



# Κώστας Λυμπουσάκης

Πρόεδρος Πανελληνίας Ένωσης Πλοιοκτητών-Εφοπλιστών Ρυμουλκών & Ναυαγοσωστικών Πλοίων

## «Ναυαγούν» τα ελληνικά ναυαγοσωστικά

Για εξυπηρετήσεις κόντρα στα συμφέροντα του κλάδου και της χώρας καταγγέλλει την κυβέρνηση ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιοκτητών-Εφοπλιστών Ρυμουλκών & Ναυαγοσωστικών Πλοίων Κώστας Λυμπουσάκης. Τα επίμαχα Προεδρικά Διατάγματα και οι θοδές προοπτικές εν μέσω γεωπολιτικών εντάσεων. Τι ζητά η Ένωση

**Π**οιες είναι οι θέσεις της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιοκτητών-Εφοπλιστών Ρυμουλκών

**& Ναυαγοσωστικών Πλοίων για τα κυριότερα προβλήματα του κλάδου;**

«Τα ρυμουλκά και οι υπηρεσίες που προσφέρουν παγκοσμίως χαρακτηρίζονται κυρίως από την ασφάλεια (safety) που παρέχουν στο πλοίο και στο λιμάνι όπου δραστηριοποιούνται. Για τον λόγο αυτό, πιστοποιούνται ως προς την ασφάλεια και την αξιοπιστία του σκάφους, του εφοπλισμού και των γνώσεων

του πληρώματος, με βάση κανονισμούς παγκόσμιου κύρους για τις βασικές προδιαγραφές κατασκευής και εξοπλισμού, ανάλογα με την περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνται και τις συνθήκες που αντιμετωπίζουν. Πέραν τούτων, η θέση της Ένωσής μας είναι σαφής, σταθερή και δεδομένη: θέτουμε την ασφάλεια ως προτεραιότητα και φροντίζουμε να συμβαδίζουμε με την εξέλιξη τόσο των πλοίων που εξυπηρετούμε όσο και των λιμανιών και των λιμενικών υποδομών όπου προσφέρουμε τις υπηρεσίες μας. Όμως, τα τελευταία χρόνια ο κλάδος μας αντιμετωπίζει πολύ

σοβαρά προβλήματα, που οφείλονται αποκλειστικά στις διατάξεις δύο κανονιστικών κειμένων της πολιτείας. Διότι το Υπουργείο Ναυτιλίας έχει προκαλέσει αναστάτωση με δύο αντίστοιχα Προεδρικά Διατάγματα, και μάλιστα στον τομέα των ναυαγοσωστικών επιτεύχθηκε το αδιανόητο: με απλά λόγια, η Ελλάδα, μια χώρα θαλασσινή και νησιωτική, με τεράστια ναυτιλιακή κίνηση στον χώρο ευθύνης της και με εκτεταμένη θαλάσσια ζώνη ευθύνης για έρευνα και διάσωση (SAR), έχει ξεμείνει με ένα και μοναδικό ναυαγοσωστικό πλοίο υπό ελληνική σημαία από τον Μάιο του 2024. Κι αυτό

ενώ μέχρι τότε διέθετε στόλο περίπου 60 αδειοδοτημένων ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών πλοίων διαφόρων μεγεθών και τύπων, διεσπαρμένων σε Αιγαίο, Ιόνιο και Κρήτη, έτοιμων να προσφέρουν βοήθεια σε ανθρώπους και πλοία σε κίνδυνο. Αυτή είναι η άμεση συνέπεια του Π.Δ. 65/2023 περί του νέου Κανονισμού για τα Ναυαγοσωστικά Πλοία, ο οποίος –οφείλω να τονίσω– θεσπίστηκε χωρίς την απαραίτητη νομοθετική εξουσιοδότηση και κατά παράβαση των ενωσιακών και ελληνικών νομικών κανόνων νομοθέτησης, και παρά τις τεκμηριωμένες προειδοποιήσεις ➤

Ο κλάδος των ρυμουλκών χρειάζεται... ρυμούλκηση, «η κυβέρνηση δημιουργεί ολιγοπώλια»



«Η Ελλάδα, μια χώρα θαλασσινή και νησιώτικη, με τεράστια ναυτιλιακή κίνηση και με εκτεταμένη θαλάσσια ζώνη ευθύνης για έρευνα και διάσωση, έχει ξεμείνει με ένα και μοναδικό ναυαγοσωστικό πλοίο υπό ελληνική σημαία από τον Μάιο του 2024»



της πλειονότητας των φορέων της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας για τις δυσμενείς και επικίνδυνες επιπτώσεις στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Ο Κανονισμός καταγγέλθηκε από πλήθος φορέων ως ρύθμιση με χαρακτηριστικά εξυπηρέτησης ενός ολιγοπωλίου συμφερόντων, δεδομένου ότι επιβάλλει έναν μοναδικό τύπο ναυαγοσωστικού πλοίου, με μοναδικό μέγεθος και προδιαγραφές, γεγονός που συνιστά διεθνή ιδιομορφία και παγκόσμια πρωτοτυπία, χωρίς αντίστοιχες προβλέψεις από διεθνείς Νηογνώμονες για τα δεδομένα της Μεσογείου, ενώ επιπλέον, όπως ήδη φάνηκε, δημιουργεί ιδανικές συνθήκες μονοπωλίου με αποτελέσματα αμφίβολης ποιότητας.

