστικούς Λιμένες και Μαρίνες που διοργανώνει το Πολυτεχνείο.

Οι Τουριστικοί Λιμένες και η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας έπρεπε να είναι κάτι που θα απασχολούσε καίρια τους υπευθύνους για την οικονομική ανάπτυξη.

Η Ελλάδα είναι η κατ' εξοχήν προικισμένη χώρα για θαλάσσιο τουρισμό πάσης μορφής. Η ανάπτυξη του παραμένει στα σπάργανα λόγω της μέχρι το 2004 νομοθεσίας που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί τουλάχιστον εχθρική προς τα σκάφη αναψυχής, πράγμα που θα έκανε τους επενδυτές να μην ενδιαφέρονται να επενδύσουν σε παρόμοια εγχειρήματα.

Η Ελληνική νομοθεσία έδιωχνε σκάφη αναψυχής από την Ελλάδα τα οποία πήγαν σε Τουρκικά και Δαλματικά λιμάνια τα οποία ήταν πολύ πιο φιλόξενα. Έτσι λιγόστευαν οι Ελληνικές θέσεις εργασίας εις όφελος άλλων κρατών! Κάτι πρωτάκουστο.

Ατυχώς, οι Ελληνικές κυβερνήσεις δεν καταλαβαίνουν πως λειτουργεί μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία για να μπορέσουμε να εκμεταλλευτούμε όλα τα προτερήματα της πατρίδας μας.

Απλό και προφανές παράδειγμα είναι η άνοση του Πειραιά ως διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου με την έλευση της COSCO. Επειδή στον Πειραιά λειτουργεί και δημόσιο εμπορευματοκέντρο, είναι προφανής η διαφορά της ανάπτυξης όταν την διαχείριση την έχει ένας ιδιωτικός φορέας.

Βλέπουμε επίσης τον μαρασμό της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα, ενώ κτίζονται πλοία σε Ευρωπαϊκές χώρες με πολύ υψηλότερο κατά κεφαλήν κόστος εργασίας. Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο έχει την μεγαλύτερη ναυπηγική σχολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυτά είναι ασυμβίβαστα.

Η οικονομία μας παρατέει επειδή η συλλογική οικονομική μας σκέψη είναι μίζερη.

Για να ευημερήσει η Ελλάδα και να αξιοποιήσει όλα της τα πολλά προτερήματα πρέπει να αλλάξει ο τρόπος που σκεφτόμαστε. Ο Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης εκτιμά ότι το κόστος της διαφθοράς και της γραφειοκρατίας ανέρχεται σε €33 δις το χρόνο ή περίπου €3.000 το χρόνο για κάθε Έλληνα. Το δημόσιο λειτουργεί σαν βδέλα που ρουφά το αίμα της παραγωγικής οικονομίας.

Η χώρα είναι προικισμένη, εμείς την καταστρέφουμε

Παρουσίαση του Προέδρου του ΝΕΕ Δρ. Γεωργίου Α. Γράτσου

Η ανάπτυξη αλλά και ο μαρασμός είναι προϊόντα της ανθρώπινης σκέψης

Καταρρεύσαμε οικονομικά λόγω μίζερης σκέψης και έλλειψη κατανόησης των οικονομικών δεδομένων σε μια αναπτυσσόμενη παγκοσμιοποιημένη οικονομία

ΕΛΛΑΔΑ

Είναι ένα από τα λίγα πανέμορφα παραθαλάσσια τουριστικά θέρετρα στον κόσμο που προσφέρεται και για θαλάσσιο τουρισμό.

Όλα δε αυτά συνδυάζονται με πλούσια κουλτούρα και μακρά ιστορική παράδοση.

Δεν τα αξιοποιούμε όσο θα έπρεπε!

ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

- Βάσει μελέτης του Πανεπιστημίου Πειραιώς, για λογαριασμό του ΝΕΕ, ο συνολικός αριθμός σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα είναι περίπου 17.700. Αυτά τα σκάφη συνεισφέρουν:
- Περίπου 40.000 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας (βάσει 1:1, στην Ευρώπη ο λόγος είναι 1:1,5 συνολικές θέσεις εργασίας*)
- Περίπου €607 εκατομμύρια στην Ελληνική οικονομία χωρίς να λαμβάνεται υπ' όψιν το εισόδημα των σκαφών από τις ναυλώσεις τους για ενοικίαση, τα έξοδα των χρηστών στα νησιά που επισκέπτονται, τα ποσά που ξοδεύονται για την αγορά σκαφών αναψυχής, οι προμήθειες των μεσαζόντων κλπ. Αυτά τα ποσά είναι πολύ μεγάλα αφού τα σκάφη αναψυχής αντιπροσωπεύουν το 45% των εγγεγραμμένων σκαφών αλλά στο σύνολο είναι πολύ* περισσότερα.

Άρα το συνολικό ποσό που συνεισφέρουν τα σκάφη αναψυχής είναι πολύ μεγαλύτερο.

* ECORYS: STUDY IN SUPPORT OF POLICY MEASURES FOR MARITIME AND COASTAL TOURISM AT EU LEVEL, 15/09/2013

ΑΝΑΞΙΟΠΟΙΗΤΟΙ ΕΘΝΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

- Η Ελλάδα έχει περίπου 16.000 χμ ακτογραμμής, την μεγαλύτερη στην Ε.Ε. με περίπου 1.200 νησιά και 4.800 βραχονησίδες είναι ο επιθυμητός προορισμός αναψυχής.
- Από αρχαιότατων χρόνων η Ελλάδα ήταν κράτος ναυτικών. Παρ' όλα αυτά η Ελλάδα διαθέτει 1 σκάφος αναψυχής ανά 621 κατοίκους ενώ η Ευρώπη διαθέτει 1 σκάφος αναψυχής ανά 164 κατοίκους.
- Στην Ελλάδα με περίπου 16.000 χμ ακτογραμμής υπάρχουν μόνο 14.400 θέσεις μαρινών. Στην Γαλλία, με μόνο 6.300 χμ ακτογραμμή το μεγαλύτερο μέρος της οποίας είναι στον Ατλαντικό, υπάρχουν 226.000 θέσεις μαρινών και τα ανάλογα σκάφη αναψυχής και στην Ιταλία με 9.500 χμ ακτογραμμή υπάρχουν 130.000 θέσεις μαρινών. Τώρα κτίζονται άλλες περίπου 60.000.
- Η Ελλάδα έχει 1,4 μ ακτογραμμή ανά κάτοικο ενώ η Γαλλία έχει μόνο 10 εκατοστά ανά κάτοικο και η Ιταλία 15 εκατοστά ανά κάτοικο!
- Όλα τα ανωτέρω είναι αποτέλεσμα του υπάρχοντος **εξαιρετικά Ελληνικού φορολογικού συστήματος το οποίο φαίνεται ότι είναι φίλο της μη φορολογίας τα σκάφη αναψυχής διαμέσου της Ελλάδας**. Με τον νόμο 3790 του 2009, 25% των σκαφών αναψυχής που ελλιμενίζονταν σε μαρίνες (περίπου 2.000 σκάφη) έφυγαν για άλλους πιο φιλικούς προορισμούς παίρνοντας μαζί τους περίπου 7.000 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας σημερινότατες ότι αυτά που έφυγαν ήταν μάλλον τα μεγαλύτερα, ήτοι 15+ μ μήκους.

Υπολογίζοντας το μέσο όρο των άμεσων και έμμεσων θέσεων εργασίας που δημιουργούν τα σκάφη αναψυχής στην Ε.Ε., η Ελλάδα θα ωφεληθεί περισσότερο αν προσελκύσει μεγαλύτερα σκάφη για ελλιμενισμό και κρουαζιέρες στα υπέρτοχα νερά μας δημιουργώντας έτσι μεγαλύτερο εισόδημα και χιλιάδες θέσεις εργασίας.

ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ

- Η Τουρκία έχει 8.300 χμ. ακτογραμμής. Το 2009 είχε ~14.000 σκάφη αναψυχής και 19.300 αγκυροβόλια εκ των οποίων 9.000 σε μαρίνες. Ο λόγος Τουρκικών και αλλοδαπών σκαφών ήταν περίπου 1:4.2. **Στην Ελλάδα μόνον περίπου το 10% των σκαφών είναι αλλοδαπά!**
- Το κόστος των μαρινών της Τουρκίας είναι 30% χαμηλότερο των Ελληνικών και 40%-60% χαμηλότερο από αυτό στην Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία.
- Τα έσοδα από τα σκάφη αναψυχής ήταν \$3.5 δις (Υπ. Μεταφορών) και αποτελούν περίπου 20%-25% των συνολικών εσόδων από τον τουρισμό. Αυξάνοντας τις θέσεις λιμενισμού στις 25.000 υπολογίζονται έσοδα \$8 δις περίπου.
- **Η Τουρκική κυβέρνηση στηρίζει σθεναρά τα σκάφη αναψυχής.** Όλα τα έσοδα από αυτά στοχεύουν να επανεπενδύονται στην βελτίωση των σχετικών υποδομών.

ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ & ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

Employment in Maritime and Coastal Tourism sector (x1000)

	2006	%	2011	%
Coastal	2,360	82.3	2,507	78.8
Cruise	217	7.6	303	9.5
Yachting	291	10.1	372	11.7
Total EU	2,868	100.0	3,182	100.0

Distribution 2011

	Greece (est)	Mediterranean	Total EU
Coastal	180	78.0%	2507
Cruise	22	9.5%	303
Yachting	29	12.5%	372
Total	231	100.0%	3182

Σύμφωνα με την Eurostat 2006 η Ελλάδα δημιούργησε 165,291 θέσεις εργασίας στον παράκτιο τουρισμό, η Γαλλία 207,634, η Ιταλία 468,612 και η Ισπανία 651,116.

Θαλάσσιος τουρισμός: κυρίως σκάφη αναψυχής, κρουαζιέρες και θαλάσσια σπορ. Συμπεριλαμβανόμενες στερενές δραστηριότητες που προσφέρουν απαραίτητα υλικά και υπηρεσίες. Παράδειγμα τουρισμός: κάθε παράκτιο δραστηριότητα π.χ. κολύμπι, surfing και κάθε άλλη δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα σε παράλια περιοχή.

ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ, ΠΟΥ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΘΗΚΕ ΤΟ 2014 ΜΕ ΝΕΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΗΤΑΝ ΤΙΜΩΡΗΤΙΚΟ

Παράθεω εκφρασθείσα γνώμη προ ετών εταιρείας που επενδύει και σε μαρίνες:

"Also, as you know, **the current Greek tax code is extremely unfriendly to yacht owners**, so we will have to discuss with the Greek government the likelihood of modifying **today's punishing tax system associated with yacht ownership, in order to justify a marina investment.**"

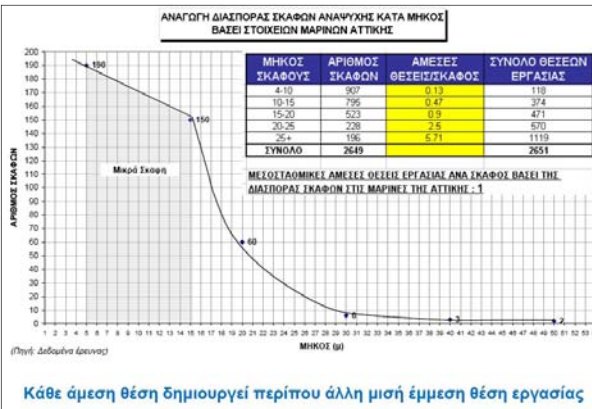
Το ΝΕΕ συνεργάστηκε στενά με την πολιτεία για την δημιουργία μιας νέας, φιλικής προς τα σκάφη αναψυχής Νομοθεσίας (νόμος 4256/2014) η οποία ελπίζουμε θα βοηθήσει να αντιστραφούν τα καταστροφικά αποτελέσματα της μέχρι τώρα νομοθεσίας.

Όποια νέα νομοθεσία πρέπει να γίνει ακόμη φιλικότερη αν θέλουμε να έχουμε τα θετικά αποτελέσματα που έχει η Τουρκία με μικρότερη ακτογραμμή και λιγότερα νησιά.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΘΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΟΥΜΕ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

- Η Ελλάδα λόγω της γεωγραφικής της θέσης και με το μοναδικό της Αρχιπέλαγος μπορεί να είναι ο επιθυμητός τουριστικός προορισμός της Κεντρικής Ευρώπης και του υπόλοιπου κόσμου. Από την άλλη πλευρά ανταγωνιζόμαστε τις **Δαλματικές Ακτές** και τα παράλια της **Τουρκίας** που προσφέρουν καλύτερες συνθήκες και χαμηλότερες τιμές οπότε δεν είμαστε οι μόνοι.
- Με φιλικούς προς τα σκάφη αναψυχής νόμους και με την κατασκευή νέων μαρινών που θα μπορούν να δεχθούν 10.000 σκάφη και πλέον, με προτίμηση στα μεγαλύτερα σκάφη (άνω των 15 μ.) θα δημιουργηθούν περίπου 34.000 περισσότερες θέσεις εργασίας και πιθανότερα περισσότερες.
- Προσελκύοντας μόνο 100 super yachts θα δημιουργηθούν περίπου 850 περισσότερες άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας.

Πρέπει να εκμεταλλευτούμε τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας. Αυτός είναι ο μόνος τρόπος για ανάπτυξη.



Κάθε άμεση θέση δημιουργεί περίπου άλλη μισή έμμεση θέση εργασίας

Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΑΛΛΑΞΕ ΤΟ 2014 ΑΛΛΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΟΡΘΩΘΟΥΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ ΩΣΤΕ ΝΑ ΜΕΓΙΣΤΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Τα πάντα στην Ελλάδα χειροτερεύουν από τις αντιπαραγωγικές νομοθεσίες που καταστρέφουν την ανταγωνιστικότητα της χώρας και τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Για παράδειγμα:

- 15 μαρίνες είναι μπλοκαρισμένες περιμένοντας άδεια για να αναπτυχθούν
- Μώλοι και κατασκευές σε άλλες μαρίνες χρειάζονται επισκευές και καταρρέουν λόγω καθυστέρησης έκδοσης κατασκευαστικής άδειας.

Η πρόσφατη (2015) αύξηση του ΦΠΑ από 13% σε 23% και η μείωση του μήκους των σκαφών από 7μ σε 5μ στα τεκμήρια **κάνει πάλι το φορολογικό καθεστώς ακόμη δυσμενέστερο για τα σκάφη αναψυχής.**

Η νομοθεσία πρέπει να απλοποιηθεί, να γίνει αποτελεσματική, σταθερή και φιλική ώστε να προωθεί την ανάπτυξη.

ΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΜEGA YACHTS ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΟ

Μελέτη του London School of Economics για την ΜΥΒΑ δείχνει ότι το 2011:

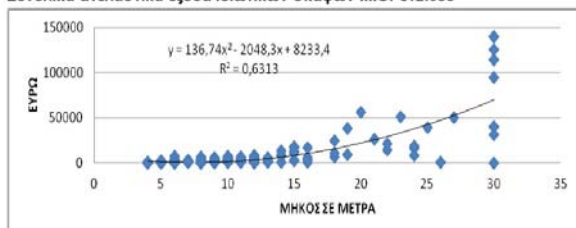
Το εισόδημα της Ιταλίας, Γαλλίας, **Ελλάδας** και Ισπανίας από τα Mega Yachts ήταν €2.24 δις, €1.37 δις, **€158 εκατομμύρια** και €892 εκατομμύρια αντίστοιχα.

