

Δελτίο Τύπου

Τηλ. (212) 661-7566

Email: forum@CapitalLink.com

26 κορυφαίες ναυτιλιακές εταιρείες, 3 πολύ σημαντικοί νηογνώμονες, ναυλωτές, χρηματοδότες και οργανώσεις της ναυτιλιακής αγοράς στο

7^ο ΕΤΗΣΙΟ «OPERATIONAL EXCELLENCE IN SHIPPING FORUM» ΤΗΣ CAPITAL LINK ΤΕΤΑΡΤΗ, 1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ, 2017 - ΑΘΗΝΑ, ΕΛΛΑΔΑ

NEA YOPKH, NY, 3 Νοεμβρίου, 2017 – Το “7^ο Ετήσιο Capital Link “Operational Excellence in Shipping Forum” πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη, 1 Νοεμβρίου, 2017 στο Divani Caravel Hotel στην Αθήνα με μεγάλη επιτυχία ξεπερνώντας τους **650 συμμετέχοντες**.

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ & ΔΟΜΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Το συνέδριο διοργανώθηκε σε Συνεργασία με την Ένωση Εφοπλιστών της Δανίας, την Ένωση Εφοπλιστών της Γερμανίας και την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας.

Με ένα **7ετές ιστορικό**, αποτελεί το μοναδικό Συνέδριο που παρουσιάζει την **Επιχειρησιακή Αριστεία στον Τομέα των Θαλάσσιων Μεταφορών** και διερευνά τις **Βέλτιστες Πρακτικές στον Κλάδο** σε όλους τους σημαντικούς τομείς όπως η διαχείριση του στόλου, η τεχνολογική καινοτομία, η εκπαίδευση και διαχείριση πληρωμάτων, η ενεργειακή απόδοση και το περιβάλλον, η προστασία και η ασφάλεια. Το Συνέδριο αποσκοπεί επίσης στο να αναδείξει εταιρείες που εφαρμόζουν τις βέλτιστες πρακτικές στο πλαίσιο της εταιρικής τους πολιτικής.

Το Συνέδριο αποσκοπεί να δώσει μια υψηλού επιπέδου **ενημέρωση** για τις τελευταίες εξελίξεις σε θέματα σημαντικού επιχειρησιακού ενδιαφέροντος για την ναυτιλία. Παράλληλα αποσκοπεί να λειτουργήσει σαν **πλατφόρμα επικοινωνίας και επαφών** στα παραπάνω θέματα και συνδέει τις ναυτιλιακές εταιρείες, τους ναυλωτές, τις κυβερνητικές και μη κρατικές ενώσεις, τους νηογνώμονες, τους Ασφαλιστικούς Οργανισμούς (P&I Clubs), τα Νηολόγια, τους προμηθευτές τεχνολογίας και υπηρεσιών και την οικονομική και επενδυτική κοινότητα.

Με μεγάλη μας χαρά βλέπουμε πώς η ναυτιλιακή κοινότητα έχει αποδεχτεί αυτό το Συνέδριο. Φέτος, ανώτατα στελέχη από 26 κορυφαίες ναυτιλιακές εταιρείες, 3 πολύ σημαντικούς νηογνώμονες, καθώς επίσης ναυλωτές, χρηματοδότες και οργανώσεις της ναυτιλιακής αγοράς επάνδρωσαν τα πάνελ για να συζητήσουν τις γεωπολιτικές, κανονιστικές και εμπορικές τάσεις που επηρεάζουν τη ναυτιλία και πώς η εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών μεταφράζεται σε απτά εμπορικά, επιχειρησιακά και οικονομικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα.

Η μεγάλη συμμετοχή των ναυτιλιακών εταιρειών στο Συνέδριο είναι ιδιαίτερα σημαντική. Η ασφαλής, αποτελεσματική, και συμμορφούμενη με τους κανονισμούς διαχείριση του πλοίου αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της ναυτιλίας και το Συνέδριο προσδίδει στο επιχειρησιακό κομμάτι της δουλειάς και στις εταιρείες που εφαρμόζουν τις βέλτιστες πρακτικές την δέουσα προσοχή.

Το Συνέδριο άνοιξε ο **Πρόεδρος της Capital Link κ. Νικόλαος Μπορνόζης**, ο οποίος αφού καλωσόρισε το κοινό, τόνισε ότι στην έβδομη χρονιά του, αυτό είναι το μοναδικό Συνέδριο το οποίο αναδεικνύει την **Επιχειρησιακή**

Αριστεία στον Τομέα των Θαλάσσιων Μεταφορών και διερευνά τις **Βέλτιστες Πρακτικές στον Κλάδο** σε όλους τους σημαντικούς τομείς όπως η διαχείριση του στόλου, η τεχνολογική καινοτομία, η εκπαίδευση και διαχείριση πληρωμάτων, η ενεργειακή απόδοση και το περιβάλλον, η προστασία και η ασφάλεια. **Ο κ. Νικόλαος Μπορνόζης ευχαρίστησε την Ένωση Εφοπλιστών της Δανίας και της Γερμανίας και την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας, για την υποστήριξη και συνεργασία τους.**

Στη συνέχεια ο **κ. Clay Maitland, Conference Chairman; Founding Partner – NAMEPA; Chairman – NYMAR; Managing Partner – International Registries**, στην εναρκτήρια ομιλία του ανέφερε τα εξής: «Πιστεύω πως βρισκόμαστε σε ένα από τα σημαντικότερα Συνέδρια στην Ευρώπη. Σήμερα έχουμε πάνελ με διακεκριμένους ομιλητές και προσκεκλημένους, και όλοι μαζί θα αναλύσουμε το διαρκώς διαφοροποιούμενο τοπίο της βιομηχανίας, από τα νέα καύσιμα έως τις «πράσινες» τεχνολογίες, και όχι μόνο.»

SECTION “INDUSTRY CHALLENGES & THE ROAD MAP AHEAD”

Geopolitical, Regulatory & Market Developments Affecting Shipping & The Industry’s Response

Συντονιστής: **κ. Clay Maitland**, Founding Partner – NAMEPA; Chairman – NYMAR; Managing Partner – International Registries

Ομιλητές:

- **κ. Apostolos Poulouvassilis**, CEO – Aegean Shipping Management, Inc.
- **κ. Dimitris Vastarouchas**, Deputy Chief Operating Officer & Technical Director – Danaos Shipping
- **κ. Dimitrios Fafalios**, Chairman, Technical Committee – INTERCARGO; Member of the Board – Union of Greek Shipowners; President & Director – Fafalios Shipping
- **κ. Bill Box**, Senior Manager Commercial, Area Manager Greece & Cyprus, Manager PPS Payment Performance System – INTERTANKO
- **κ. Tom Boardley**, Executive Vice President and Global Head of Corporate and External Affairs – Lloyd's Register

Ο **κ. Clay Maitland**, Founding Partner – NAMEPA; Chairman – NYMAR; Managing Partner – International Registries, ανέφερε: «Το πάνελ, αποτελούμενο από τον Απόστολο Πουλοβασίλη της Aegean Shipping Management, Inc., τον Δημήτρη Βασταρούχα της Danaos Shipping, τον Δημήτριο Φαφαλιό της Intergargo, τον Bill Box της Intertanko, και τον Tom Boardley της Lloyd's Register, με συντονιστή τον Clay Maitland της International Registries, διερεύνησε τις προκλήσεις που επηρεάζουν τον κλάδο της ναυτιλίας, και τον τρόπο με τον οποίο οι προκλήσεις αυτές θα σχηματίσουν το μέλλον του κλάδου. Το πρώτο ζήτημα είναι το πλεόνασμα χωρητικότητας. Είμαστε άραγε καταδικασμένοι να υπομείνουμε τις έντονες εξάρσεις και υφέσεις; Υπάρχουν προτάσεις για το πώς «η επόμενη φορά θα διαφέρει»; Το δεύτερο ζήτημα είναι το εξής: Με ποιον τρόπο πιστεύετε πως πρέπει να διαχειριστούμε το ανώτατο όριο θείου που θα ισχύσει από το 2020; Το Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο (ΥΦΑ) αποτελεί λύση; Μιας και αναφερθήκαμε στο 2020, μπορούμε να εκπαιδεύσουμε καταλλήλως τους αξιωματικούς και τα κατώτερα μέλη του πληρώματος, με τη λειτουργία των σκαφών να γίνεται ολοένα και πιο περίπλοκη; Ποιος θα αναλάβει την εκπαίδευση αυτή;»

- 1) Ο **κ. Apostolos Poulouvassilis**, CEO – Aegean Shipping Management, Inc., ανέφερε: «Οι εφοπλιστές, οι διαχειριστές των πλοίων και σύσσωμος ο ναυτιλιακός κλάδος λειτουργούν εν μέσω ενός διαρκώς και γενικευμένα δύσκολου επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Βρίσκονται επίσης αντιμέτωποι με μια αυξανόμενη πολυπλοκότητα αναφορικά με τις σημαντικές περιβαλλοντικές κανονιστικές αλλαγές που φαίνονται ήδη στον ορίζοντα. Από τους νέους αυτούς κανονισμούς προκύπτουν μια σειρά ερωτήσεων και επιλογών, τις οποίες οι εφοπλιστές θα πρέπει να διαχειριστούν αρχικά για λόγους συμμόρφωσης, αλλά και σε όρους αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας των ενσωματωμένων λύσεων ως κομμάτι μιας ολιστικής προσέγγισης βάσει του συνολικού εμπορικού και επιχειρησιακού πλαισίου της κάθε εταιρείας.»
- 2) Ο **κ. Dimitris Vastarouchas**, Deputy Chief Operating Officer & Technical Director – Danaos Shipping, ανέφερε: «Προχωρώντας προς την Έξυπνη Ναυτιλία, κατέστη σαφές πως απαιτούνται τεχνολογικές εξελίξεις ώστε να αντιμετωπίσουμε τις προκλήσεις της αγοράς, τους κανονισμούς και τις τοπικές προϋποθέσεις, με σκοπό την παραγωγή αξίας για τα συμβαλλόμενα μέρη. Οι απαιτητικές διοικητικές ανάγκες και οι καινοτόμες εργασιακές μέθοδοι πρέπει να γίνουν πράξη ώστε η μετάβαση στη νέα πραγματικότητα να γίνει ομαλά. Οι τεχνολογικές εξελίξεις τρέχουν, με ακόμη μεγαλύτερη ταχύτητα από

τους υπαλλήλους, επομένως οι εταιρείες πρέπει να επενδύσουν σε νέες δομές, εξειδικευμένο προσωπικό, εμπειρογνώμονες και συστήματα ΤΠ. Ταυτόχρονα, οφείλουν να ενισχύσουν τη σύγχρονη φιλοσοφία τους, να προωθήσουν τη διαφάνεια και να εργαστούν από κοινού με τους αρμόδιους φορείς. Η ναυτιλία μπήκε σε μια νέα εποχή, όπου η εταιρική κοινωνική ευθύνη θα αποτελέσει τον συνδετικό κρίκο μεταξύ της παραδοσιακής ναυτιλίας, της σύγχρονης νοοτροπίας και της κοινωνικής συνείδησης.»

- 3) Ο κ. Bill Box**, Senior Manager Commercial, Area Manager Greece & Cyprus, Manager PPS Payment Performance System – INTERTANKO, ανέφερε: «Οι ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων του σήμερα πρέπει να είναι πολυμήχανοι, καθώς οι πιέσεις των κανονισμών και τα στενά χρηματοδοτικά όρια αυξάνουν τα έξοδα και δυσχεραίνουν την οικονομική διαχείριση.

