



ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

14th Annual Capital Link Operational Excellence in Shipping Forum “Best Industry Practices - Building Long Term Value Through Sustainability”

Τρίτη, 24 Σεπτεμβρίου 24, 2024
Athenaeum Intercontinental Athens

Φωτογραφίες

Παρασκευή, 27 Σεπτεμβρίου, 2024



Η Capital Link διοργάνωσε το “14th Annual Capital Link Operational Excellence in Shipping Forum - Best Industry Practices - Building Long Term Value Through Sustainability”, την Τρίτη 24, Σεπτεμβρίου, 2024 στο Athenaeum Intercontinental Athens στην Αθήνα, με μεγάλη επιτυχία, προσελκύοντας ευρύ κοινό από την Ελληνική και τη διεθνή ναυτιλία.

Και στο φετινό συνέδριο συμμετείχαν κορυφίοι παράγοντες και υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλίας οι οποίοι συζητήσαν τα πιο καίρια ζητήματα που αφορούν την ναυτιλία. Οι καλές πρακτικές σε κρίσιμους τομείς όπως η απαλλαγή της ναυτιλίας από τον άνθρακα, η ασφάλεια πλοίων και πληρωμάτων και η ψηφιοποίηση του κλάδου κυριάρχησαν στις συζητήσεις του συνεδρίου.

Όλο το υλικό του Συνεδρίου (φωτογραφίες και videos από τις παρουσιάσεις και τα πάνελ συζητήσεων), θα είναι σύντομα διαθέσιμο στην ιστοσελίδα του Συνεδρίου : <https://forums.capitallink.com/opexcellence/2024/>

Από αριστερά προς τα δεξιά: **κ. Νίκος Μπορνόζης**, Πρόεδρος – **Capital Link** • **κα. Μελίνα Τραυλού**, President - **Union of Greek Shipowners (UGS)** ; Chair of the Board - **Neptune Group of Companies** • **κ. Emanuele Grimaldi**, Chairman - **INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING** ; President & MD - **Grimaldi Euromed SpA** ; Managing Director - **Grimaldi Group** • **κα. Όλγα Μπορνόζη**, Managing Director – **Capital Link**

ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΩΝ & ΠΑΝΕΛ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ - ΚΑΛΩΣΟΡΙΣΜΑ

κ. Νίκος Μπορνόζης, Πρόεδρος - **Capital Link**

Ο κ. **Νίκος Μπορνόζης**, Πρόεδρος - **Capital Link**, καλωσορίζοντας και ευχαριστώντας όλους τους χορηγούς, και τους παρευρισκόμενους, για τη συμμετοχή τους, ανέφερε ότι: “Το σημερινό Συνέδριο παρουσιάζει μια εξαιρετική ατζέντα, εστιασμένη πρωταρχικά στη βιωσιμότητα και στα κριτήρια ESG . Ευχαριστώντας όλους τους συνεργαζόμενους Φορείς, Οργανισμούς και Χορηγούς Επικοινωνίας για τη συμμετοχή και τη στήριξη τους, ο κ. Μπορνόζης τόνισε ότι το συνέδριο δίνει μια μοναδική ευκαιρία για συζήτηση των πιο σημαντικών θεμάτων που αφορούν τόσο τη ναυτιλία της Ελλάδος όσο και την παγκόσμια ναυτιλία, καθώς και για διερεύνηση των Βέλτιστων Πρακτικών του κλάδου σε όλους τους σημαντικούς τομείς όπως: Διαχείριση Στόλου, Περιβάλλον, Εκπαίδευση & Διαχείριση Πληρωμάτων, Ασφάλεια, Διακυβέρνηση, Τεχνολογία και άλλα. Χαιρόμαστε ιδιαίτερα που συμμετέχουν ομιλητές υψηλότατου επιπέδου, από τον χώρο των ναυλωτών, των πλοιοκτητών και των νομοθετών.”

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΟΜΙΛΙΑ

κ. **Christopher J. Wiernicki**, Chairman & CEO - **ABS**

Ο κ. **Christopher J. Wiernicki**, τόνισε: “Θα ήθελα να εστιάσω σε έναν από τους σημαντικότερους ενεργοποιητές αξίας, την ασφάλεια. Η ασφάλεια ως έννοια δεν μένει ανεπηρέαστη από τις διασπαστικές δυνάμεις που δοκιμάζουν τον κλάδο μας. Η ναυτιλία εισέρχεται στα αρχικά στάδια μιας δεκαετίας έντονων αλλαγών, καθώς βιώνουμε σταδιακά την 5η βιομηχανική επανάσταση. Πρέπει να προσαρμοστεί σε αυτό που αποκαλώ το νέο σύνορο ασφάλειας και προστασίας. Η ασφάλεια πρέπει να επεκταθεί πέρα από τη συμμόρφωση ή την αποφυγή ατυχημάτων, ώστε να καταστεί συνώνυμο της αξιοπιστίας, των σταθερών σχέσεων, και το σημαντικότερο, του ανθρώπινου στοιχείου. Η σύγχρονη ασφάλεια εξασφαλίζεται σε πραγματικό χρόνο και ανάλογα με τις συνθήκες. Το πλέον σημαντικότερο ζήτημα για τη ναυτιλία, η απανθρακοποίηση, οδηγεί στη διαχείριση των ανεπιθύμητων συνεπειών που προκύπτουν. Θεωρώ ότι η ασφάλεια αφηγείται την ιστορία των ανθρώπων της ναυτιλίας. Οι ναυτικοί μας είναι ένας κρίσιμος παράγοντας, και πρέπει να προσεγγίσουμε την εξάπλωση της τεχνητής νοημοσύνης ως κίνητρο ενίσχυσης της σημασίας που τους αποδίδουμε, καθώς ο ρόλος τους στην εποπτεία και στην έγκαιρη παρέμβαση καθίσταται σημαντικότερος από ποτέ. Η TN αποτελεί ακόμη το μέλλον της διαμόρφωσης του κανονιστικού πλαισίου, αρκεί η βιομηχανία να υιοθετήσει μια προσέγγιση που βασίζεται στα δεδομένα. Έτσι, θα μπορούσαμε να ξεκλειδώσουμε τρόπους μεγιστοποίησης της απόδοσης και να στηρίξουμε τις παγκόσμιες επιχειρήσεις μας με τη βέλτιστη αποτελεσματικότητα.”

Ακολουθεί αυτούσια η δήλωση του κ. **Christopher J. Wiernicki**:

“Ladies and gentlemen, Minister Stylianides, thank you for the opportunity to speak to you today.

When I look at the extensive experience represented in this audience and at the leaders of our industry on the agenda today, it represents the ideal body to discuss the future of safety.

And we need to have that discussion, urgently. Because although safety is the mantra of our industry, safety is not immune to the disruptive forces at work today in our industry, and our approach must change dynamically in response.

The challenge for us all is to deliver sustainable safety gains amidst constant rapid change.

As I highlighted when we last met in London earlier this month, the maritime industry is in the early innings of a decade of change as we move into the fifth industrial revolution marked by decarbonization, digitalization and specifically ai.

Going forward, safety, like the maritime industry, cannot be compartmentalized. Safety is becoming a global shipping shaper, and the maritime industry must adjust to a new and emerging safety protection frontier.

Capital Link: New York – London – Oslo – Hamburg – Athens – Limassol – Shanghai – Singapore – Tokyo – Hong Kong

230 Park Avenue • Suite 1540 • New York • New York 10169, USA • Tel.: +1 212 661 7566 • Fax: +1 212 661 7526
10 Lower Grosvenor Place, London, SW1W 0EN, United Kingdom • Tel: +44 795 626 2380
40, Agiou Konstantinou Str, Suite A5, 151-24 Athens, Greece • Tel. +30 210 6109 800 • Fax +30 210 6109 801
Raadhugaten 25, P.O.Box 1904 Vika • N-0116 Oslo, Norway
www.capitallink.com – www.capitallinkforum.com – www.capitallinkshipping.com

This new safety protection frontier not only brings risk vs risk decision making to the forefront but ties all the elements of the maritime industry together including governments, charterers, shipowners, shipbuilders, equipment manufacturers, ports, classification and insurers.

Safety is now more than just compliance. It is now synonymous with security, reliability, collective relationships and people.

This new safety frontier will be defined by the use of digitalization, data, and specifically, ai to shape everything from regulation to operating procedures.

It will be more real time, condition-based and systems oriented.

It will change the talent development equation from a focus on age, experience and training to a focus on skills and continuous learning.

Together, these elements hold the key to addressing the single most dominant issue of decarbonization: identifying and managing the unintended safety consequences of seismic change.

So what does sustainable safety look like? How do we go about creating the conditions to safely implement new technology, new approaches and new people skills?

Safety going forward will not be defined as just the absence of accidents but as a new equation of capacity and capability over demand.

The new equation has systems thinking, well trained people and percentage usage of digital in the numerator representing capacity and capability.

Demand is in the denominator representing the complexity of an evolving decarbonization trajectory and rapidly changing technology environment.

As you break this equation down, you will see the greater the percentage of digital, the better the learning of people, and the greater the awareness of systems and their interconnectivity, the greater the safety.

Conversely, the greater the demand, the lower the level of safety.

Our future safety protection frontier is defined as the place where capacity and capability equal demand.

For all that we focus on technology, safety is principally a story about people. Our seafarers will be the critical factor in all this. An unexpected side effect of the advent of ai and technological advances in shipping more generally is a reinforcement of the primacy of our people.

Quite frankly, the role of seafarers and shore-based specialists is going to become more important than ever as the 'humans in the loop' providing critical oversight, and timely intervention.

Clearly, the coming generation of seafarers will need to acquire a range of new skills and competencies, and the industry will need to invest in training and development to ensure that these skills are effectively transferred. This needs a coordinated approach, involving industry, regulators, and training providers, to ensure that seafarers are adequately prepared for the changes ahead.

The changing dimensions of safety will need to be reflected in this next generation of learning.

Just think about the degree of change faced by a seafarer today: dynamic versus static fuels, advanced electrification systems, innovative power trains, active energy efficiency devices, soon you can add carbon capture systems, the toxicity challenge of ammonia and further down the track maybe nuclear propulsion.

In order to prepare for this, we will need simulated ai-driven environments that make it possible for learners to immerse themselves in whatever world we design for them, such as walking around a ship and interacting with the space.

So, effectively, it is possible to have spent many training hours on the deck plate of a vessel before even setting foot on the gang plank.

And we have made a commitment to deliver just such a center here in Athens, with the support of Minister Stylianides and the union of Greek shipowners.

AI's ability to generate real time insights, risk assessments and behavior monitoring will improve hazard detection through visualization.

Digital twins will be used to provide an operational representation of current performance and to project forward. Unlike traditional safety, which is focused on looking backwards, AI's predictive ability allows us to tackle the major boundary condition of digitalization and decarbonization - the unintended safety consequences of rapid technological advance.

AI and condition-based decision making allow safety to evolve and adapt to emergent risks in line with the pace of change, highlighting the safety unknowns and allowing time to respond before it's a crisis.

AI takes us to the next level of regulatory development and, increasingly, is playing a vital role in shaping the rules by which our industry is governed.

Traditionally, multiple rounds of testing are needed to validate the analytical methods used for quality regulation. AI slashes the timeline here, allowing regulation to keep pace with technological development instead of lagging in its wake.

So, AI is the future of the regulatory framework development and the future of classification rule generation as well. In this way, the future of class and the future of regulation are tied together.

The adoption of a condition-based, decision-making model rather than the current calendar-based, decision-making model requires embracing a fully predictive, data-driven approach.

Data and predictive analytics employ a 'risk versus risk' analysis to understand the 'systems character' of safety, not the 'prescriptive component characteristics' of safety.

Digital brings together real time insights from streaming data with digital engineering capabilities and digital twin technology to drive condition-based programs that result in more efficient machinery, lower emissions and offer the potential for significantly improved safety performance.

Through sophisticated data analytics on the ocean of streaming data from today's fully sensor equipped vessel, we are able to unlock deep insights into the real time performance of an asset – both in terms of operational efficiency and safety. But this is just the beginning.

We can link into the logistics and supply chain, enabling just in time survey operations geared to the live condition of the vessel.

It allows us to get the right people in the right place at the right time to support operations all over the globe in the most efficient way possible.

Ultimately, we are enabling predictive compliance and by extension predictive safety.

This new generation of learning is one of the ways we can bring together the strands of alternative fuels, technology, regulation and decarbonization that are leading us to the new safety protection frontier.

I believe this represents nothing less than a paradigm shift in the performance of our industry, with the potential to unlock huge safety gains.

But there remains significant work to be done not only in training and learning but in systems development and cybersecurity, to mention a few areas, to ensure the industry is able to fully capitalize on the opportunity before us.

This will be critical because safety is not only the dominant boundary condition in the next 10 years of significant industry change. It will also be the dominant driver and global shaper for climate and energy security investment decision making.

Our approach to safety, our understanding of the changing dynamics and their impacts on safety, and our commitment to a new generation of safety learning will be the real enabler of our maritime industry as it collectively adjusts to change and brings the maritime industry together in terms of relationships – public and private, charterer and owner, shipbuilders and equipment manufacturers, regulators and class, and of course, ships and ports.

And finally, as decarbonization and digitalization take center stage, we cannot forget that safety now more than ever is synonymous with people.

Safety is all about having the right collective behavior not just the right individual behavior...which is an important reminder for us all that safety is a team sport and a shared responsibility.

With this in mind, if we want to ensure that this new safety era is truly sustainable, we should be investing and paying as much attention to the next generation safety learning environments for our seafarers as we are to the next generation fuels. Thank you.”