Υπολογίζοντας ότι κάποιες από τις ανωτέρω χώρες ειδικεύονται στο κτίσιμο τέτοιων σκαφών αναψυχής το εισόδημα από κοινές πηγές και για τις 4 αυτές χώρες ήταν €358 εκατομμύρια, €314 εκατομμύρια, **€46 εκατομμύρια** και €303 εκατομμύρια αντίστοιχα.

Τα ευρήματα της ανωτέρω μελέτης δείχνουν ότι η μέχρι πρόσφατα εφαρμοζόμενη νομοθεσία στην Ελλάδα για τα σκάφη αναψυχής κατέστρεφε πιθανό εισόδημα περίπου €275 εκατομμυρίων τον χρόνο μόνο από τα Mega Yachts.

ΤΑ ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΕΝΑ "ΤΕΚΜΗΡΙΑ" ΟΥΔΕΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΕΧΟΥΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Συνολικά ανελαστικά έξοδα ιδιωτικών σκαφών Μ.Ο. €12.035



Όπως φαίνεται στον πίνακα η διασπορά των πραγματοποιημένων ανελαστικών εξόδων είναι μεγάλη.

Τα ελαστικά έξοδα δεν αντιπροσωπεύουν τεκμήριο γιατί θα ήταν τα ίδια ή και περισσότερα και χωρίς σκάφος.

Σύγκριση πάγιων ανελαστικών εξόδων σκαφών από την δειγματοληψία και φορολογικών αντικειμενικών κριτηρίων

ΜΗΚΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ(ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ, ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ, ΑΣΦ. ΚΑΛΥΨΗ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ)	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ
4-10 μ	2.500	8.400-14.700
10-15 μ	6.100	14.700-56.700
15-20 μ	19.800	56.700-145.950
20-25 μ	47.700	145.950-292.950
Άνω των 25 μ	107.000	292.950 + 50.000 ανά μέτρο

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΗΜΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΙΝΑΙ ΕΞΩΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ

Προσωπική εμπειρία:

- Είχα ξύλινο σκάφος αναψυχής 19μ από το 1988 κτισμένο το 1980. Το τεκμήριο ήταν €103.950. Φόρος πολυτελείας €19.500 Τα σταθερά του έξοδα ήταν €20.000 ετησίως. Το πούλησα φέτος €50.000 !!! Τα τελευταία 3 χρόνια ήταν παροπλισμένο.
- Έχω μια βενζινακάτο 7.75μ από το 1985 κατασκευασμένη στα ναυπηγεία Lambro. Το τεκμήριο είναι €10.500 αξίζει σήμερα περίπου €8.000. Φόρος πολυτελείας €1.170. Τα σταθερά της έξοδα είναι περίπου €1.000 ετησίως. Είναι παροπλισμένη τα τελευταία 3 χρόνια.
- Οδηγώντας θα δείτε πόσα παροπλισμένα σκάφη είναι σε αλάνες στην Αττική και την υπόλοιπη Ελλάδα.

Η Ελληνική υπερφορολόγηση καταστρέφει τα πάντα. Τζίρος, θέσεις εργασίας αλλά και είσπραξη φόρων μειώνονται. Οι Τράπεζες είναι ουσιαστικά ανενεργές. Η εικόνα μιας οικονομίας σε διαρκή μαρασμό.

Έτσι η πιθανότητα ανάκαμψης της οικονομίας με παρόμοιο φορολογικό και λειτουργικό σύστημα, παρ' όλα τα φυσικά κάλλη που διαθέτει η πατρίδα μας, είναι περίπου αδύνατη.

Η Πορτογαλία, η Ισπανία και η Ιρλανδία βγήκαν από το μνημόνιο και ανακάμπτουν επειδή μείωσαν ή κράτησαν την φορολογία τους χαμηλή περιορίζοντας σπάταλο δημόσιο και γραφειοκρατία.

Εμείς, με παρωχημένες, αποτυχημένες ιδεοληψίες, συνεχίζουμε με υπερφορολόγηση και σπάταλο γραφειοκρατικό κράτος και παραμένουμε σε τέλμα.

Η ανάπτυξη χρειάζεται παραγωγικότητα και ξένες άμεσες επενδύσεις. Ας προσπαθήσουμε να δημιουργήσουμε φιλικό επενδυτικό περιβάλλον με σταθερή, χαμηλή φορολογία.



Τα σκάφη αναψυχής ανέξοδα δημιουργούν πολλές θέσεις εργασίας

Ας τα προσελκύσουμε...!

ECONOMIC GROWTH AND COMMODITY SHIPPING

A presentation of George A. Gratsos Ph.D., President of the Hellenic Chamber of Shipping at MARE FORUM 7th Iron Ore and Coal Shipping Summit, trade – markets – shipping – commodities – investments – finance – sustainability, Athens, 28 September 2015

«Τα πάντα ρει, μηδέποτε κατά τ' αυτό μένει»

Ηράκλειτος

"Everything is constantly changing and nothing stays the same" Heraclitus



Dry Bulk Shipping's "Wile E. Coyote Moment"

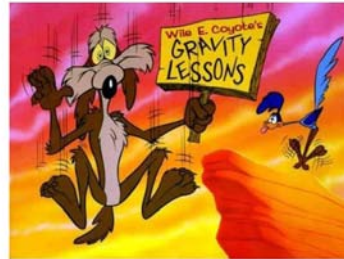


STAGES OF ECONOMIC GROWTH

According to Rostow growth historically follows the following stages:

- Traditional society
 - Preconditions for take-off
 - Take-off
 - Drive to maturity
 - Age of High mass consumption
- Dry Bulk Import Growth:**
- NIL
 - Very low
 - Highest
 - Leveling with decreasing tendency
 - Lower still

Demand for dry bulk shipping expands gradually peaking during the "Take-off" stage and then tapers off with "Maturity".



3

SHIPPING VOLUMES

To understand shipping demand we must first understand the end user:

- Steel Mills buy enough iron ore to produce the steel they can sell. The main criteria are ore quality (lumps, fines, pellets), Fe content and of course price.
- Energy production need Calories, not tons of coal. Higher calorific value, better quality coal pollutes less.
- Choices of sourcing include indigenous, near on-land or seaborne commodities.
- Difference in quality will change volume. (higher specification raw materials are more environmentally friendly).

The paramount criterion is always lower overall production cost. This also includes environmental cost.

IRON ORE & COAL

Iron ore and coal are two important raw materials that drive industrialization, urbanization and growth particularly in Emerging Markets (EM), producing growth in demand for seaborne transport.

People's demands are not infinite. Steel production and energy consumption per capita appear to peak after a certain per capita GDP. Shooting for the stars is not a viable option.

Technology, Economic and Environmental parameters drive toward greater efficiencies (including energy efficiency) that invariably reduce the rate of growth in the long term demand of industrial raw materials, despite the demand caused by the "Creative Destruction" of existing structures and equipment displaced by new technology.

Eventually the rate of increase in demand of industrial raw materials per unit of GDP will peak and trend lower.

STEEL PRODUCTION

Steel is mainly produced in blast furnaces (BF) and electric arc furnaces (EAF). BF can use up to 30% scrap as feedstock recycling. EAF only use scrap.

China and other emerging economies rely greatly on blast furnaces, therefore on iron ore and coal for the production of steel.

Steel recycling uses 74% less energy, 90% less virgin materials and 40% less water; it also produces 76% fewer water pollutants, 86% fewer air pollutants and 97% less mining waste.

Recycling one tonne of steel saves 1100 kg of iron ore, 630 kg of coal, and 55 kg of limestone.

CO₂ emissions are reduced by 58% through the use of ferrous scrap.

Scrap content in new steel production is as follows:

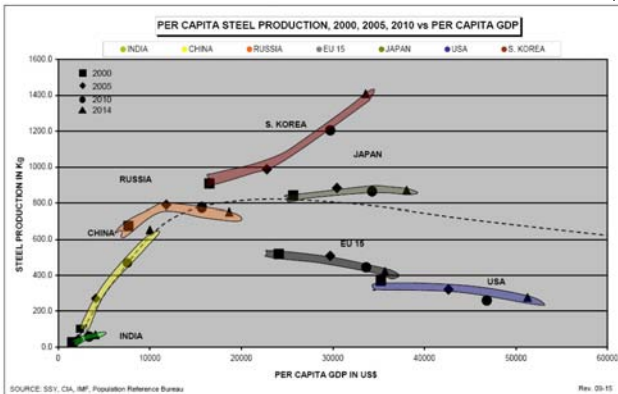
YEAR	Crude Steel Production				Steel Scrap use				PCT of Scrap in steel production			
	Weight	China	EU	USA	Weight	China	EU	USA	Weight	China	EU	USA
2006	1,247.0	418.1	209.9	99.0	500.0	41.2	115.3	84.0	40.10%	18.07%	55.72%	64.91%
2007	1,348.0	499.3	210.2	99.1	540.0	68.5	116.7	84.0	40.12%	14.00%	55.52%	65.24%
2008	1,341.2	512.3	199.2	91.4	520.0	72.0	111.3	85.0	39.52%	14.00%	56.16%	72.24%
2009	1,238.2	277.1	159.4	59.4	440.0	83.1	88.0	53.0	35.54%	14.40%	58.03%	69.23%
2010	1,432.8	638.2	172.9	80.5	530.0	88.1	98.5	60.0	36.99%	13.79%	56.81%	74.53%
2011	1,511.1	702.0	177.9	88.4	570.0	91.0	100.1	63.0	37.69%	13.96%	56.30%	73.83%
2012	1,559.0	731.0	168.6	88.7	570.0	84.0	94.2	63.0	36.56%	11.49%	55.87%	71.03%
2013	1,648.0	822.0	166.3	88.9	560.0	89.7	90.2	59.0	35.11%	12.42%	54.30%	67.69%
2014	1,665.2	822.2	169.3	88.2	560.0	85.3	91.3	62.0	35.12%	10.73%	53.93%	70.29%

SOURCE: World Steel Recycling in Figures 2010-2014, LAPLACE CONCEIL, PLATTS

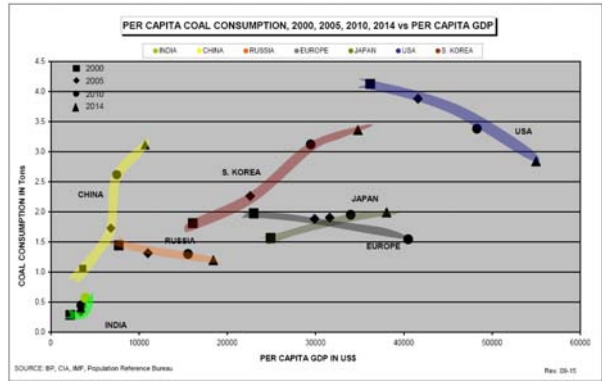
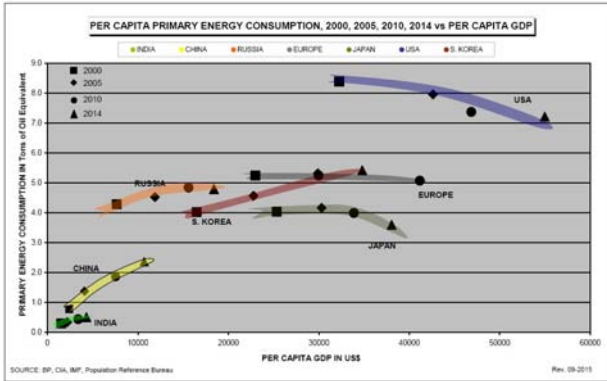
- China's steel production used 32% scrap in 1994 and about 11% in 2013. Estimates for 2020, 20% and for 2030, 30-39% (BHP). Scrap sales in China are taxed 17%. Crude steel from scrap costs between \$32.40/ton and \$18.20 more than from iron ore (Bloomberg/Platts).
- India's steel production in 2014 used 28.4% scrap. The trend to maturity will replicate China's.
- Bangladesh's steel production in 2014 used ~50% scrap.

Steel recycling percentages appear to trough during the "take off" stage

7



SOURCE: SSIY, CIA, IMF, Population Reference Bureau



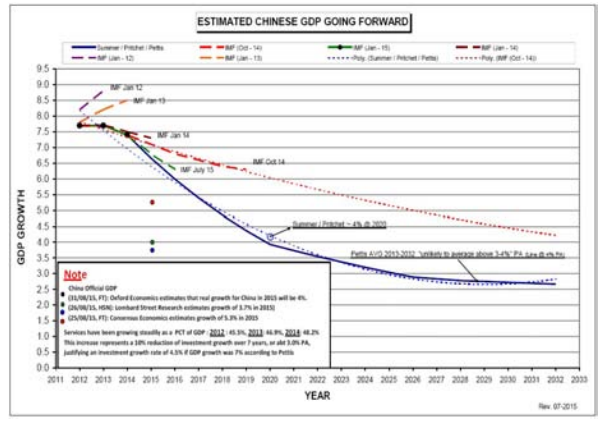
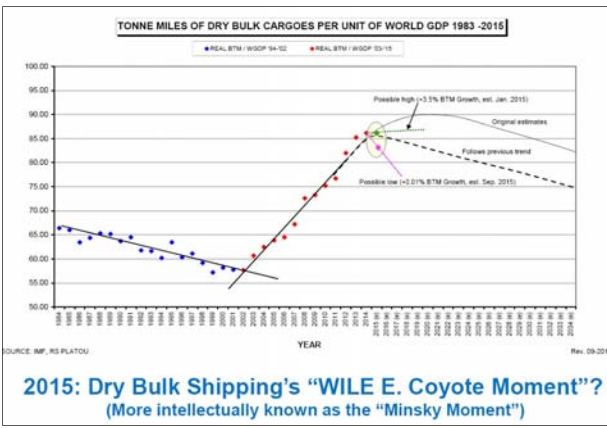
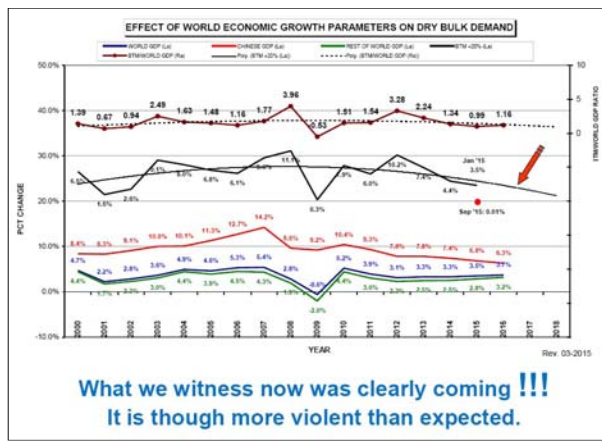
CHINA STEEL AND SHIPPING DEMAND

In 2014 China represented about 43% of major dry bulk shipping commodity demand.

Until the death of Mao, China's per capita GDP was very low, as were its industrial capabilities. Since then the economy took off and after 35 years is approaching maturity, particularly on its Eastern seaboard.

Since about 2010 China has been attempting rebalancing.

Over the last two years we are witnessing the effects of "rebalancing" of the Chinese economy towards a "New Normal". Over 35 years China's economic development has passed many stages. The ratio of dry bulk commodity imports to growth has also evolved. So has demand for shipping.