Η αρνητική εισοδηματική ροή που βιώνουν οι ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων οφείλεται στην πληρωμή του εμπορεύματος στο τέλος του ταξιδιού, μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης, υποχρεώνοντας τον εφοπλιστή να στηρίζει οικονομικά ολόκληρο το ταξίδι.

Ωστόσο, το ιδιαίτερο ζήτημα που αντιμετωπίζουν οι ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων είναι η συνήθης καθυστέρηση πληρωμών εκ μέρους των ναυλωτών εμπορεύματος (>10 μέρες καθυστέρηση) συν τα έξοδα επισταλιών (>95 μέρες καθυστέρηση).

Αυτή η πρακτική πληρωμών με καθυστέρηση για τα έξοδα εμπορευμάτων και επισταλιών επιβαρύνει τον ιδιοκτήτη δεξαμενόπλοιων με 1.200 \$ ανά ταξίδι κατά μέσο όρο, δηλαδή πάνω από 250.000 \$ τον χρόνο για έναν στόλο 18 δεξαμενόπλοιων, εκ των οποίων το καθένα χρησιμοποιείται μια φορά το μήνα.»

- 4) Ο κ. Tom Boardley**, Executive Vice President and Global Head of Corporate and External Affairs – Lloyd's Register, ανέφερε: «Χαίρομαι για την ευκαιρία που μου δίνεται για να απευθυνθώ στο συγκεκριμένο ακροατήριο. Τα τελευταία 8 χρόνια θεωρώ πως οι μεγαλύτερες καινοτομίες δεν έχουν λάβει χώρα στον τομέα της τεχνολογίας. Η πραγματική καινοτομία αφορά τον τρόπο χρηματοδότησης της ναυτιλίας και την εγκαθίδρυση της εμπειρογνωμοσύνης. Η Ελλάδα είναι μαζί με την Κίνα ο ηγέτης του κλάδου, οπότε αν οι άνθρωποι σε αυτήν την αίθουσα δεν είναι ικανοί να απαντήσουν στα φλέγοντα προαναφερθέντα ερωτήματα, δεν βλέπω ποιος θα μπορούσε.

Όσον αφορά το γεωπολιτικό τοπίο του μέλλοντος, είδαμε την (προβλέψιμη) άνοδο της Κίνας και την επικράτηση των μεγάλων εταιρειών έναντι των πιο αδύναμων παραγόντων. Οι λεγόμενες «πρωτεύουσες» της ναυτιλίας έχουν μειωθεί στον αριθμό, υπάρχουν επομένως λιγότερα και άρα ισχυρότερα κέντρα. Τέλος, πιστεύω πως η μεγαλύτερη πρόκληση του μέλλοντος σχετίζεται με την εφαρμογή του ανώτατου ορίου εκπομπών θείου.»

SECTION “ENVIRONMENTAL REGULATION & COMPLIANCE – HOW IT MAY AFFECT SHIPPING”

Ballast Water Treatment – NOx Emissions Reduction – Sulfur Limits – Greenhouse Gasses – Novel Fuels – Electrical Propulsion – Renewable Energy Sources

Συντονιστής:

Dr. John Kokarakis, Vice President, Technology & Business Development, Hellenic, Black Sea Region & Middle East – Bureau Veritas Marine & Offshore Division

Ομιλητές:

- **κ. Kostas G. Vlachos**, Managing Director – Consolidated Marine Management Inc. & COO (Latsco Shipping)
- **κ. George Bourtoulis**, Technical Manager – Eurotankers
- **κ. Frederick J. Kenney**, Director of Legal and External Affairs – International Maritime Organization (IMO)
- **κ. Stavros Hatzigrigoris**, Managing Director – Maran Gas Maritime Inc.
- **Κα. RADM Linda Fagan**, Deputy Commandant for Operations Policy and Capabilities – United States Coast Guard

Ο Dr. John Kokarakis, Vice President, Technology & Business Development, Hellenic, Black Sea Region & Middle East – Bureau Veritas Marine & Offshore Division, ανέφερε: «Το Πάνελ περί Συμμόρφωσης στους Περιβαλλοντικούς Κανονισμούς εστίασε σε κρίσιμα ζητήματα όπως: Η οικονομική ανάκαμψη και βιωσιμότητα σε καιρούς οικονομικής κρίσης, η ενδεχόμενη έλλειψη τεχνολογικών μέσων για αποτελεσματική και δίκαιη συμμόρφωση, η ανάγκη για καινοτόμες μορφές πρόωσης και καυσίμων, η εκπαίδευση του πληρώματος, και, τέλος, η εφαρμογή και ο έλεγχος συμμόρφωσης. Ποιος θα είναι ο αντίκτυπος στη ναυτιλία; Θα καταφέρει η

ναυτιλία να ανταποκριθεί στις μελλοντικές προκλήσεις; Ποια κίνητρα θα παρασχεθούν ώστε να αυξηθούν οι επενδύσεις στις «πράσινες» τεχνολογίες»; Ποιες διαδικασίες θα πρέπει να ακολουθήσει η ναυτιλία ώστε να ενισχύσει την εικόνα της ως ηγετική δύναμη στις «πράσινες» τεχνολογίες και στους αποτελεσματικότερους τρόπους μεταφοράς;»

- 1) Ο **κ. Kostas G. Vlachos**, Managing Director – Consolidated Marine Management Inc. & COO (Latsco Shipping), ανέφερε: «Οι κανονισμοί που θα τεθούν σε ισχύ το 2020 για το ανώτατο όριο Θείου και οι υπόλοιπες διατάξεις για τη μείωση NOx III και CO2, καθώς και η Σύμβαση για το Υδάτινο Έρμα, από κοινού με τις προϋποθέσεις για την κυβερνοασφάλεια, θα αλλάξουν την εικόνα του Κλάδου. Μόνο και μόνο το γεγονός ότι θα εισαχθούν νέες και όχι πλήρως ελεγμένες τεχνολογίες θα επιφέρει πληθώρα προκλήσεων για τη ναυτιλία. Επιπροσθέτως, ο χειρισμός των τεχνολογιών αυτών θα πρέπει να γίνει από ναυτικούς που δεν διαθέτουν ακόμη την απαιτούμενη κατάρτιση. Από την άλλη πλευρά, οι ελεγκτικοί κανόνες δεν έχουν αποσαφηνιστεί πλήρως, αφήνοντας έτσι το περιθώριο για αυθαίρετα μέτρα, ακούσια ή εκούσια, από τους διάφορους εμπλεκόμενους. Απαιτείται μια πολύ προσεκτική προσέγγιση από όλους τους βιομηχανικούς φορείς.»
- 2) Ο **κ. George Bourtoutlis**, Technical Manager – Eurotankers, αναφέρθηκε αρχικά, στις δυσκολίες του ναυτιλιακού τομέα τα τελευταία χρόνια, με απόδοση σε επίπεδα κατώτερα της ισοσκελίσης, κυρίως εξαιτίας του πλεονάσματος σε χωρητικότητα, των χαμηλών ναύλων και του υψηλού κόστους καυσίμων και τόνισε ότι λόγω της βελτίωσης της παγκόσμιας οικονομίας, πιθανώς τα χειρότερα να ανήκουν στο παρελθόν.
Με βάση τα παραπάνω ωστόσο, υπογράμμισε πως το «τσουνάμι» επιβαρυντικών κανονισμών, συμπεριλαμβανομένων των εργοστασίων θερμοκρασίας υγρού θερμομέτρου και του συμφωνηθέντος, για το 2020, ανώτατου ορίου Θείου, θα φέρει τους εφοπλιστές σε οριακή, αν όχι καταστροφική κατάσταση (ειδικά όσον αφορά παλαιότερα σκάφη).
Συνέχισε σημειώνοντας πως για τη βιομηχανία που ευθύνεται για τη μεταφορά του 90%, προσεγγιστικά, του παγκόσμιου εμπορίου, παίρνοντας ως δεδομένο τα εργοστάσια θερμοκρασίας υγρού θερμομέτρου, το σημείο-κλειδί θα είναι οι τιμές καυσίμων μετά την εφαρμογή του ανώτατου ορίου Θείου το 2020.
Είναι πιθανό να οδηγηθούμε στην παύση λειτουργίας ή την επιβράδυνση των πλοίων, ή ακόμη και στην επικίνδυνη χρήση ακατέργαστου Θείου, βαρύ πετρελαίου καύσης σε διεθνή ύδατα.
Συνοψίζοντας όμως δήλωσε πως «από την άλλη πλευρά πρέπει να υπογραμμίσουμε τον θετικό αντίκτυπο που ίσως βιώσουμε στη ναυτιλία συνολικά, από το 2021 και μετά, με τους μικρούς παίκτες να αποχωρούν, την παύση λειτουργίας παλαιών σκαφών (15-20 ετών) και το σαφές, διασφαλισμένο όφελος για τις μεγάλες εταιρείες.»
- 3) Ο **κ. Frederick J. Kenney**, Director of Legal and External Affairs – International Maritime Organization (IMO), αναφέρθηκε στον ρόλο της IMO ως παγκόσμιου ρυθμιστή του Κλάδου της ναυτιλίας και του χώρου στον οποίο αναπτύσσονται και υιοθετούνται ομοιόμορφοι, συνεκτικοί κανονισμοί, με στόχο τη διασφάλιση της ασφαλούς πλοήγησης και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αναφέρθηκε επίσης στην πρόκληση που αποτελεί για την IMO η συμμόρφωση με την Συμφωνία του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή, καθώς και στις ενέργειες που έχουν ληφθεί μέχρι τώρα και αναμένεται να ληφθούν στο μέλλον. Τέλος, σχολίασε τη πρόσφατη έναρξη ισχύος της Σύμβασης για το Υδάτινο Έρμα και την εφαρμογή της.
- 4) Ο **κ. Stavros Hatzigrigoris**, Managing Director – Maran Gas Maritime Inc., ανέφερε: «Υπάρχουν ποικίλα διαθέσιμα καύσιμα για τη μείωση της μόλυνσης του περιβάλλοντος. Τα υδρογονοκίνητα σκάφη και η πυρηνική ενέργεια δεν είναι διαθέσιμα επί του παρόντος. Το ΥΦΑ, το υγραέριο και η μεθανόλη θα μειώσουν τις εκπομπές CO2 κατά 30% (ΥΦΑ 20%, υγραέριο 14%, Μεθανόλη 60%, Αιθανόλη 45%) και ταυτόχρονα θα εξαφανίσουν τα οξείδια του Θείου. Οι κινητήρες Otto μπορούν να ανταποκριθούν στα όρια NOx Tier III για το αέριο. Οι κινητήρες ντίζελ θα χρειαστούν EGR ή SCR. Η μετατροπή στο ΥΦΑ είναι αρκετά ακριβή. Με τις πληροφορίες που έχουμε σήμερα η εγκατάσταση ή μετατροπή πλυντρίδων σε κινητήρες υγρών καυσίμων προσδίδει πλεονέκτημα σε μεγαλύτερες εγκαταστάσεις μεγαλύτερου κινητήρα. Η τιμή της τάξης του 0.5 % S HFO θα καθορίσει τις συνθήκες τουλάχιστον μέχρι το 2025. Δεν πιστεύω πως η εγκατάσταση ενός συστήματος διαχείρισης υδάτινου έρματος ή η ανάγκη για

ακριβότερα καύσιμα (τουλάχιστον το 80% του πλανήτη θα κληθεί να κάνει το ίδιο) πρόκειται να επισπεύσουν την απόσυρση αν η διαθεσιμότητα των πλοίων μειωθεί μέσω περιορισμού νέων παραγγελιών. Τα παλαιότερα πλοία είναι πλέον αποπληρωμένα.»