FUEL POTENTIAL UNLOCKED – NATURALLY POWERED BY XBEE

Σχόλια ενότητας:

κ. Roy Gebbink, Managing Director – **XBEE Marine**

Ο **κ. Roy Gebbink**, τόνισε: “Η δημιουργία μακροπρόθεσμης αξίας είναι κρίσιμος παράγοντας όχι μόνο για τη βιωσιμότητα αλλά και σε οικονομικό επίπεδο. Τα περισσότερα από τα πλοία του παγκόσμιου στόλου θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα για δεκαετίες. Ως εκ τούτου, ελπίζουμε να προσφέρουμε μια λύση που μειώνει τις εκπομπές άνθρακα βραχυπρόθεσμα, εν αναμονή των πιο μόνιμων λύσεων. Το XBEE είναι ένα δοκιμασμένο και εγκεκριμένο προϊόν: πρόκειται για ένα μείγμα ενζύμων ικανό να διασπά περίπλοκες δομές. Λειτουργεί ως φυσικό βελτιωτικό, με εφαρμογή σε όλα τα ορυκτά και τα βιολογικά καύσιμα. Τα ένζυμα είναι ιδιαιτέρως αποτελεσματικά ως φυσικοί καταλύτες που λειτουργούν σε μοριακό επίπεδο και επιταχύνουν τις αντίστοιχες χημικές αντιδράσεις. Διαθέτουμε περισσότερα από 25 διαφορεικά ένζυμα τα οποία δρουν προς όφελος της βελτιστοποίησης του καυσίμου, καθιστώντας πιο ομογενές και εύκολο στην καύση. Τέλος, η Ελλάδα είναι μια πραγματική υπερδύναμη με έναν από τους μεγαλύτερους στόλους στον κόσμο. Άρα, η χώρα θα μπορούσε να είναι πρωτοπόρος στη βιώσιμη ναυτιλία χάρη στη χρήση του XBEE.”

REALITY CHECK ON MARINE FUELS & ENERGY TRANSITION

Availability, Affordability & Scalability

Συντονιστής: κ. **Vassilis Dimoulas**, Technology & Innovation Director SEEBA Zone - **Bureau Veritas**

Ομιλητές:

- **Dr. George D. Pateras**, President - **Hellenic Chamber of Shipping**; Deputy Chairman - **Contships Management**
- κ. **Kostas Polydakis**, CEO - **MM Marine, Mercuria Energy Group**; Head of Shipping-**Minerva Bunkering, Mercuria Energy Group**
- κ. **Vasileios Petousis**, Energy & Sustainability Manager - **Seanergy Maritime Holdings Corp (NASDAQ: SHIP)**
- κ. **Constantinos Capetanakis**, Bunker Director - **Star Bulk Carriers Corp (NASDAQ: SBLK)**; Chair – **IBIA**
- κ. **George Saroglou**, President & COO - **TEN Ltd. (NYSE: TEN)**

Ο κ. **Vassilis Dimoulas**, Technology & Innovation Director SEEBA Zone - **Bureau Veritas**, τόνισε: “Τα εναλλακτικά καύσιμα είναι ένας όρος που επικρατεί στη ναυτιλιακή επικαιρότητα για περισσότερο από μια δεκαετία ήδη, σαν ο καλύτερος τρόπος για να μειωθούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου της ναυτιλίας. Πολλές μελέτες, συνέδρια αλλά και αρκετό μάρκετινγκ προωθούν κατά καιρούς το ένα ή το άλλο καύσιμο σαν την καλύτερη λύση αλλά και πολύ συχνά ακούμε ότι δεν υπάρχει μία και μοναδική λύση. Έχουμε πια συνειδητοποιήσει ότι το μέλλον θα περιλαμβάνει πολλά καύσιμα και η επιλογή του κατάλληλου θα εξαρτάται από παράγοντες όπως τον τύπο και μέγεθος του πλοίου και το επιχειρησιακό του προφίλ. Στο ρόλο μας να νηογνώμονας επικεντρωνόμαστε σε θέματα ασφάλειας των εναλλακτικών καυσίμων, υποθέτοντας πάντα ότι τα καύσιμα αυτά θα είναι διαθέσιμα.

Ήδη κάποια από αυτά τα καύσιμα είναι διαθέσιμα σε κάποιες ποσότητες, κυρίως υγρά ή αέρια βιοκαύσιμα. Η ερώτηση που ακούμε πιο συχνά από την πλοιοκτησία είναι «Θα μπορώ να τα βρώ, που θα είναι διαθέσιμα και σε ποια τιμή?»

Η ναυτιλία έχει να αντιμετωπίσει δύο προβλήματα σχετικά με τη διαθεσιμότητα των νέων καυσίμων. Το πρώτο είναι ο ανταγωνισμός με άλλους τομείς όπως η αεροπορία. Το δεύτερο είναι ένα νέο ερώτημα κότας και αυγού μια και οι παραγωγοί των καυσίμων απαιτούν δεσμεύσεις σε ποσότητες και μακροχρόνια συμβόλαια πριν προχωρήσουν σε επενδύσεις για την παραγωγή τους. Οι εταιρείες που εμπλέκονται σε χρονοναυλώσεις ίσως έχουν πλεονέκτημα εδώ σε σχέση με τους ναύλους ευκαιρίας. Η συνεργασία ανάμεσα σε εταιρείες για την προμήθεια καυσίμων ίσως είναι μια λύση.

Νέοι κανονισμοί που επιβάλλουν φόρους και πρόστιμα στην κατανάλωση ορυκτών καυσίμων πιέζουν προς την ταχύτερη ενσωμάτωση των εναλλακτικών. Η επένδυση σε νέα πλοία με δυνατότητα για την χρήση τους μπορεί να προσφέρει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε πλοιοκτήτες που θα το τολμήσουν, το ρίσκο όμως μιας τέτοιας επένδυσης είναι δύσκολο να εκτιμηθεί.”

Ο **Dr. George D. Pateras**, President - **Hellenic Chamber of Shipping**; Deputy Chairman - **Contships Management**, τόνισε: “Η προσέγγισή μας πρέπει να είναι πρακτική. Η τωρινή κατάσταση δεν είναι βιώσιμη από πλευράς προσφοράς καυσίμων. Η περιρρέουσα ατμόσφαιρα ήταν ότι τάχα θα βρεθεί μια λύση εξ ουρανού, κάτι που δεν έχει συμβεί. Η ναυτιλία είναι ο μόνος κλάδος στον οποίο η επίλυση του ζητήματος θεωρείται ευθύνη του ιδιοκτήτη, κι ενώ δεν έχουμε επιλέξει ακόμη καύσιμο. Δεν μπορούμε να χτίσουμε υποδομές για κάθε καύσιμο ξεχωριστά και να ισχυριζόμαστε ότι είμαστε ανθρακικά ουδέτεροι. Δύσκολα θα πείσουμε τους παραγωγούς εναλλακτικών καυσίμων, την ώρα που παραμένουμε αναποφάσιστοι και με δεδομένο ότι οι επενδύσεις που απαιτούνται είναι πελώριες. Ας καταλήξουμε πρώτα σε κάποιο καύσιμο, ώστε να εμπνεύσουμε την εμπιστοσύνη που με τη σειρά της θα μεταφραστεί σε επενδύσεις.

Η αμμωνία είναι φθηνή και εύκολη στην παραγωγή της αλλά ταυτόχρονα θανάσιμα επικίνδυνη. Θα χρειαζόμασταν δύο δισεκατομμύρια τόνους. Γιατί να μην χρησιμοποιήσουμε υδρογόνο; Νομίζω ότι ο κόσμος τείνει να ξεχνά την επικινδυνότητα, ενώ σε άλλους κλάδους της οικονομίας, όπως η γεωργία, υπάρχει επίγνωση και λαμβάνεται υπόψη.”

Ο κ. Kostas Polydakis, CEO - MM Marine, Mercuria Energy Group; Head of Shipping-Minerva Bunkering, Mercuria Energy Group, τόνισε: “Οι πυκνές εμπορευματικές μεταφορές, τα φθηνά φορτία, και η αποτελεσματική υλικοτεχνική υποστήριξη είναι τα τρία μεγάλα ζητούμενα όταν μιλάμε για κόμβους δεξαμενισμού. Μέχρι στιγμής, το LNG φαίνεται να είναι το πιο ώριμο μεταβατικό καύσιμο. Η ζήτηση αυξάνεται, αλλά εξακολουθεί να υπάρχει πολύ μικρή διαθεσιμότητα εκτός των μεγάλων κόμβων, καθιστώντας έτσι δύσκολη την επέκταση σε άλλα μέρη. Ταυτόχρονα, θα μπορούσε να υπάρξει χώρος προκειμένου τα βιοκαύσιμα να μπουν στο παιχνίδι, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν πολλοί περιορισμοί και αναμένουμε ότι αυτό θα ισχύει για τα επόμενα δέκα χρόνια.

Εάν η αμμωνία υιοθετηθεί ως το κύριο καύσιμο για τη ναυτιλία, υπάρχει μεγάλη πιθανότητα οι τροπικές περιοχές να αδράξουν την ευκαιρία και να μετατραπούν σε κόμβους πράσινων καυσίμων. Η Σαουδική Αραβία, το Ομάν, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και η Αίγυπτος, χώρες οι οποίες βρίσκονται κατά μήκος των διαδρομών από την Ανατολή προς τη Δύση, θα αποκτούσαν και αυτές ένα στρατηγικό πλεονέκτημα.”

Ο κ. Vasileios Petousis, Energy & Sustainability Manager - Seenergy Maritime Holdings Corp (NASDAQ: SHIP), τόνισε: “Αναζητούμε τα βιολογικά καύσιμα που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως βιώσιμα μεταβατικά καύσιμα. Την τελευταία πενταετία, έχουμε διενεργήσει δεκαπέντε δοκιμές στον στόλο μας, με εξαιρετικά αποτελέσματα, αποφεύγοντας ατυχήματα και αστοχίες. Όμως, τα βιολογικά καύσιμα λογίζονται εξ ορισμού ως μεταβατικά, καθώς η ποσότητά τους δεν επαρκεί για να καλύψει τις ανάγκες του κλάδου. Επομένως, αν και κάνουμε ό,τι μπορούμε για να ελαχιστοποιήσουμε το ανθρακικό μας αποτύπωμα, χρειαζόμαστε την ανάδυση νέων λύσεων. Στη Seenergy διεξάγουμε πλήρη έλεγχο όλων των διαθέσιμων επιλογών με στόχο την εύρεση της βέλτιστης λύσης, και σε συνεργασία με μείζονες εταίρους.”

Ο κ. Constantinos Capetanakis, Bunker Director - Star Bulk Carriers Corp (NASDAQ: SBLK); Chair – IBIA, τόνισε: “Βλέπουμε να χτίζονται νέα σκάφη με συμβατικά καύσιμα, πράγμα που σημαίνει ότι θα πρέπει να ζήσουμε με αυτά για μεγάλο χρονικό διάστημα. Οι στόχοι του IMO για το 2050 είναι φιλόδοξοι. Ταυτόχρονα, ψηφίζονται νέοι κανονισμοί, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο, που προσπαθούν να βελτιώσουν την κατάσταση και να δώσουν κίνητρα για την υιοθέτηση εναλλακτικών καυσίμων. Το FUEL EU προσφέρει ισχυρά κίνητρα για επενδύσεις, συμπληρώνοντας τις ενεργειακές και τεχνολογικές βελτιώσεις, όπως είναι τα συστήματα δέσμευσης άνθρακα. Για τα τελευταία, πιστεύουμε ότι παρουσιάζουν μεγάλες δυνατότητες, υπό την προϋπόθεση ότι το κόστος θα γίνει πιο ρεαλιστικό. Σίγουρα αποτελούν μέρος της λύσης, μαζί με τα αγορακεντρικά μέτρα και όσα αφορούν τεχνικές και λειτουργικές παραμέτρους. Ωστόσο, το να αποχαιρετήσουμε τα ορυκτά καύσιμα παραμένει πρόωρο.

Η αεροπορία είναι ο κύριος ανταγωνιστής μας, και η εν λόγω βιομηχανία βρίσκεται αρκετά μπροστά από τη ναυτιλία όσον αφορά τη βιωσιμότητα. Τα μείγματα καυσίμων θα επιτρέψουν στις ναυτιλιακές εταιρείες να επιτύχουν συμμόρφωση και να αποφύγουν τις κυρώσεις. Η στρατηγική μας είναι να προετοιμαστούμε και να προμηθευτούμε τις κατάλληλες ποσότητες βιοκαυσίμων, αποκτώντας άμεση πρόσβαση στους παραγωγούς. Δεν μπορούμε να εναποθέσουμε όλες μας τις ελπίδες σε ένα καύσιμο.”

Ο κ. George Saroglou, President & COO - TEN Ltd. (NYSE: TEN), τόνισε: “Το ΥΦΑ αποτελεί ήδη κομμάτι του ενεργειακού μείγματος, ως μεταβατικό καύσιμο το οποίο δύναται να διαδραματίσει σημαίνοντα ρόλο ενόσω η βιομηχανία προσπαθεί να απεξαρτηθεί από τον άνθρακα. Μέχρι στιγμής, το υπάρχον δίκτυο δεν επαρκεί για να υποστηρίξει πλήρως τις ανάγκες της αγοράς όσον αφορά στην υλικοτεχνική υποστήριξη. Το ΥΦΑ υπάρχει μόνον στους μεγάλους κόμβους, επομένως οι υποδομές σε άλλα σημεία του πλανήτη πρέπει να ενισχυθούν ώστε να συγκλίνουν με τη ζήτηση. Ως εταιρεία έχουμε επενδύσει στα σκάφη διπλού κινητήρα με ΥΦΑ ως δεύτερο καύσιμο. Οι υπόλοιπες εναλλακτικές, συμπεριλαμβανομένης της αμμωνίας, δεν έχουν ωριμάσει ακόμη. Τέλος, αναφορικά με

τις διαφορές ανά ναυτιλιακό τομέα, θα είναι ευκολότερο για εταιρείες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια να πραγματοποιήσουν τη μετάβαση από τα παραδοσιακά προς τα βιολογικά καύσιμα.”