**Κ**αι, όπως προανέφερα, έχουμε και τον άλλο, εξίσου προβληματικό Κανονισμό, αυτόν περί των Ρυμουλκών Πλοίων, που θεσπίστηκε με το Π.Δ. 83/2022, επίσης χωρίς καμιά ουσιαστική διαβούλευση με τους φορείς της ναυτιλίας και χωρίς καν να ενημερωθούν και να εκφράσουν γνώμη οι φορείς λειτουργίας των λιμένων. Ο Κα-

νονισμός αυτός, όπως έχει διαπιστωθεί απ' όλους τους φορείς, βρίθει σφαλμάτων και ασαφειών στους περισσότερους από τους υπολογιστικούς μαθηματικούς τύπους που εμπεριέχει, ενώ έχει καταφέρει να συσσωρεύσει και πολλά άλτα προβλήματα στον κλάδο, αλλά και στα λιμάνια της χώρας. Το ακόμη πιο εντυπωσιακό είναι ότι ο εν λόγω Κανονισμός έχει αποκλείσει αναίτια τους ελληνικούς Νηογνώμονες από την πιστοποίηση των υπό ελληνική σημαία ρυμουλκών. Για να γίνει κατανοητό το μέγεθος της προχειρότητας και των σφαλμάτων, θα υπογραμμίσω ενδεικτικά ότι απαιτήθηκαν τουλάχιστον τρεις νομοθετικές πρωτοβουλίες έως τώρα, προκειμένου να διευκρινιστούν, συμμαζευτούν και διορθωθούν μόνο μερικά από τα προβληματικά σημεία. Με λίγα λόγια, πρόκειται για ένα "φωτογραφικό" κανονιστικό κείμενο που στοχεύει να δημιουργήσει συνθήκες ολιγοπωλίου, αποκλείοντας από την αγορά τις περισσότερες εταιρείες ρυμουλκών, με την επιβολή υπερβολικών προδιαγραφών που δεν σχετίζονται με τις πραγματικές συνθήκες των ελληνικών λιμένων. Παράλληλα, αξίζει να

τονιστεί ότι και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, ο επίσημος σύμβουλος της πολιτείας, με δύο πολυσέλιδες μελέτες Επιτροπών επιστημονικού κύρους έχει ζητήσει εγγράφως από το Υπουργείο Ναυτιλίας την ουσιαστική τροποποίηση του Κανονισμού περί των Ρυμουλκών Πλοίων και την κατάργηση του Κανονισμού περί των Ναυαγοσωστικών Πλοίων».

**Τι προτείνει η Ένωσή σας για να εμπλουθούν τα προβλήματα που αναφέρατε;**

«**Ο**ι προτάσεις μας είναι απλές και σαφείς: Πρώτον, πρέπει να καταργηθεί ο απαράδεκτος Κανονισμός περί των Ναυαγοσωστικών Πλοίων, δηλαδή το Π.Δ. 65/2023, όπως έχει τονίσει και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. Και, δεύτερον, πρέπει να τροποποιηθεί άμεσα ο Κανονισμός περί των Ρυμουλκών Πλοίων, δηλαδή το Π.Δ. 83/2022, σύμφωνα με τις υποδείξεις του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Ας ληφθεί υπόψη ότι και για τα δύο αυτά Προεδρικά Διατάγματα έχουμε προσφύγει στο Συμβούλιο της Επικρατείας και αναμένουμε τις αποφάσεις του. Θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι το βασικό ▶

«ΑΠΟΚΛΕΙΟΝΤΑΙ ΑΝΑΙΤΙΑ ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ»



«Φωτογραφικό κανονιστικό κείμενο στοχεύει να δημιουργήσει συνθήκες ολιγοπωλίου, αποκλείοντας από την αγορά τις περισσότερες εταιρείες ρυμουλκίων, με την επιβολή υπερβολικών προδιαγραφών που δεν σχετίζονται με τις πραγματικές συνθήκες των ελληνικών λιμένων»

«Βασικό αίτημά μας είναι η πολιτεία να διαβουλευτεί με τους φορείς της ναυτιλιακής κοινότητας, ανοιχτά και χωρίς προειλημμένες αποφάσεις, για ό,τι αφορά τα ναυτιλιακά θέματα»