SECTION “INVESTING IN BIG DATA & CYBERSECURITY: IS IT WORTH IT? WILL IT REALLY MAKE A DIFFERENCE?”

Συντονιστής:

κ. Ioannis Chiotopoulos, Regional Manager South East Europe and Middle East – DNV GL – Maritime

Ομιλητές:

- **κ. Panos Kourkountis**, Technical Director – Andriaki Shipping
- **κ. Stefanos Stylianos**, SQ & Marine Manager/DPA – Minerva Marine Inc.
- **κ. Vasileios Lampropoulos**, Chief Operating Officer – Thenamaris Ships Management Inc.
- **κ. Socrates Theodossiou**, Chief Executive Officer – Tototheo Maritime Ltd

Ο **κ. Ioannis Chiotopoulos**, Regional Manager South East Europe and Middle East – DNV GL – Maritime, ανέφερε: «Στο πάνελ μας, σε «διάλογο» και με την ενεργό συμμετοχή του κοινού, συζητήθηκαν τα big data (μαζικά δεδομένα) και η κυβερνοασφάλεια.

Κινδυνεύει ο παραδοσιακός κύκλος της ναυτιλίας; Φόρτωση, μεταφορά του σκάφους από το σημείο Α στο σημείο Β, εκφόρτωση, συντήρηση και επισκευή των πλοίων μας.

Συλλέγουμε εμπειρίες και γνώση την οποία χρησιμοποιούμε στα γραφεία μας στη στεριά και στη διαχείριση των στοιχείων ενεργητικού μας.

Θα αλλάξει η ναυτιλία ως αποτέλεσμα της ταχύτατης τεχνολογικής ανάπτυξης και της ψηφιοποίησης;

Ο προαναφερθείς κύκλος θα σπάσει, θα προκύψει η ανάγκη για την υιοθέτηση ενός νέου τρόπου σκέψης και επιχείρησης;

«Ποια είναι» τελικά η ψηφιοποίηση για να μας υποδείξει το πως να κάνουμε τη δουλειά μας;

Η ψηφιοποίηση έχει καταστήσει δυνατή τη συγκέντρωση τεράστιου όγκου δεδομένων ανά πλοίο σε καθημερινή βάση.

Για να αποκτήσουν σημασία, ωστόσο, τα δεδομένα, θα πρέπει η συλλογή και η διαχείριση τους να γίνουν με τον σωστό τρόπο. Τα δεδομένα πρέπει να συνδυαστούν και να αναλυθούν με βάση τις ορθές μεθοδολογίες, ώστε να παραχθούν χρήσιμα πορίσματα.

Αν και πολλοί ισχυρίζονται πως το επιτυγχάνουν, δεν είναι κάτι το ασήμαντο. Όταν η διαχείρισή τους γίνεται επιτυχημένα, τα δεδομένα μπορούν να ξεκλειδώσουν οφέλη σημαντικής αξίας αναφορικά με την παρακολούθηση της κατάστασης, την αξιολόγηση και τη βελτιστοποίηση της απόδοσης, τη βελτίωση της ασφάλειας, τη συντήρηση με βάση τον κίνδυνο κλπ.

Η συνδεσιμότητα και το διαδίκτυο των πραγμάτων (internet of things), το οποίο πλησιάζει πιο σύντομα απ’ ότι περιμέναμε, έχουν ανοίξει τον δρόμο σε κινδύνους σχετικούς με τον κυβερνοχώρο.

Το πάνελ ανέλυσε τη σοβαρότητα των σχετικών με τον κυβερνοχώρο κινδύνων για τα πλοία και τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Μήπως αντιδρούμε υπερβολικά, δημιουργώντας απειλές εκεί που δεν υπάρχουν; Μήπως ο κίνδυνος είναι λιγότερο εξωτερικός και περισσότερο εκ των έσω;

Πέραν των τεχνικών εμποδίων, η ανάπτυξη κατάλληλων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας της πληροφορίας κρίνεται απαραίτητη, δεδομένου του ρυθμού των τεχνολογικών εξελίξεων.

Η σημαντικότερη διάσταση είναι τελικά η ανάπτυξη της αντίστοιχης επιχειρηματικής νοοτροπίας, εστιάζοντας στον ανθρώπινο παράγοντα και τη διαρκή βελτίωση ενημερότητας, εκπαίδευσης και συμπεριφοράς.

Εν κατακλείδι, το πάνελ κατέληξε στο συμπέρασμα πως οι έξυπνες επενδύσεις, η σταδιακή εφαρμογή και η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών είναι απαραίτητες για μια σύγχρονη ναυτιλιακή εταιρεία, ώστε να κεφαλαιοποιήσει επί των οφελών που προσφέρει η τεχνολογία και να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της.»

- 1) Ο **κ. Panos Kourkountis**, Technical Director – Andriaki Shipping, ανέφερε: «Η λειτουργία και η απόδοση του πλοίου εξαρτάται ολοένα και περισσότερο σε δεδομένα που μεταβιβάζονται σε πραγματικό χρόνο από και προς το πλοίο.

Λόγω του γεγονότος ότι πρόκειται για μια πρόσφατη εξέλιξη, η τεχνολογία και οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται δεν ελέγχονται επαρκώς. Το κυριότερο ζήτημα είναι ο ευάλωτος χαρακτήρας της διαθέσιμης τεχνολογίας.

Υπάρχουν ερωτήματα για το ποιος διαθέτει πρόσβαση στα δεδομένα αυτά, και για πιθανές χρήσεις τους.

Η ποιότητα, η αξιοπιστία και η ασφάλεια των δεδομένων δεν θα έπρεπε να αποτελούν ευθύνη του χρήστη, αλλά να είναι εγγυημένα από τα πρότυπα επίδοσης του εξοπλισμού και του αντίστοιχου λογισμικού.

Τα ρυθμιστικά όργανα καλούνται να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν τα περί των οποίων ο λόγος πρότυπα επίδοσης.»

- 2) Ο **κ. Stefanos Stylianos**, SQ & Marine Manager/DPA – Minerva Marine Inc., ανέφερε: «Το «Έξυπνο Πλοίο» είναι το μέλλον, ωστόσο φέρνει στο προσκήνιο νέες προκλήσεις για όλους εμάς στον χώρο της ναυτιλίας. Μάθαμε να διαχειριζόμαστε αποτελεσματικά το υλικό και το λογισμικό των σκαφών μας στο παρελθόν: Το ατσάλι, τα μηχανήματα, τους ανθρώπους. Πλέον έχουμε περάσει σε μια εποχή κατά την οποία βασιζόμαστε στην τεχνολογία για την αποτελεσματική πλοήγηση και λειτουργία. Διαθέτουμε πλειάδα ηλεκτρονικών συστημάτων που παράγουν και ανταλλάσσουν πολλαπλά δεδομένα συνεχώς, πώς διαχειριζόμαστε λοιπόν αυτόν τον βομβαρδισμό πληροφόρησης; Πώς θα χρησιμοποιήσουμε όλα αυτά τα δεδομένα για να διαχειριστούμε τα πλοία μας με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα; Η αυξανόμενη εξάρτηση από την Τεχνολογία επιφέρει έναν νέο κίνδυνο όσον αφορά την κυβερνοασφάλεια. Ενδεχόμενη αποτυχία θα μπορούσε να οδηγήσει σε σημαντικές συνέπειες, ακόμη και σε καταστροφικά αποτελέσματα για ανθρώπινες ζωές και περιβαλλοντικές ζημιές.»
- 3) Ο **κ. Vasileios Lampropoulos**, Chief Operating Officer – Thenamaris Ships Management Inc., ανέφερε: «Στα πλαίσια του όλο και περισσότερο πολύπλοκου και απαιτητικού Κλάδου της ναυτιλίας, η ανάγκη για αξιοποίηση κάθε πιθανού εργαλείου γίνεται αυξανόμενα σημαντική. Η χρήση των διαθέσιμων πληροφοριών, για την ανάλυση, πρόβλεψη, αλλά και ως βάση λήψης αποφάσεων αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο που μπορεί να βοηθήσει στη βελτιστοποίηση κάθε πτυχής, από την επιλογή έως τη διαχείριση του στόλου. Ο όγκος διαθέσιμων δεδομένων αλλά και ο όγκος στον οποίο προσβλέπουμε κινούμενοι προς το μέλλον μας οδηγούν σε Big Data εργαλεία ούτως ώστε να αξιοποιήσουμε πλήρως τις δυνατότητες. Όσο τα σκάφη χαρακτηρίζονται από αυξανόμενη συνδεσιμότητα και εξάρτηση σε συστήματα Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επιχειρησιακής Τεχνολογίας, τόσο μεγαλύτερη σημασία λαμβάνει η προστασία έναντι απειλών στον Κυβερνοχώρο.»
- 4) Ο **κ. Socrates Theodossiou**, Chief Executive Officer – Tototheo Maritime Ltd, ανέφερε: «Τα Big Data και η κυβερνοασφάλεια είναι οι δύο πλευρές του ίδιου νομίσματος. Η επένδυση και στους δύο τομείς έχει καθοριστική σημασία. Τα Big Data σχηματίζουν το μέλλον της βιομηχανίας, και αν κανείς δεν επενδύσει κινδυνεύει να δει τον ανταγωνισμό να τον ξεπερνά. Συνιστώ ωστόσο προσοχή, τα big data δεν αποτελούν λύση αυτά καθαυτά - ο τρόπος χρήσης οδηγεί στην δημιουργία αξίας. Η Κυβερνοασφάλεια θα έπρεπε ίσως να αντιμετωπίζεται ως μέρος του επενδυτικού κόστους για τα big data - δεν θα έπρεπε να υπάρχει το ένα χωρίς το άλλο.»

SECTION “CREW WELFARE, TRAINING & RETENTION”

Συντονιστής:

κ. Theodosios Stamatellos, South Europe Marine and Offshore Manager – Lloyd’s Register

Ομιλητές:

- **Capt. Michalis Malliaros**, General Manager, EUSG, Fleet Personnel Manager ESMH – Euronav
- **Κα. Maria Christopoulou**, Quality & Training Manager – Neda Maritime Agency Co. Ltd.
- **Κα. Angie Hartmann**, Crew Manager – Starbulk SA; President – WISTA Hellas
- **Κα. Yanna Laskari**, Crew Manager – TMS Dry Ltd.
- **Capt. Panagiotis Drosos**, Managing Director – Tsakos Columbia Shipmanagement

Ο **κ. Theodosios Stamatellos**, South Europe Marine and Offshore Manager – Lloyd’s Register, ανέφερε: «Η Capital Link μας έδωσε την εξαιρετική ευκαιρία να αυξήσουμε την ευαισθητοποίηση για τις ανησυχίες και τις ευκαιρίες που σχετίζονται με τα «άτομα». Πολλοί στόχοι μπορούν να επιτευχθούν χάρη στην ορθή διαχείριση της εκπαίδευσης και της ευημερίας. Αντιστοίχως, αν αποτύχουμε να συλλάβουμε τις ανάγκες, ενδέχεται να προκύψουν σημαντικές απειλές. Ψυχολογική υποστήριξη, προσωπικές (μη τεχνικές) δεξιότητες, ταχύτητα αυξανόμενος όγκος καθηκόντων και διαφοροποιούμενα προφίλ κατάρτισης, ενίσχυση των υπευθύνων εκπαίδευσης και ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών. Μια ματιά στα όσα αντιμετωπίζει η βιομηχανία, ενόσω οι

εταιρείες εργάζονται προς τη διασφάλιση της φιλοσοφίας πληρώματος και εταιρείας, με σκοπό την ασφαλή πλοήγηση στο μέλλον.»