SAFETY & SUSTAINABILITY - SAFEGUARDING THE CREWS, CARGOES, & THE ENVIRONMENT

Συντονιστής: κ. Christopher J. Wiernicki, Chairman & CEO - ABS

Ομιλητές:

- **κ. Stylianos Psillakis, Technical Director - Columbia Shipmanagement**
- **κ. George Poularas, CEO - Enesel SA**
- **κ. Kostas Karathanos, COO – GasLog Ltd.**
- **κ. Roberto P. Cazzulo, Council Chair - International Association of Classification Societies (IACS)**
- **κ. Dimitrios Fafalios, Chairman - INTERCARGO; President / Director – Fafalios Shipping**

Ο **κ. Christopher J. Wiernicki, Chairman & CEO – ABS**, τόνισε: “Φτάνουμε αισίως σε ένα πάνελ με σημαντικούς παράγοντες, αποτελούμενο από ηγέτες του κλάδου, εφοπλιστές, ιδιοκτήτες και νηογνώμονες. Θα προσπαθήσουμε να συλλέξουμε όλη τούτη την εμπειρία και να συζητήσουμε για αυτό που θα έπρεπε να είναι το μότο του κλάδου: την ασφάλεια, και πως αυτή επιτυγχάνεται συνδυαστικά με τη διαθεσιμότητα καυσίμων και υποδομών. Οι αποφάσεις αυτές θα έχουν καθοριστικό αντίκτυπο και στον τρόπο με τον οποίο οραματιζόμαστε την εκπαίδευση και την εκμάθηση των μελών του πληρώματος. Ας δούμε λοιπόν τη μεγάλη εικόνα που μας επιφυλάσσει το μέλλον της ναυτιλίας.”

Ο **κ. Stylianos Psillakis, Technical Director - Columbia Shipmanagement**, τόνισε: “Η ψηφιοποίηση των τελευταίων ετών μας έχει βοηθήσει σημαντικά. Χρησιμοποιήσαμε την ανάλυση δεδομένων για να δημιουργήσουμε βασικούς δείκτες επιδόσεων για τον εντοπισμό επικίνδυνων συμπεριφορών στα πλοία μας. Η ψηφιοποίηση διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη συνολική μας στρατηγική όταν πρόκειται για την ασφάλεια των ανθρώπων μας. Από την άλλη πλευρά, η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι το κύριο ζήτημα που μας απασχολεί, στην προσπάθεια να γεφυρώσουμε το χάσμα από το σήμερα στην πραγματικότητα σε είκοσι χρόνια από τώρα. Ο προσδιορισμός των αναγκών όσον αφορά στην εκπαίδευση του προσωπικού είναι δύσκολος χωρίς να γνωρίζουμε πού βαδίζουμε. Προσπαθούμε να έχουμε μια κουλτούρα που να περιλαμβάνει τόσο την ασφάλεια όσο και τη βιωσιμότητα, αλλά έχουμε πολλά ακόμη να κάνουμε.

Το περασμένο έτος, χάρη στις προηγμένες τεχνικές κατάρτισης, είδαμε ξεκάθαρη βελτίωση όσον αφορά στην ασφάλεια, με τον αριθμό των ατυχημάτων να μειώνεται ραγδαία, καθιστώντας το έτος αυτό ένα από τα καλύτερα στην ιστορία του κλάδου. Ο συνδυασμός αυτής της φιλοδοξίας με τις τρέχουσες τάσεις αποτελεί μια διαφορετική πρόκληση που θα απαιτήσει συνεργασίες ανάλογα με τον τομέα και τη στρατηγική κάθε εταιρείας.”

Ο **κ. George Poularas, CEO - Enesel SA**, τόνισε: “Η τεχνολογία μεταμορφώνει διαρκώς τις επιχειρήσεις μας. Τα συστήματα αποφυγής συγκρούσεων, παρακολούθησης σε πραγματικό χρόνο και άλλα εργαλεία έχουν καταστήσει τα σκάφη μας πιο διασυνδεδεμένα από ποτέ με τα γραφεία μας στη στεριά. Παρ’ όλα αυτά, οι ανθρώπινες συμπεριφορές παραμένουν καθοριστικές σε όλες τις πτυχές των επιχειρήσεων. Ο στόχος πρέπει να είναι η ανάπτυξη συστημάτων που συμπληρώνουν την ανθρώπινη λήψη αποφάσεων. Στην Enesel μελετάμε συστηματικά νέες τεχνολογίες και καινοτόμες λύσεις. Έχουμε ιδρύσει ένα ανεξάρτητο τμήμα, υπεύθυνο για τη διενέργεια δοκιμών σκοπιμότητας και την τεχνολογική έρευνα. Παράλληλα, προσφέρουμε στοχευμένη κατάρτιση για τα πληρώματά μας, ανάλογα με τις νέες τεχνολογίες και τα δεδομένα, που ορισμένες φορές πρέπει να βελτιστοποιηθούν. Η εκπαίδευση εστιάζει και στη σαφή διάκριση μεταξύ των καθηκόντων των υπαλλήλων και των πλήρως αυτοματοποιημένων διαδικασιών.”

Ο **κ. Kostas Karathanos, COO – GasLog Ltd.**, τόνισε: “Για εμάς, η ασφάλεια είναι η νούμερο ένα προτεραιότητά μας. Τόσο η ψηφιοποίηση όσο και η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι δύο πραγματικότητες που έχουν αλλάξει τον τρόπο λειτουργίας της βιομηχανίας. Φυσικά, τα νέα εργαλεία που αναδύονται αντιπροσωπεύουν

ευκαιρίες και προκλήσεις, καθώς προσπαθούμε να τα χρησιμοποιήσουμε με τον καλύτερο τρόπο, αποφεύγοντας παράλληλα ενδεχόμενες απειλές. Η επαγρύπνηση πρέπει να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της ατζέντας όλων. Επενδύουμε στην εκπαίδευση, με το δικό μας κέντρο, το οποίο διαθέτει εξοπλισμό τελευταίας τεχνολογίας. Όσον αφορά την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο, πραγματοποιούμε ασκήσεις, δοκιμές κ.ο.κ. Με τα πλοία να διασυνδέονται όλο και περισσότερο με το γραφείο, είναι υψίστης σημασίας αυτή η σύνδεση να είναι ασφαλής, χωρίς παρεμβολές. Αυτή η διάσταση πρέπει να εξετάζεται στην και εκπαίδευση, ώστε να εξασφαλίζονται η γενική ευαισθητοποίηση και η έγκαιρη παρέμβαση σε περίπτωση δυσλειτουργίας του συστήματος. Εκπαιδευόμαστε σε συγκεκριμένες καταστάσεις, με διάφορες προσομοιώσεις και σενάρια που προετοιμάζουν καλύτερα το πλήρωμα.”

Ο κ. Roberto P. Cazzulo, Council Chair - **International Association of Classification Societies (IACS)**, τόνισε: “Η ασφάλεια και η βιωσιμότητα είναι οι δύο όψεις του ίδιου νομίσματος. Η ασφάλεια είναι ένας στόχος που δεν θα ξεχάσουμε ποτέ. Σήμερα τα πάντα ρει, όπως θα έλεγε ο Ηράκλειτος. Αυτό αφορά ιδιαίτερα τη ναυτιλιακή βιομηχανία, λόγω της επιβαλλόμενης απεξάρτησης από τον άνθρακα και των εθελοντικών ψηφιακών μετασχηματισμών. Ιστορικά οι νηογνώμονες εστίαζαν την προσοχή της στο κύτος και τα μηχανήματα, αλλά τώρα πρέπει να εξετάσουμε τα υλικά, το λογισμικό και το ανθρώπινο στοιχείο, ακολουθώντας μια ανθρωποκεντρική, συστηματική προσέγγιση στα πρώτα στάδια του σχεδιασμού και κατά την ανάπτυξη νέων κανονισμών. Σε αυτές τις μεταβάσεις, η ασφάλεια παραμένει στο επίκεντρο της IACS, μέσω της δημιουργίας των επιτροπών Safe Decarbonization και Safe Digital Transformation. Τα θέματα αυτά συνδέονται στενά μεταξύ τους. Οι νηογνώμονες θα πρέπει να εξετάζουν αυτά τα ζητήματα όχι μεμονωμένα, αλλά από κοινού.

Η χρήση εναλλακτικών καυσίμων δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την εκ των υστέρων τοποθέτηση κάποιου εξοπλισμού επί του πλοίου. Τα σκάφη χρειάζονται την κατάλληλη λιμενική υποδομή και επιμόρφωση του πληρώματος και των διαχειριστών των λιμένων, καθώς και των επιθεωρητών, για παράδειγμα για επιθεωρήσεις εξ αποστάσεως, που κρίνονται απαραίτητες όταν μιλάμε για εναλλακτικά καύσιμα και προηγμένες τεχνολογίες. Η συλλογή big data, η επικοινωνία μέσω διαδικτύου και δορυφορικών δικτύων και η ανάλυσή τους στην ξηρά θα αποκτούν όλο και μεγαλύτερη σημασία για την επιχειρησιακή αριστεία, καθώς και για τις επιδόσεις σε θέματα περιβάλλοντος και ασφάλειας. Μια καλή ισορροπία αυτών των παραγόντων θα καθορίσει το αν η ναυτιλία θα μπορέσει να αντιμετωπίσει τις τρέχουσες προκλήσεις και να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη πρέπει να συμβάλουν και να συνεργαστούν διεξοδικά για τον σκοπό αυτό, και οι νηογνώμονες διαθέτουν τεχνικές γνώσεις και εμπειρογνώμοσύνη για να αξιολογήσουν αυτά τα ζητήματα από την κανονιστική οπτική γωνία.”

Ακολουθεί αυτούσια η δήλωση του κύριου **Roberto P. Cazzulo**:

“Safety & sustainability are like two sides of the same medal. Safety is a goal that we shall never forget. Nowadays anything flows, pánta rhêi. It is particularly true for the shipping industry, due to imposed decarbonization and voluntary digital transformations. Historically class has focused its attention on hull and machinery but now we must consider the integration of hardware, software and the human element, by following a human-centred, systematic approach at the earliest design stages and during the development of new regulations. In these transitions, safety remains the focus for IACS, through the establishment of the Safe Decarbonisation and Safe Digital Transformation Panels. These matters are closely linked. Classification societies should look at these issues not in isolation but by considering them together. The use of alternative fuels cannot be achieved just by retrofitting some sorts of equipment onboard, ships need a proper port infrastructure and upskilling of ship crew and port operators, as well as of surveyors, for instance for remotely assisted surveys, that are deemed necessary when dealing with alternative fuels and advanced technologies. The gathering of big data onboard, the communication by means of internet and satellite networks and their analysis ashore will become more and more important for operational excellence, as well as environmental and safety performance. A good balance of these factors will show how the shipping industry will be able to face current challenges and take opportunities. All stakeholders need to contribute and to collaborate thoroughly to this effect, and classification societies have technical knowledge and expertise to assess these issues from class and statutory point of views.”

Ο κ. **Dimitrios Fafalios**, Chairman - **INTERCARGO**; President / Director – **Fafalios Shipping**, τόνισε: “Πιστεύω ότι η γενικότερη εικόνα είναι ότι δεν μπορούμε να προχωρήσουμε στην απανθρακοποίηση αν δεν εγγυηθούμε πρώτα την ασφάλεια. Για τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην η διαδικασία μπορεί να είναι απλούστερη, χάρη στις χαμηλές ταχύτητες, αλλά όλοι μας πρέπει να κάνουμε το καλύτερο δυνατόν με τα διαθέσιμα εργαλεία. Όσον αφορά στα υπάρχοντα σκάφη, συνεχίζουμε να σωρεύουμε γνώση ως προς την αποτελεσματική τους χρήση χωρίς να κάνουμε οιαδήποτε έκπτωση στην ασφάλεια. Η ψηφιοποίηση είναι ένα καταπληκτικό εργαλείο, μπορεί όμως να μεταμορφωθεί σε δίκικο μαχαίρι: οφείλουμε να προετοιμάσουμε τους ναυτικούς μας αναφορικά με τον ρόλο τους στο ψηφιακό μέλλον. Τούτο προϋποθέτει ότι υπάρχει επαρκές προσωπικό στην ξηρά που επεξεργάζεται τα δεδομένα, αλλά και ότι οι ναυτικοί είναι εκπαιδευμένοι και έτοιμοι να υποδεχτούν την πληροφορία διατηρώντας κατά νου την ασφάλεια. Πρέπει να προσεγγίσουμε το θέμα με σοβαρότητα και να συνδυάζουμε το σχεδιασμό και την κατασκευή των σκαφών με τις ασφαλείς επιχειρήσεις.”

SPOTLIGHT ON HUMAN SUSTAINABILITY

Συντονιστής κ. Michalis Pantazopoulos, General Manager - **Liberian Registry (LISCR Hellas)**

Ομιλητές:

- **κ. Vangelis Sfakiotakis**, COO - **Diana Shipping Services S.A.**
- **κα. Ioanna Lali**, D.E.I. Officer & Alternate Crew Manager - **Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG)**
- **κ. Tim Ponath**, CEO - **NSB Group**
- **κ. Theo Baltatzis**, General Manager - **Technomar Shipping**
- **κα. Venetia Kallipolitou**, Cross Department HR & Training Manager - **Tsakos Group**; Commander – **Hellenic Coast Guard (Retired)**

Ο κ. **Michalis Pantazopoulos**, General Manager - **Liberian Registry (LISCR Hellas)**, τόνισε: “Σας ευχαριστούμε όλους για την παρουσία σας στη συγκεκριμένη ενότητα. Θα κάνουμε μια εμπειριστατωμένη συζήτηση σχετικά με τη βιωσιμότητα στη ναυτιλία στην ανθρώπινη της διάσταση. Ο κλάδος έχει αποδείξει την ανθεκτικότητά του, καταφέροντας να ανακάμψει ακόμη κι από διαρκείς κρίσεις, όπως η πανδημία, η εισβολή στην Ουκρανία και η κατάσταση στην Ερυθρά Θάλασσα, ενώ ταυτόχρονα αντιμετωπίζει την πρόκληση της απανθρακοποίησης. Είναι αδιαμφισβήτητο ένα δύσκολο επιχειρησιακό περιβάλλον, χωρίς καν να επεκταθεί κανείς στον μετασχηματιστικό αντίκτυπο της τεχνολογίας και της τεχνητής νοημοσύνης. Η ανάγκη για προσαρμογή στις γεωπολιτικές και περιβαλλοντικές αλλαγές πρέπει να αντανάκλαται και στους ανθρώπους μας, στη στεριά και στη θάλασσα.”