αίτημά μας είναι η πολιτεία να διαβουλευτεί με τους φορείς της ναυτιλιακής κοινότητας, ανοιχτά και χωρίς προειλημμένες αποφάσεις, για ό,τι αφορά τα ναυτιλιακά θέματα»

**Πώς βλέπετε την προσαρμογή του κλάδου στις περισσότερες φιλοπεριβαλλοντικές τεχνολογίες;**

«Στο σημαντικό θέμα των αέριων ρύπων και των φιλικότερων προς το περιβάλλον τεχνολογιών, είμαστε υπέρ της υιοθέτησης των σχετικών προτύπων και μάλιστα σε παγκόσμιο επίπεδο, και υποστηρίζουμε την εναρμόνιση μ' αυτά. Αλλά θα πρέπει ιδιαίτερα να ληφθούν υπόψη οι δυσχερείς συνθήκες που έχει επιφέρει στον ναυτιλιακό τομέα η κρίση στη Μέση Ανατολή. Είναι σαφές ότι, εν προκειμένω, απαιτείται η Ευρωπαϊκή Ένωση, μέσω των θεσμικών της οργάνων και των χρηματοδοτικών της προγραμμάτων, να στηρίξει έμπρακτα και ουσιαστικά τους πλοιοκτήτες του κλάδου μας προς αυτή την κατεύθυνση. Διότι τα κόστη της πρά-

σινής τεχνολογίας είναι αρκετά μεγάλα και διανύουμε μια ιδιαίτερα δύσκολη μεταβατική περίοδο, όπως δείχνουν οι παγκόσμιες αλλά και οι ευρωπαϊκές εξελίξεις. Μάλιστα, δεδομένου ότι η αγορά στον τομέα μας είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική, είναι πρόδηλο πως απαιτείται μια πολιτική σοβαρών οικονομικών κινήτρων, υποστηρίζοντας τον πλοιοκτήτη προκειμένου να προχωρήσει στην ανανέωση του στόλου του με πλοία νέας τεχνολογίας».

**Ποιες είναι οι εκτιμήσεις της Ένωσης για το κοντινό μέλλον, σε συνάρτηση και με τις τρέχουσες εξελίξεις;**

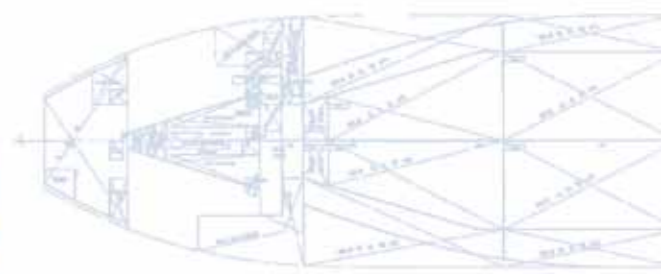
«Ο ανθρώπινος παράγοντας ήταν και παραμένει ο πιο σημαντικός για τον κλάδο μας, σε όλα τα επίπεδα που σχετίζονται με τη ναυτιλία, και ειδικά στον ευαίσθητο τομέα των υπηρεσιών ρυμούλκησης και διάσωσης. Τα μέλη της Πανελληνίας Ένωσης διακατέχονται από πλήρη συνείδηση του έργου και της αποστολής τους, πάντα με κριτήριο την

ασφάλεια του πλοίου και την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, ενώ η πολύχρονη εμπειρία των πληρωμάτων μας και η διαρκής ενασχόλησή τους με τις πραγματικές συνθήκες της εργασίας, τόσο μέσα στα λιμάνια όσο και στην ανοιχτή θάλασσα, είναι η βάση πάνω στην οποία χτίζουμε το σήμερα και το αύριο της πρακτικής κατάρτισης και της αναβάθμισης των δεξιοτήτων των μελών των πληρωμάτων μας. Ταυτόχρονα, παρακολουθούμε και τη μεγάλη εικόνα της παγκόσμιας ναυτιλίας και των γεωπολιτικών εξελίξεων και διαπιστώνουμε ότι: Πρώτον, έχουμε εισέλθει σε μια περίοδο που συνδυάζει την απειλή των πολεμικών επιχειρήσεων με την επιβολή οικονομικών και άλλων κυρώσεων, ενώ μας ανησυχεί η τάση επιστροφής σε παλιές και ξεπερασμένες μορφές προστατευτισμού, δηλαδή βιώνουμε μια κρίση που φέρνει τη ναυτιλία σε αντίθεση με την έως τώρα λογική της παγκοσμιοποίησης. Δεύτερον, η σύγκρουση στον Περσικό Κόλπο και τα

«ΤΟ ΥΠ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΦΕΡΝΕΙ ΑΝΑΣΤΑΤΩΣΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ»

# CAPITAL

GAS SHIP MANAGEMENT CORP.