TRANSPORT DEMAND GROWTH

	2014	2015	GROWTH RATE
COAL			
CHINA	227.8 mt	158.4 mt	-30.47%
WORLD	1177.7 "	1145.0 "	- 2.78%
IRON ORE			
CHINA	932.9 "	919.9 "	- 1.39%
WORLD	1393.0 "	1425.9 "	+ 2.36%
TOTAL			
CHINA	1160.7 "	1078.3 "	- 7.10%
WORLD	2570.7 "	2570.9 "	+ 0.01%
WORLD-CHINA	1409.3 "	1492.6 "	+ 5.86%

(Source: SSY)

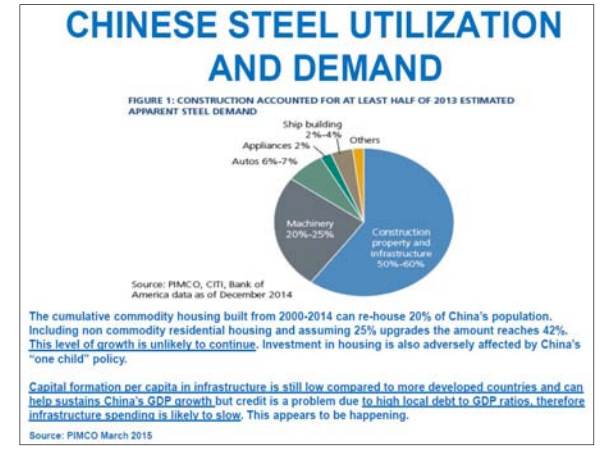
Note: From 2010 Iron Ore and Coal represent about +65% of total Dry Bulk seaborne trade with minor Bulks representing about +29%. Grain in the early 1980's represented +17% of demand while today it is about +6%. China produced 3.87 billion tonnes coal in 2014, therefore imports were 0.71(*) .

China's Iron ore and Coal imports reduce world transport demand growth from 2014 levels by 7.1%!!! Hence the freight market "crash". This is mostly due to China's attempt to rebalance to a more service intensive economy. Going forward this step change will probably be followed by a smoother trend.

Demand growth in 2014 was 4.4%. It appears to be nonexistent in 2015.

Had China maintained similar volumes in 2015 as in 2014 world demand growth would have been 3.2% providing good demand for shipping.

©IWSJournal 26/2/15



CHINA REBALANCING

If household consumption is to increase from 40% to 50% of GDP in 5 years, investment growth must reduce by a similar amount. To achieve this transition "investment must grow by roughly at least 4.5 percentage points less" (Avoiding the Fall, Michael Pettis 2013).

Services in China represented 45.5% of GDP in 2012, 46.9% in 2013, 48.2% in 2014. At this rate the 10 percentage points transition would take about 7 years and investment growth should be roughly 3 percentage points less than GDP growth. If China's GDP is growing 7% then investment growth is 4%. (Note: Housing and infrastructure represent investments). According to ADB China's 2015 growth will be 6.8%.

It is clear therefore that demand for shipping should grow substantially less than GDP growth.

To compound the problem, Chinese GDP growth is rapidly slowing, "regressing to the mean".

GDP SECTOR COMPARISON BETWEEN CHINA AND USA

CHINA

GDP - composition by end use:

- household consumption: 36.8%
 - government consumption: 14%
 - investment in fixed capital: 46%
 - investment in inventories: 1.1%
 - exports of goods and services: 23.9%
 - imports of goods and services: 21.7%
- (CIA 2014 est.)

USA

GDP - composition by end use:

- household consumption: 68.7%
 - government consumption: 18.1%
 - investment in fixed capital: 15.9%
 - investment in inventories: 0.4%
 - exports of goods and services: 13.4%
 - imports of goods and services: -16.4%
- (CIA 2014 est.)

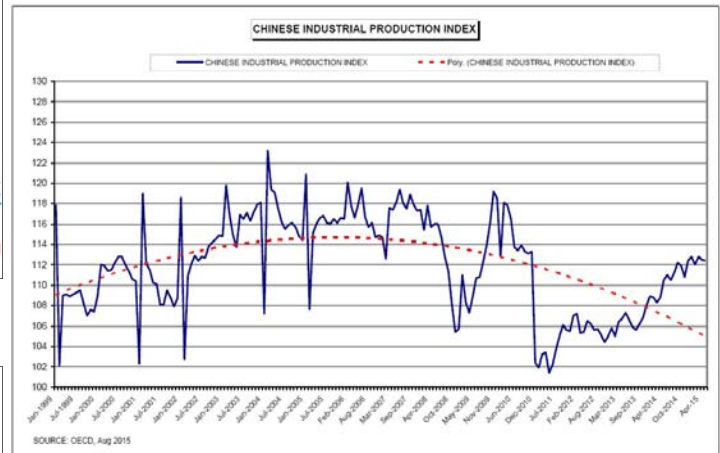
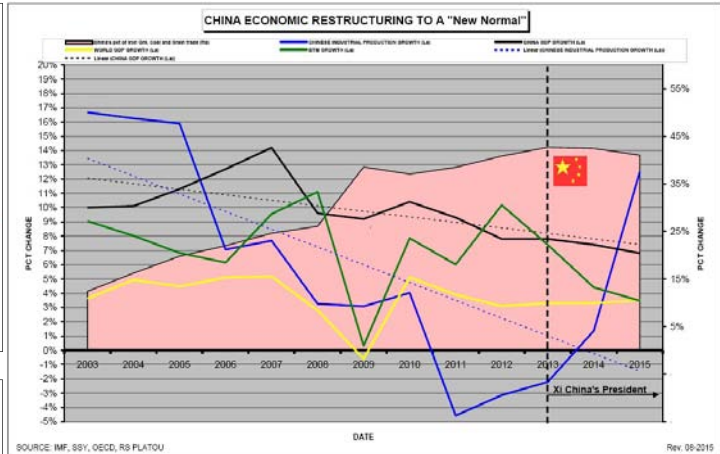
China's economy has been growing rapidly for 35 years. It is maturing. Household consumption and investment in fixed capital will invariably trend towards USA levels to maintain sustainable growth.

Sector participation and growth must always be seen in a historical perspective.

WHO WILL TAKE UP DEMAND SLACK

India is the obvious candidate but: Steel demand for housing has gone down very substantially in 2015 even though PM Modi wants to promote urbanization and invest in infrastructure which is sorely lacking. India produces ~75% less steel and consumes ~66% less energy per capita than China did at a similar per capita GDP. Progress in India seems to be very slow.

Populous Emerging Market nations may, but they seem to be affected by China's "rebalancing".



Going forward and after the shock of Chinese rebalancing normalizes, dry bulk demand growth may average about 2%-3% PA, as in the period before China's "take-off"



CRUISE SHIP INDUSTRY IN EUROPE AND EASTERN MEDITERRANEAN

A presentation of George A. Gratsos Ph.D., President of the Hellenic Chamber of Shipping at the 3rd Posidonia Sea Tourism Forum. Athens, 26 May 2015

Greece is centrally located in the Eastern Mediterranean



Greece is the EU frontier country with the longest coastline in a difficult neighborhood. Its location gives it great possibilities for economic development.



Homeporting in Greece

Homeporting in Greece will reduce voyage length, therefore fuel consumption, and increase ports of call. This will also help reduce GHG emissions

But:
Homeporting in Greece has been on a declining trend since 2010. Spain now has 5.5 more visits to arrivals than Greece. Italy has 6.5.

From 2008 to 2013 passenger visits to Greece increased 7% while in Spain 45% and in Italy 40%.

We must find the cause and try to correct it.

Cruise ships

Greece was once a pioneer in cruises.

Greek shipowners were among the first who invested in cruise ships in the '50s. In the 70's Greece had the largest cruise fleet in the Mediterranean. Greek cruise ships cruised the Caribbean, Alaska, the Baltic and other places. Today there are no Greek cruise ships, mainly due to Greek "protective" legislation.

From 2012 Greek law is compatible to European legislation.

The Greek Cruise Ship industry failed to realize the importance of economies of scale in order to provide up-market quality standards at competitive prices and be able to raise funds and grow. To enjoy their business, ports will have to adapt.

Greece, because of its history, rich cultural heritage and the unique Greek islands, is a prime tourist destination.

Homeporting benefits

- «Homeporting» creates 5 times more income per passenger than the visits.
- At «Homeports» ships buy maintenance and stores creating more income.

When homeporting of cruise ships in Greece will be fully developed, this industry will create at least about 11.500 new jobs and in excess of €1 billion additional revenue per annum to the Greek economy. By creating upgraded services this amount will increase substantially.

It is clear that «homeporting» is advantageous for Greece.

Possible causes

Athens airport has few, if any, direct flights to the U.S.A., Canada, Asia, Australia. This must be corrected. If need be, airport fees and taxes must be reduced to attract and increase turnover.

Homeports and other ports of call must become "destinations":

- Provide an interesting environment
- Places for passengers to visit
- All cruise ship ports must be well promoted to attract cruise ship business

Piraeus must accelerate its planned transformation to become a destination and not just an entry port for Athens.

Infrastructure used by cruise ships everywhere must be upgraded to the standard of the industry. Transport times to destinations must be reduced. Passengers want to enjoy, not wait congested and in ques.

We must provide better and more effective services to passengers.

Investing to upgrade infrastructure to accommodate cruise ship demands is very beneficial for Greece

MINIMUM POWER REQUIREMENTS FOR SAFE NAVIGATION

A presentation of George A. Gratsos Ph.D., President of the Hellenic Chamber of Shipping at the 2nd International Workshop on Environmentally Friendly Ships Minimum propulsion power of ships in adverse sea conditions. Athens, 28 April 2015.

“The Road to Hell is Paved with Good Intentions”

Saint Bernard of Clairvaux (c.1150)

The authors of the EEDI formula **wanted to create the most efficient ships** targeting a 75% MCR which coincides approximately with the best SFOC.

This is the root cause of the ship powering problem.

Efficiency of road transport is estimated on a **driving cycle** and **has proved successful in increasing vehicle efficiency.**

Why change the concept?

“An expert is a man who has made all the mistakes which can be made, in a narrow field”

(Niels Bohr (1885 - 1962), Danish Physicist)

A simple idea underpins science:

“Trust, but verify”
(The Economist Oct 19-25, 2013)

I hope by now we know better!!

Energy efficiency “BACK TO THE FUTURE?”

The EEDI is the Energy Efficiency Design Index. Its purpose is to promote the **design** of energy efficient ships. **That means improved Hulls (the platform) and of course Machinery and Propellers.** The simplified formula is as follows:

The formula →
$$\frac{P \cdot SFC \cdot C_t}{dw \cdot v} = EEDI \leq a \cdot dw^{-c}$$
 ← the reference line

As formulated (at a V equivalent to P at 75% MCR) it has a bias to reduce power rather than improve the design.

In MEPC 62/5/6 of 11-15 July 2011, **Greece proposed that the EEDI should instead of be linked to a specific speed for different types of vessels. This would directly link engine power to ship hull design and safe navigation.**

Legislating on flawed shipping assumptions

Second IMO GHG Study 2009, paragraph 5.25, page 47 says:

“...and it is particularly important that they do not have incentives to contribute to inefficient behavior. As an example of the latter, ship upgrades and major maintenance activities depend on the high-level strategies of the operating companies. In cases where ships are operated by a different company than the commercial operator, **the technical operator may tend to minimize time in dry dock (to minimize off-hire cost) and other maintenance costs (e.g., painting costs) while at the same time handing the fuel bill to the commercial operator.**”

This statement in the Study is incorrect and misleading.

Each ship is evaluated by the time charterer based on the speed and consumption warranties given by the shipowner and is offered a daily rate for a specific trip or period on this basis.

The higher the consumption the lower the T/C rate ceteris paribus.

No commercial operator will accept practices leading to inflated fuel bills above the ship's speed/consumption warranties.

Charterers will successfully recoup ship overconsumption or under performance through legal means.

THE TECHNOLOGIES HAVE BEEN KNOWN FOR A LONG TIME

Hull form is the most Important
- A racing skiff does ~10 kn with 1 M-P
- A light rowboat does ~2.5 kn with 1 M-P

Slow speed engines and propellers
“Propeller efficiency usually increases with increasing diameter” ... “A reduction of the RPM tends to be beneficial” Muntjewert in 1983 mentions a possible increase of propulsive efficiency of 10 to 15 pct” (PNA-1988)



In 1981 B&W produced their MKIII 65,000 tdw Panamax bulk carrier with a greatly improved hull, 12,600 BHP engine and a slow turning 6.9 m diameter propeller doing 82 RPM @75% MCR, thus creating a very energy efficient ship.

The ship at scantling draft traded at 13.5 kn consuming 26 t/day of H.F.O.

Its consumption was about 25% less than other ships built at the time.

The B&W MKIII eco Panamax was designed because of high fuel prices

No “EEDI” was necessary

5

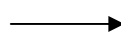
The databases that produced the regressions which formulate the reference line are plagued with inconsistencies “GiGo”

Table from IMO MEPC 62/5/6 of May 5, 2011 submitted by Greece

MO/YEAR	YARD	DWT (Ton)	Engine (HP)	Speed (kn)	EST EEDI
Feb-95	YARD 1	68519	9799	15.00	3.388 (3.730)
Jun-94	YARD 1	68621	9800	13.90	3.652 (4.019)
Jul-81	YARD 2	65337	15200	15.50	5.334 (5.871)
Jul-81	YARD 2	65020	15202	16.80	4.946 (5.444)
Aug-99	YARD 3	73725	10261	14.00	3.533 (3.889)
Sep-99	YARD 3	73659	10261	15.50	3.194 (3.516)

The above 3 pairs of 2 sister ships built by the same yard within a few months of each other have 8%-10% differences in EEDI.

You also see power reduction over time. The first pair with inadequate power hardly made headway in heavy weather.



Underpowered ships will have to travel greater distances in order to avoid weather. They will also burn more because they will also operate their engines at a higher SFOC.

Distances as per OCEAN PASSAGES OF THE WORLD, Hydrographic Department, Admiralty, (London 1950)

San Francisco to Yokohama	Rio De Janeiro to Cape Town
<u>MODERATE POWERED STEAMERS</u> June to September 4535 miles October to May 4840 miles	<u>MODERATE POWERED STEAMERS</u> All seasons 3310 miles
<u>LOW POWERED STEAMERS</u> All seasons 4840 miles	<u>LOW POWERED STEAMERS</u> All seasons 3510 miles
Increase in voyage length 6.70%	Increase in voyage length 6.04%
Sunda Strait to Aden	New York to Gibraltar
<u>MODERATE POWERED STEAMERS</u> May to September 3820 miles	<u>MODERATE POWERED STEAMERS</u> July 1 st to April 10 th 3,180 miles April 11 th to June 30 th 3,185 miles
<u>LOW POWERED STEAMERS</u> April to June 4145 miles September to October 4145 miles July to August 4000 miles	<u>LOW POWERED STEAMERS</u> October to April 3,645 miles May to September 3,390 miles
Increase in voyage length 8.51%	Increase in voyage length 14.60%
Rio de La Plata to Cape Town	
<u>MODERATE POWERED STEAMERS</u> All season 3590 miles	<u>LOW POWERED STEAMERS</u> All seasons 3650 miles
Increase in voyage length 1.67%	

Over the last 60 years weather patterns have deteriorated. The necessary deviations for the Low Powered Steamers, in all probability, have increased causing higher CO₂ emissions.

Survivability and maneuvering requirements

With the EEDI as formulated, minimum powering requirements should be established for each ship.

Criteria:

The IMO minimum speed requirement for maneuvering in heavy weather, works out from about 7 kn for Handysize ships to about 10 knots for Capesize ships. From studies carried out at NTUA for 5 ships, present powering is marginal particularly so for the smaller ships. Any reduction will create underpowered ships which will need to follow longer, fair weather routes thus causing more emissions.

The IMO Stability Code Severe Wind criterion requires testing in winds of **26m/sec** plus gusts (10+B and 8 m waves).