- 1) Ο **Capt. Michalis Malliaros**, General Manager, EUSG, Fleet Personnel Manager ESMH – Euronav, ανέφερε: : «Κατά τη γνώμη μου, χρειαζόμαστε ένα συγκεκριμένο, ενημερωμένο σύστημα για να παρέχουμε στους ναυτικούς τις γνώσεις που χρειάζονται, μέσα από μια σταδιακή διαδικασία. Οι εταιρείες έχουν την ευθύνη να συνεισφέρουν στην εξέλιξη της επαγγελματικής σταδιοδρομίας των υπαλλήλων τους, καθιστώντας τους καταρτισμένους και ικανούς επαγγελματίες.»
- 2) Η **Κα. Maria Christopoulou**, Quality & Training Manager – Neda Maritime Agency Co. Ltd., ανέφερε: «Είναι ο «Κλάδος Μηδενικών Περιστατικών» ένας ρεαλιστικός στόχος προς τον οποίο πρέπει να κινηθούμε, ή αποτελεί ουτοπία; Είναι άραγε το ανθρώπινο στοιχείο που αποτυγχάνει ή πρέπει να αποδεχτούμε πως ορισμένα ανθρώπινα όρια είναι πέρα από την ρυθμιστική μας ικανότητα; Περισσότερα από 100 χρόνια μετά τη σύμβαση SOLAS, αντιμετωπίζουμε ακόμη περιστατικά με τις ίδιες Βασικές Αιτίες. Ενώ οι αναλυτές αποδίδουν πάνω από το 80% των περιστατικών αυτών σε «Ανθρώπινα Λάθη», η ναυτιλιακή κοινότητα μόνο πρόσφατα αφυπνίστηκε και ενθαρρύνθηκε να προσεγγίσει τους ανθρώπινους περιορισμούς ως πρόκληση. Η εκπαίδευση με στόχο οι ναυτικοί μας να γίνουν πιο «Ανθεκτικοί», ικανοί να ανταποκριθούν με επιτυχία στις αντιξοότητες ανά πάσα στιγμή, είναι θέμα υψίστης σημασίας. Είναι ο Ανθεκτικός Ναυτικός ο «άνθρωπος με το κόκκινο पहलक», ο άνθρωπος που θα υπερνικήσει τους κινδύνους στα σκάφη μας; Έχουμε πλέον καταλήξει στο συμπέρασμα ότι χάρη στη ανάπτυξη μέσω Προσωπικών Δεξιοτήτων, χρησιμοποιώντας εργαλεία όπως οι Τεχνικές Ηγεσίας, οι μέθοδοι Διαχείρισης του Στρες, η Ασφάλεια με βάση τη Συμπεριφορά, η Διαχείριση Κρίσεων και η συμμετοχή σε ρεαλιστικά μαθήματα εξομοίωσης, οι Αξιωματικοί και το πλήρωμα μπορούν να κάνουν χρήση των τεχνικών γνώσεων και της εμπειρίας τους αποτελεσματικότερα, τόσο κατά την διάρκεια επιχειρήσεων ρουτίνας όσο και σε επείγουσες καταστάσεις σε πραγματικό χρόνο. Οι εταιρείες και τα σκάφη πρέπει να κινηθούν προς την ίδια κατεύθυνση και να αποκτήσουν κοινή οπτική όσον αφορά την Ασφάλεια, χτίζοντας ανθεκτικά συστήματα, βάσει των θεμελιωδών αρχών της αποτελεσματικής, διαδραστικής επικοινωνίας και του ομαδικού πνεύματος. Επίσης, τα συστήματα Διαχείρισης θα πρέπει να παύσουν να βασίζονται στην «Αντίδραση» ή την «Συμμόρφωση», και να αντικατασταθούν από την Ασφάλεια ως κύρια εταιρική αρχή και αξία.»
- 3) Η **Κα. Angie Hartmann**, Crew Manager – Starbulk SA; President – WISTA Hellas, ανέφερε: «Η καθημερινή, στενή επαφή με το πλήρωμα οδηγεί σε αποτελεσματική επίλυση προβλημάτων. Ο Ανθρώπινος Παράγοντας πρέπει πάντοτε να παραμένει η βασική προτεραιότητα. Ως γυναίκα, υπάρχει θα έλεγα ένα σχεδόν μητρικό ένστικτο στον τρόπο με τον οποίο ενδιαφέρομαι για το πλήρωμα, και πιστεύω πως η ύπαρξη γυναικών σε αντίστοιχες θέσεις αποτελεί πλεονέκτημα.»
- 4) Η **Κα. Yanna Laskari**, Crew Manager – TMS Dry Ltd., ανέφερε: «Η ευημερία του πληρώματος είναι ένας ιδιαίτερα ευρύς όρος. Μεταφράζεται στο πνευματικό καλώς έχειν και την ψυχολογική υγεία των μελών. Η διατήρηση ουσιαστικής στήριξης και η καλή επικοινωνία είναι τα σημεία-κλειδιά για να ενθαρρύνουμε την κοινωνικοποίηση των ναυτικών στο πολυεθνικό και πολυπολιτισμικό περιβάλλον του σήμερα.»
- 5) Ο **Capt. Panagiotis Drosos**, Managing Director – Tsakos Columbia Shipmanagement, ανέφερε: «Η ευημερία του πληρώματος απεικονίζει την ψυχολογική ικανοποίηση και ευτυχία στο σκάφος. Μπορεί να την θεωρήσει κανείς ως παράγοντα-κλειδί για την υγεία και το καλώς έχειν των ναυτικών. Επομένως, οι πρωτοβουλίες μας εστιάζουν στην βελτίωση της στέγασης και των ζωτικών συνθηκών για τους ναυτικούς μας. Το εγχείρημα αυτό έχει επιτευχθεί μέσω του «ταμείου για την ευημερία στο σκάφος», το οποίο παρέχει τους πόρους για: Εξοπλισμό διασκέδασης, ηλεκτρονικές συσκευές, αθλητικό και γυμναστικό εξοπλισμό, εγκαταστάσεις, μηχανές πάγου κ.λπ. Η ενημέρωση και ψυχαγωγία του πληρώματος βοηθά στην βελτίωση της ικανοποίησης και του ηθικού. Μπορούμε κατ' αυτόν τον τρόπο να περιορίσουμε τα συναισθήματα μοναξιάς και απομόνωσης στη θάλασσα, δίνοντας στους ναυτικούς τη δυνατότητα να μείνουν σε επαφή με τα αγαπημένα τους πρόσωπα. Η ευημερία του πληρώματος έχει ενισχυθεί μέσω της αντανakλαστικής εκπαίδευσης/μάθησης, δηλαδή την αλληλεπίδραση μεταξύ των

ναυτικών και του χερσαίου προσωπικού με στόχο την καλυτέρευση της ζωής στη θάλασσα. Αυτό μας επιτρέπει να μαθαίνουμε μέσω των εμπειριών μας και προσφέρουμε το καλύτερο δυνατό περιβάλλον στο πλήρωμα. Πιστεύουμε πως πρόκειται συνολικά για ένα πολύ σημαντικό ζήτημα, αλλά και μια επένδυση που αποφέρει καρπούς. Με συνεργασία και προθυμία, μπορούμε να αλλάξουμε το σύστημα και καταστήσουμε τις θάλασσες πιο φιλικές για το σκληρά εργαζόμενο πλήρωμα.»

SECTION “CHINESE CREWING READY FOR GLOBAL SHIPPING”

Ομιλητής της ενότητας ήταν ο κ. **Terence Zhao**, President – Singhai Marine Services.

Ο κ. **Terence Zhao**, President – Singhai Marine Service, στην ομιλία του ανέφερε: «Τις τελευταίες δεκαετίες, η παγκόσμια ναυτιλία μεταμορφώνεται σταδιακά από ένα εντατικό θαλάσσιο τοπίο παραδοσιακής εργασίας, σε μοντέρνα, τεχνολογικά προηγμένα «Υπερπλοία» που πραγματοποιούν διεθνείς διαδρομές. Οι συμβάσεις SOLAS, MARPOL, STCW και MLC έχουν καθορίσει τα σύγχρονα πρότυπα για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η αυστηρή συμμόρφωση είναι ζωτικής σημασίας για τη συνέχιση και τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων. Στις μέρες μας οι ναυτικοί πρέπει να μένουν ενήμεροι για τις τελευταίες εξελίξεις και τα σύγχρονα πρότυπα ώστε να εργάζονται σωστά στο σκάφος.

Η παγκόσμια προσφορά Ναυτικών Αξιωματικών προβλέπεται να αυξηθεί σταθερά λόγω της ζήτησης για εναλλακτικές πηγές ποιοτικής εργασίας και οικονομικούς λόγους.

Στην Singhai Marine Services, διαχειριζόμαστε ναυτικούς με στόχο το ελάχιστο κόστος διατηρώντας ωστόσο τη βέλτιστη επιχειρησιακή αποδοτικότητα και ασφάλεια. Οι κατάλληλα καταρτισμένοι Κινέζοι Αξιωματικοί, Μηχανικοί και μέλη του πληρώματος ανταποκρίνονται πλήρως στις ανάγκες.»

SECTION “OPTIMIZE CREW WELFARE AND COSTS – IMPACT OF TELEMEDICINE ON SEAFARERS AND SHIPPING”

Προλόγισε: Ο κ. **Nicolas Bornozis**, President – Capital Link, Inc.

Ομιλητές:

- **κ. Costas Th. Ioannides**, CEO – Marsh Brokers Ltd., Cyprus
- **Dr. Periclis Tzardis M.D.**, Chief Medical Advisor – ShipMedCare Ltd.
- **κ. David Nichol**, Senior Loss Prevention Executive (Greece) – Thomas Miller P&I (Europe) Ltd.
- **κ. Martin Slade**, Lecturer, Director of Research – Yale University Occupational & Environmental Medicine

1) Ο **κ. Costas Th. Ioannides**, CEO – Marsh Brokers Ltd., Cyprus, ανέφερε: «Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Υγεία και η Ασφάλεια του Πληρώματος αποτελούν τον πρωταρχικό μας στόχο. Τα ζητήματα που αφορούν την ασφάλιση είναι δευτερεύοντα. Σύμφωνα με την εμπειρία μου, η τηλεϊατρική αντιμετωπίζεται θετικά στον χώρο της ασφάλισης. Φυσικά τα οφέλη της χρήσης μιας τέτοιας υπηρεσίας είναι πολλά, ωστόσο οι ασφαλιστικές (P&I Clubs κατά κύριο λόγο) θα ήθελαν να το διαπιστώσουν σε στατιστικές καταγραφές προτού προθυμοποιηθούν να βελτιώσουν τις τιμές ενόψει πιθανής μειωμένης συχνότητας. Πρόκειται για μια συνηθισμένη πρακτική. Φυσικά θα μπορούσε κανείς να υιοθετήσει μια άλλη οπτική γωνία, αυτή της επένδυσης με στόχο την Πρόληψη Απωλειών, και θα μπορούσε κανείς να θέσει στους φορείς προστασίας και αποζημιώσεων την πρόκληση της λήψης προληπτικών μέτρων, με γνώμονα την προσπάθεια αποφυγής ή μείωσης του συνολικού κόστους.»