Share our Passion for Shipping!



SHIPPING FOR A CARBON-FREE WORLD

Capital Gas Ship Management Corp.  
2 Iassonos Street, 18537 Piraeus, Greece, Tel: +30 210 4512326  
www.capitalgas.gr, info@capitalgas.gr

«Δεδομένου ότι η αγορά είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική, απαιτείται μια πολιτική σοβαρών οικονομικών κινήτρων, που θα υποστηρίζει τον πλοιοκτήτη προκειμένου να προχωρήσει στην ανανέωση του στόλου του με πλοία νέας τεχνολογίας»



«Είμαστε υπέρ της ελεύθερης ναυτιλιακής δραστηριότητας με ενιαίους και διεθνώς σεβαστούς κανόνες, με ειρηνική προσέγγιση των προβλημάτων, με ίσες ευκαιρίες και υγιή ανταγωνισμό χωρίς προστατευτισμούς, και με σεβασμό της βασικής αρχής του ναυτιλιακού κόσμου: της προστασίας της ζωής, της ασφάλειας και του περιβάλλοντος»

προβλήματα ως προς την ελεύθερη διέλευση από τα διεθνή στενά του Ορμούζ δεν συνιστούν αισιόδοξη προοπτική ούτε για το παγκόσμιο κατά θάλασσα εμπόριο και τη διεθνή ναυτιλία ούτε για τη διεθνή οικονομία, γεγονός που μας ανησυχεί.

Ο κλάδος μας είναι εκ της φύσεώς του υποστηρικτικός ναυτιλιακός κλάδος, που συμπορεύεται και συνυπάρχει με τους δρόμους που ανοίγει η μεγάλη διεθνής ναυτιλία. Συνεπώς, ανησυχούμε ιδιαίτερα από την αύξηση των εντάσεων και την προοπτική πολεμικών συρράξεων στην ευαίσθητη για την παγκόσμια ναυτιλία περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής. Γνωρίζουμε, εξάλ-

λου, ότι τέτοιες καταστάσεις όχι μόνο προκαλούν ποικίλα προβλήματα στην ελεύθερη ναυτιλιακή δραστηριότητα, αλλά και επιφέρουν αυξητικές τάσεις στα καύσιμα και στους ναύλους, άρα προωθούν γενικότερα την ακρίβεια, ενώ παράλληλα ευνοούνται διάφορες ανεπιθύμητες καταστάσεις, όπως η μη νόμιμη διακίνηση όπλων και πολεμοφοδίων, η ενίσχυση του λαθρεμπορίου καυσίμων ή και άλλων ειδών που παρουσιάζουν έλλειψη εξαιτίας των πολεμικών συνθηκών, ο τυχόν αποκλεισμός ορισμένων λιμένων για κάποιο χρονικό διάστημα λόγω πολεμικών κινδύνων κ.λπ. Τέτοιου είδους επιπλοκές μπορούν να επηρεάσουν άμεσα ή έμμεσα όλους τους κλάδους, άρα και

τον δικό μας κλάδο, με αρνητικές επιπτώσεις που δεν μπορούν να προβλεφθούν.

Για όλους αυτούς τους λόγους, η δική μας θέση είναι σαφής και διάφανη: Είμαστε υπέρ της ελεύθερης ναυτιλιακής δραστηριότητας με ενιαίους και διεθνώς σεβαστούς κανόνες, με ειρηνική προσέγγιση των προβλημάτων που προκύπτουν, με ίσες ευκαιρίες, υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό χωρίς αποκλεισμούς και προστατευτισμούς, και με σεβασμό της βασικής αρχής του ναυτιλιακού κόσμου, που είναι: η προστασία της ζωής στη θάλασσα, η προτεραιότητα της ασφάλειας πλοίου/πληρώματος/επιβατών/φορτίου και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος».

« Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΣΤΡΙΜΩΧΝΕΙ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ »

# Trust without Limits

Στην ΕΤΕΚΑ, διαθέτοντας εμπειρία 35 χρόνων στο χώρο του Bunkering, κατανοούμε σε βάθος τις ανάγκες των πελατών μας. 'Συμπλέουμε' με τους στόχους τους, παραδίδοντας καύσιμα υψηλής ποιότητας, άμεσα και εγγυημένα. Έχουμε κερδίσει την προτίμηση της Ελληνικής και διεθνούς ναυτιλίας, γι' αυτό οι συνεργάτες μας μάς δείχνουν Εμπιστοσύνη χωρίς όρια!



Winning trust overseas

www.eteka.com.gr

ΕΤΕΚΑ Bunkering, Τριπόλεως 2,  
Πέροιο 188 63 Τηλ: 210 4009030-1  
E-mail: bunkering@eteka.com.gr