Ο κ. **Vangelis Sfakiotakis**, COO - **Diana Shipping Services S.A.**, τόνισε: “Χωρίς το ανθρώπινο στοιχείο, είναι αδύνατον να επιβιώσει ο κλάδος μας. Είναι ζήτημα ανταγωνιστικότητας και πρέπει να είμαστε σε θέση να παρέχουμε ασφάλεια στους εργαζόμενους μας, προκειμένου να ανταποκριθούμε στις ανάγκες της καθημερινότητας. Προσφέρουμε ευρεία προγράμματα υγειονομικής περίθαλψης και ασφάλισης για τους ναυτικούς μας. Επίσης, είμαστε μια εταιρεία που πιστεύει στη διαφορετικότητα: προσλαμβάνουμε γυναίκες στα πλοία μας εδώ και μια δεκαετία και μάλιστα αντιστοιχούν σε μεγαλύτερο ποσοστό του πληρώματος σε σύγκριση με τον μέσο όρο του κλάδου.

Το σχέδιο μας εστιάζει στην ασφάλεια και στην ευημερία του πληρώματος, συμπεριλαμβανομένης της ψυχικής υγείας. Η ναυτιλία εξελίσσεται και πάλι ως μια κορυφαία επιλογή για νέους Έλληνες εργαζόμενους, που δείχνουν ενδιαφέρον για τον κλάδο. Η διασφάλιση της πρέπουσας κατάρτισης και εκπαίδευσης τους εναπόκειται σε εμάς.”

Η **κα. Ioanna Lali**, D.E.I. Officer & Alternate Crew Manager - **Dorian LPG Ltd. (NYSE: LPG)**, τόνισε: “Τα τελευταία χρόνια έχουμε αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις στη Ναυτιλία. Ο Covid-19 ήρθε στη ζωή μας και ανέδειξε ακόμη περισσότερο τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί εν πλω, όχι μόνο λόγω της φύσης των καθηκόντων και των ευθυνών τους αλλά και της μοναξιάς και του άγχους για την ευημερία των αγαπημένων τους προσώπων στην ξηρά. Κάναμε ό,τι μπορούσαμε για να υποστηρίξουμε με όποιο τρόπο χρειαζόταν και σε κάθε περίπτωση τους ναυτικούς μας, παρέχοντας ιατρική βοήθεια, υποστήριξη της ψυχικής τους υγείας, πρόσβαση σε ανώνυμη γραμμή

βοήθειας 24/7 για το προσωπικό του πλοίου αλλά και για τις οικογένειές τους στην ξηρά, αναβαθμισμένη συνδεσιμότητα στο διαδίκτυο και ενισχυμένες υποδομές ψυχαγωγίας επάνω στα πλοία. Η προώθηση της διαφορετικότητας και της ένταξής της στο εργασιακό περιβάλλον είναι μία ακόμα προτεραιότητα και το να είναι η εταιρεία μέλος του «All Aboard Alliance», μία πρωτοβουλία του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Φόρουμ (GMF), παρέχει πρόσβαση σε ένα συλλογικό πλαίσιο που περιλαμβάνει δράσεις για τη διαφορετικότητα, την ισότητα, και ένταξη στον ναυτιλιακό τομέα.”

Ο κ. Tim Ponath, CEO - NSB Group, τόνισε: “Το παγκόσμιο έλλειμμα ναυτικών μας υποχρεώνει να αναθεωρήσουμε τη σχέση μας μαζί τους, πέρα από τους μισθούς αυτούς καθαυτούς. Τα μελλοντικά καύσιμα και οι επερχόμενες τεχνολογίες απαιτούν σημαντικές επενδύσεις στην εκπαίδευση, έτσι ώστε να διασφαλίσουμε ότι διαθέτουμε πληρώματα υψηλής κατάρτισης στα πλοία μας. Οι συνθήκες ευημερίας των ναυτικών μας πρέπει να περιλαμβάνουν διασυνδεσιμότητα ικανή να διευκολύνει την επικοινωνία με τα αγαπημένα τους πρόσωπα, καθώς και δραστηριότητες έτσι ώστε τα μέλη του πληρώματος να περνούν ποιοτικό χρόνο μεταξύ τους. Πρέπει να αναρωτηθούμε για τον τρόπο με τον οποίο προωθούμε τις εταιρείες μας ως εργοδότες.

Τέλος, η έννοια της ευημερίας είναι μια πολύπλοκη εξίσωση: αναφορικά με τη ψυχική υγεία, οι συμπεριφορές διαφέρουν ανά εθνικότητα, με κάποιος λαούς να είναι περισσότερο ή λιγότερο εξωστρεφείς. Η ναυτιλία πρέπει να βρει τρόπους συμπερίληψης της κοινότητας ανθρώπων στα πλοία, δημιουργώντας ένα περιβάλλον στο οποίο όλοι αισθάνονται ασφαλείς να μοιραστούν όσα τους απασχολούν και να ζητήσουν βοήθεια.”

Ο κ. Theo Baltatzis, General Manager - Technomar Shipping, τόνισε: “Όσον αφορά τα θέματα υγείας, προσφέρουμε ένα εκτεταμένο ιατρικό πρόγραμμα για όλους τους ναυτικούς μας, το οποίο περιλαμβάνει ιδιωτική ασφάλιση για τους ίδιους και τις οικογένειές τους, συμπεριλαμβανομένης της προληπτικής ιατρικής. Επίσης, υπάρχει μια τηλεφωνική γραμμή 24 ώρες το 24ωρο για οποιαδήποτε ζητήματα ενδέχεται να προκύψουν. Η ποιότητα του φαγητού, η εκπαίδευση, η υγεία και η ψυχαγωγία είναι παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Επιπλέον, εστιάζουμε στην εκπαίδευση στη χρήση υπολογιστών για όλους τους ναυτικούς. Η προσέγγιση της παλιάς σχολής, όπου το πλήρωμα απλώς μετακινείτο από το σημείο Α στο σημείο Β, ανήκει στο παρελθόν. Σήμερα, πρέπει να προσφέρουμε προστιθέμενη αξία αν θέλουμε να προσελκύσουμε ταλαντούχους νέους. Λαμβάνουμε παράπονα και σχόλια από το πλοίο σε καθημερινή βάση. Είναι μια χρονοβόρα διαδικασία, αλλά προσπαθούμε να λάβουμε διορθωτικά μέτρα, ώστε οι ναυτικοί μας να αισθάνονται ασφαλείς και σαν να βρίσκονταν στο σπίτι τους. Πιστεύω ότι η ευημερία απαιτεί μια εξατομικευμένη προσέγγιση κατά περίπτωση.”

Η κα. Venetia Kallipolitou, Cross Department HR & Training Manager - Tsakos Group; Commander – Hellenic Coast Guard (Retired), τόνισε: “Πρέπει να προσεγγίσουμε το θέμα από δύο πλευρές. Στρατηγικά μιλώντας, η εξέλιξη της εκπαίδευσης και της ευημερίας των ναυτικών προϋποθέτει φιλοδοξία. Στον όμιλο Τσάκου, δεν αρκεστήκαμε στην ίδρυση της σχετικής επιτροπής, αλλά δημιουργήσαμε και μια ομάδα εργασίας με θέμα το ανθρώπινο στοιχείο όπου μοιραζόμαστε βέλτιστες πρακτικές και συγκρίνουμε αποτελέσματα. Τα προγράμματα αυτά αξιολογούνται σε ετήσια βάση, και πάντοτε προκύπτουν ευκαιρίες βελτίωσης. Παράλληλα, προσφέρουμε ευρεία γκάμα υποτροφιών, για προπτυχιακούς και μεταπτυχιακούς φοιτητές, που συνδυάζονται και με τις δράσεις μας για το δημογραφικό και τα συνταξιοδοτικά ταμεία για τους υπαλλήλους μας. Μόνο μέσω συγκεκριμένων σχεδίων δράσης επιτυγχάνονται τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Άλλωστε, ο Covid 19 λειτούργησε και ως μάθημα, όχι μόνο για τον κλάδο μας αλλά για την κοινωνία. Οι ναυτικοί μας συμπεριφέρθηκαν με ηρωισμό, συνεχίζοντας να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους εν μέσω πανδημίας. Οφείλουμε να δείξουμε την ευγνωμοσύνη μας και να τους προσφέρουμε τα απαραίτητα εργαλεία προσαρμογής στο μεταβαλλόμενο εργασιακό τους περιβάλλον.”

Ο Captain Παναγιώτης Τσάκος τόνισε τα εξής: “Κατά τη γνώμη μου, δεν θα φτάσουμε στο σημείο να δούμε μη επανδρωμένα σκάφη. Η τεχνολογία μπορεί να μας βοηθήσει να γίνουμε πρακτικοί και ρεαλιστικοί, αλλά δεν

αντικαθιστά τους ναυτικούς. Επί τη ευκαιρία, θεωρώ πως θα έπρεπε να τους συμπεριλάβουμε περισσότερο σε εκδηλώσεις όπως η σημερινή.”

NAVIGATING TROUBLED WATERS

Rear Admiral Vasileios Gryparis HN,
Operational Commander "EUNAVFOR ASPIDES"
Hellenic Navy General Staff

Ο Υποναύαρχος κ. Βασίλειος Γρυπάρης, τόνισε: “Από το Νοέμβριο του 2023 αντιμετωπίζουμε ένα σοβαρό πρόβλημα, το οποίο η επιχείρηση ΑΣΠΙΔΕΣ φιλοδοξεί να αντιμετωπίσει. Η αστάθεια στην Υεμένη και αλλού πυροδοτεί περιφερειακές εντάσεις και επηρεάζει τη διώρυγα του Σουέζ. Κατά συνέπεια, η διέλευση σκαφών από τη διώρυγα του Σουέζ έχει μειωθεί κατά 70%. Προκειμένου να ανταπεξέλθουμε, εγένετο η επιχείρηση ΑΣΠΙΔΕΣ της ΕΕ. Πρόκειται για την πρώτη ναυτική επιχείρηση της ΕΕ σε ενεργή εμπόλεμη ζώνη, η οποία και υπηρετεί τη φιλοδοξία

της ΕΕ να εγγυηθεί τη ναυτική ασφάλεια. Ακόμη, η επιχείρηση υπερασπίζεται τις αξίες της Ευρώπης, και δη την ελευθερία ναυσιπλοΐας. Η επιχείρηση έχει εκ φύσεως χαρακτήρα αποκλιμάκωσης, ενώ καλύπτει μια ευρεία περιοχή. Συνεισφέρει στην ασφάλεια κατά μήκος βασικών θαλάσσιων αξόνων, σε συνεργασία με άλλους παράγοντες. Τα καθήκοντα μας περιλαμβάνουν τη συνοδεία σκαφών, την προστασία ενάντια σε επιθέσεις και τη διασφάλιση της επίγνωσης και επαγρύπνησης στη θάλασσα. Έως σήμερα, έχει παρασχεθεί στήριξη σε 350 πλοία. Οι Χούθι καθίστανται ολοένα και πιο επικίνδυνοι, διαδίδοντας μεταξύ άλλων παραπληροφόρηση και προπαγάνδα μέσω του τύπου και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης. Έχουμε ακόμη δρόμο μπροστά μας: πρόθεσή μας είναι να κερδίσουμε την εμπιστοσύνη των ναυτιλιακών εταιρειών και σταδιακά να επιστρέψουμε στη χρήση παραδοσιακών θαλάσσιων διαδρομών. Έως τότε, η επιχείρηση ΑΣΠΙΔΕΣ παρέχει συγκεκριμένες συμβουλές και προτάσεις για τον μετριασμό των κινδύνων και την αποφυγή εντοπισμού των σκαφών από εχθρικές δυνάμεις.”

ΚΥΡΙΑ ΟΜΙΛΙΑ

κ. Χρήστος Στυλιανίδης

Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Χρήστος Στυλιανίδης τόνισε τα εξής: «Η αριστεία αποτελεί ζητούμενο σε όλες τις δραστηριότητές μας, συμπεριλαμβανομένης της οικονομίας και φυσικά της ναυτιλίας. Σε ένα δύσκολο και ασταθές περιβάλλον, μέσω της συλλογικής μας εργασίας στην ΕΕ και στον ΙΜΟ, πιστεύω πως παραμένει εφικτό να επιτύχουμε καλά αποτελέσματα. Η ναυτιλία οφείλει να πορεύεται με αίσθημα εταιρικής υπευθυνότητας και να διασφαλίζει την ευημερία και την ασφάλεια των εργαζόμενων. Πρέπει να αποδεχτούμε ότι έχουμε πολύπλοκες προκλήσεις να αντιμετωπίσουμε. Η στρατηγική που υιοθέτησε ο ΙΜΟ το 2023 προτείνει ένα συγκεκριμένο μονοπάτι προς την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας. Σήμερα, πρέπει να πάρουμε σαφείς αποφάσεις για μεσοπρόθεσμα μέτρα που θα μας φέρουν πιο κοντά σε ένα μέλλον μηδενικών εκπομπών. Κοινός μας στόχος πρέπει να είναι η δημιουργία ενός προβλέψιμου επενδυτικού περιβάλλοντος. Χρειαζόμαστε συνεργασίες για μια ριζική αλλά και βιώσιμη μεταμόρφωση του κλάδου. Φυσικά, αναγνωρίζουμε ότι για την πράσινη μετάβαση απαιτούνται επενδύσεις. Τώρα είναι ο καιρός να ερευνήσουμε νέες πρωτοβουλίες και καινοτόμες λύσεις. Πιστεύουμε σε ΣΔΙΤ που θα αποφέρουν αποτελέσματα τόσο ως προς την ανανέωση του υπάρχοντος στόλου, όσο και για την κατασκευή νέων πλοίων.