2) Ο **Dr. Periclis Tzardis M.D.**, Chief Medical Advisor – ShipMedCare Ltd., ανέφερε: «Λαμβάνοντας υπόψη το ότι οι επιχειρηματικοί ηγέτες είναι ηθικά και κοινωνικά υπεύθυνοι για την ευημερία των υπαλλήλων τους, η προτεραιότητα αναφορικά με την ευημερία του πληρώματος ήταν η επιτακτική ανάγκη για ορθολογικές υπηρεσίες τηλεϊατρικής διαβούλευσης 24 ώρες το 24ωρο και 7 ημέρες την εβδομάδα, με την υποστήριξη ενός παγκόσμιου δικτύου εξειδικευμένου ιατρικού προσωπικού και ιατρικών ιδρυμάτων. Η προτυποποίηση ενός ιατρικού ηλεκτρονικού εγγράφου για τους ναυτικούς, το οποίο θα περιλαμβάνει το ιατρικό ιστορικό τους, αποτελέσματα χρήσης αλκοόλ, αξιολόγηση της πνευματικής τους υγείας, παρελθόντα περιστατικά στο σκάφος κ.λπ., κρίνεται εξίσου απαραίτητη. Τα πλεονεκτήματα της εφαρμογής της τηλεϊατρικής διαβούλευσης φαντάζουν μεγάλα, τόσο από ανθρωπιστική (προστασία υγείας των ναυτικών) όσο και από οικονομική (σημαντική μείωση κόστους) σκοπιά.»

3) Ο **κ. David Nichol**, Senior Loss Prevention Executive (Greece) – Thomas Miller P&I (Europe) Ltd., ξεκίνησε λέγοντας πως «ένα ιατρικό επείγον περιστατικό σε πλοίο, μακριά από εγκαταστάσεις ιατρικής περίθαλψης, μπορεί να αποδειχθεί ένα ιδιαιτέρως δύσκολο και αγχωτικό γεγονός, όχι μόνο για τον ιατρό και τον ασθενή, αλλά και για τον υπεύθυνο του πλοίου. Σύμφωνα με μια γραφική απεικόνιση, οι ασθένειες και οι τραυματισμοί αντιπροσωπεύουν την μερίδα του λέοντος, από πλευράς κοστοβόρων αιτημάτων των Μελών προς τα P&I Clubs.» Τέλος, εξήγησε πως «ήταν πολύ σημαντικό οι υπεύθυνοι των πλοίων να έχουν πρόσβαση σε επαγγελματικές ιατρικές συμβουλές για να βοηθηθούν στη διατήρηση της ψυχραιμίας και τη λήψη αποφάσεων.»

4) Ο **κ. Martin Slade**, Lecturer, Director of Research – Yale University Occupational & Environmental Medicine, ανέφερε: «Η χρήση της τηλεϊατρικής μειώνει, και θα συνεχίσει να μειώνει, το προσωπικό και οικονομικό άγχος της ασθένειας ή του τραυματισμού μεταξύ των εμπορικών ναυτικών. Η ανάλυση των πληροφοριών που εμπεριέχονται στα τηλεϊατρικά αρχεία, μέσω της χρήσης επιδημιολογικών και βιοστατιστικών μεθόδων θα οδηγήσει στην ανάδυση στρατηγικών με σκοπό την μείωση των κινδύνων υγείας λόγω ήδη υπάρχουσών ιατρικών διαταραχών. Η επιχειρηματική προσέγγιση με βάση τα δεδομένα θα αυξήσει την ευημερία μειώνοντας το κόστος της ιατρικής περίθαλψης.»

SECTION “OPTIMIZING TECHNICAL SHIP MANAGEMENT”

Achieving Synergies, Efficiency & Cost Savings in a Challenging Market Environment

Συντονιστής:

κ. Theo G. Baltatzis, General Manager – Technomar Shipping Inc.

Ομιλητές:

- **κ. Loukas Kaniaros**, Director of Technical and Marine Dry Operations – Chandris Hellas
- **κ. Andreas Hadjipetrou**, Managing Director – Columbia Shipmanagement
- **κ. Dimitris Orfanos**, Chief Operating Officer – Dorian LPG Management Corp.
- **Κα. Danielle Lammens**, Maintenance Excellence Manager – Exmar Ship Management NV
- **κ. George Thanopoulos**, Technical Manager Bulk Carriers – Neda Maritime Agency Co. Ltd.

Ο **κ. Theo G. Baltatzis**, General Manager – Technomar Shipping Inc., ανέφερε: «Οι προκλήσεις για την Βελτιστοποίηση της Τεχνικής Διαχείρισης Στόλου διαθέτουν ποικίλες συνιστώσες. Πού θα έπρεπε να εστιάσουμε;

- Θα πρέπει να εστιάσουμε στο τεχνικό προσωπικό;
- Θα πρέπει να εστιάσουμε στις τεχνολογικές εξελίξεις;
- Θα πρέπει να εστιάσουμε στα συστήματα και το λογισμικό των πλοίων;
- Θα πρέπει να εστιάσουμε στις ενεργειακές προκλήσεις;
- Θα πρέπει να εστιάσουμε στη συλλογή δεδομένων από το σκάφος;
- Πόσο σημαντική είναι η χρήση συγκριτικής αξιολόγησης;
- Πόσο σημαντική θεωρείται η Βελτιστοποίηση της Τεχνικής Διαχείρισης Στόλου για τους διάφορους τομείς του κλάδου;
- Πώς αντιμετωπίζουν οι εταιρείες το θέμα της Βελτιστοποίησης της Τεχνικής Διαχείρισης Στόλου;»

1) Ο **κ. Loukas Kaniaros**, Director of Technical and Marine Dry Operations – Chandris Hellas, ανέφερε: «Τα τελευταία 20 χρόνια, είναι προφανές πως έχει επιτευχθεί σημαντική πρόοδος, και πως έχουν επαναπροσδιοριστεί οι πραγματικές δυνατότητες ενός καλά οργανωμένου και πλήρως βελτιστοποιημένου συστήματος συντήρησης και διαχείρισης πλοίων .

Σκοπός αυτής της περίληψης είναι να αναδείξουμε τον τρόπο με τον οποίο οι σύγχρονες μέθοδοι διαχείρισης, ειδικά όσον αφορά τη συντήρηση και τη διαχείριση των ανθρώπινων πόρων, μπορούν να συνδυαστούν με την επιστήμη της διαχείρισης, ώστε να προκύψει το καλύτερο δυνατό σύστημα διαχείρισης πλοίων.

Ο στόχος του συστήματος αυτού είναι η μείωση του συνολικού κόστους και ταυτόχρονα η διατήρηση ή και βελτίωση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας.

Πολλοί άνθρωποι που δεν είναι μηχανικοί αντιμετωπίζουν τη συντήρηση ως ένα αναγκαίο κακό.

Ωστόσο, ο πραγματικός σκοπός της αποτελεσματικής συντήρησης ενός αποδοτικού συστήματος διαχείρισης πλοίου είναι η παροχή δυνατότητας στην εταιρεία να επιτύχει τους στόχους της,

ελαχιστοποιώντας το επιχειρησιακό κόστος, μεγιστοποιώντας τα μακροπρόθεσμα κέρδη, αλλά και βελτιστοποιώντας το επίπεδο των υπηρεσιών σε συνάρτηση με τον προϋπολογισμό.

Αν εξετάσουμε από τεχνική σκοπιά τα προαναφερθέντα, γίνεται εύκολα κατανοητό πως η επίτευξη των στόχων αυτών δεν αποτελεί αμελητέο εγχείρημα. Το κόστος συντήρησης και τα έξοδα που αφορούν τη διαχείριση ανθρώπινων πόρων, π.χ. το κόστος πληρώματος, μπορούν να μειωθούν με ευκολία, με ποιο τίμημα όμως;

Ορισμένες εκ των συνεπειών της μείωσης των εξόδων είναι οι εξής:

1. Συχνά προβλήματα με αποτέλεσμα «ακριβό» χαμένο χρόνο
2. Ταχεία επιδείνωση της κατάστασης του πλοίου και των μηχανημάτων
3. Διακινδύνευση της εμπορικής αξιοπιστίας, της φήμης και του στάτους της εταιρείας.»

2) Ο κ. Andreas Hadjipetrou, Managing Director – Columbia Shipmanagement, ανέφερε: «Οι διαχειριστές τρίτων μερών θα αυξήσουν το μερίδιο αγοράς που τους αναλογεί αν καταφέρουν να διαχειριστούν τα πλοία εξοικονομώντας περισσότερο σε σύγκριση με τους εφοπλιστές, αρκεί να μην κάνουν συμβιβασμούς στην ποιότητα και την ασφάλεια, και επικεντρωνόμενοι όχι μόνο στις επιχειρησιακές δαπάνες αλλά και στην παρακολούθηση, την ενεργειακή απόδοση και την έγκριση των ναυλωτών. Οι επιτυχημένοι διαχειριστές πλοίων εστιάζουν στην εξέλιξη και την εκπαίδευση του πληρώματος, την επένδυση στην τεχνολογία και τη δια βίου μάθηση του προσωπικού τους στη στεριά. Διαχειριστές και ιδιοκτήτες πρέπει να έρθουν σε συμφωνία όσον αφορά τους αποδοτικούς δείκτες και να ανταλλάσσουν διαρκώς πληροφορίες αναφορικά με τα σκάφη, χτίζοντας έτσι μια σχέση εμπιστοσύνης. Η νέα εποχή στη ναυτιλία επιτάσσει περισσότερη διαφάνεια και στενότερη συνεργασία μεταξύ ιδιοκτητών, ναυλωτών και διαχειριστών.»

3) Ο κ. Dimitris Orfanos, Chief Operating Officer – Dorian LPG Management Corp., σχολίασε πως «η Βελτιστοποίηση της Τεχνικής Διαχείρισης Στόλου δεν είναι απλά θεμιτή, αλλά απαραίτητη στην πραγματικότητα των αγορών του σήμερα.

Υποστήριξε πως κάθε υπάρχουσα δραστηριότητα διαχείρισης στόλου πρέπει να αξιολογείται, να αναθεωρείται, και να δράττεται κάθε ευκαιρία εξορθολογισμού ή δημιουργίας αξίας. Από την διαχείριση του εφεδρικού εξοπλισμού (αποθήκη έναντι σκάφους), στο προσωπικό και την απλοποίηση των καθηκόντων εν πλω και στη στεριά (έξοδα επικάλυψης και πολυπλοκότητας!), οι εταιρείες μπορούν και πρέπει να περιορίσουν την αναποτελεσματικότητα. Ανέφερε πως η ενεργειακή συντήρηση δεν είναι ακόμη μεταξύ των διαδεδομένων και βαθιά ριζωμένων δραστηριοτήτων, παρά το γεγονός πως είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την εξοικονόμηση καυσίμων, ενώ τα εργαλεία ηλεκτρονικής μάθησης προσφέρουν πολλά περιθώρια βελτιστοποίησης της εταιρικής εκπαίδευσης. Η διευρυμένη πρόσβαση στα δεδομένα του πλοίου (δεδομένα συστήματος παρακολούθησης φορτίου) δημιουργεί ευκαιρίες βελτιστοποίησης, παρότι ο εξορθολογισμός είναι δύσκολος. Η βελτιστοποίηση της συντήρησης απαιτεί στενή παρακολούθηση, συνέπεια και προσεκτική αξιολόγηση των επιχειρησιακών κινδύνων ώστε αυτοί να παραμείνουν σε αποδεκτά επίπεδα».