- October 2014 Japan typhoon Vongfong **71.4m/sec** (267 km/hr)
- October 2013 UK wind speeds of **31.1 m/sec** (70 mph) and gusts **44.0 m/sec** (99 mph)
Denmark **52.9 m/sec** (190 km/hr)
- October 1987 UK wind speeds of **51.1 m/sec** (115 mph)
- Top wind speeds Hurricanes: Katrina 2005 sustained **77.8 m/sec**, gusts **95.6 m/sec**
Sandy 2012 sustained **41.7 m/sec**, gusts **62.1 m/sec**

Ships often meet such weather conditions and must survive.

Any powering requirements to meet lesser weather conditions would result in the ship grounding in an upright position in bad weather!

MEPC 64 and MSF Dec 2012 decided on: **19m/sec** (8 Beaufort and 6 m waves)
MEPC 65 May 2013 reduced the above to: **15.7m/sec** and 4 m waves for ships <200m and **19.0m/sec** and 5.5 waves for ships >250m !!

In view of the above does this represent safe thinking? **NO**

Underpowered ships are dangerous

Greece has submitted to IMO MSC 93/inf.13 of 11th March 2014 the paper "Minimum Power Requirements for Ship's Safe Operation in Adverse Weather Conditions", a study prepared by the National Technical University of Athens (NTUA) suggesting that the proposed powering criteria were inappropriate for the weather likely to be encountered. The study proposes that the minimum power should be increased by 15%-20%.

Greece's views at IMO were supported by:

1. The Royal Institution of Naval Architects (RINA)
2. The International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA)

Press comments:

"...mariners and marine engineers alike ought to welcome the important intervention of Greece at this month's International Maritime Organization's maritime safety committee, raising the subject of the safety evaluation of the interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the maneuverability of ships in bad weather."

Michael Grey "The need for speed" – Lloyd's List May 2nd, 2014:

Underpowered ships continued:

At the MEPC 67, Greece made an interim compromise proposal to ensure adequate power until the SHOPERA study was completed.

Whereas it was supported by about 15 Nations and Associations it was not passed.

More significantly, it was supported by:

- The Nautical Institute and
- The ITF

Both are Associations whose members sail ships, not desks.

Power is an Incorrect Metric for Operational Performance The Correct one is Speed

Speed encapsulates safety and forces ship designers to compete on hull lines, displacement to consumption trade-offs, energy saving devices etc.

The EEDI Legislators did not Account for the Human Element.

The EEDI, as formulated, considers lower powered ships with the same hull as "eco". Shipyards immediately complied, by installing smaller engines, as it was cheaper than redesigning a new hull.

Result: A Lost Generation of Underpowered Ships

To avoid more such ships being built, IMO should adopt an Interim Minimum Speed Requirement for ocean going ships of, say, 14-15 knots at full draft, irrespective of their installed power. Such ships would probably have sufficient power for "adverse weather" conditions. They would also generally operate at a lower SFOC.

M.R.V.-An exercise in futility

Trade expands in line with the world economy therefore ship emissions will always increase *ceteris paribus*.

Ships operate in an environment producing many variables, most of which are not controlled by the shipowner. All affect speed, resistance and consumption. These are:

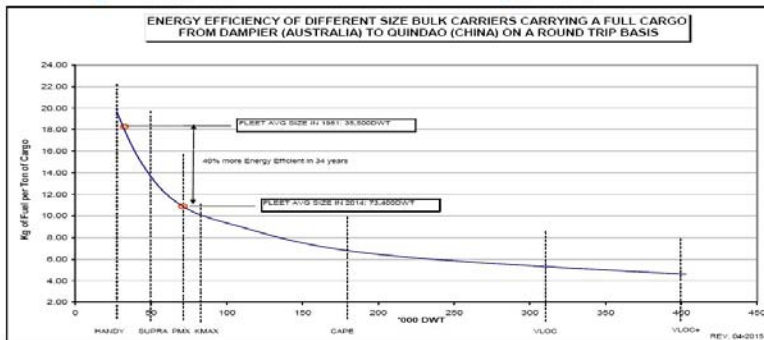
-Condition of load: full load, part load, light ballast, heavy ballast, trim etc., which create greater or lesser resistance and powering requirements.
-Consumption and emissions vary with speed. The speed at which profit is maximized varies with the ratio of freight rate to bunker price if there are no other constraints. It also varies with weather conditions.

-Water surface currents: Over the year they may vary from 1kn to 3 kn on the prevalent axis.
-Wind speed and direction
-Hull and propeller fouling
-Hull deformation/damages/groundings

No amount of data analysis can be meaningful when trying to assess the recorded speed and consumption of about 50,000 ships, operating with the above variables, particularly if one tries to take averages over extended periods. Even identical sister ships in different trades and trading areas have recorded different consumptions.

Larger ships are more energy efficient. Over the last 34 years energy efficiency of the average ship in the dry bulk fleet improved 40% *ceteris paribus* or 1.18% PA from the increase in average ship size alone from 35.500 tdw to 73.400 tdw.

Technological improvements increase efficiency further.



Such improvements cannot occur in road or rail transport which have length, axle load and other limitations.

A practical suggestion for rating ship efficiency

"Columbus's egg"



All owners create warranted time charter speed and consumption descriptions for their ships at various speeds and conditions of load which they update from time to time based on the ship's observed performance.

Charterers monitor a ship's speed/consumption performance daily using routing companies. This way they calculate overconsumption or underperformance, if any.

Since these speed and consumption descriptions are legally binding there is no reason to ask for third party verifications. A ship's recent speed and consumption warranties are known on the market and verified by the fact that both owners and charterers accept them.

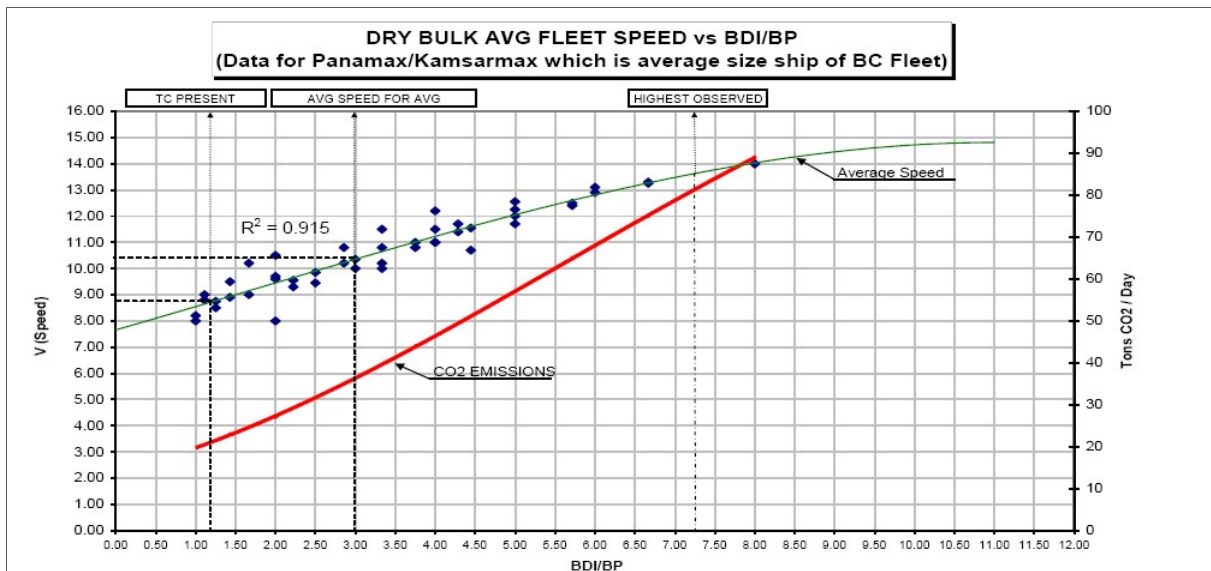
This is (and has been) how ships are rated on a daily basis.

Shipping reacts to cost inputs and profitability criteria

To improve shipping's already **very good environmental performance** we must think clearly, **free of ideological constraints** and **avoid meaningless, unnecessary complications.**

Ships trade at the speed at which they maximize earnings for any given freight rate and bunker price. Ship emissions vary with the cube (or more) of the speed. **Ships operate in an environment producing many variables most of which are not controlled by the shipowner.**

All affect speed, resistance and consumption.



Ships will proceed at the speed at which they maximize earnings. This speed is a function of the ratio of the freight market to the bunker price.

The above shows that increasing the bunker price will predictably reduce the fleet's profitable operating speed, therefore its emissions.

The only practical solution for reducing emission is a fixed bunker levy

A bunker Levy alone could act as both:

- A ship design improvement mechanism, and
- An automatic speed regulating mechanism with a bias for slow steaming

It would do this while reducing emissions, increasing ship profitability, eliminating unnecessary complexities and uncertainty.

A bunker Levy will not create underpowered ships.

Because of its simplicity the Levy is also **2 to 5 times more cost efficient from ETS (USA CBO)** thus increasing environmental benefits at a lower overall cost to society.

“Any intelligent fool can make things bigger, more complex and more violent. It takes a touch of genius - and a lot of courage – to move in the opposite direction.”

Albert Einstein

I hope SHOPERA shows **“a touch of genius and a lot of courage”** to simplify this unrealistically complicated exercise.

Life is not one dimensional. Try some lateral thinking.

ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ 15/01/2016

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ

Σκληρές αλήθειες: Η χώρα δεν πάει μπροστά έτσι...



Στο Ίδρυμα Ευγενίδου (επιτόριο 387), το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος έκοψε την πρωτοχρονιάτικη Βασίλισσα που εulόγησε ο πατήρ Γεώργιος Καλογερίδης. Ο πρόεδρος του επιμελητηρίου κ. Γεώργιος Γράτσος μαζί με τα μέλη του Δ.Σ. προσέλασαν «καλεστικούς» φορείς από το χώρο της Ναυτιλίας, της Αυτοδιοίκησης, της Πολιτικής και του «Επιχειρείν».

Αντιπαράθεση για παραγωγικότητα και ανταγωνισμό
Εντονιοι διαξιφισμοί για τις πολιτικές μείωσης κόστους

Του Δάμητρου Καραγεωργίου karatz@net.gr

Αντιπαράθεση ευσίας διατάχθηκε μετά από τον υπουργό Ναυτιλίας Θεόδωρο Δρίτσο και τον πρόεδρο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Γιώργο Γράτσο. Ο υπουργός τάχθηκε κατά φορέων που ζητούν κάλυψη σε πολιτικές που υιοθετούν στα μείγματα του κόστους χωρίς κοινωνικά κριτήρια, κόντρα λόγω για οικότες ευκαιρίες κατά το κρηφάρι ευκαιρίας, ενώ από την πλευρά του ο κ. Γράτσος υιοθετούσε τον «όραση» της υπηγοσημοκεικής και της ελληνικής κρουαζιέρικας και την υποστήριξη της ακοιοποίησης έναντι έλκων παικτών λόγω του ελλείμματος ανταγωνιστικότητας που τυραννά την ελληνική οικονομία.

ρεί να γίνει με σαφέρες και μόνιμες σχέσεις πρόσθετες.
Στη συνέχεια ο κ. Γράτσος έδωσε ορισμένα αποκαλυπτικά παραδείγματα από το χώρο της ναυτιλίας.
• Κάποτε η ναυπηγοεπισκευή έσφιξε, δημιουργώντας πολλές κλάδες θέσεις εργασίας και πλοίων. Αιού τη δεκαετία του '70 άρχισε ο κοκίφορος.
• Τα δεκαετία του '70 τα περισσότερα κρουαζιέρηπλοια της Μεσογείου ήταν ελληνικά. Ταξίδευαν και αλλού. Εξέμερα δεν υπήρχε κανένα. Διάσκιμε και τα ξένα. Ευτυχώς ο καταστρεπτικός αυτός νόμος αντικαταστάθηκε το 2010 με τον νόμο 3872/2010, ο οποίος έταξε συνεπικρατικές ιδιοσημοκεικές στη Βουλή και βελτιώθηκε 2 χρόνια μετά με τον νόμο 4072/2012. Εκτοτε προσεγγίζουν την Ελλάδα πολλά κρουαζιέρηπλοια, δημιουργώντας έτσι κλάδες νέες έμμεσες θέσεις εργασίας.

• Το 2000 περί τα 22 ελληνικές σημαίες οχηματιστά, μόνο, σπνεσαν Ελλάδα με Ιαλία. Σήμερα περί τα 13 λειτουργούν, αλλά μόνον τα 5 έχουν ελληνικά σημαία. Οι ακοιοποιήσεις εταιρείες ακοιομαχών και πολλές έχουν πλέον περιέλθει στα χέρια αλλοδαπών.
• Η Ελλάδα με περίπου 16.000 κιλόμετρα ακοιογραμμή, τις περισσότερες παράλιες, νησιά και θάλασσες, φιλοξενεί λιγότερα από 20.000 σκάφη αναψυχής, ενώ η Ιαλία 110.000, η Γαλία 220.000, και οι δύο με σημαντικά μικρότερες ακοιογραμμές.
• Το 2007 η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αριθμούσε περίπου 1.000 ελληνικές σημαίες πλοία. Τώρα απομένουν μόνο 400 πλοία.
• Στο τέλος της δεκαετίας του 1970 η ελληνόκτητη ποητοσύρας ναυτιλία υπό ελληνική σημαία αντιπροσώπειε τη συντριπτική πλειονότητα του στόλου, ενώ σήμερα ζήτημα να αντιπροσωπειούν το 21% του συνόλου των ελληνόκτητων, ενώ τα υπόλοιπα αναπτύσσονται γιατί είναι ανταγωνιστικότερα.



> Η συνταγή

Το «μυστικό» για την ανάπτυξη είναι, σήμερα με τον κ. Γράτσο, η παραγωγικότητα και επικαλέστηκε και τον κτηροκό Κινζο ηγέτη Δημήτρη Χλωρίδη, ο οποίος έλεγε «δεν έχει σημασία αν η γάτα είναι άσπρη ή μαύρη, φτάνει να πάρει ποντίκι». Ο πρόεδρος του ΝΕΕ συμπλήρωσε ότι στη χώρα μας κάποιο λάθος έχουμε κάνει γιατί συσκέδαμε να έχουμε άρεση, πταση αδών και μερικά μνημόνια ακόμα.

«Η παραγωγικότητα είναι πρώτιστο μέλημα υπογράμμισε ο πρόεδρος του ΝΕΕ Γιώργος Γράτσος»



ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 14/01/2016

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 09/12/2015

[Ναυτικό Επιμελητήριο] Χαρακτηρίζει καταστροφική ενδεχόμενη επιβάρυνση των εργασιών στα πλοία με 23%

«Καμπανάκι» για τον ΦΠΑ στη ναυπηγοεπισκευή

Τον κίνδυνο να «αδειάσει» πλήρως η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, εφόσον επιβαρυνθούν οι εργασίες στα πλοία με ΦΠΑ 23% επισημαίνει το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ).

Πιο συγκεκριμένα ο πρόεδρος του ΝΕΕ Γιώργος Γράτσος υπογραμμίζει ότι «αυτή την περίοδο της κρίσης και των προβλημάτων στους παραγωγικούς τομείς της χώρας μας κατασκευάζονται 12 νέα πλοία και η εισροή πολύτιμου συναλλάγματος φτάνει τα 70 εκατ. δολάρια, με παράλληλη προφορά εργασίας σε εκατοντάδες



Γιώργος Γράτσος, πρόεδρος του ΝΕΕ.

λούμενους και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις υλικών, ανταλλακτικών και ειδών για την κατασκευή πλοίου. Αντίστοιχα έρχονται πλοία για μετασκευή ή επισκευή».