Τέλος, η αριστεία στη ναυτιλία πρέπει να περιλαμβάνει την κοινωνική πτυχή, καθώς δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς καταρτισμένο προσωπικό. Ως εκ τούτου, το Υπουργείο μας έχει ορίσει το 2024 και το 2025 ως «χρονιές ναυτιλιακής εκπαίδευσης».

ΕΠΙΣΗΜΗ ΤΕΛΕΤΗ ΒΡΑΒΕΥΣΗΣ

ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΟΥ

"2024 CAPITAL LINK MARITIME SUSTAINABILITY AWARD"

Βραβεύόμενος:

κ. Emanuele Grimaldi, Chairman - **INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING** ; President & MD - **Grimaldi Euromed SpA** ; Managing Director - **Grimaldi Group**

Εισαγωγική Ομιλία:

κα. Μελίνα Τραυλού, President - **Union of Greek Shipowners (UGS)** ; Chair of the Board - **Neptune Group of Companies**

Ο **κ. Νίκος Μπορνόζης**, Πρόεδρος της **Capital Link**, στα **Εισαγωγικά του Σχόλια** τόνισε: “Ο Emanuele ηγείται δια του παραδείγματος. Είναι ένας ηγέτης της ναυτιλίας που κατέχει και σοβαρό θεσμικό ρόλο. Έχει προωθήσει πολυάριθμες καινοτόμες ιδέες τις οποίες και εφαρμόζει στα δικά του εγχειρήματα.”

Η **κα. Μελίνα Τραυλού**, President - **Union of Greek Shipowners (UGS)** ; Chair of the Board - **Neptune Group of Companies**, στην **Εισαγωγική Ομιλία** της ανέφερε τα εξής: «Manuel, με τον τρόπο που λειτουργείς και διοικείς, καθώς και με την επιδραστική σου παρουσία, προάγεις πάντα ρεαλιστικές λύσεις, οι οποίες υπηρετούν το κοινό καλό του κλάδου μας.

Η βιωσιμότητα βρίσκεται στο επίκεντρο όλων των επιλογών και των ενεργειών σου.

Η αφοσίωσή σου, ο χρόνος και η ενέργεια που αφιερώνεις για την προάσπιση του κλάδου μας είναι εντυπωσιακή. Αποτελείς πρότυπο εθελοντισμού για όλους εμάς.

Το στίγμα σου είναι ισχυρό σε όλες τις εθνικές και διεθνείς ναυτιλιακές ενώσεις και οργανισμούς, των οποίων ηγείσαι ή συμμετέχεις, για πάνω από τρεις δεκαετίες τώρα.

Συγχαρητήρια για το βραβείο «2024 Maritime Sustainability Award», σου ανήκει δικαιοματικά».

Ο **κ. Emanuele Grimaldi**, Chairman - **INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING** ; President & MD - **Grimaldi Euromed SpA** ; Managing Director - **Grimaldi Group**, παραλαμβάνοντας το βραβείο τόνισε τα εξής: “Θα ήθελα να ευχαριστήσω την Capital Link για την τιμή και τη Μελίνα για τα καλά της λόγια. Είναι πραγματικά μεγάλη χαρά να λαμβάνω το εν λόγω βραβείο. Ως πλοιοκτήτης, θεωρώ ότι οι βέλτιστες επιχειρησιακές πρακτικές παίζουν καθοριστικό ρόλο για τη βελτιστοποίηση της κατανάλωσης, των θαλάσσιων διαδρομών, του σχεδιασμού των σκαφών, κ.λπ. Θα συνεχίσω να εργάζομαι με στόχο ένα πιο βιώσιμο μέλλον για τη ναυτιλία, με την ελπίδα να μπορέσουμε να πορευτούμε σε αυτά τα αχαρτογράφητα ύδατα. Η Ελλάδα έχει ιδιαίτερη θέση την καρδιά μου, χάρη στη θεμελιώδη συνεισφορά της στη ναυτιλία και στον ζωτικό ρόλο των Ελλήνων στο παγκόσμιο εμπόριο. Σήμερα, οι γεωπολιτικές εντάσεις θέτουν τους ναυτικούς και τα σκάφη μας σε κίνδυνο. Οι άνθρωποι μας διακινδυνεύουν τις ζωές τους απλώς για να κάνουν τη δουλειά τους, κάτι που είναι απαράδεκτο. Ακόμη, το πρόσφατο κύμα προστατευτισμού δημιουργεί επιπλέον δυσκολίες για τη ναυτιλία. Το τελευταίο πράγμα που χρειαζόμαστε αυτή τη στιγμή είναι ένας εμπορικός πόλεμος. Σε μια βιομηχανία όπως η δική μας, υπεύθυνη για τη μεταφορά του 90% των εμπορευμάτων παγκοσμίως, οι παράπλευρες απώλειες θα ήταν ανυπολόγιστες. Είναι κρίμα

να παρατηρεί κανείς ότι δεκαετίες προόδου προς την απελευθέρωση της αγοράς τείνουν να αντιστραφούν τα τελευταία χρόνια.

Ωστόσο, η ναυτιλία έχει επανειλημμένως αποδείξει την προσαρμοστικότητα και την ανθεκτικότητά της. Αυτό που χρειαζόμαστε τώρα είναι οικονομικά μέτρα που θα ενισχύσουν την αγορά των νέων καυσίμων. Ο στόχος του net zero έως το 2050 προϋποθέτει μια ολιστική προσέγγιση, προσβάσιμα καύσιμα σε ανταγωνιστικές τιμές και υποδομές πετρέυσης και ανεφοδιασμού. Οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να συνεργαστούν με τα λιμάνι ώστε να επιτευχθούν οι φιλόδοξοι περιβαλλοντικοί στόχοι που έχουν τεθεί σε παγκόσμια κλίμακα. Άλλωστε, μια παγκόσμια βιομηχανία απαιτεί παγκόσμιες λύσεις. Δεν πρέπει να περιοριζόμαστε στη συζήτηση για το καύσιμο του μέλλοντος, αλλά να διεκδικήσουμε μια ναυτιλιακή αλυσίδα αξίας που θα εναρμονιστεί με όλους τους ενδιαφερόμενους προκειμένου να χρησιμοποιεί και να μεταφέρει τα πράσινα καύσιμα του μέλλοντος.”

Ακολουθεί αυτούσια η ομιλία του κ. Grimaldi:

“Thank you very much to Capital Link for honouring me with the Maritime Sustainability Award and Melina for your kind introductory remarks. It is truly an honour to be recognised with this award; as a shipowner I strongly believe in sustainable operations, it makes good business sense.

Best practices are not only vital for safe shipping but also pushes us to operate more sustainably. Reducing carbon emissions and decarbonisation, energy efficient ship designs, optimising shipping routes are just a few of the sustainable practices that many follow.

This year at Grimaldi Group we have taken delivery of five of our G5 class ro-ro multipurpose vessels that have been built with numerous cutting edge technological solutions aimed at increasing energy efficiency and reducing environmental impact.

I will continue to focus Grimaldi Group’s and the International Chamber of Shipping’s energy to help build a brighter future for our industry and the world.

My friend and predecessor at the International Chamber of Shipping, Esben Poulsson, was at the forefront of driving this forward at ICS and I hope to continue his legacy, supporting the members of the organisation and the industry, navigate uncharted waters. I thank you very much.

Kalispera / good afternoon distinguished guests, ladies and gentlemen.

It is wonderful to be back in Greece and to be speaking to you today. Greece has a special place in my heart, and not just because of the good weather and great friends that I have here, but also because of its fundamental contribution to global shipping. As the largest ship-owning nation in dwt it is well known, particularly to the audience here today, the vital role Greece plays in global trade.

But we are at a critical time in shipping. Global trade is under threat and so is our industry. Geopolitical tensions have put the very heart of our industry - our seafarers - at risk, and any acts of aggression against them is deplorable.

Our seafarers’ lives are under threat on a daily basis for simply doing their jobs.

Sadly, the situation in the Red Sea continues to be unstable and turbulent, with attacks against merchant ships happening regularly – this is unacceptable. There has been tragic loss of life following the attacks against the True Confidence and the MV Tutor, as well as members of the crew of the Galaxy Leader still being held captive.

This is now over 10 months since they were first taken, more than 300 days and counting. Let us take a moment to properly recognise what a significant amount of time that is. One day is one too many and we must ensure that they are not forgotten.

Geopolitical tension is not the only thing that is keeping us up at night though certainly one that is at the top of the list. The rising tide of protectionism is also creating more complexity for our industry and cost for our customers. The last thing we need at this time is a trade war, but protectionism is on the rise. As I have said before – nothing is more contagious than protectionism.

A recent report from the International Chamber of Shipping, the 2024 ICS Barometer report which surveys risk and confidence among maritime leaders, highlighted protectionism as one of the biggest concerns for maritime leaders across the world.

When an industry such as ours – which moves more than 90% global trade – is forced to move at a slower pace or trade is impacted in some way, the ripple effect is substantial, and it effects our ability to transport goods. It is disheartening to see decades of progress towards open markets reversing in recent years.

We – collectively - need to take a proactive approach to tackle this move towards increasing protectionism. It comes as no surprise that countries at all levels of economic development would be better off if even modest reductions were made to the existing barriers.

In a 2021 study by ICS, it was clearly shown that a lower level of trade-restrictive measures affecting maritime transport could increase some economies' GDP by up to 3.4% - this is very significant.

Protectionism is without question one of the biggest challenges that we are facing and to address this issue we will be convening the industry and policymakers in Hong Kong in November during Hong Kong Maritime Week.

We welcome participation from Greece and hope you can join us. Next year we also will be coming to Greece to continue this discussion at a high-level event on the 11 June, I encourage you to save the date in your diaries and hope to welcome many of you then.

Shipping has repeatedly proven its ability to navigate turbulent waters of change and as an industry I believe that only through operational excellence - which is what this forum is about – will we have a sustainable industry for the future.

Look ahead, in a few short weeks Member States will be descending to the International Maritime Organization for the Marine Environment Protection Committee Meeting 82 to discuss how we will move forward on our green transition.

Whilst we do not expect an outcome at this meeting it is an important step as nations look to coalesce around a fuel standard and importantly an economic measure. We as industry leaders know that a fuel

standard on its own is just a tax on trade, there must be an economic measure to drive the market for new fuels.

We need to push forward with purpose and pragmatic solutions in order to meet the IMO's climate target for shipping of net zero by or around 2050.

A holistic approach must be taken. We must have the low and zero carbon fuels of the future available and at a competitive price, we must have the infrastructure at ports to handle these fuels, and our workforce need to be trained to use them. All these aspects must be addressed at the same time.

Ports and shipping together are going to be key players in achieving ambitious climate change targets for the entire world.

This is an opportunity for shipping as our sector will play a vital role transporting a huge 50% of new green fuels for governments and other sectors to use, which will only be possible with ports to provide the necessary bunkering and refuelling infrastructure.

To date, progress in the development of new alternative fuels for shipping and other sectors has been too slow. It is not just our industry that needs new alternative fuels, we will be competing with other sectors.

The price of low and zero carbon emission fuels has been expensive, and their availability has been limited, with little or no incentive for shipowners, operators, and charterers to adopt these more expensive alternative fuels that would get us closer to achieving our climate ambitions.

We must focus on the demand side economics as well as enabling the supply side to meet demand efficiently and with limited red tape.

Workable and practical solutions to achieve ambitions set out in the IMO's GHG strategy are the only way forward – this is what the industry needs.

A global industry needs global solutions, and we were pleased with the support from Member States during MEPC81 for our proposal for a flat rate contribution system per tonne of GHG to help achieve net zero emissions from shipping.

I would like to take a moment to thank Greece's maritime community for the support you have shown for the International Chamber of Shipping and our proposals and initiatives.

Our proposed mechanism has two key purposes: to incentivise rapid production and uptake of zero GHG marine fuels and technologies, and significantly, to provide billions of dollars to support the transition in developing economies.

At its core the mechanism incentivises innovation and investment in sustainable systems, driving progress towards the IMO's decarbonisation goals.

Our proposals are transparent, practical and recognises that the transition to cleaner fuels and technologies will require significant investments in research, development, and importantly infrastructure.

An economic measure needs to be put in place urgently to accelerate the production and uptake of these new fuels at a speed and scale never seen before - there is no time to waste. A GHG pricing mechanism can be adopted by 2025 and enter into force by 2027 to provide the industry with the certainty and guidance needed to achieve its decarbonisation goals. It is a solution that is good for shipping, good for the sustainable future of our industry, and a unique opportunity presents itself to governments to support this proposal at the IMO.

It is the only fit-for-purpose proposal currently on the table and is just the take off point we need to move forward collectively.

But we need to avoid focusing solely on the fuels that shipping will use to decarbonise itself, however. This is about the whole world. It is vital that we de-risk the investments needed to produce low and zero carbon emission fuels, for shipping to both move and use, as well as ensuring appropriate infrastructure is available at ports.

The energy-maritime value chain must be aligned, with all stakeholders collaborating to unlock the production, transportation and use of low carbon fuels for the world at scale.