4) Η Κα. Danielle Lammens, Maintenance Excellence Manager – Exmar Ship Management NV, ανέφερε: «Η Exmar Ship Management είναι μια επιτυχημένη και καινοτόμος επιχείρηση διαχείρισης θαλάσσιων και χερσαίων στοιχείων ενεργητικού. Αποδίδουμε τα επιτεύγματα μας στις μοναδικές ικανότητες των υπαλλήλων μας στη θάλασσα και όσων τους υποστηρίζουν από τη στεριά. Η τεχνογνωσία και ο καινοτόμος τρόπος προσέγγισης του πληρώματος, των επιχειρήσεων και της συντήρησης των εργοστασίων υγραερίου, φυσικού αερίου και των υπεράκτιων μονάδων, μας επιτρέπει να συνεργαστούμε με την EXMAR και εξωτερικούς πελάτες, με ιδιαίτερο τρόπο συγκριτικά με την τυπική πελατειακή σχέση μεταξύ ενός εφοπλιστή και ενός παρόχου υπηρεσιών διαχείρισης. Οι τεχνικοί εμπειρογνώμονες μας είναι ικανοί να καινοτομήσουν βασιζόμενοι στις διαφανείς και παραγωγικές σχέσεις με τους πελάτες μας, οι οποίοι συνήθως αναζητούν μια στρατηγική, μακροπρόθεσμη συνεργασία.

Η EXMAR είναι μια ναυτιλιακή εταιρεία η οποία προσφέρει λύσεις για την εκμετάλλευση, τη μεταφορά, την αποθήκευση και την μετατροπή αερίου. Η EXMAR διαθέτει στόλο με πάνω από 40 πλοία και πλωτά εργοστάσια, αποτελούμενο από 32 δεξαμενόπλοια υγραερίου, 8 δεξαμενόπλοια & πλωτά εργοστάσια φυσικού αερίου και 2 πλατφόρμες καταλυμάτων. Η EXMAR απασχολεί περισσότερα από 1800 άτομα παγκοσμίως. Τα τεχνολογικά συστήματα υψηλής ποιότητας στα πλοία και τα πλωτά εργοστάσια μας

απαιτούν τη μεγαλύτερη δυνατή αξιοπιστία και το μικρότερο δυνατό επιχειρησιακό κόστος, για τα οποία η EXMAR έχει επιλέξει μια συγκεκριμένη Στρατηγική Συντήρησης.

Το επιχειρηματικό μοντέλο της EXMAR εξελίσσεται εδώ και μερικά χρόνια, ειδικά για τον στόλο που λειτουργεί με φυσικό αέριο και τα κατασκευαστικά έργα. Αντί να αναλώνεται στο εμπόριο και τη μετατροπή αερίου, η EXMAR παρέχει βιομηχανικές υπηρεσίες.

Η συνέπεια του επιχειρηματικού αυτού μοντέλου είναι πως η EXMAR πρέπει βάσει συμβολαίου να εγγυηθεί την αξιοπιστία και την διαθεσιμότητα της μονάδας επαναεριοποίησης για μια περίοδο τουλάχιστον 10 χρόνων. Επιπροσθέτως, ο απαιτούμενος χρόνος παύσης εργασιών για λόγους συντήρησης οφείλει να ελαχιστοποιηθεί στα χαμηλότερα δυνατά επίπεδα.

Όλα τα παραπάνω έχουν οδηγήσει στην επίγνωση της σημασίας της διαχείρισης Συντήρησης και Ενεργητικού προκειμένου η Exmar να είναι βιώσιμη και ανταγωνιστική.

Σε συνέχεια του επιχειρηματικού μοντέλου, η EXMAR Ship Management έχει επιλέξει τη Στρατηγική Συντήρησης μέσω της Ανάλυσης Βλαβών. Η συντήρηση επομένως λαμβάνει χώρα αποκλειστικά σε συνάρτηση με την κατάσταση των μηχανημάτων.»

- 5) Ο κ. George Thanopoulos, Technical Manager Bulk Carriers – Neda Maritime Agency Co. Ltd.,** συνέχισε προσδιορίζοντας με μεγαλύτερη σαφήνεια την τεχνική βελτιστοποίηση καθώς και τους περιορισμούς της στην πραγματικότητα που βιώνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες. Σχολίασε τους επιβληθέντες περιορισμούς και συνέχισε: «Στην εταιρεία μας πιστεύουμε πως η εγκαθίδρυση σταθερών διαδικασιών και η εκμετάλλευση της τεχνολογικής καινοτομίας αποτελούν τους δύο κρίσιμους παράγοντες για τη διατήρηση της τεχνικής αποδοτικότητας στα επιθυμητά επίπεδα. Για παράδειγμα η εγκαθίδρυση ενός αξιόπιστου μοντέλου για την αναμενόμενη απόδοση ενός πλοίου και η σύγκριση πραγματικής και θεωρητικής απόδοσης, μας επιτρέπει να βελτιώσουμε την αποτελεσματικότητα και (το σημαντικότερο) να επιτύχουμε μετρήσιμα αποτελέσματα. Οι πιο πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις, ειδικά η συλλογή δεδομένων στόλου σε πραγματικό χρόνο, είναι ιδιαίτερες σημαντικές.» Ο κ. Thanopoulos ολοκλήρωσε λέγοντας πως οι μηχανικοί είναι εκ φύσεως εκπαιδευμένοι να μετρούν και να συγκρίνουν: «Ο εξορθολογισμός των τεχνικών επιχειρήσεων μας είναι αποφασιστικής σημασίας για την διασφάλιση της βελτίωσης. Η ευελιξία στην προσαρμογή των τεχνικών επιχειρήσεων ανάλογα με τις εμπορικές ανάγκες των πελατών μας ώστε να παρέχουμε ποιοτικές υπηρεσίες είναι ζωτικής σημασίας, στο γρήγορα εναλλασσόμενο κανονιστικό περιβάλλον του σήμερα.»

SECTION “CONNECTING PORTS, VESSELS & PEOPLE”

Ομιλήτρια της ενότητας ήταν η Κα. **Despina Panayiotou Theodosiou**, Chief Executive Officer – Tototheo Maritime Ltd.

Η Κα. **Despina Panayiotou Theodosiou** στην ομιλία της ανέφερε: «Η ναυτιλία δεν σταματά πλέον όταν το πλοίο βγαίνει από το λιμάνι. Είναι πλέον αναπόσπαστο μέρος μιας κοινωνίας όπου η συνεργασία και η επικοινωνία σχηματίζουν νέες δυνατότητες στο παγκόσμιο εμπόριο. Άνθρωποι, πλοία και λιμάνια συνδέονται μεταξύ τους με τέτοιο τρόπο, ούτως ώστε να ενισχύονται οι παρουσιαζόμενες ευκαιρίες.»

SECTION “SHIP SAFETY – REGULATORY COMPLIANCE & THIRD PARTY INSPECTIONS”

Συντονιστής:

Dr. Michalis Pantazopoulos, Managing Director – Liberian Registry – LISCR (Hellas) S.A.

Ομιλητές:

- **κ. Panos Zachariadis**, Technical Director – Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.
- **κ. Stavros Meidanis**, DPA/CSO, S&Q Manager – Capital Ship Management Corp.
- **κ. Theofanis Sallis**, General Manager, Operations – GasLog Ltd.
- **κ. Stylianos I. Siafakas**, Chief Executive Officer – Dromon Maritime Inc.
- **κ. Dimitris E. Patrikios**, Chief Operating Officer – Springfield Shipping Co. (Onassis Group)

Ο **Dr. Michalis Pantazopoulos**, Managing Director – Liberian Registry – LISCR (Hellas) S.A., ανέφερε: «Η συμμόρφωση με τους κανονισμούς των συμβάσεων του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (IMO), SOLAS, STCW, MARPOL και MLC περιγράφηκαν ήδη εν συντομία. Τίθενται συνήθως σε ισχύ από το Κράτος Σημαίας του σκάφους και τους αναγνωρισμένους οργανισμούς - τις εγκεκριμένες εταιρείες από τη Διεθνή Ένωση Νηογνώμωνων - και ελέγχονται από τους Λιμενικούς Ελέγχους των Κρατών. Από την άλλη συζητήθηκαν οι Επιθεωρήσεις Τρίτων, που περιλαμβάνουν ελέγχους αξιολόγησης από πετρελαϊκούς κολοσσούς, το πρόγραμμα

TMSA, οι επιθεωρήσεις Rightship, καθώς και τα αποτελέσματα άλλων επιθεωρήσεων που θεωρούνται οδηγοί στον Κλάδο της ναυτιλίας. Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της τρέχουσας τάξης πραγμάτων και στις δύο πλευρές - κανονιστικοί έλεγχοι και επιθεωρήσεις «τρίτων» - από κοινού με τον ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα παρουσιάστηκαν, με έμφαση στα συμπεράσματα και τις προτάσεις για μια βελτιωμένη φιλοσοφία ασφάλειας προς όφελος της ναυτιλίας γενικότερα.»