Προσθέτει ωστόσο ότι πρόκειται η συνήθης διαδικασία διεκπεραίωσης με τη ΔΟΥ Πλοίων των πηλογιόν διεκόπη και οι ενδιαφερόμενοι ενημερώθηκαν ότι αυτή η εντολή έχει δοθεί από το υπουργείο Οικονομικών, λόγω προσοδύμενης διοικητικής πράξης για φορολόγηση.

Ο κ. Γράτσος σημειώνει ότι το ΝΕΕ διατυπώνει έντονα την αντιστοίχια του και πιστεύει ότι θα είναι λάθος ενδεχόμενη αλλαγή του καθεστώτος και πλήγμα στην προσπάθεια αναβίωσης της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, δεδομένου ότι έχει διαπιστωθεί χώρες πλοίων μας να προσεγγίζουν πλοιοκτίτες με δελεαστικές προτάσεις για κατασκευή, συντήρηση και επισκευή πλοίων.

«Το ΝΕΕ, ως επίσημος θεσμικός φορέας της Πολιτείας, με σκοπό πέραν της ναυτιλίας και την προαγωγή - προστασία των γενικών συμφερόντων του κράτους και της εθνικής οικονομίας, αξιολογεί ότι η ενδεχόμενη αλλαγή του ανατι-

που άρθρου θα είναι επιζήμια για την χώρα» υπογραμμίζει χαρακτηριστικά στην ανακοίνωση του Επιμελητηρίου, που καταλήγει τονίζοντας: «Τούτο διότι, αλλάζοντας τη νομοθεσία και επιβαρύνοντας με ΦΠΑ, ανεβαίνει το κόστος κατασκευής ή μετασκευής ή επισκευής, αναγκάζοντας πλοιοκτίτες και επενδυτές να διαθέσουν άλλα ναυπηγεία ή επισκευαστικές ζώνες. Αυτό θα καταστρέψει ελληνικές θέσεις εργασίας και τεχνολογία και θα βοηθήσει την ανάπτυξη βιομηχανιών και θέσεων εργασίας γειτονικών χωρών». [SID:9904854]

ΕΣΤΙΑ 16/06/2015

«Όσα Παιρνει ο Άνεμος»

του Γιώργου Α. Γράτσου

Τό διαχρονικό άριστούργημα βασισμένο στο βιβλίο της Margaret Mitchell που περιγράφει τον εμφύλιο και την κατάρρευση του αναχρονιστικού αμερικανικού νότου, περιλαμβάνει την φράση «Ψάξτε τον μόνον σέ βιβλία, γιατί δέν είναι παρά ανάμνηση ενός όνειρου, ένας Πολιτισμός (σ.σ. μέ σαθρές ρίζες) που τόν πήρε ο άνεμος...». Σήμερα οι ΗΠΑ είναι ένιαιες, ή πλέον ανεπτυγμένη αλλά συνεχώς δυναμικά αναζωογονούμενη δημοκρατική χώρα, άπελευθερωμένη από τά φεουδαρχικά όνειρα και άποτυχημένα συστήματα άλλων εποχών. Αντιθέτως σέ έμάς οι έφιάλτες επανέρχονται, τό κράτος δυνάστης ζει και βασιλεύει και σάν τόν Κρόνο τρώει τά παιδιά τού.

Πιό αναλυτικά: πρώτη στήν κατάταξη άνταγωνιστικότητας τού IMD γιά τό 2015 είναι ΗΠΑ μέ \$54.800 κατά κεφαλήν ισότιμη άγοραστική άξία (PPP), 2ο Hong Kong μέ \$55.300, 3η Singapore μέ \$81.300, 4η Έλβετία μέ \$55.200, 10η Γερμανία μέ \$44.700, 28η Λιθουανία μέ \$26.700, 33η Πολωνία μέ \$24.400, 48η Ούγγαρία μέ \$24.300, 49η Σλοβενία μέ \$29.400, 50η Έλλάδα μέ \$25.800.

Αυτό περίτρανα άποδεικνύει ότι ούδεμία σχέση μέ τήν άνταγωνιστικότητα έχει τό έργατικό κόστος, αλλά μόνο τό λειτουργικό σύστημα τής κάθε οικονομίας. Έχουμε χαμηλό κατά κεφαλήν ΑΕΠ λόγω τού κακού λειτουργικού συστήματός μας. Δηλαδή θεσμοί, νομοθεσία, γραφειοκρατία που ρυθμίζουν τόν τρόπο που λειτουργεί ή οικονομία τής χώρας, επενδύσεις, μόρφωση (μόνο μέσω τής άριστείας και τής κριτικής σκέψης γίνεσαι παραγωγικός) κ.ά. Άν ή άνταγωνιστικότητα είχε σχέση μέ τό κόστος εργασίας, τότε ή Σομαλία, μέ κατά κεφαλήν εισόδημα \$600, θά ήταν στήν κορυφή τής πυραμίδας. Σέ περίπου 25 χρόνια Λιθουανία, Πολωνία, Σλοβενία, Ούγγαρία κ.ά. κάποτε έξαθλωμένες χώρες τού Σιδηρού Παραπετάσματος άναπτύχθηκαν ραγδαίως ένώ έμεις καταρρέουμε. Αίσχος.

Η Έλλάδα κατέρρευσε από τό σαθρό λειτουργικό τής σύστημα και μόνον. Άν δέν τό αλλάξουμε, δέν θά μπορέσει ποτέ νά ανακάμψει. Οι διαρθρωτικές άλλαγές στίς όποιες έπιμένουν οι δανειστές μας είναι ή ουσία τού προβλήματος τής χώρας. Ό λάος είναι καλός και έργατικός, άτυχώς χωρίς κριτική σκέψη. Έτσι είναι έπιρρεπής στά ψέματα. Οι κυβερνήσεις που άνέδειξε διαχρονικά ήταν καταστροφικές. Σπατάλησαν πόρους και προσέφεραν πρόσκαιρη εύημερία μέ δανεικά που τώρα πρέπει νά ξεπληρώσουμε. «Άνεμομαζώματα, διαβολοσκορπίσματα». Έπιμένουν όμως στο ίδιο σαθρό μοτίβο: νά κατηγορούν (τουλάχιστον στο έσωτερικό) τούς ξένους γιά νά καλύψουν τήν ιδιότητα και άνεπαρκεία τούς.

Η Έλλάδα και ή Όλλανδία είναι παράκτιες χώρες. Η μία είναι μεγάλο διαμετακομιστικό κέντρο και πύλη εισόδου στήν ΕΕ. Έμεις φιλοδοξούμε σύντομα νά γίνουμε τό αντίστοιχο τού νότου. Ό πληθυσμός τής Όλλανδίας είναι 16,9 εκ., τό κατά κεφαλήν εισόδημα \$47.500, ή δέ κατάταξη άνταγωνιστικότητας τής είναι 15. Η φυσική και πολιτισμική μας προίκα είναι άσυγκρίτως καλύτερη παντού. Η γκρίζα τής οικονομία όμως είναι τό 9% τού ΑΕΠ ένώ ή δική μας τό 24%.

Η διαφορά αυτή μόνη τής αντιπροσωπεύει χαμένα έσοδα περίπου 4 δις ευρώ ΦΠΑ και 9 δις ευρώ φόρους εισοδήματος, που όφειλονται και μόνον στο λειτουργικό μας σύστημα. Αυτά καρπούνται οι «ξέμπιοι» και άναγκαστικά επιβαρύνονται οι συνεπείς. Αποτέλεσμα: τό φορολογικό μας σύστημα νά είναι άπωθητικό γιά σοβαρούς επενδυτές και εις βάρος τής ανάπτυξης. Συνέπειες τού άπερίγραπτου λειτουργικού μας συστήματος που κατέστρεψε και καταστρέφει τήν οικονομία. Δίκιο έχει ό κ. Βαρουφάκης όταν έπιμένει στίς ήλεκτρονικές πληρωμές νά υπάρχει «bonus». Έξ άλλου συστήματα «bonus» ήδη υπάρχουν σέ κάρτες.

Μέ 13 δις ευρώ από φοροδιαφυγή τής γκρίζας οικονομίας θά αναστέλλοντο πολλά έπαχθη δημοσιονομικά μέτρα. Δέν συμβαίνει αυτό όμως, γιά τό πελατειακό κράτος θέλει νά τά μοιράζονται οι δικό του, που δέν είναι μόνον οι κρατικοδίαιτοι «έχοντες και κατέχοντες», αλλά στρατιές δημοσίων λειτουργών κάθε έπιπέδου, έλεύθεροι έπαγγελματίες και πολλοί άλλοι που άναγκάζονται νά δουλεύουν έτσι λόγω τής άπερίγραπτης νομοθεσίας μας, συμπεριλαμβανομένου και τού συνταξοδοτικού συστήματος. Άρκετά έχει άναδείξει ό Γενικός Έπιθεωρητής Δημοσίας Διοικήσεως. Προφανώς δέν πιστεύει κανείς ότι όσοι έφυγαν μέ πρόωρες συντάξεις ψαρεύουν στόν μώλο, ειδικώς όταν πολλοί τους έχουν προσόντα.

Όποια κυβέρνηση ξεκαθαρίσει τήν «κόπρο τού Αύγειου» τής «μεταπολίτευσης» θά μείνει στήν Ιστορία μέ χρυσά γράμματα. Άλλως θά «...πάρει και έμάς ό άνεμος».

Οι μεταρρυθμίσεις είναι μονόδρομος γιά τήν οικονομική άνάπτυξη και τήν ισότιμη παραμονή στήν Εύρωζώνη, τήν καρδιά τής Εύρωπαϊκής Ένωσης. Άλλο τό κατάφεραν. Δέν άξίζει ή Έλλάδα νά αύτοπεριθωριοποιηθεί.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

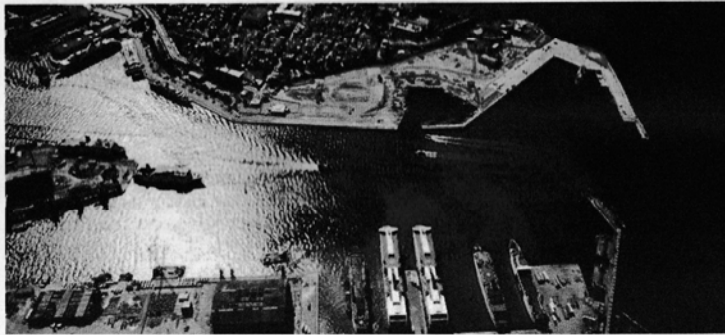
Πρόσωπα

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΝΕΕ

Γιώργος Γράτσος: Η Ελλάδα έχει τεράστιες προοπτικές, η σκέψη μας όμως είναι μίζερη

Συνέντευξη
στον
Τζ. Λαζάρου

Η δημιουργία του κατάλληλου σταθερού, φιλικού προς την επιχειρηματικότητα λειτουργικού πλαισίου, απαλλαγμένου από γραφειοκρατικές αγκυλώσεις για να προσελκύσει ναυτιλιακές δραστηριότητες και επενδύσεις αποτελεί αδήριτη ανάγκη για την ανάπτυξη του Πειραιά. Όπως επισημαίνει, μιλώντας στην «Ακτή Μιαούλη», ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Γιώργος Γράτσος το ΝΕΕ από την δεκαετία του '90 προωθούσε τον Πειραιά ως διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου και πύλη εισόδου της ΕΕ εκμεταλλεύομενος την θέση του.



Λονδίνο, Λευκωσία, Ντουμπάι, Σιγκαπούρη. Το τελευταίο διάστημα έχει επανεκκινήσει συζήτηση περί προσέλκυσης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στον Πειραιά στα κέντρα αυτά. Υπάρχει δυνατότητα ο Πειραιάς να κερδίσει και άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες και να αναπτυχθεί περαιτέρω προς όφελος και την εθνικής οικονομίας;

Η Ελλάδα και κυρίως η Αττική θα μπορούσε να αναπτυχθεί ως οικονομικό και ναυτιλιακό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου προσελκύοντας διεθνείς επενδύσεις. Η πολιτική αστάθεια της Βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής κάνει την Ελλάδα ελκυστική.

Χρειάζεται όμως όραμα και κατάλληλο σταθερό, φιλικό προς την επιχειρηματικότητα λειτουργικό πλαίσιο απαλλαγμένο από γραφειοκρατικές αγκυλώσεις. Έτσι μόνο θα παραχθούν περισσότερες θέσεις εργασίας. Το αντίθετο τις καταστρέφει.

Τα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα προσφέρουν πολλές σημαντικές υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση κυρίως του εμπορίου αλλά και της ναυτιλίας όπως: υγιές χρηματιστήριο, τράπεζες & χρηματοπιστωτικές δυνατό-

τητες, ασφαλιστικούς οργανισμούς, διεθνώς καταξιωμένες νομικές υπηρεσίες, δικαστήρια, διαιτησίες, τεχνικά υποστήριξη, έδρες εμπορικών εταιρειών και ναυλωτών. Έτσι γίνονται πόλοι έλξης για ναυτιλιακά γραφεία και δημιουργούν περισσότερες θέσεις εργασίας. Όχι το αντίστροφο.

Ο ελληνικός εφοπλισμός είναι δημιούργημα του Ελληνισμού της διασποράς σε μέρη όπου ανθούσε το εμπόριο δια θαλάσσης. Ο Πειραιάς μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του '60 εξυπηρετούσε τοπικό εμπόριο και κυρίως πληρώματα. Αναπτύχθηκε με την οικονομική ανάπτυξη τα Ελλάδας. Εγκαταστάθηκαν πολλοί ξένοι τραπεζικοί οργανισμοί που χρηματοδοτούσαν κυρίως ναυτιλιακές επενδύσεις. Τώρα, με τον μαρσαμό, έφυγαν. Οι Ελληνικές τράπεζες είναι περίπου αδρανείς. Αυτά έχουν αρνητική επίπτωση.

Όλα που λέω επαναλαμβάνονται για πάρα πολλά χρόνια. Το ΝΕΕ από την δεκαετία του '90 προωθούσε τον Πειραιά ως διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου και πύλη εισόδου της ΕΕ εκμεταλλεύομενος την θέση του. Μόνον σήμερα, με την COSCO έγιναν οι απαραίτητες

επενδύσεις. Η σιδηροδρομική σύνδεση άργησε 20 και χρόνια! Όλα πραγματοποιήθηκαν γιατί η Κίνα τον ενέταξε στον από καιρού σχεδιαζόμενο «Νέο δρόμο του μεταξιδιού» για την προώθηση του εμπορίου της. Τέτοιοι στρατηγικοί επενδυτές είναι πάντα απαραίτητοι.

Η οικονομική ανάπτυξη και τα ναυτιλιακά κέντρα είναι άρρηκτα συνδεδεμένα. Για παράδειγμα το Maritime UK, με μόνο μικρή συνεισφορά των ναυτιλιακών γραφείων, αναφέρει ότι από τις κύριες υπηρεσίες ναυτιλίας, λιμένων, ασφάλειας και το οικονομικό κέντρο εξυπηρέτησης ναυτιλίας εισέρχουν περίπου €37 δις ετησίως και δημιουργούνται 537.000 θέσεις εργασίας. Το Λονδίνο συντονίζει το 50% των παγκοσμίων ναυλώσεων δεξαμενοπλοίων και το 30%-40% των ναυλώσεων κύβην φορτίων. Ναυτιλιακά κέντρα και πόλοι έλξης είναι New York, Los Angeles, Vancouver, London, Rotterdam, Hamburg, Singapore, Hong Kong, Shanghai κ.α. γιατί έχουν όλα τα ανωτέρω χαρακτηριστικά.

**Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία
διαχρονικά δημιουργεί, αναπτύσσεται
και προσφέρει στην χώρα μεταφορές,
πλούτο, εργασία και κύρος**

Ο Πειραιάς έχει θαυμάσια θέση για εμπορικό σταυροδρόμι. Γι' αυτό τον επέλεξε η COSCO. Το ότι δεν αναπτύχθηκε σε παγκόσμιο εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο σημαίνει ότι δεν έχουμε κατάλληλο σταθερό, φιλικό προς την επιχειρηματικότητα λειτουργικό πλαίσιο, απαλλαγμένο από γραφειοκρατικές αγκυλώσεις για να προσελκύσει. Αυτό και μόνο πρέπει να αλλάξει για να το πετύχουμε.

Ως έχει σήμερα, η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία προσφέρει εισροές μεταξύ €13 και €19 δις ετησίως στην Ελληνική οικονομία ανάλογα με τα επίπεδα της ναυλαγοράς. Επίσης απασχολεί άμεσα και έμμεσα περίπου 200.000 - 300.000 άτομα* ανά-

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πρόσωπα



λογα της ναυλαγοράς. Ενισχύοντας την ναυτιλιακή συστάδα προσελκύοντας τις υπηρεσίες που προανέφερα θα απορροφούσαμε μεγαλύτερο μέρος των εισροών και μεγαλύτερο όγκο εργασιών δημιουργώντας άλλες τόσες θέσεις εργασίας.

Η Ελλάδα έχει τεράστιες προοπτικές. Η σκέψη μας όμως είναι μίζερη».

Απασχόληση. Κοινή αντίληψη είναι ότι η ναυτιλία διαθέτει δυναμική ικανή να δώσει θέσεις εργασίας σε ξηρά και θάλασσα. Ποια η άποψή σας στο συγκεκριμένο θέμα;

«Προϋπόθεση είναι η καλή εκπαίδευση. Η αριστεία σε κάθε στάδιο της εκπαίδευσης είναι απαραίτητη γιατί έτσι μόνο μαθαίνουν οι άνθρωποι να σκέπτονται, να γίνονται παραγωγικότεροι και προφανώς να μπορούν να διεκδικούν περισσότερα οπουδήποτε.

Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο διαθέτει το μεγαλύτερο τμήμα Ναυπηγών και Μηχανολόγων Μηχανικών στην Ευρώπη με αντίστοιχες εγκαταστάσεις, από το οποίο αποφοιτούν κάθε χρόνο περίπου 50 άτομα με Μ.Σc. Από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, και πολλά άλλα Κολλέγια αποφοιτούν κάθε χρόνο περί τους 350 διπλωματούχους με Β.Σc και Μ.Σc με γνώσεις περί τα ναυτιλιακά. Άρα ήδη δημιουργούνται αρκετά στελέχη.

Η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και των ΑΕΝ είναι πρωταρχικός στόχος. Αυτό διαχρονικά ζητά επίμονο ο εφοπλισμός. Στις απαιτού-

**Γιώργος Γράτσος,
Πρόεδρος
Ναυτικού
Επιμελητηρίου
Ελλάδος**

μενες υποδομές υστερούμε.

Υπάρχει διεθνώς έλλειψη αξιωματικών. Οι καλοί Έλληνες αξιωματικοί είναι ανάμεσα στους καλύτερους του κόσμου και έχουν μεγάλη ζήτηση. Η υπολογιζόμενη έλλειψη δημιουργεί μεγάλες ευκαιρίες για Έλληνες αξιωματικούς. Έτσι θα έχουν εργασία πάρα πολλοί νέοι σε

ατηρούμε καλύτερα την ναυτική τεχνολογία στην χώρα, άλλως τείνει να καθεί.

Ο Ελληνικός εφοπλισμός έχει επίσης τοποθετηθεί θετικά και συνέβαλλε στην αποτολμηθείσα νομοθετική ρύθμιση με το άρθρο 19 του τότε νομοσχεδίου και για κατώτερα πλήρώματα. Ατυχώς στέφρες ιδεοληψίες και νοοτροπίες οδήγησαν στην καταψήφιση του στην Βουλή και έτσι δεν περιελήφθη στον ψηφισθέντα νόμο 4150/2013. Έτσι έμειναν άνεργα πολλά Ελληνόπλοια.

Θαλάσσιος τουρισμός. Τα τελευταία χρόνια έχετε προβεί σε δέσμη επισημάνσεων για τον κλάδο τόσο της κρουαζιέρας όσο και του yachting και τη δυναμική τους. Τι κατά τη γνώμη σας φταίει και οι τομείς αυτοί «παραμένουν στον αυτόματο»;

«Όπως από χρόνια σταθερά επισημαίνει το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να αποτελέσει τομέα άμεσης απόδοσης σε θέσεις εργασίας και έσοδα για την οικονομία, εφόσον εφαρμοσθούν οι κατάλληλες και ανέξοδες αναπτυξιακές πολιτικές που έχουμε αναλυτικά προτείνει. Η Ελλάδα είναι η κατ' εξοχήν προικισμένη χώρα προσέλκυσης θαλάσσιου τουρισμού. Παρά ταύτα υστερεί. Και εδώ απαιτείται πολιτική βούληση και σταθερό, φιλικό περιβάλλον για να αναπτυχθεί».

Ναυτιλιακές επιχειρηματικές δραστηριότητες. Πόσο παρεξηγημένες κατά την γνώμη σας είναι από την κοινή γνώμη;

«Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία διαχρονικά δημιουργεί, αναπτύσσεται και προσφέρει στην χώρα μεταφορές, πλούτο, εργασία

Το ότι δεν αναπτύχθηκε ο Πειραιάς σε παγκόσμιο εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο σημαίνει ότι δεν έχουμε κατάλληλο σταθερό, φιλικό προς την επιχειρηματικότητα λειτουργικό πλαίσιο, απαλλαγμένο από γραφειοκρατικές αγκυλώσεις

Ελληνόκτητα ή και ξένα πλοία. Με την παρούσα ανεργία πολλοί νέοι θέλουν να γίνουν αξιωματικοί πλοίων. Ατυχώς οι ΑΕΝ απορροφούν λίγους, άρα η παραγωγή είναι μικρή. Ανεξήγητα ανεστάλη η εξέλιξη της ιδιωτικής εκπαίδευσης.

Η δημιουργία περισσότερων αξιωματικών πλοίων συμφέρει την Ελληνική οικονομία. Το συνολικό κόστος για την μόρφωσή τους στις Σχολές ανέρχεται στα €20.000 περίπου. Υπολογίζεται ότι κατά την διάρκεια της 35χρονης απασχόλησης ενός αξιωματικού στο πλοίο μέχρι την συνταξιοδότησή του θα κερδίσει περί τα €2,5 εκατομμύρια (μέσος όρος περίπου €58.000 ετησίως). Ως επένδυση έχει πολύ καλές αποδόσεις. Με περισσότερους Έλληνες αξιωματικούς δι-

και κύρος. Παράλληλα επιτελεί ιδιωτικά και συλλογικά σημαντικό εθνικό και κοινωνικό έργο το οποίο όμως προτιμά να μην προβάλλει. Συνήθως προβάδουν κάτι όσοι αποσκοπούν σε «ανταλλάγματα». Γνωστή είναι η κοινωνική δράση πολλών ιδρυμάτων που δημιουργήσαν Έλληνες εφοπλιστές. Ο εφοπλισμός έχει όμως διαχρονικά, ιδιωτικά προσφέρει πάρα πολλά, παρέχοντας φροντίδα σε αναξιοπαθούντες, κτιζόντας, εξοπλίζοντας η συντηρώντας νοσοκομεία, γηροκομεία, σχολεία, υπηρεσίες, ανακατασκευάζοντας ολόκληρα χωριά κ.α στην ηπειρωτική Ελλάδα αλλά κυρίως στα νησιά, από την δημιουργία του σύγχρονου Ελληνικού Κράτους. Οι τοπικές κοινωνίες τα γνωρίζουν και τους τιμούν. **Παρεξηγούν όσοι δεν ξέρουν».**

(*) Μελέτες: Πανεπιστημίου Πειραιώς 2005, IOBE 2013 με την μέθοδο Leontiev εισροών/εκροών

Η ελληνόκτητη ναυτιλία σύμφωνα με τον ναυλομετρικό οικο Clarkson's (Μάρτιος 2015), εμφανίζει συνολική χωρητικότητα 181,7 εκατ. gt και ελέγχει 5.057 ποταπόρα πλοία άνω των 100 gt. Παράλληλα 522 πλοία 30 εκατ. gt ή το 16,5% του υφιστάμενου στόλου που είναι υπό ναυπήγηση διεθνώς είναι ελληνικών συμφερόντων. Επιπλέον, σύμφωνα με στοιχεία από το IHS Fairplay World Shipping Encyclopaedia (Ιανουάριος 2015), η ελληνόκτητη ναυτιλία αντιπροσωπεύει το 18,82% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς φορτίων κούβιν και το 26,50% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοων μεταφοράς οργύ πετρελαίου σε dwt.

[πολιτεία και εφοπλισμός] Αρχίζει ο διάλογος για τα κατώτερα πληρώματα στην ποταπόρο, στόχος η μείωση της ανεργίας

Τα πέντε «πρέπει» για τη ναυτιλία

Του Αντώνη Τσιμπλάκη
atsimp@naftemporiki.gr

Στην αφετηρία βρίσκονται ελληνικά πολιτεία και ναυτιλιακή κοινότητα προκειμένου να ξεκινήσουν οι συζητήσεις για τη μεγίτοποίηση της προσφοράς της ναυτιλίας στη χώρα.

Το μήνυμα αυτό έστειλαν και οι δύο πλευρές αργά το βράδυ της Παρασκευής στην εκδήλωση για την ημέρα του ελληνικού εμπορικού ναυτικού, με το ζήτημα της ναυτικής εργασίας και της μείωσης της ανεργίας να είναι το πρώτο στην ατζέντα.

Παράλληλα, από τον υπουργό Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού Γιώργο Σταθάκη τέθηκαν και τα πέντε «πρέπει» για τη ναυτιλία, που θα συζητηθούν το επόμενο διάστημα πολιτεία και εφοπλισμός.

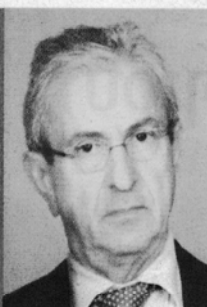
Πιο συγκεκριμένα, ο κ. Σταθάκης σημείωσε ότι η κυβέρνηση προσπαθεί να βγάλει τη χώρα από το ασφυκτικό πλαίσιο στο οποίο βρίσκεται και συμπλήρωσε ότι όλα δείχνουν ότι φτάνουμε σε ένα εισοδημοτέλο.

Ο υπουργός έθεσε μάλιστα και τα πέντε «πρέπει» που θα πέσουν στο τραπέζι το επόμενο διάστημα. «Πρέπει» που αφορούν την ενίσχυση της ελληνικής σημαίας, την ανάδειξη του Πειραιά ως ναυτιλιακό κέντρο, τη ναυτική εκπαίδευση, τη ναυπηγοεπισκευή αλλά και την ακτοπλοία.

Στο ζήτημα των ναυτικών αλλά και της προσπάθειας που πρέπει να γίνει για τη μείωση



« Ενίσχυση της ελληνικής σημαίας, ανάδειξη του Πειραιά ως ναυτιλιακό κέντρο, ναυτική εκπαίδευση, ναυπηγοεπισκευή και ακτοπλοία θα αποτελέσουν την ατζέντα στις συζητήσεις του υπουργού Γ. Σταθάκη και του προέδρου της ΕΕΕ Θ. Βενιάμη.



βιτωϊότης κατέληξε λέγοντας ότι για να αναπτυχθεί η ναυτιλία στη χώρα μας βασίστηκε στις σχέσεις εμπιστοσύνης ανάμεσα στο κράτος και τον εφοπλισμό και συμπλήρωσε ότι η βάση για την εμπέδωση των σχέσεων εμπιστοσύνης είναι το σταθερό πλαίσιο λειτουργίας της ναυτιλίας. «Η ναυτιλία αυξάνει την προστιθέμενη αξία για τη χώρα μας», σημείωσε ο βουλευτής της Ν.Δ.

Στην προστιθέμενη αξία που μπορεί να δώσει στη χώρα μας η ναυτιλία αναφέρθηκε και ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Γιώργος Γράτσος.

Στην Ελλάδα υπογράμμισε εισέρουν από τη ναυτιλία από 13 δισ. ευρώ μέχρι 19 δισ. ευρώ ετησίως ανάλογα με τα επίπεδα της ναυαγοραγίας, ενώ η ποταπόρο ναυτιλία αντιπροσωπεύει περίπου το 7% του ΑΕΠ, ίσως και χαμηλότερο σήμερα που έχει συρρικνωθεί το ΑΕΠ της χώρας.

Συμπλήρωσε ότι απασχολεί άμεσα και έμμεσα από 250.000 μέχρι 300.000 ανθρώπους. «Με την ενίσχυση των τομέων των υπηρεσιών θα μπορούσε εύκολα να διπλασιαστούν οι θέσεις εργασίας», τόνισε και ανέφερε ως παράδειγμα την Αγγλία και το Λονδίνο, που, παρά το γεγονός ότι δεν διαθέτει στόλο, από τις υπηρεσίες της ναυτιλίας, τα λιμάνια, τις ασφάλειες, και από το οικονομικό κέντρο εκπροσώπων της ναυτιλίας εισέρουν περίπου 37 δισ. ευρώ ετησίως, ενώ έχουν δημιουργηθεί 537.000 θέσεις εργασίας.

[SID:9469749]

της ανεργίας των ναυτικών αναφέρθηκε ο αναπληρωτής υπουργός Ναυτιλίας Θεόδωρος Δρίτσας, ο οποίος επισήμανε ότι πρέπει να ανοίξει η κυβέρνηση για την εργασία και ζητήσει συνέργειες με τη ναυτιλιακή κοινότητα σε όλα τα επίπεδα για την επίτευξη των δύσκολων στόχων. Αναγνώρισε επίσης τη δύσκολη αποστολή που έχει αναλάβει η κυβέρνηση, ο ελληνικός λαός, αλλά και η «κραταιά», όπως τη χαρακτήρισε, ελληνική ναυτιλία, η οποία δέχεται πολλαπλές πιέσεις ακόμα και μέσα στους κόλπους της Ε.Ε.

Στο ζήτημα της μείωσης της ανεργίας στην Ελλάδα αναφέρθηκε και ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Θεόδωρος Βενιάμη, ο οποίος αρχικά δίνοντας τον «ορισμό» του κλάδου είπε ότι ναυτιλία είναι τα πλοία και οι άνθρωποι της που ταξιδεύουν. «Η χώρα», συνέχισε, «βρίσκεται στο κυκλώνα μιας κρίσης και η ναυτιλία, παρόλο που δεν σχετι-

ζεται με την κρίση, συνεισφέρει σε συνάλλαγμα σε θέσεις εργασίας, αλλά και σε κύρος». «Ο κλάδος έχει τη δυνατότητα να συνδράμει περαιτέρω, δίνοντας τη δυνατότητα σε άνεργους συμπολίτες μας να εργαστούν στα ποταπόρα πλοία στη βάση όσων ισχύουν στη διεθνή ναυτιλαία», υπογράμμισε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Ο πρώην υπουργός Ναυτιλίας και νυν γραμματέας στρα-

τηγικού σχεδιασμού και προγράμματος της Ν.Δ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης σημείωσε ότι η ελληνική ναυτιλία πρωτοπορεί σε παγκόσμιο επίπεδο και ότι είναι ο μοναδικός τομέας που εξαγεί -αντί να εισάγει- τεχνολογία. Υπογράμμισε ότι η δυναμική του είναι τεράστια για τη χώρα, ενώ υπενθύμισε ότι η μοναδική μεγάλη ξένη επένδυση στα χρόνια της κρίσης είναι αυτή της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά. Ο κ. Βαρ-



« Ο αναπληρωτής υπουργός Ναυτιλίας Θεόδωρος Δρίτσας αναγνώρισε ότι η «κραταιά», όπως τη χαρακτήρισε, ελληνική ναυτιλία δέχεται πολλαπλές πιέσεις ακόμα και μέσα στους κόλπους της Ε.Ε.