Greece is playing a leading role in this and next week in Brazil it will be confirmed that Greece will be joining the Clean Energy Marine Hubs initiative at the Clean Energy Ministerial Meeting. We are delighted to have Greece on board.

The last few years have been testing for the global supply chain to say the least, with unique challenges such as pandemics, increased protectionism, strikes, global geopolitical conflicts, and the impact of climate change, having a significant impact.

But shipping remains resilient and continues to deliver and we - collectively - must ensure that this continues effectively and efficiently. We must - after all - always strive for operational excellence.

Thank you and wishing you an enjoyable lunch.”

RIDING THE TECHNOLOGY WAVE

Fleet Performance Optimization Through Innovation & Digitalization

Συντονιστής: κ. Spyridon Zolotas, Senior Director – RINA

Ομιλητές:

- **κ. Dimitris Vastarouchas, COO & Vice President – Danaos Corporation**
- **κ. Aristides Pittas, Chairman & CEO - Euroseas Ltd. (ESEA) & EuroDry Ltd. (EDRY)**
- **κ. Antonios Georgantzis, COO – Latsco Marine Management**
- **κ. Costas Kontes, Group Commercial Director Europe / Managing Director – Mediterranean Cluster – V.Ships Greece Ltd.**

Ο **κ. Spyridon Zolotas, Senior Director – RINA**, τόνισε: “Το θέμα του συνεδρίου αφορά στη μακροπρόθεσμη αξία και τη βιωσιμότητα. Σε αυτό το πάνελ θα μιλήσουμε για καινοτόμες ιδέες. Οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να αντιμετωπίσουν ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον τιμώντας παράλληλα την κληρονομιά και τη γνώση που προσφέρει η εμπειρία τους. Τα νέα εργαλεία είναι χρήσιμα αλλά συνεπάγονται νέες αποφάσεις εν μέσω ενός κανονιστικού

τσουνάμι. Προκειμένου να παραμείνουν ανταγωνιστικές, οι εταιρείες θα πρέπει, παράλληλα, να επενδύσουν αλλά και να καινοτομήσουν.”

Ο κ. **Dimitris Vastarouchas**, COO & Vice President – **Danaos Corporation**, τόνισε: “Εντοπίζουμε δύο βασικούς τομείς ενδιαφέροντος: τη διατήρηση του συγκριτικού μας πλεονεκτήματος, και τη δημιουργία ενός βιώσιμου επιχειρηματικού μοντέλου. Το κόστος των καυσίμων και των εκπομπών, οι ελλείψεις προσωπικού και άλλοι παράγοντες δυσχεραίνουν το έργο μας. Για εμάς, υπάρχουν τέσσερις πυλώνες στους οποίους επικεντρωνόμαστε: πρέπει να βελτιστοποιήσουμε τον υπάρχοντα στόλο με αναπροσαρμογές στα σκάφη και τεχνολογική αναβάθμιση. Στη συνέχεια, να χρησιμοποιήσουμε την τεχνολογία για να βελτιστοποιήσουμε τις διαδρομές μας. Και, τέλος, να εστιάσουμε στην ανανέωση του στόλου. Η DANAOS διαθέτει σχέδιο νέων πλοίων που θα είναι έτοιμα να υποδεχτούν πράσινα καύσιμα, όταν η προσφορά και οι υποδομές ωριμάσουν. Επίσης, επενδύουμε στην έρευνα και την ανάπτυξη για τα απαραίτητα συστήματα που θα μας βοηθήσουν κατά τη διάρκεια της μετάβασης.”

Ο κ. **Aristides Pittas**, Chairman & CEO - **Euroseas Ltd. (ESEA) & EuroDry Ltd. (EDRY)**, τόνισε: “Ανάλογα με το μέγεθος της εταιρείας, τα προβλήματα μπορεί να διαφέρουν. Καθίσταται ολοένα και πιο δύσκολο για τις μικρότερες εταιρείες να ακολουθήσουν τις διαρκείς αλλαγές και να προσαρμοστούν ανάλογα. Έχουμε λάβει μέτρα που έχουν αποφέρει αποτελέσματα, όπως οι μετασκευές, οι οποίες συνέβαλαν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 25%, χωρίς να χρειαστεί να μειώσουμε ταχύτητες. Η ψηφιοποίηση βοηθάει, με τη συνεργασία και τις συμβουλές τρίτων, πάντα με τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Όλοι πρέπει να συμμορφωθούν, επομένως πρέπει να είμαστε ενεργοί στην προσπάθεια αντικατάστασης των παλαιότερων σκαφών. Εν κατακλείδι, θα ήθελα να προειδοποιήσω όλους να λάβουν πολύ σοβαρά υπόψη τους τα θέματα κυβερνοασφάλειας. Πρόσφατα γίναμε στόχος μιας τέτοιας επίθεσης, ευτυχώς στην ξηρά και όχι εναντίον των πλοίων μας, και ήταν πολύ δύσκολη στην αντιμετώπισή της.”

Ο κ. **Antonios Georgantzis**, COO – **Latsco Marine Management**, τόνισε: “Σε περιβαλλοντικό επίπεδο, έχουμε προχωρήσει δημιουργώντας μια εσωτερική ομάδα ανθρώπων με υψηλή εξειδίκευση. Πώς εξασφαλίζουμε την ποιότητα και την ακρίβεια των δεδομένων, αλλά και τη λήψη τους σε πραγματικό χρόνο; Πιστεύουμε ακράδαντα ότι για να βελτιώσει κανείς κάτι, πρέπει πρώτα να το μετρήσει. Αξιολογούμε συνεχώς τα εργαλεία μας, αναζητώντας τυχόν κενά, διότι τα λανθασμένα δεδομένα μπορεί να οδηγήσουν σε λανθασμένες αποφάσεις.

Τα παραδοσιακά τεχνικά τμήματα δεν μπορούν πλέον να ανταπεξέλθουν στις ανάγκες της βιομηχανίας. Οι πόροι είναι απαραίτητοι για να ανταπεξέλθει κανείς, τόσο τεχνολογικά όσο και από άποψη κόστους. Η διαθεσιμότητα των πόρων συμβαδίζει και με τη διαθεσιμότητα του προσωπικού: αυτή τη στιγμή, είναι δύσκολο να βρεθούν υπάλληλοι. Είμαστε βέβαιοι ότι κινούμαστε προς τη σωστή κατεύθυνση. Η ανησυχία μου είναι ότι κοιτάμε υπερβολικά το μέλλον και μερικές φορές παραμελούμε τα πολύ βασικά στοιχεία της διαχείρισης πλοίων στο παρόν.”

Ακολουθεί αυτούσια η δήλωση του κ. **Antonios Georgantzis**:

“Shipping is in a process of slow but significant transformation in order to face increasing challenges (=opportunities?), mainly related to new or forthcoming environmental regulations either global at IMO level or local (EU or others), geopolitical instability, cyber threats, etc.

How does your company get prepared for these challenges and which are your adopted solutions and strategies?

We would group the challenges into three major categories

- Environmental Regulations and compliance
- Growing Cyber Threat
- Rise of incidents and high impact accidents

Looking into the environmental compliance more specifically, we are progressing based on the following key elements:

- Development of in-house dedicated department with highly skilled and qualified personnel
- Investing in technology for obtaining and transferring the required data and information to shore
- Investing in data quality and transparency both onboard our vessels and ashore with advanced monitoring tools
- Development of systems and tools for data, monitoring and reporting

We believe that, to improve, you need to measure accurately and on time.

Through this measurement and analysis process we came across challenges related to the providers of instrumentation and performance management tools. We have learned that data and information received shall not be taken for granted but should be challenged until is confirmed accurate to the highest degree possible.

Software bugs, data transmission interruptions, non-correctly developed models are typical and very frequently existing factors that lead to gaps and often misleading conclusions.

Providers must ensure the correct and accurate function of their products, to avoid gaps and omissions that can lead to incorrect conclusions and subsequently wrong decisions.

These are the reasons that have driven us to embark on an innovative project to safeguard our data's accuracy, through a unique certification partnership with TUV, a non-traditional shipping certification body.

We are now confident that our processes and data analytics are accurate and correct.

All the above bring challenges for the management companies that, in our view, have a threefold impact:

- a. Traditional technical departments cannot handle all these new processes which necessitates the need to develop specialized departments
- b. Small companies with limited resources (lack of specialized personnel) and small fleets will face difficulties, presenting a risk for their future
- c. Increase of the operating costs

Our strategy dictates that we stay very close to technological developments, new fuels and their adaptation.

Latsco operates successfully one of the first dual fuel LPG vessels in the world and we have been engaged in this field for more than five years.

Availability of competent resources is one of the most critical factors for the successful transition and we invest to develop shore and sea staff necessary for operating such advanced and complex vessels.

We actively participate on various innovative projects and form partnerships with key industry players like SIGTTO and MAN, looking on alternative fuels like ammonia or DME and we are confident that we move into the new era, always keeping the human and safety on top of all our priorities.

Are we ready to take the challenges of innovation and digitalization in Shipping? Do you see any impact on safety and other fundamentals of our Industry?

Shipping has proven to be a very adaptive industry on faced challenges over the years. Innovation, new fuels, digitalization all bring new challenges that we need to deal with.

Some of those have been mentioned earlier and introduce several complexities across various aspects of our operations, both for humans, as well as for technology.

It has become apparent that legislators move faster than the technology can deliver, which leaves us with several problems to handle, to meet compliance, setting aside the significant cost increase that operators and owners must take.

A lot of work remains to be done to be able to confidently say that shipping is in the position to safely take the challenges of innovation and digitalization. Over the last two years we have observed a rise in the number of incidents, that has reached the highest figure since 2012 (machinery, fires and collisions).

The number of high impact and high publicity accidents is also increasing within specific sectors of the fleet.

Industry, politicians and the public opinion have placed great focus on decarbonization and energy transition, which unavoidably is forcing the operators to place their focus towards the future. However, we need to evaluate whether this huge pressure is driving operators away from the traditional and safe operating practices of our vessels.

We must consider the baseline regulatory framework for certain types of ships, the applied redundancies and the overall safety concepts adopted to the design of these vessels.

Industry needs to place a greater focus on these sectors, if we aim to have a solid foundation which can form the basis for looking into the future on safe grounds, as the world demands from shipping, and we are all responsible for making sure that basics are in place.”

Ο κ. Costas Kontes, Group Commercial Director Europe / Managing Director – Mediterranean Cluster – **V.Ships Greece Ltd.**, τόνισε: “Έχουμε καταφέρει να χτίσουμε μια ομάδα που θα έχει ως αρμοδιότητα τη διαχείριση κάθε θέματος που σχετίζεται με τους νέους κανονισμούς, σε μια προσπάθεια ορθής παροχής συμβουλών στους ιδιοκτήτες, προκειμένου αυτοί να λάβουν σωστές αποφάσεις. Θέλουμε να είμαστε βέβαιοι ότι τα δεδομένα που συλλέγουμε από τα πλοία που διαχειριζόμαστε χρησιμοποιούνται με τον κατάλληλο τρόπο. Διεξάγουμε εκπαιδευτικά σεμινάρια με τα μέλη του πληρώματος και έχουμε διαχειριστεί με επιτυχία κινητήρες διπλού καυσίμου με μεθανόλη. Οι προκλήσεις είναι πολλές: φανταστείτε, αν ακόμη και μεγάλες εταιρείες δυσκολεύονται με την κατάσταση, πόσο δύσκολα είναι τα πράγματα για μικρότερους παίκτες.

Τα σκάφη μας εμπλουτίζονται καθημερινά με νέες τεχνολογίες. Αυτό καθιστά απαραίτητη την ύπαρξη ενός συστήματος συλλογής δεδομένων και ενός εγχειριδίου αντιμετώπισης προβλημάτων.”

ALL ABOUT CARBON - CARBON CAPTURE, STORAGE AND DISPOSAL

Συντονιστής: Dr. Chara Georgopoulou, Head of R&D and Advisory Unit Greece, Onboard CCS Manager, Maritime – **DNV**

Ομιλητές:

- **κ. Jerry Kalogiratos**, CEO - **Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC)**
- **κ. Jasper Heikens**, CCO - **Ecolog**
- **κα. Eleni Polychronopoulou**, President - **ERMA FIRST GROUP**
- **κ. Nikolas Rigas**, Head of Carbon Storage - **EnEarth**
- **κ. George Daskalakis**, Head Technology Management, Strategy Division - **Motor Oil (Hellas)**

Η **Dr. Chara Georgopoulou**, Head of R&D and Advisory Unit Greece, Onboard CCS Manager, Maritime – **DNV**, τόνισε: “Έχοντας ήδη σχολιάσει τον αντίκτυπο της απανθρακοποίησης και της ψηφιοποίησης, θα περάσουμε τώρα στη δέσμευση άνθρακα, τόσο στο κομμάτι της χρήσης όσο και της αποθήκευσης. Σε αυτό το πλαίσιο, αξίζει να εξετάσει κανείς τον ρόλο της ναυτιλίας υπό δύο οπτικές γωνίες: ως πηγή εκπομπών, αλλά και ως μέσο αποθήκευσης CO₂. Το πάνελ περιλαμβάνει διαφορετικούς παίκτες της αγοράς ώστε να δημιουργηθεί μια ολιστική εικόνα επί του θέματος.”

Ακολουθεί αυτούσια η δήλωση της κυρίας **Γεωργοπούλου**:

“As global efforts to combat climate change intensify, carbon capture, utilisation and sequestration (CCUS) has a critical role to play in achieving industry goals, whether on land or at sea.

On the one hand, shipping offers a competitive way to connect the dots of a growing global CCUS value chain. The effective long-distance transport of carbon from various emitters to storage or utilisation sites depends heavily on shipping.

On the other hand, shipping as an emitter could take advantage of the proximity of CCUS value chain nodes to major shipping hubs and thus reduce maritime emissions through on-board carbon capture (OCC).