- 1) Ο **κ. Panos Zachariadis**, Technical Director – Atlantic Bulk Carriers Management Ltd., ανέφερε: «Η συμμόρφωση με τους Κανονισμούς σε ορισμένες περιπτώσεις επηρεάζει την Ασφάλεια. «Αναφέρθηκε στη συμμόρφωση με την EEDI η οποία οδηγεί σε λιγότερο δυνατούς κινητήρες, δημιουργώντας, ειδικά για την 3η φάση μετά το 2025, ένα πραγματικό πρόβλημα για τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Δυστυχώς, είπε, κάποιες χώρες και ΜΚΟ στον Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐας χρησιμοποιούν το σύνθημα «πρώτα η ασφάλεια» απλά και μόνο ως «ατάκα», δίχως να το εννοούν. Όσον αφορά τις επιθεωρήσεις, άσκησε κριτική σε διάφορους τρίτους, οι οποίοι δεν διαθέτουν ιδιαίτερες ναυτιλιακές γνώσεις, αλλά παρόλα αυτά συνθέτουν δείκτες ασφάλειας και αποδοτικότητας για πλοία, οι οποίοι δεν έχουν αξία, και τελικά πωλούν ελεγκτικές υπηρεσίες σε εφοπλιστές για να βελτιώσουν τη θέση των πλοίων τους. Όσον αφορά τους ελέγχους του κράτους του λιμένα ανέφερε πως το πρόβλημα ασυνείδητων επιθεωρητών, σε γνωστές περιοχές, πρέπει επιτέλους να αντιμετωπιστεί.»
- 2) Ο **κ. Stavros Meidanis**, DPA/CSO, S&Q Manager – Capital Ship Management Corp., ανέφερε: «Σήμερα, η ασφάλεια είναι ένας σημαντικότερος παράγων που επηρεάζει όλες τις πτυχές της ναυτιλίας. Ωστόσο η διαχείριση της ασφάλειας και η εφαρμογή της στη ναυτιλία είναι σημαντικότερες από ποτέ. Πλέον, τα όρια της ασφάλειας και της αποδοτικότητας στη ναυτιλία τίθενται μέσω κωδικών, συμβάσεων και κατευθυντήριων γραμμών. Οι λιμενικοί ελεγκτές, οι νηογνώμονες, οργανισμοί νηολόγησης αλλά και σημαντικοί παράγοντες της βιομηχανίας όπως το OCIMF (Διεθνές Ναυτικό Όργανο Εταιρειών Πετρελαίου) και η Rightship συνεισέφεραν στην ασφάλεια και την προστασία στον τομέα της ναυτιλίας. Το σύνολο των παραπάνω «οργανισμών» προτρέπει τα σκάφη να σέβονται τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και προστασίας, να προλαμβάνουν τυχόν περιβαλλοντικές μολύνσεις και να ακολουθούν άλλους επιχειρησιακούς κανονισμούς. Για τους διαχειριστές και χειριστές των πλοίων, είναι πολύ σημαντικό να γίνουν κατανοητοί οι στόχοι του κάθε κανονισμού, ούτως ώστε να ανταποκριθούν με αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα στις προκλήσεις αυτές.»
- 3) Ο **κ. Stylianos I. Siafakas**, Chief Executive Officer –Dromon Maritime Inc., ανέφερε: «Κάθε εταιρεία οφείλει να επενδύσει στο προσωπικό της, τόσο στη στεριά όσο και επί του στόλου της. Στόχος κάθε εταιρείας είναι να προσελκύσει το καλύτερο προσωπικό, δίνοντας έμφαση στην πρόσληψη ικανών, κατάλληλα κατηρτισμένων, έμπειρων, ενεργοποιημένων και σωστά εκπαιδευμένων επαγγελματιών χειριστών δεξαμενόπλοιων. Η διαχείριση του προσωπικού σε ένα πλαίσιο αλληλοκατανόησης και υπευθυνότητας θα παρέχει την δυνατότητα δημιουργίας εξαιρετικού πνεύματος συνεργασίας μεταξύ των ατόμων, στις ακτές και στην θάλασσα, το οποίο θα συνεισφέρει στη διατήρηση υψηλών διαχειριστικών και επιχειρησιακών προτύπων στην εταιρεία. Το καλά εκπαιδευμένο προσωπικό αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της δέσμευσης για διαρκή βελτίωση. Η επίτευξη της αριστείας απαιτεί την κατάλληλη προεπιλογή, προσεκτική επιλογή και τοποθέτηση, στρατολόγηση, διαρκή αξιολόγηση και εκπαίδευση του προσωπικού στο σύνολό του. Απαιτείται μια προσπάθεια δημιουργίας μιας φιλοσοφίας ενεργούς επιδίωξης της ασφάλειας σε ολόκληρο τον Οργανισμό. Η δέσμευση για ασφαλείς επιχειρήσεις και περιβαλλοντική συνείδηση αντανακλάται στα εκπαιδευτικά προγράμματα. Πρέπει να παρέχεται εντατική εκπαίδευση, πέρα από τα όρια της διεθνούς σύμβασης "για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών" (STCW), καθώς και να εφαρμόζεται ένα συνολικό εκπαιδευτικό πλάνο με διαρκείς αξιολογήσεις και επιδιορθώσεις ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τα πρότυπα του Κλάδου γενικότερα αλλά και με τα διεθνή πρότυπα.»

SECTION “DIGITAL KIDNAP AND RANSOM”

The Financial Response to 21st Century Piracy

- **κ. Stephen Cooper**, CEO – Fourth Insurance Office, Inc.
- **κ. Tyler Schapiro**, Senior Analyst – Fourth Insurance Office, Inc.

Ο κύριος **Stephen Cooper**, CEO, και ο κύριος **Tyler Schapiro**, Senior Analyst, από το Fourth Insurance Office, Inc. της Νέας Υόρκης, παρουσίασαν τους τρόπους με τους οποίους οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να ανταποκριθούν στους χρηματοπιστωτικούς κινδύνους ενός συμβάντος στον κυβερνοχώρο. «Οι περισσότερες εταιρείες διαθέτουν κάποιο είδος διαδικτυακής υπηρεσίας ως μέρος των ασφαλιστικών προγραμμάτων τους. Είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε τις καλύψεις αυτές αλλά και τα κενά που υφίστανται στις περισσότερες περιπτώσεις.» Ο Schapiro ανέφερε πως, «ο κυβερνοχώρος εγκυμονεί κινδύνους ανάλογης σοβαρότητας με αυτούς για τους οποίους παρέχουμε ασφάλιση μέχρι τώρα. Οι επιχειρήσεις πρέπει να επενδύσουν στην πρόληψη και να παραμείνουν σε συμμόρφωση με τους νέους κανονισμούς και τις νέες οδηγίες. Η ψηφιακή ετοιμότητα είναι καθοριστικής σημασίας για την αξιοποίηση του σκάφους.» Οι σύμβουλοι υπογράμμισαν την διαθεσιμότητα ειδικά σχεδιασμένων προγραμμάτων για τη βιομηχανία της ναυτιλίας.»

SECTION “OPERATIONAL EXCELLENCE AS A COMPETITIVE ADVANTAGE”

How the commitment to Best Industry Practices across all areas of operations is a differentiating factor and a competitive advantage

Συντονιστής:

κ. George Teriakidis, Regional Business Development Manager - DNV GL

Ομιλητές:

- **κ. George Ousantzopoulos**, Head of Safety/Vetting – Almi Tankers
- **κ. Marcos Vassilikos**, Managing Director – Eurobulk
- **κ. George Kouleris**, Technical Director – Prime Marine Management
- **κ. Lambros Babilis**, Chief Executive Officer – Stealth Maritime Corporation S.A.

Ο **κ. George Teriakidis**, Regional Business Development Manager - DNV GL, ανέφερε: «Το πάνελ για το θέμα αυτό αποτελείται από εταιρείες από όλο το φάσμα της ελληνικής ναυτιλίας. Όλες οι συμμετέχουσες εταιρείες είναι ευρέως γνωστές στη ναυτιλία χάρη στις επιδόσεις τους. Το γεγονός αυτό βασίζεται στις επιχειρήσεις που κάνουν χρήση των βέλτιστων βιομηχανικών πρακτικών οδηγώντας στην επιχειρησιακή αριστεία. Ποιες είναι όμως οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν; Πώς μπορούν να ξεπεράσουν αυτές τις δυσκολίες διατηρώντας ταυτόχρονη την ίδια υψηλή απόδοση; Πώς επηρεάζονται οι επιχειρήσεις τους από την τωρινή κατάσταση της αγοράς; Τα πορίσματα που θα προκύψουν από την συζήτηση μας θα αναδείξουν το πως η επιχειρησιακή αριστεία μετατρέπεται σε διαφοροποιητικό παράγοντα και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.»

- 1) Ο **κ. George Ousantzopoulos**, Head of Safety/Vetting – Almi Tankers, μίλησε για την επιχειρησιακή αριστεία και τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να δημιουργήσει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, παρά το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες κατά κύριο λόγο αποδέχονται τις τιμές της αγοράς. Υπογράμμισε το γεγονός ότι ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία της επιχειρησιακής αριστείας είναι ο Ανθρώπινος Παράγοντας και παρουσίασε τις βιομηχανικές τάσεις που αποδεικνύουν την αυξανόμενη βαρύτητά του. Στη συνέχεια ανέλυσε 3 τομείς: Τον τομέα της Ηγεσίας, της Φιλοσοφίας και της Συλλογικής Συμμετοχής, οι οποίοι αν αναπτυχθούν καταλλήλως σε μια εταιρεία θα οδηγήσουν στην επιχειρησιακή αριστεία, δημιουργώντας έτσι ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.
- 2) Ο **κ. Marcos Vassilikos**, Managing Director – Eurobulk, ανέφερε: «Σε ότι αφορά τις βέλτιστες βιομηχανικές πρακτικές, μπορούμε να αντλήσουμε έμπνευση από διάφορους διεθνείς οργανισμούς. Ορισμένοι εκ των τομέων στους οποίους αξίζει να επενδύσουμε είναι οι εξής: Ασφάλεια πληρώματος, υγιεινή, προστασία του περιβάλλοντος και διαφάνεια. Η απόδοση της εταιρείας μπορεί να αξιολογηθεί μετρώντας την αποδοτικότητα μέσω διαφόρων δεικτών.»
- 3) Ο **κ. George Kouleris**, Technical Director – Prime Marine Management, ανέφερε: «Σήμερα, πολλοί εξωτερικοί παράγοντες, όπως lobbyists, MKO, περιβαλλοντικές οργανώσεις κ.α., ασκούν επιρροή στη ναυτιλία, και επομένως επηρεάζουν και το επιχειρησιακό κόστος. Δεν διαθέτουν κάποιο κίνητρο ώστε να περιορίσουν τους κανονισμούς που επιβάλλουν. Παρόλα αυτά, όλοι οι τομείς θα πρέπει να χαρακτηρίζονται από υψηλά πρότυπα, και τελικά είναι στο χέρι της κάθε εταιρείας να υιοθετήσει τις βέλτιστες βιομηχανικές πρακτικές σύμφωνα με τα μέσα στη διάθεσή τους.»

4) Ο κ. Lambros Babilis, Chief Executive Officer – Stealth Maritime Corporation S.A., ανέφερε: «Προσεγγίζω την Επιχειρησιακή Αριστεία σε δύο επίπεδα: Το ατομικό, του υπάλληλου, και το εταιρικό. Σε υπαλληλικό επίπεδο, η προσπάθεια για αριστεία στην εργασία προσφέρει στο άτομο μια αίσθηση αυτοπραγμάτωσης που οδηγεί στην επαγγελματική ικανοποίηση χάρη στην ποιότητα της εργασίας. Το ηθικό του υπαλλήλου αυξάνεται, επηρεάζοντας με τη σειρά του την ποιότητα της εργασίας, σε έναν καρποφόρο κύκλο προσωπικής ικανοποίησης, εργασιακής απόδοσης και αποτελεσματικότητας.

Στο εταιρικό επίπεδο, η υιοθέτηση της Επιχειρησιακής Αριστείας και των βέλτιστων βιομηχανικών πρακτικών προστατεύει από τις παραβιάσεις κανονισμών, βελτιώνει την εικόνα της εταιρείας σε ένα περιβάλλον διαφάνειας, προσδίδει νομική ασφάλεια και εν τέλει σιγουριά στους υπάρχοντες και υποψήφιους πελάτες, προμηθευτές, υπεργολάβους και παρόχους υπηρεσιών. Επιπλέον προσελκύει υποψήφιους υπαλλήλους υψηλής ποιότητας που μοιράζονται παρόμοιες αξίες, οδηγώντας σε έναν κόμη ενάρετο κύκλο.

Η ποσοτικοποίηση των οφελών σε οικονομικά μεγέθη ή σε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μπορεί να μην είναι απλή διαδικασία, εξαιτίας του ότι στις περισσότερες περιπτώσεις τα οφέλη είναι κρυμμένα κάτω από χαμένες ευκαιρίες, ελλείπει Επιχειρησιακής Αριστείας, και άρα αναγνωρίζονται δύσκολα.»