Ενίσχυση της απασχόλησης με Έλληνες ναυτικούς

▼ Το ζήτημα της ενίσχυσης της απασχόλησης με Έλληνες ναυτικούς στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου έχει απασχολήσει τον αναπληρωτή υπουργό Ναυτιλίας Θεόδωρο Δρίτσα από την πρώτη στιγμή που ανέλαβε τα καθήκοντά του. Μάλιστα, σε συνάντησή που είχε με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, είχε τονίσει στους εκπροσώπους των ναυτεργατών ότι πρέπει να αποστέλει αντικείμενο διαπραγματεύσεώς τους με την

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Βασική προϋπόθεση για να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας στα ελληνόκτητα πλοία είναι η επικράτηση μισθολογικών συνθηκών σύμφωνων με τα διεθνώς κρατούσα στη διεθνή ναυτιλία και πάντοτε σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις διεθνείς συμβάσεις για όλους τους ναυτικούς.

Η απασχόληση Ελλήνων ως μέλη κατώτερου πληρώματος στα ελληνόκτητα πλοία με

ελληνική και ξένη σημαία σύμφωνα με τα διεθνώς κρατούσα στη ναυτιλία, ώστε να διατηρηθεί ο ελληνόκτητος στόλος την ανταγωνιστικότητά του, προκαλεί έντονες αντιδράσεις στο εσωτερικό της Π.Ν.Ο. Ωστόσο, εφόσον υλοποιηθεί η πρόταση που έχει καταθέσει από το 2014 ο πρόεδρος της ΕΕΕ Θεόδωρος Βενιάμη, μπορεί να δημιουργήσει δεκάδες χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας στη ναυτιλία. Επισμαίνεται ότι, σύμφωνα

με μελέτη του ΙΟΒΕ, οι καταγεγραμμένοι ναυτικοί στα ελληνόκτητα ελληνικής σημαίας ξεπερνούν τις 17 χιλ., ενώ περίπου 66% του συνόλου είναι Έλληνες ναυτικοί (περίπου 9,6 χιλ.). Οι ετήσιες αμοιβές που καταβάλλονται στα υπό ελληνική σημαία πλοία εκτιμώνται κατ' ελάχιστον σε 469 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων το 74,2% (περίπου 349 εκατ. ευρώ) αποδίδεται σε Έλληνες ναυτικούς, με αποτέλεσμα να δαπανώνται εντός της ελληνικής

οικονομίας. Στον αντίποδα, περίπου 121 εκατ. ευρώ αποδίδονται στους αλλοδαπούς ναυτικούς των πλοίων ελληνικής σημαίας, τα οποία διαφεύγουν σε ξένες οικονομίες. Αντιστοίχως στα ελληνόκτητα πλοία περίπου 75 χιλιάδες θέσεις εργασίας καλύπτονται από αλλοδαπούς ναυτικούς, με αποτέλεσμα τουλάχιστον 1,7 δισ. ευρώ (εκτιμήσεις βάσει αμοιβών ΠΓ) να διαφεύγουν σε οικονομίες του εξωτερικού.

Δράσεις που πρέπει να αναλάβει η πολιτεία

▼ Οι υπόλοιπες δράσεις που πρέπει να αναλάβει η πολιτεία: η ένταξη του ναυτιλιακού τομέα στη μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή πολιτική της χώρας, η απλοποίηση διαδικασιών έναρξης επιχειρήσεων, η μείωση γραφειοκρατίας, το σταθερό και ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο, λόγω του διεθνούς ανταγωνισμού που υπάρχει για τη ναυτιλία, η αύξηση εγγυημένων σε ναυτικές σχολές και η αναβάθμιση της ποιότητας εκπαίδευσης και η δυνατότητα ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης. Σύμφωνα με το ΙΟΒΕ (Ιανουάριος 2013), τα δυναμικά οφέλη που μπορεί να αποκομίσει η ελληνική οικονομία στην περίπτωση προσέλευσης περισσότερων θαλασσοπόρων διαχειριστών της ποταπόρο ναυτιλίας, ακόμα και από ξένες ναυτιλιακές εταιρείες σε ελληνικό έδαφος, σε όρους συνολικής προστιθέμενης αξίας που δυναμικά μπορεί να δημιουργήσει ο κλάδος υπερβαίνουν τα 25,9 δισ. ευρώ, ενώ η δυναμικά απασχόληση τόσο στην ποταπόρο ναυτιλία όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα θα μπορούσε να υπερβεί τις 550 χιλ. θέσεις εργασίας.

Τιμήθηκαν

Στην εκδήλωση για την ημέρα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας βραβεύτηκαν οι απόγονοι τριών εμβληματικών μορφών της ελληνικής ναυτιλίας. Ειδικότερα τιμήθηκαν για την κοινωνικά προσφορό στον τόπο αλλά και τη ναυτιλία οι οικογένειες των Γιάννη Λάτσα και Νικόλαου Λοικαρόπουλου, ενώ το βραβείο στη μνήμη του Σταύρου Νιάρχου έλαβε εκπρόσωπος της οικογένειας.

[ΦΠΑ 23% στους ναύλους] «Καμπανάκι» από τους φορείς για μείωση των δημόσιων εσόδων και των θέσεων εργασίας

Προς ξένα λιμάνια και νηολόγια οδηγούνται τα σκάφη αναψυχής

Του Αντώνη Τσιμολών
antoni@naftemporiki.gr

Σε εξέλιξη βρίσκεται η «κοινωνικά» παρόδοσι του Λαγού στη Τουρκία, αφού μετά τη διασύνδεση των νηολίων με τα πακέτα της γειτονικής χώρας φαίνεται ότι οι γιγαντιοί είναι έτοιμοι να αναλάβουν τα πλοία και στον θαλάσσιο τουρισμό. Αυτά η αύξηση στα μέσα της σεζόν του ΦΠΑ από το 13% στο 23% για το επαγγελματικό σκάφη αναψυχής με ελληνική σημαία, εξόχως του ωτί τους την έλκυσε τους Έλληνες επαγγελματίες. Ειδικότερα από τις 20 Ιουλίου ο ΦΠΑ στα νηολόγια αυξήθηκε κατά 10 μονάδες, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατό να ζητηθεί από τους πελάτες να καλύψουν τη διαφορά, αφού τα περισσότερα είναι επιχειρηματίες.

Αλλά ακόμα και για αυτά που δεν έχουν επιχειρηματικό χαρακτήρα δοθεί τρεις δόξα, οι οποίες δεν γίνονται να αλλάξουν.



ΕΠΕΣΤ: Άδικη και παράλογη η φορορύθμιση

▼ Στο θέμα παρενέβη και η Ένση Ιδιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, η οποία υπεργραμμίζει ότι δόξα η φοροδοσία (εθνικά οικονομικά κρίση και η πρόσφατη τριμηνιαία κρίση επίκληση) σφοδρά τον θαλάσσιο τουρισμό, αφού υπολογίζεται ότι περίπου 60% των ναυλοτήσεων για την περίοδο 2015 έχουν ήδη ολοκληρωθεί. Επίσης, συνεχίζει η πρόεδρος της Ένωσης Αφίλιων Στελλιάδη, να νέα φορολογικά μέτρα έρθουν να πλήξουν βαθύτερα και άμεσα το ελληνικό επαγγελματικό τουριστικό σκάφος, αφού οι τατόσσων παραδόσεις της ναυλοτικής αυτού στην κατηγορία του 23% ΦΠΑ. Χαρακτηρίζει τη συγκεκριμένη ρύθμιση και άδικη και παράλογη δόξα, ενώ ο στεφανός τουρισμός (λενοδοσιακό) παράγει στο 13% ΦΠΑ, ο θαλάσσιος τουρισμός (κρουαζιέρα) υπόκειται στο 23% ΦΠΑ. «Αλλά ο τουρισμός, σημαντικός ή θαλάσσιος, είναι ενιαίο, αφού παράγει τις ίδιες υπηρεσίες (κρουαζιέρα, ξενοδοχικές υπηρεσίες, μεταφορές, κ.λπ.)», υπογραμμίζει ο πρόεδρος της ΕΠΕΣΤ, Ακόμα, προσθέτει, ενώ η εφαρμογή της νέας φορολογικής ρύθμισης για το λενοδοσιακό αρχίζει τον 1 Οκτωβρίου 2015, εντελώς παράλογη και άδικη η νέα ρύθμιση για τις ναυλοτικές των επαγγελματιών τουριστικών σκαφών έχει άμεση εφαρμογή. «Το μέτρο αυτό φέρει άμεσες και καταστροφικές συνέπειες για τις επιχειρήσεις θαλάσσιου τουρισμού, αφού αντιτρέπει προσυμφωνίες συνυφισσόμενες συμφωνίες και καθιστά δυσχερότερη κάθε νέα προσκόσμηση προσκόσμησης νέων πλοίων» αναφέρει.

> «Dodekanisos Seaways»

Στην ασυλία από τον Μάιο του 2015 η Dodekanisos Seaways ανακοινώνει την αναστολή των δραστηριοτήτων των πλοίων της μεταξύ Ρόδου και Παριανόδας, Τυρκίας και μαζί την αναστολή της ελληνικής σημαίας. Ούτε και η ελληνική σημαία θαλάσσιου κρουαζιέρας του νοσοκομείου Λαγού. Η εταιρεία προκρίνει στο συγκεκριμένο σκάφος αφού δεν κατορθώνει να αντεξέλθει στον ανταγωνισμό από τις τουρκικές εταιρείες. Τα τουρκικά πλοία ταξιδεύουν με πληρώματα 4 με 5 άτομα από 11 που έχουν τα ελληνικά, ενώ τα τουρκικά δεν εφαρμόζουν τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων ως προς την ασφαλεία της ζωής στη θαλάσσια και στις θαλάσσιες συνδέσεις με τα ελληνικά πλοία του Αν. Αιγαίου. Ης μονοκτύπημα για τους Έλληνες ανεπάρκειο η Dodekanisos και την ελληνιστομικη συμρινη για τις θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ των λιμένων των ελληνικών νησιών του νοσοκομείου Λαγού και των αντίστοιχων τουρκικών εκτός.

των επαγγελματιών σκαφών αναψυχής από 13% σε 23% και η εφαρμογή της αύξησης από 20 Ιουλίου ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη ναυλοσύμβαση, δημιουργώντας τεράστιο πρόβλημα, που θα οδηγήσει σε μείωση των δημόσιων εσόδων και στην περαιτέρω μείωση των θέσεων εργασίας.

«Ο συντελεστής ΦΠΑ για τις ναυλοτικές σκαφών αναψυχής που κινείται σε γειτονικές χώρες όπως η Τουρκία και η Κροατία κυμαίνεται από 0% έως 6% με συνέπεια τη διατήρηση του ελλείμματος ανταγωνιστικότητας των σκαφών που διατηρούνται στην Ελλάδα και των οποίων οι ναυλοτικές αρχίζουν να κινούνται σε ελληνικά λιμάνια σημαντικά χαμηλότερα από 6%». Γράτσο και προσθέτει:

«Ενώ τα σκάφη αυτά θα συνεχίσουν να λειτουργούν στις ελληνικές θαλάσσιες, η αύξηση του συντελεστή ΦΠΑ θα τα οδηγήσει συνδυαστικά σε εξόνωση με την ελληνιστομικη και η άμεση επίπτωση ναυλοτικής και ενίσχυση ξένων επιχειρηματιών θαλάσσιου τουρισμού με συνέπεια τη μείωση των δημόσιων εσόδων και αντίστοιχα θέσεων εργασίας. Οικονομικά αυτές οι διευκολύνσεις για την αντιμετώπιση του ανταγωνιστικού ελλείμματος δεν υφίσταται για άλλους

κλάδους, όπως για παράδειγμα τις λενοδοσιακές υπηρεσίες στις οποίες επίσης αυξήθηκε ο συντελεστής ΦΠΑ. Τονίζει δε ότι η εφαρμογή της αύξησης από τις 20 Ιουλίου δημιουργεί σημαντικό πρόβλημα καθώς τα ναυλοσύμβαση έχουν ήδη συναχθεί, προεληρωθεί και τα περισσότερα βρίσκονται σε εξέλιξη. Συνεπώς, συμπρατίνει, δεν είναι εφικτό η είσοδος του επόμενου φόρου από τους ναυλοτικούς, και αντιπροτείνει ότι εφόσον πορό το ανώτερο επιτρέψει η πολιτική το ΝΕΕ υποστηρίξει τη μέτρα εφαρμογής του νέου συντελεστή από 1η Οκτωβρίου 2015.

«Η προσκόσμηση σκαφών στην Ελλάδα για μήνη ελληνιστομικη, η ενίσχυση των ναυλοτήσεων και άλλων των περιφερειακών στον κλάδο κρουαζιερών μπορεί να δημιουργήσουν 23.000 θέσεις εργασίας και έμμεσες εργασίες για κάθε 1.000 μεγάλη σκάφη αναψυχής και αντίστοιχο κλάδο εργασιών και εσόδων. Ακριβώς το αντίθετο θα συμβεί αν φέρουν 1.000 σκάφη αναψυχής ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γράτσο και καταλήγει:

«Ο θαλάσσιος τουρισμός, κέρδισαν δημιουργηθούν οι κατάλληλες φορολογικές προϋποθέσεις, αποτελεί αυτοεπαινετική την γά άμεσες συνέπειες».

157D/962568/J

Η αναστολή του ΝΕΕ
Ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Γιώργος Γράτσο στην εισήγηση του προς τα αρμόδια υπουργεία σημειώνει ότι η αύξηση του ΦΠΑ στους ναύλους

Home porting: Από αεροπορική κίνηση «πάσχει» ο Πειραιάς (!)

Λεπτομέρειες: Κατηγορία: ΝΕΑ | Δημοσιεύθηκε στις: Τετάρτη, 20 Μαΐου 2015 10:24
Από αεροπορική κίνηση «πάσχει» ο Πειραιάς. Η συγκεκριμένη «έλλειψη» ουσιαστικά αποτελεί μία εκ των πτυχών του «θήματος» της ανάπτυξης του home porting που χτες τέθηκε ακροθιγώς, μεταξύ άλλων, στην παρουσίαση του επικείμενου συνεδρίου του 3ου Posidonia Sea Tourism Forum, που θα διεξαχθεί την επόμενη εβδομάδα στις 26-27 Μαΐου στο Μέγαρο Διατηρητέο Κέντρο.

Η συγκεκριμένη διαπίστωση, όπως επισημάνει στο «θεσσαλονίκη» κύκλω των παραγωγικών τάξεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της κρουαζιέρας δεν είναι πρόσφατη, καθώς δια της επίσημου ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.), Γ. Γράτσο, έχει αναφερθεί σε αυτή, όπως συνέβη και χτες, σημαντικότατος έμμεσος πλην σαφώς της «απόλαυσης» για την οικονομία από το «κανάλι» δύο ή και τριών χιλιάδων επιβατών ανά κρουαζιερικό πλοίο που καταπλέει στον Πειραιά.