Both perspectives raise technical and commercial challenges in terms of technology specialisation and development. For example, CO2 transport over long distances has not yet been demonstrated on a large scale. There is a dynamic relationship between the growth of land-based capture volumes and the demand for long-distance transport. In addition, on-board carbon capture is not yet included in the CII regulatory formulae. The existing regulatory gaps introduce unknown costs and benefits into shippers' decarbonisation strategy models, adding uncertainty to their future plans.

Living in the transitional times of industrial decarbonization, the description and resolution of barriers and gaps is becoming an obvious necessity for markets, including shipping as an enabler and emitter.”

Ο κ. Jerry Kalogiratos, CEO - Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC), τόνισε: “Η ναυτιλία είναι τόσο οικονομικά αποδοτική όσο και αποδοτική από πλευράς εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε σύγκριση με άλλες μεθόδους μεταφοράς. Η επένδυσή μας σε τέσσερα πλοία LCO2 αντικατοπτρίζει το όραμά μας, καθώς πιστεύουμε ακράδαντα ότι υπάρχει μια σημαντική ευκαιρία στην αγορά (400 εκατομμύρια τόνοι ετησίως μέχρι το 2030) που θα απαιτήσει τη ναυτιλία να βρίσκεται στο επίκεντρο για να επιτευχθούν οι παγκόσμιοι στόχοι και οι επιδιώξεις μείωσης των αερίων εκπομπών.”

Ο κ. Jasper Heikens, CCO – Ecolog, τόνισε: “Είμαστε μια νέα εταιρεία που επικεντρώνεται στην ενεργειακή μετάβαση. Προσφέρουμε στους πελάτες μας υπηρεσίες και όχι κάποιο στοιχείο ενεργητικού, ενώ οι δραστηριότητές μας έχουν επεκταθεί και στην Ελλάδα. Η στρατηγική μας στη Μεσόγειο είναι να συγκεντρώσουμε όσο το δυνατόν περισσότερο CO2 σε μία εγκατάσταση, για να μειώσουμε το κόστος και να προσελκύσουμε τόσο περισσότερη χρηματοδότηση, όσο και μεγαλύτερα πλοία. Στο παρόν στάδιο, η αλυσίδα εφοδιασμού δεν είναι οικονομικά αυτόνομη. Όλη η σχετική τεχνολογία είναι νέα, πράγμα που σημαίνει ότι δεν υπάρχει κανένα εγχειρίδιο για να ακολουθήσουμε ούτε παραδείγματα για να αντιγράψουμε. Προσπαθούμε να εφεύρουμε τον τροχό, σχεδόν από το μηδέν. Η υποστήριξη από τις κυβερνήσεις είναι σημαντική για να ξεκινήσουμε. Στην Ελλάδα, είχαμε την τύχη να λάβουμε χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Ελπίζουμε πως κι άλλα έργα θα λάβουν την απαιτούμενη στήριξη προκειμένου να ξεκινήσουν. Ας μην ξεχνάμε ότι το ίδιο συνέβη με την αιολική και την ηλιακή ενέργεια όταν οι τομείς αυτοί βρίσκονταν ακόμη στα σπάργανα.”

Η κα. Eleni Polychronopoulou, President - ERMA FIRST GROUP, τόνισε: ““Στον Όμιλο ERMA FIRST, η άποψή μας είναι ότι οι στόχοι που έχουν τεθεί για τη μείωση του άνθρακα από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) για το 2030 και το 2040 είναι πλήρως επιτεύξιμοι εάν όλοι οι ενδιαφερόμενοι δράσουν νωρίτερα παρά αργότερα.

Εν όψει των εναλλακτικών καυσίμων, πιστεύουμε με πάθος ότι οι καινοτόμες τεχνολογίες θα είναι η βασική διαδρομή μέσω της οποίας η ναυτιλία προχωρά κατά μήκος του «οδικού χάρτη» της απαλλαγής από τις εκπομπές άνθρακα. Εκτός από τα συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας (ESDs) και την ηλεκτρική σύνδεση του πλοίου με την στεριά (AMP / Shore Power), η δέσμευση και αποθήκευση του άνθρακα (CCS) αποτελεί αναμφίβολα μια τεχνολογία που μπορεί να βοηθήσει τα πλοία να μειώσουν τις εκπομπές από 15% έως 30% υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας.

Είμαστε επίσης πεπεισμένοι ότι οι εκάστοτε τεχνολογικές λύσεις πρέπει να προσαρμόζονται στα προφίλ λειτουργίας διαφορετικών τύπων πλοίων για να εξυπηρετούν καλύτερα τις επιταγές της ναυτιλίας για την απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα. Λόγω αυτού αλλά και για την αποδοτικότερη δέσμευση του άνθρακα, αναπτύξαμε ξεχωριστά συστήματα για την υποστήριξη των σημαντικά διαφορετικών αναγκών μεταξύ της ποντοπόρου ναυτιλίας και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Αυτό δημιουργεί συγκεκριμένες απαιτήσεις για τις εγκαταστάσεις κλάσης και διάθεσης, υπογραμμίζοντας πώς η επιτυχία των βασικών τεχνολογιών που μπορούν να βοηθήσουν τη ναυτιλία να επιτύχει την απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα εξαρτάται επίσης και από άλλα ενδιαφερόμενα μέρη πέραν από τους πλοιοκτήτες.”

Ο κ. Nikolas Rigas, Head of Carbon Storage – **EnEarth**, τόνισε: “Το ερώτημα που όλοι μας πρέπει να θέσουμε είναι πού θα αποθηκεύσουμε το CO₂. Η ικανότητα αποθήκευσης δεν είναι ακόμη αυτή που χρειάζεται και οφείλουμε να συνεργαστούμε αν θέλουμε πραγματικά να πάρει σάρκα και οστά αυτό το κομμάτι της βιομηχανίας. Αν καθυστερήσουμε, το πρόβλημα θα οξυνθεί και θα ξαναβρεθεί μπροστά μας σε κάποια χρόνια. Πρέπει να επικεντρωθούμε στα βασικά και να αναπτύξουμε την αλυσίδα αξίας σήμερα, να κατασκευάσουμε τα πλοία και τις μονάδες αποθήκευσης. Υπάρχει μια ευκαιρία για εμάς ως χώρα να γίνουμε πρωτοπόροι στην περιοχή της Μεσογείου. Το πιο σημαντικό μήνυμα που θα ήθελα να μοιραστώ είναι ότι πρέπει να αρχίσουμε να αποθηκεύουμε CO₂ και πρέπει να ξεκινήσουμε τώρα, αποφεύγοντας την αναβλητικότητα. Η συνεργασία είναι ο μόνος τρόπος για να γίνουν τα πράγματα και να βρεθεί η φθηνότερη λύση κοινού συμφέροντος. Αν ρίξουμε μια ματιά στο παρελθόν, στο πώς ξεκίνησε η αγορά υδροποιημένου φυσικού αερίου, υπήρχαν παρόμοιες αμφιβολίες, ενώ τώρα έχει χτιστεί μια πλήρως αναπτυγμένη αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων με το LNG στο επίκεντρο.”

Ο κ. George Daskalakis, Head Technology Management, Strategy Division - **Motor Oil (Hellas)**, τόνισε: “Από την αρχή του έτους, τα πράγματα έχουν αλλάξει όσον αφορά τη στρατηγική της ΕΕ για τη διαχείριση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Αυτό σημαίνει ότι πλέον οι στόχοι υπάρχουν και η προσδοκώμενη συμβολή της δέσμευσης άνθρακα στην επίτευξη των στόχων αυτών έχει ποσοτικοποιηθεί και επισημοποιηθεί. Τώρα εναπόκειται στις κυβερνήσεις και τις εταιρείες να εργαστούν για την εφαρμογή στην πραγματική ζωή. Στη Motor Oil έχουμε την ευελιξία να δεσμεύουμε CO₂ και να παράγουμε υδρογόνο πολύ χαμηλής έντασης άνθρακα, γεγονός που με τη σειρά του ανοίγει το δρόμο για ακόμη μεγαλύτερες ευκαιρίες.

Πρέπει να απεξαρτήσουμε τις δραστηριότητές μας από τον άνθρακα με τη βοήθεια περισσότερων από μια τεχνολογιών, ξεκινώντας από τα βασικά, από την επίτευξη βέλτιστης ενεργειακής απόδοσης έως την εγκατάσταση συστημάτων δέσμευσης άνθρακα. Το τελευταίο θα μας βοηθήσει επίσης να παράγουμε ένα πράσινο καύσιμο, το μπλε υδρογόνο. Με αυτόν τον τρόπο, η δέσμευση του άνθρακα μετατρέπεται σε αναπτυξιακό μοχλό.”

GOING INTO 2025 – FUEL EU MARITIME & EU ETS

1x1 Συζήτηση:

- **κ. Frederic Bouthillier**, Head of Shipping - **Vertis Environmental Finance**
- **κα. Vanessa Tzoannos**, Partner - **Hill Dickinson**

Ο κ. Frederic Bouthillier υπογράμμισε την ανάγκη για μια ενεργή και στρατηγική προσέγγιση της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς για τις ανθρακούχες εκπομπές, ιδίως λόγω της εγγενούς αστάθειας της αγοράς του EU ETS. Ως αδειοδοτημένη εταιρεία που δραστηριοποιείται στο EU ETS από την έναρξή του, δεν μπορούμε να τονίσουμε αρκετά τη σημασία της ανάπτυξης πρακτικών, προσαρμοσμένων στις λύσεις στρατηγικών για ολιστική συμμόρφωση και βελτιστοποίηση. Η κατανόηση των βασικών κινητήριων δυνάμεων της αγοράς είναι απαραίτητη. Η ώθηση της ΕΕ για ενεργειακή αποδοτικότητα δεν θα οδηγήσει σε γραμμική πρόοδο, αλλά η ίδια η αστάθεια των τιμών δημιουργεί ευκαιρίες”.

Ο κ. **Bouthillier** υπογράμμισε τρεις βασικές συστάσεις για τη βελτιστοποίηση της συμμόρφωσης ως προς τις εκπομπές άνθρακα. Πρώτον, τη στενή παρακολούθηση του όγκου και του είδους των εκπομπών με στόχο την ακριβή υποβολή εκθέσεων ταξιδιού. Δεύτερον, την κατανόηση της αγοράς EUA και των παραγόντων που την επηρεάζουν, ώστε να λαμβάνονται τεκμηριωμένες αποφάσεις. Τρίτον, την προσαρμογή στρατηγικών προμήθειας στα επιμέρους προφίλ, με ιδιαίτερη έμφαση στη μετάκληση του κόστους, για ένα καλύτερο χρονοδιάγραμμα αγορών.

Τέλος, ο κ. Bouthillier τόνισε ότι ακόμη και όταν λαμβάνει EUA από ναυλωτές, η κατάλληλη οργάνωση για τη διαχείριση των περιόδων εκτός μίσθωσης για χρονοαύλωση και για το σκέλος του έρματος του πλοίου στο πλαίσιο της ναύλωσης, έχει οδηγήσει σε καλύτερη συμμόρφωση από πλευράς ιδιοκτητών. Με την εφαρμογή αυτών των στρατηγικών, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να διαχειριστούν με αυτοπεποίθηση τη συμμόρφωση και να διασφαλίσουν την ομαλή λειτουργία εν μέσω μιας αβέβαιης αγοράς.

Ακολουθεί αυτούσια η δήλωση του κ. **Frederic Bouthillier**:

“I would like to emphasise the need for a proactive and strategic approach to carbon compliance, particularly in view of the inherent volatility of the EU ETS market. "As a regulated company operating since the inception of the EU ETS, we can't stress enough the importance of developing practical, solutions-oriented strategies for holistic compliance and optimisation. Understanding the key market drivers is essential. The EU's push for energy efficiency won't lead to linear progress, but price volatility itself creates opportunities”.

Bouthillier highlighted three key recommendations for optimising carbon compliance. First, closely monitor the volume and type of emissions to ensure accurate reporting on a voyage basis. Second, understand the dynamics of the EUA market and its drivers to make informed decisions. Third, tailor sourcing strategies to individual profiles, with a particular focus on cost pass-through, to optimise the timing of EUA purchases.

Bouthillier finally stressed that even when receiving EUAs from Charterers, proper organisation to manage off-hire periods for Time Charter and vessel positioning ballast leg under voyage charter, has enabled owners to streamline compliance. By implementing these strategies, stakeholders can confidently manage carbon compliance and ensure smooth operations amidst market uncertainty.

Η κα. **Vanessa Tzoannos**, Partner - **Hill Dickinson**, τόνισε: “Το EU ETS για τη ναυτιλία τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2024. Ο κ. Bouthillier θα μοιραστεί τις σκέψεις του σχετικά με τα συμπεράσματα και τις προκλήσεις αυτής της εξέλιξης, συμπεριλαμβανομένης της τιμολόγησης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Υπάρχουν εικασίες γύρω από τα νέα καύσιμα και πώς η εμφάνισή τους θα επηρεάσει τους κανονισμούς της ΕΕ για τη ναυτιλία, στο πλαίσιο των οποίων υπάρχουν προβλέψεις και για τα μείγματα καυσίμων, που θα μπορούσαν να προσθέσουν έναν επιπλέον βαθμό πολυπλοκότητας.”