Το Συνέδριο έκλεισε με την απονομή του Βραβείου **“Capital Link Maritime CSR Leadership Award”**, η οποία ξεκίνησε πριν από 5 χρόνια με στόχο την αναγνώριση ενός ατόμου ή ενός οργανισμού για την επίδειξη του υψηλότερου επιπέδου αφοσίωσης στην Επιχειρηματική Δεοντολογία και τις Βέλτιστες Πρακτικές στον Κλάδο. Τιμώμενα πρόσωπα προηγούμενων ετών ήταν οι κκ. **Jeremy Penn**, Former Chief Executive of the Baltic Exchange, **Dr. Nikolas P. Tsakos**, Chairman of INTERTANKO and President & CEO of NYSE listed TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD (TEN), **Efthimios E. Mitropoulos**, Secretary General Emeritus of the International Maritime Organization (IMO) και **Clay Maitland**, Founding Partner – NAMEPA; Chairman – NYMAR; Managing Partner – International Registries.

Στα πλαίσια του Συνεδρίου το **“2017 Capital Link Maritime CSR Leadership Award”** απονεμήθηκε στον κ. **Ιωάννη Πλατσιδάκη, Chairman, INTERCARGO; Managing Director - Anangel Maritime Services Inc.** σε αναγνώριση της αφοσίωσής του στην εφαρμογή και προώθηση των Βέλτιστων Πρακτικών στον Κλάδο τόσο σαν επικεφαλής της INTERCARGO όσο και κατά την μακρόχρονη καριέρα του στον ναυτιλιακό κλάδο.

Ο κ. Ιωάννης Πλατσιδάκης, Chairman, INTERCARGO; Managing Director - Anangel Maritime Services Inc., στην ομιλία του ανέφερε: «Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις λαμβάνουν χώρα σε ένα ιδιαίτερος ανταγωνιστικό περιβάλλον αυστηρών κανονισμών. Τα κράτη νηολόγησης, οι λιμενικές αρχές, οι ναυλωτές, φορτωτές και παραλήπτες, οι τράπεζες και φορείς νηολόγησης θέλουν και έχουν γνώμη για τα πλοία που χρησιμοποιούν. Επομένως, η ναυτιλία, εφοπλιστές και διαχειριστές, πρέπει να συμμορφωθούν με τους επικρατούντες τοπικούς και διεθνείς κανονισμούς, ακολουθώντας τον ανταγωνισμό. Τα κριτήρια απόδοσης είναι η ποιότητα και η επιχειρησιακή αριστεία. Λόγω της εύκολης ροής πληροφοριών μέσω των ΜΜΕ και του διαδικτύου, η οποιαδήποτε μη συμμόρφωση γίνεται άμεσα αντιληπτή και χαρακτηρίζει το σκάφος και τον χειριστή που εμπλέκονται στο περιστατικό.

Η ποιότητα είναι ακριβή, δύσκολη ως προς την επίτευξή της και αποτέλεσμα μιας συνεχούς διαδικασίας. Η αντίθετη επιλογή όμως, δηλαδή η μη συμμόρφωση, η κακή απόδοση και τα ατυχήματα ενδέχεται να αποβούν μοιραία για τη βιωσιμότητα της εταιρείας ως οντότητα. Όπως συνηθίζουμε να λέμε, αν πιστεύετε πως η Ποιότητα είναι ακριβή, που να δείτε πόσο κοστίζει ένα Ατύχημα! Η καλή φήμη απαιτεί χρόνο για να χτιστεί και μόνο μια στιγμή για να καταστραφεί!

Συνοψίζοντας, η ναυτιλία μοχθεί για την ποιότητα και προσβλέπει στην υιοθέτηση και την συμμόρφωση με κανονισμούς διαφάνειας, πρακτικότητας και σεβασμού απέναντι στη ναυτιλία η οποία αποτελεί έναν από τους βασικότερους συντελεστές του υψηλού βιοτικού επιπέδου που απολαμβάνει η κοινωνία μας.»

Οι εισαγωγικές παρατηρήσεις και η παρουσίαση του Βραβείου έγιναν από τον κύριο **Παναγιώτη Λασκαρίδη, President - European Community Shipowners Associations; CEO - Lavinia Corporation/Laskaridis Shipping Co. Ltd.,** ο οποίος στην ομιλία του ανέφερε: «Οι βέλτιστες πρακτικές στη ναυτιλία, όπως και αλλού, δεν αποτελούν μια ακριβή επιστήμη.

Αν και μπορεί κανείς να αναφέρει κάθε μια ξεχωριστά, συλλογικά το εύρος και ο ορισμός τους είναι δύσκολος και ασαφής.

Ωστόσο, οποιοσδήποτε επιχειρηματίας, διαχειριστής ή διευθυντής ενστικτωδώς γνωρίζει τις βέλτιστες πρακτικές στον κλάδο του. Ο σκοπός ενός συνεδρίου όπως το σημερινό είναι να φέρουμε σε επαφή ανθρώπους και διαδικασίες ώστε από κοινού να κατανοηθούν και να εκτελεστούν οι βέλτιστες πρακτικές.

Ενώ η κοινή αντίληψη είναι πως οι βέλτιστες πρακτικές έχουν μια στενή εφαρμογή στην βελτίωση της απόδοσης και της αποτελεσματικότητας, διευρύνονται στις πολιτικές, τη νοοτροπία, τη διακυβέρνηση, τη συμμόρφωση κλπ.

Για τον δικό μας κλάδο, τη ναυτιλία, ίσως δεν προξενεί εντύπωση το γεγονός ότι οι βέλτιστες πρακτικές, πέραν της εφαρμογής τους στη διαχείριση πλοίων, παίζουν ρόλο και στα κυριότερα ζητήματα Ναυτιλιακής Πολιτικής, είτε παγκόσμιας είτε ευρωπαϊκής, όπως τον διάλογο για τα αέρια θερμοκηπίου, τις πολιτικές ενιαίας θυρίδας, τις προτάσεις για τις Μελλοντικές Ευρωπαϊκές Πολιτικές, την Ευρωπαϊκή Ατζέντα Κοινωνικής Πολιτικής και άλλα. Όλα τα ζητήματα αυτά συνδέονται με γενικά αλλά και συγκεκριμένα ναυτιλιακά θέματα.»

ORGANIZED IN COOPERATION WITH: Danish Shipowners' Association • German Shipowners' Association • Greek Shipping Cooperation Committee

GLOBAL LEAD SPONSOR: Tsakos Energy Navigation Ltd.

GLOBAL GOLD SPONSORS: Clay Maitland • Columbia Shipmanagement • DNV-GL • TOTOTHEO Maritime Ltd.

GOLD SPONSORS: Prime Marine Management • ShipMedCare Ltd.

SPONSORS: Bureau Veritas • Danaos Shipping • Fourth Insurance Office, Inc. • Liberian Registry • Lloyd's Register

SUPPORTING SPONSORS: Accuritas • ATPI Griffinstone • China Southern Airlines • Eniram • Flott & Co PC Attorneys • NIKI Shipping • Singhai Marine Services

COCKTAIL RECEPTION SPONSOR: NYMAR

MEDIA PARTNERS: All About Shipping • Economia • Efoplistesnews.gr • Elnavi • Lloyd's List • Maritime Executive • maritmes.gr • NAFTEMPORIKI • naftemporiki.gr • nafsgreen.gr • Naftika Chronika • Ship2Shore • Shipping International Monthly Review • TradeWinds • WorldOils

SUPPORTING ORGANIZATIONS: Association of Banking and Financial Executives of Hellenic Shipping • Cargo Connections • Cass Business School • EENMA • Freightbook • Global Maritime Hub • Greek Energy Forum • Hellenic Bankers Association • HELMEPA • IMAREST • InterManager • INTERMEPA • International Propeller Club Port of Piraeus • Maritime London • Piraeus Association for Maritime Arbitration • Piraeus Marine Club • Project Cargo Network • SPNL • Sustainable Shipping Initiative • Universal Freight Organisation • Wista Hellas

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

<http://forums.capitallink.com/csr/2017athens>

H ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ CAPITAL LINK

Με έδρα τη Νέα Υόρκη και παρουσία στο Λονδίνο, την Αθήνα και το Όσλο, η Capital Link δραστηριοποιείται από το 1995 στον τομέα των Επενδυτικών Σχέσεων και Επικοινωνίας (Investor Relations & Financial Communication).

Η Capital Link εξειδικεύεται στο χώρο της Ναυτιλίας, συνεργαζόμενη με την πλειονότητα των Ναυτιλιακών εταιριών εισηγμένων στα Χρηματιστήρια της Ευρώπης, Αγγλίας και Αμερικής. Παράλληλα διοργανώνει ετησίως μία σειρά δεκαεσσάρων Συνεδρίων στη Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Αθήνα, Λεμεσό, Σαγκάη και από φέτος Σιγκαπούρη, που αφορούν στους κύριους τομείς δραστηριότητάς της. Οκτώ από τα Συνέδρια αυτά επικεντρώνονται στον ναυτιλιακό τομέα. Τα Συνέδρια της Capital Link προσελκύουν την ελίτ των οικονομικών, επενδυτικών και ναυτιλιακών κοινοτήτων και παρέχουν ένα μοναδικό συνδυασμό πληροφοριακού περιεχομένου, ευκαιριών μάρκετινγκ και δικτύωσης. Η παγκόσμια πλατφόρμα μάρκετινγκ της Capital Link ενισχύει την προβολή και την εμβέλεια αυτών των Συνεδρίων κατά τη διάρκεια του έτους σε παγκόσμια κλίμακα, με διάρκεια πέραν από την ημερομηνία κατά την οποία πραγματοποιείται κάθε εκδήλωση, καθιστώντας τα ένα συνεχές σημείο αναφοράς για τους συμμετέχοντες στην αγορά.

Τέλος, από τον Ιανουάριο του 2011, η Capital Link επέκτεινε τις δραστηριότητες της στον τομέα της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, δημιουργώντας το δίγλωσσο portal www.csringreece.gr, μία πρωτοποριακή ιστοσελίδα η οποία γεφυρώνει την επικοινωνία μεταξύ των εταιριών και των φορέων που εκπροσωπούν τη Κοινωνία, αποτελεί μία συγκεντρωτική πηγή ενημέρωσης όλων των νέων που αφορούν στο χώρο της ΕΚΕ και δίνει βήμα και φωνή σε Συλλόγους από όλη την Ελλάδα.

Οι προσπάθειες και η συμβολή της Capital Link έχουν αναγνωριστεί το 2011 από τα Ελληνικά Ναυτιλιακά Βραβεία Lloyds's List, το 2012, το 2013 από το περιοδικό InterContinental Finance, το 2016 από το περιοδικό Wealth & Finance. Επίσης, το 2016, από το Propeller Club και Ελληνο-Αμερικανικό Ινστιτούτο AHI στην Washington.

Για περισσότερες πληροφορίες, παρακαλούμε απευθυνθείτε:

NEA YOPKH // κα Όλγα Μπορνόζη & κα Ελένη Μπέη

Τηλ. +1 212 661 75 66 - Email: contact@capitallink.com

ATHENS // κα Αθηνά Κοσμαδάκη

Τηλ: +30 210 610 9800 - Email: contact@capitallink.com

CAPITAL LINK website: www.capitallink.com

CAPITAL LINK FORUM website: www.capitallinkforum.com

#