Ωστόσο η λύση στο πρόβλημα φαίνεται, πάντα κατά τους ίδιους κύκλους, να είναι θέμα προσαρμοσμένης εφαρμογής λύσεων που έχουν υιοθετηθεί από άλλες χώρες (Βρετανία, Γερμανία, Ιταλία) κληπότου το αεροδρόμιο απήχουν «σημαντικά» από τα αστικά κέντρα. Ωστόσο για τα ελληνικά δεδομένα η λύση αυτή «ακούμπά» στις διαστάσεις των συναρμόδιων υπηρεσιών να αλλάξουν το status στον προοπτικό με την δρομολόγηση ανά τακτά χρονικά διαστήματα υπεργραμμών αεροπλάνων με αλλοδαπές αεροδρόμιο με το λιμάνι του Πειραιά. Δηλαδή μιας λύσης που θα καταστήσει εφικτή, σύμφωνα με εμπειρογνώμονες σε θέματα μεταφορών με την ολοκλήρωση των έργων έλευσης του Μετρό στον Πειραιά.

[υπουργείο] Στόχος η άμεση επίλυση προβλημάτων του κλάδου

Σχέδιο οργάνωσης «task force» στην κρουαζιέρα

Του Αντώνη Τσιμπλάκη
atsimp@nautemporiki.gr

Τη δημιουργία μιας κοινής ταχείας αντίδρασης, προκειμένου να επιλυθούν άμεσα τα ζητήματα που αντιμετωπίζουν τα κρουαζιερόπλοια στην χώρα μας, προανήγγειλε χθες ο αναπληρωτής υπουργός Οικονομικών Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, Θεόδωρος Δράτσος, μελώντας σε συνέντευξη Τύπου εν όψει του συνεδρίου Cruise & Sea Tourism Forum, που πραγματοποιείται την επόμενη εβδομάδα στην Αθήνα. Ο υπουργός ανέφερε ότι η κυβέρνηση προέβλεπε πολύ σύντομα να υλοποιήσει την πρόταση που επιστήθηκαν οι φορείς της κρουαζιέρας για τη σύσταση Επιτροπής Κρουαζιέρας με τη συμμετοχή όλων των συναρμοδίων κρατικών φορέων, η οποία αναμένεται να δώσει ώθηση στη λειτουργία του κλάδου.

Παρόλο αυτά, ο διευθυντής ανθρακός της Celestial Cruises, Κυριάκος Αθανασίου, επιστήμη ότι ένας από τις πιο σημαντικές στρατηγικού χαρακτήρα οι οποίες θα συζητηθούν αναλυτικά, κρεμάται να ληφθούν και κάποιες εύκολες αποφάσεις που είναι θέμα βούλησης. Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα έφερε την απουσία κάδων σκουπιδιών σε πολλά λιμάνια της χώρας, αλλά και την απουσία τροχονόμου στο λιμάνι του Πειραιά προκειμένου να διευκολύνει την κίνηση των οχημάτων και παράλληλα των πούλμαν της κρουαζιέρας.

Home port

Τη σημασία της απουσίας της χώρας από τον χάρτη του home port στην Ευρώπη επισήμανε ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Γιώργος Γράτσος, ο οποίος σημείωσε ότι η ανάγκη της Ελλάδας με την Ισπανία και την Ιταλία έχει διευρυνθεί περαιτέρω, φτάνοντας στον έναν προς έναν ή και 6,5 επιβάτες αντίστοιχα. Και η διαφορά στα έσοδα είναι πολύ μεγάλη, αφού στα λιμάνια επιβίβασης οι επιβάτες δεδουλευμένα πένταπλα χρήματα σε σχέση με τις απλές επισκέψεις σε έναν προορισμό. Ο κ. Γράτσος έσπευσε να συμπληρώσει

> Ακτοπλοία

Με 6,5% συμβάλλει η ακτοπλοία στο ΑΕΠ της χώρας μέσω των άμεσων και έμμεσων επενδύσεων που έχει κυρίως στη νησιωτική οικονομία, ενώ επηρεάζει και το 50% της απασχόλησης στα νησιά. Αυτό υπογράμμισε ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ Μιχάλης Σακέλλης, ο οποίος σχολιάζοντας το ενδεκόμενο αύξησης του ΦΠΑ στα νησιά εκτίμησε ότι θα επηρεάσει αρνητικά την τουριστική κίνηση και τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Όσον αφορά ενδεκόμενη αύξηση του ΦΠΑ στην ακτοπλοία, σημείωσε ότι οι εταιρείες αναγκαστικά θα την μετακλιθούν στους επιβάτες. Τέλος, διαβεβαίωσε τον υπουργό Ναυτιλίας ότι τα δρομολόγια φέτος θα εκτελεστούν κανονικά και δεν θα αντιμετωπιστεί κανένα πρόβλημα. Εκτός από ορισμένα δρομολόγια στο Βόρειο Αιγαίο, για τα οποία, όπως είπε, μπορούν να υπάρξουν άμεσες λύσεις.

και τη μετεξέλιξη του αεροδρομίου της Αθήνας σε περιφερειακό αεροδρόμιο, κάτι που δυσκολεύει την προσέλκυση επιβατών από τρίτες χώρες για να κάνουν κρουαζιέρα από τη χώρα μας. Υπενηθίμισε μάλιστα ότι το Ελληνικό με την Ολυμπιακή Αεροπορία ήταν hub αεροδρόμιο. Όσον αφορά την πόλη του Πειραιά, ξεκαθάρισε ότι σήμερα δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση προορισμό κρουαζιέρας, αλλά το μέρος από το οποίο περνάνε οι επιβάτες κρουαζιερόπλοιων προκειμένου να ανέβουν στο κέντρο της Αθήνας. «Για να παραμείνουν οι επιβάτες πρέπει να κάνουμε τον Πειραιά φιλόξενο», σημείωσε.

«Αιών» το ηλεκτρονικό αρχείο

Ο πρόεδρος του ΝΕΕ αναφέρθηκε και στα σκάφη αναψυχής, καλωσορίζοντας για άλλη μια φορά τον νόμο του 2014 που στην ουσία εξισώνει το ελληνικό πλαίσιο λειτουργίας των σκαφών αναψυχής με το ευρωπαϊκό. Την «πίστα» όμως του κ. Γράτσου αξιολογήσει ο πρόεδρος της Ένωσης Γιοσιόκτητων Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, Αντώνης Στελλάτος, ο οποίος υπενθύμισε στο ακροατήριο και στα κυβερνητικά στελέχη ότι ο νόμος δεν έχει τεθεί σε ισχύ ακόμα, με αποτέλεσμα να χάνεται και δεύτερη καλοκαιρινή σεζόν. Ολος ο νόμος βασίζεται στο ηλεκτρονικό αρχείο το οποίο θα «ανέβει» στο υπουργείο Οικονομικών. Το αρχείο αυτό θα δώσει τη δυνατότητα στις αρχές να μηδενίζουν τη γραφειοκρατία που ταλαιπωρεί επαγγελματίες και επιβάτες, αλλά και να εισπραχθεί το πολύτιμο για την ελληνική οικονομία τέλος πλεύσης. «Χωρίς την ενεργοποίησή του ο νόμος θα παραμείνει ανεφάρμοστος δώλωσε. Αλλά και ο πρόεδρος της Ένωσης Μαρινών Ελλάδος, Σταύρος Κατωκόδης, επισήμανε ότι οι μαρίνες μπορούν να αποτελέσουν πηγή πλούτου για την ελληνική οικονομία, εφόσον «δημιουργήσουμε ένα πλαίσιο λειτουργίας τέτοιο ώστε να καταφέρουμε να προσελκύσουμε τα μεγάλα σκάφη για μόνιμο ελληνισμό στις ελληνικές μαρίνες».

[SID:9457360]



“Τη σημασία της απουσίας της χώρας μας από τον χάρτη του home port στην Ευρώπη επισήμανε ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γιώργος Γράτσος.”

TheSeaNation 22/05/2015

Εορτάστηκε η Ημέρα του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού

Ασπυρμάκης, Κλεομένης ΝΕΑ, δημοσίευσε στις 22 Μαΐου 2015 21:08

Σε Ελλάδα βρίσκεται αυτή την ώρα ο κορυφαίος Ημέρα του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού στο πλαίσιο της 114της του συνδεδεμένης του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ) και η Ένωση Ελλήνων Εφορτώνων (ΕΕΕ).

Ο στόχος του κορυφαίου είναι τριπλό:

- Να ημερήσια την ελληνική εμπορική ναυτική και συγκεκριμένα τους ναυτικούς της χώρας, της εταιρησιακής της θέσεως «α» τους εργαζομένους της ναυτικής επαφής και οι οποίοι που αναλαμβάνουν με αυτήν.
- Να ενημερώσει τον ελληνικό λαό για τη μεγάλη της βιομηχανία της χώρας και για τον παγκόσμιο ρόλο που αυτή διαδραματίζει.
- Να υπενθυμίσει την ελληνική ναυτική ότι η σταδιοδρομία της θέσεως εφορτώνων του εμπορικού ναυτικού αποτελεί μια αξιόλογη επαγγελματική σταδιοδρομία. Στο πλαίσιο αυτό ναυτικοί κύκλοι στο περιβάλλον της εκδήλωσης, οργανώνουν τα θέματα του κορυφαίου προβλάντας οι οποίοι επιστημονικοί.

Για άλλα μια φορά ο εορτασμός της ημέρας ναυτικής βίαιος την αναφορά της ελληνικής ναυτικής στην οικονομία στην 1η θέση, όπως τα στοιχεία τα οποία έχουν δημοσιοποιηθεί και από την ΤΠΕ σημαίνουν ότι η ελληνική πρωτοκαθλία, η παγκόσμια εμπορική ναυτική είναι η μόνη ελληνική πρωτοκαθλία διεθνώς και αποτελεί συνέπεια της υψηλής ανταγωνιστικότητας και ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών της.

Διαφορετικά ο ελληνικός εφορτώνος διατηρείται στο διεθνή οικονομικό γίγνεσθαι χωρίς το ελληνικό δημόσιο να υπερέχει σε καμία περίπτωση για το σκοπό αυτό να ασπύρει με άλλους κλάδους της οικονομίας όπως ο τουρισμός, ο οποίος απορροφά σημαντικούς πόρους από ευρωπαϊκά προγράμματα αλλά και επένδυσης από το αναπτυξιακό πλαίσιο της χώρας.

Ιστορικά η αναπτυξιακή «πλοήγηση» των Ελλήνων εφορτώνων προέρχεται από το ναυτιλιακό δυναμικό της χώρας καθώς ναυτικοί που έχουν κερδίσει ανώτερα αποτίθρον μερικές ή και ολόκληρα πλοία εξοπλισμένα οι μεγάλλους πλοκαρτές.

Πρόκειται για το λεγόμενο «ελληνικό ναυτικό θαύμα» που αποτελεί αντίδοτο του αμερικανικού ονείρου.

Εμπορικών όμως πέρα το οικονομικά και ναυτικά ζητήματα έχουν υποστηρίξει με ταχισμένα στοιχεία ότι η πρωτοκαθλία από πού η θέσεως και οδήγησε η ελληνική ποσοτήρας ναυτικής μπορεί να αποτελέσει δείκτη για την ικανότητα της χώρας να την αναπτύξει μέσω της πρωτοκαθλίας να υποστηρίξει και να μη γίνει οπότε λάθη και υποανάπτυξη η ανταγωνιστικότητας της στα πλαίσια συζητήσεων και πλάνων όπου ασπύρει το τελευταίο δείκτη με αμφί την κερφή που επάξω στην πρωτοκαθλία της χώρας με προφανή στόχους.

Όσον αφορά το θέμα αυτό και επαθεί πολύς λόγος έχει γίνει το τελευταίο δείκτη πέρα του φορολογικού status στην Ελλάδα κρίνει το διεθνή χρηματοοικονομικό καθεστώς φορολόγησης της χωρητικότητας των πλοίων.

Παράδοξα μετατρέπεται συμβαίνει και οι άλλα κράτη με αναπτυγμένη ποσοτήρας ναυτικής και όη της ΕΕ.

Όπως τόσους κύκλους της ναυτικής που παρήγαγαν στην εποχή οδήγησε του συνδεδεμένου το ΝΕΕ και η ΕΕΕ, βασικός στόχος κάθε ναυτικού κράτους είναι η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του πλοίου του προκειμένου να συμπεριληφθεί από τον παραγωγικό αυτό πλοίο της οικονομίας.

Όπως σημειώθηκε ότι η ελληνική φορολογική σύστημα εννοείται ιδιαιτέρως η ναυτική τότε έχει προκύψει για άλλους κανονισμούς ή εταιρησιακές τριών χωρών για μετακίνηση των ναυτικών τους δραστηριοτήτων στην Ελλάδα προκειμένου να απολαμβάνουν των προνομίων γεγονός που δεν έχει συμβεί μέχρι τώρα.

Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι η ελληνική ναυτική μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και μέσα από συγκεκριμένους κλάδους μπορεί να υποστηρίξει η ναυτική δραστηριότητα στην Ελλάδα και ως αποτέλεσμα αυτών να αυξηθεί ο αντίκτυπος στην ελληνική οικονομία.

NEWSFRONT

GREEK SHIPPING INTELLIGENCE

29 May 2015

Vol. 16 / No. 21

GOVERNMENT 'VISION' NEEDED FOR SHIPPING TO ACHIEVE ITS POTENTIAL

Greece's shipping industry has to be competitive with other maritime centres for it to maximise its returns from maritime and related businesses, thereby creating much-needed jobs as well as contributing directly to the country's near empty coffers.

"Our geographical position gives us huge potential for economic development," George Gratsos, president of the Hellenic Chamber of Shipping (HCS), told the 'Maritime Day' event, May 22. Hosted by the HCS and the Union of Greek Shipowners (UGS) the event was attended by some 800 industry and political guests, including George Stathakis, minister for Economy, Infrastructure, Shipping and Tourism and alternate Shipping minister, Theodore Dritsas.

Noting the Greek-owned oceangoing fleet is the world leader and a trusted partner of major economies, pouring €13bn (\$14bn) to €19bn annually in revenues through the Greek economy, which represents about 7% of national GDP, Gratsos said more can be done but it would require "vision, and a suitable, stable and operable business-friendly system, rid of rigid bureaucracy".

He said as an economy and a maritime cluster, Greece has fallen behind other centres, mentioning Shanghai, Singapore, Hong Kong, Cyprus and Malta as examples of attractive maritime centres today and indeed Greek owners are being courted by these centres.

Gratsos said shipping companies are attracted to maritime centres boasting healthy financing alternatives, insurance organisations, credible legal services and courts, and the presence of charterers. Gratsos said a different approach in thinking is needed for Greece to fulfil its potential as a logistics, cruising, sea tourism and shiprepair hub.

UGS president, Theodore Veniamis said shipping "has the potential to assist further", especially by creating more jobs for young Greeks. Indeed, he said the shipping industry has already contributed valuable foreign exchange and jobs, as well as prestige, and it is now at a time the country "is in crisis".

Both ministers said the government's priority is to strengthen the Greek flag, and the development of Piraeus as a maritime centre. Stathakis also said the Alexis Tsipras-led Syriza coalition government also had maritime training, shiprepairing and coastal services, as priorities.

Miltiadis Varvitsiotis, shipping minister in the previous New Democracy government, gave the success of the Cosco Pacific's 35-year concession to operate container terminals in Piraeus as an example of what can be achieved, with the right approach.

During the event at the Atheneum Intercontinental hotel there was a running film programme demonstrating numerous official and unofficial ways Greek shipowners have been contributing to Greek society. Social programmes co-ordinated by the UGS were featured as examples of giving by private trusts and foundations linked to the industry.