PORT STATE CONTROL - CHINA

Σχόλια ενότητας:

κ. **Francis Chin**, Executive Director – **Singhai Marine Services (Singapore)**

Ο κ. **Francis Chin**, τόνισε: “Η Singhai Marine Services παρέχει υπηρεσίες επάνδρωσης πληρώματος για τη ναυτιλία. Στο πρόσφατο χρονικό διάστημα, παρατηρούμε ανανεωμένο ενδιαφέρον για τη χρήση κινεζικών πληρωμάτων. Όσον αφορά στους ελέγχους, έχουν διατυπωθεί ανησυχίες λόγω του αυξημένου αριθμού κρατήσεων πλοίων. Εμείς, παρέχοντας προστασία στους πελάτες μας, είμαστε εδώ για να μειώσουμε το άγχος και να συνεργαστούμε για το βέλτιστο εφικτό αποτέλεσμα. Το 2023, ο αριθμός απαγορεύσεων απόπλου από την Κίνα έφτασε τις 727. Θα υπάρξουν ακόμη περισσότεροι έλεγχοι τους επόμενους μήνες, μιας και η χώρα αποζητάει τη φήμη του αυστηρού ελεγκτή και των απαιτητικών λιμενικών αρχών. Το 2024, θα υπάρξει εστίαση στη διασφάλιση της τήρησης των όρων

πληρωμής στις συμβάσεις των ναυτικών, καθώς και στις παρεχόμενες εργασιακές συνθήκες. Προς υποστήριξη των πελατών μας, η ομάδα μας, αποτελούμενη από ναυτικούς αξιωματικούς και μηχανικούς, είναι έτοιμη να συνδράμει. Διενεργούμε ελέγχους και προσφέρουμε συμβουλευτικές υπηρεσίες στα πλοία, διευκολύνοντας παράλληλα και την επικοινωνία όπου αυτό απαιτείται. Συνοπτικά, η εις βάθος κατανόηση των διαδικασιών των κινεζικών λιμενικών ελέγχων μπορεί να προσφέρει σημαντική αξία στους εταίρους μας.”

THE SHIPOWNER’S PERSPECTIVE - LOOKING AHEAD

Συντονιστής: κα. Elina Papageorgiou, Global Strategic Growth Director & Vice President, Greece & Cyprus - **Lloyd’s Register**

Ομιλητές:

- **κ. Sveinung Støhle**, Deputy CEO - **Angelicoussis Group**
- **κ. Jerry Kalogiratos**, CEO - **Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC)**
- **κ. Thomas Lister**, CEO - **Global Ship Lease Ltd. (NYSE: GSL)**
- **κ. George Thanopoulos**, CEO - **Neda Maritime Agency Co. Ltd.**
- **κα. Charis Plakantonakis**, Chief Strategy Officer - **Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK)**

Η **κα. Elina Papageorgiou**, Global Strategic Growth Director & Vice President, Greece & Cyprus - **Lloyd’s Register**, τόνισε: “Καθώς μειώνεται το χρονικό διάστημα που απομένει για τη συμμόρφωση στους στόχους του IMO για μηδενικό ανθρακικό αποτύπωμα το 2050, βρισκόμαστε αντιμέτωποι με τα πρώτα πραγματικά εμπόδια που πρέπει να ξεπεράσουμε. Είμαστε μόλις 3 μήνες μακριά από το 2025. Εν τω μεταξύ, το EU ETS εφαρμόζεται ήδη για τη ναυτιλία, δημιουργώντας την ανάγκη για ακριβή δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Θα μιλήσουμε για την προοπτική των πλοιοκτητών σχετικά με τους παγκόσμιους μηχανισμούς τιμολόγησης και τα παγκοσμιοποιημένα πρότυπα, καθώς και για το πώς κάθε οργανισμός αντιμετωπίζει αυτούς τους μετασχηματισμούς βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.”

Ακολουθεί αυτούσια η δήλωση της κυρίας **Elina Papageorgiou**: “Despite the many obstacles facing shipowners and operators as they advance their decarbonisation plans, they continue to explore options to ensure their vessels remain commercially viable and environmentally compliant both now and in the future. The industry is currently assessing its fleets for the short, medium and long-term, from the already-in-force EU ETS, Fuel EU that’s scheduled to come online in January, and IMO’s 2030 plan for future fuelled ships and ultimately net-zero ambitions for 2050. Planning for today, whilst ensuring sustainable operations in the future is no easy task, as finance, shore-side infrastructure, fuel supply chains, policy and regulations all navigate the road to decarbonisation together. Maritime continues to hold strong as it charts a course to sustainable operations.”

Ο **κ. Sveinung Støhle**, Deputy CEO - **Angelicoussis Group**, τόνισε: “Στον όμιλο Αγγελικούση αποδίδουμε ιδιαίτερη βαρύτητα στην ενεργειακή μετάβαση. Υπάρχουν ορισμένα δεδομένα που πρέπει να γίνουν κατανοητά, προεξάρχοντος του γεγονότος ότι δεν θα βρεθεί μια ενιαία λύση για όλους τους τομείς. Ό,τι λειτουργήσει καλά στα δεξαμενόπλοια, για παράδειγμα, μπορεί να μην είναι κατάλληλο αλλού. Ως εταιρεία το όραμά μας είναι μακροπρόθεσμο. Η παραγγελία νέων πλοίων σήμερα σημαίνει παραλαβή τους το 2027, ίσως και αργότερα, άρα είναι λογικό να υποθέσει κανείς ότι τα πλοία αυτά θα βρίσκονται ακόμη στο νερό έως το 2050. Αποφασίσαμε ότι το ΥΦΑ είναι το καλύτερο διαθέσιμο, ασφαλές, και ανταγωνιστικό από πλευράς τιμής καύσιμο. Αναζητούμε λύσεις που διέπονται από ρεαλισμό. Η ιδέα ότι θα μπορούσαμε να αποσύρουμε ξαφνικά τον υπάρχοντα στόλο και ως δια μαγείας να τον αντικαταστήσουμε δεν είναι εφαρμόσιμη και θα αποτελούσε καταστροφή για το παγκόσμιο εμπόριο και για τη ναυτιλία.”

Ο **κ. Jerry Kalogiratos**, CEO - **Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC)**, τόνισε: “Το όραμά μας βασίζεται στη δημιουργία ενός υπερσύγχρονου στόλου που να συμβαδίζει με το τρέχον περιβαλλοντικό πλαίσιο. Ως εκ τούτου, εστιάζουμε στο LNG (Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο) ως την ασφαλέστερη, πιο αποδοτική και πιο

διαθέσιμη λύση για τη μείωση των εκπομπών μας προκειμένου να προωθήσουμε τις επιχειρήσεις μας ως Capital Group.”

Ο κ. Thomas Lister, CEO - Global Ship Lease Ltd. (NYSE: GSL), τόνισε: “Η GSL είναι ένας ανεξάρτητος ιδιοκτήτης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με στόλο μεσαίου και μικρότερου μεγέθους σκαφών. Οι ναυλωτές πληρώνουν για τα καύσιμα, οπότε η επιλογή εναπόκειται σε αυτούς, και εμείς θα πρέπει να ακολουθήσουμε και να αναπτύξουμε τον στόλο μας αναλόγως. Αυτή τη στιγμή, έχουμε το πλεονέκτημα της δυνατότητας επιλογής: με σχετικά λελογισμένες κεφαλαιουχικές δαπάνες, μπορεί κανείς να κάνει σημαντικές βελτιώσεις στους υπάρχοντες στόλους: εγκαθιστώντας μετασκευές, διασφαλίζοντας ότι όλα τα πλοία μπορούν να κάψουν βιοκαύσιμα, χρησιμοποιώντας δεδομένα λειτουργίας υψηλής συχνότητας, και, όσον αφορά στην τεχνητή νοημοσύνη, μπορεί μη συνειδητοποιούμε ακριβώς τι είδους δυνατότητες θα μπορούσε να ξεκλειδώσει, αλλά όπως και να έχει χρειαζόμαστε δεδομένα για να το ανακαλύψουμε. Τέλος, έχουμε επενδύσει σε ένα συνεργατικό εγχείρημα αποθήκευσης δεσμευμένου άνθρακα. Είναι μια πρόκληση, αλλά αν κάποιος τα καταφέρει, πιστεύουμε ότι δυνατότητες που διανοίγονται θα είναι τεράστιες.

Οι πελάτες μας δέχονται όλο και μεγαλύτερη πίεση από τους δικούς τους πελάτες, για να κάνουν τις αλυσίδες εφοδιασμού πιο οικολογικές. Πρέπει να δώσουμε στους χειριστές τακτικών γραμμών εργαλεία που βασίζονται σε πραγματικά δεδομένα, ώστε να επιτυγχάνουν αποτελεσματικότερη χρήση των πλοίων μας και να εξομαλύνουν τις διαδικασίες ακόμη περισσότερο.”

Ο κ. George Thanopoulos, CEO - Neda Maritime Agency Co. Ltd., τόνισε: “Είμαστε μια παραδοσιακή πλοιοκτήτρια εταιρεία που έχει περάσει από πολλές αλλαγές στο παρελθόν. Η σημερινή κατάσταση, ωστόσο, έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Για πρώτη φορά, δεν βιώνουμε μια ενιαία μετάβαση προς ένα συγκεκριμένο νέο σύστημα πρόωσης ή ένα συγκεκριμένο καύσιμο, όπως συνέβαινε στο παρελθόν. Επιπλέον, το νομοθετικό και κανονιστικό δημιουργεί σοβαρές προκλήσεις. Οι κανονισμοί του IMO μας επιβαρύνουν με άμεσα και έμμεσα κόστη που έχουν σημαντικό αντίκτυπο. Υπάρχουν επίσης άλλα ζητήματα με το CII, το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε κυρώσεις για πράγματα που δεν είναι υπό τον έλεγχό μας.

Έχουμε επενδύσει σημαντικά σε τεχνολογικές λύσεις που μας επιτρέπουν να σημειώσουμε πρόοδο όσον αφορά την αποδοτικότητα και τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Πιστεύουμε ακράδαντα στη συνεργασία, γι' αυτό και δουλεύουμε με άλλες εταιρείες για να υπερκεράσουμε τα εμπόδια που υπονομεύουν τις συλλογικές μας προσπάθειες.

Ως προς την απανθρακοποίηση, το κύριο εμπόδιο είναι η έλλειψη ευθυγράμμισης των συμφερόντων μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών. Οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές δεν έχουν απαραίτητα την ίδια ιδέα για τον τρόπο λειτουργίας κάθε πλοίου. Έπειτα, έχουμε να αντιμετωπίσουμε και τη μη διαθεσιμότητα πράσινων καυσίμων. Η επίλυση των προαναφερθέντων προβλημάτων θα είναι απαραίτητη - αν και ακόμη όχι απαραίτητα επαρκής - για να προχωρήσουμε μπροστά.”

Η κα. Charis Plakantonakis, Chief Strategy Officer - Star Bulk Carriers Corp. (NASDAQ: SBLK), τόνισε: “Η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου καθοδηγεί πλέον όλες τις πτυχές των δραστηριοτήτων μας — από τη σύνθεση του στόλου μας και τον τρόπο που παρακολουθούμε, συντηρούμε και λειτουργούμε τα πλοία μας, έως τους ανθρώπους που απασχολούμε, καθώς και τα συστήματα και τις διαδικασίες που εφαρμόζουμε. Ανανεώνουμε ενεργά τον στόλο μας, επενδύουμε σε λύσεις εξοικονόμησης ενέργειας, αναβαθμίζουμε τη συντήρηση των κυτών, βελτιστοποιούμε τον προγραμματισμό των ταξιδιών, συμμετέχουμε στην έρευνα και ανάπτυξη νέων πράσινων τεχνολογιών και υιοθετούμε την ψηφιοποίηση και την τεχνητή νοημοσύνη για τη συλλογή και ανάλυση δεδομένων με στόχο την έγκαιρη λήψη αποφάσεων. Μέσω της συμμετοχής μας στο Κέντρο Μείωσης Εκπομπών της Ναυτιλίας, στοχεύουμε στη συνεργασία με άλλες κορυφαίες ναυτιλιακές εταιρείες με έδρα την Αθήνα για την από κοινού αξιολόγηση και ανάπτυξη λύσεων μείωσης εκπομπών για τον παγκόσμιο στόλο.”

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ:

Με μία πολύ επιτυχημένη **προϊστορία 14 ετών** το Συνέδριο παρουσιάζει την Επιχειρησιακή Αριστεία στον Τομέα των Θαλάσσιων Μεταφορών, και διερευνά τις Βέλτιστες Πρακτικές του κλάδου σε όλους τους σημαντικούς τομείς όπως: Διαχείριση Στόλου, Περιβάλλον, Εκπαίδευση & Διαχείριση Πληρωμάτων, Ασφάλεια, Διακυβέρνηση, Τεχνολογία και άλλα. Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί σε θέματα βιωσιμότητας και παράγοντες ESG.

Το Συνέδριο λειτουργεί σαν **διαδραστική πλατφόρμα επικοινωνίας**, στα θέματα της Επιχειρησιακής Αριστείας, των Βέλτιστων Πρακτικών και της Βιωσιμότητας, ανάμεσα σε Ναυτιλιακές εταιρείες, Ναυλωτές, Ρυθμιστικούς Φορείς, Κυβερνητικούς και μη Κυβερνητικούς Οργανισμούς, Νηογνώμονες, Ασφαλιστικούς Οργανισμούς (P&I Clubs), Νηολόγια, Προμηθευτές Τεχνολογίας και Υπηρεσιών καθώς και στην Οικονομική και Επενδυτική κοινότητα, και φημίζεται για τη μεγάλη συμμετοχή κορυφαίων παραγόντων και υψηλόβαθμων στελεχών της ναυτιλίας.

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΔΙΟΡΓΑΝΩΘΗΚΕ:

ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ: ABS

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΥΡΙΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ: TEN – TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΡΥΣΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: Columbia Shipmanagement • DNV

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ: Hill Dickinson • Lloyds Register • NSB GROUP

ΧΟΡΗΓΟΙ: Bureau Veritas • ERMA FIRST Group • Liberian Registry (LISCR) • RINA • VERTIS Environmental Finance • V.Ships Group • XBEE Marine

ΥΠΟΣΤΗΡΙΓΚΤΕΣ ΧΟΡΗΓΟΙ: Capital Clean Energy Carriers Corp. • Danaos Corporation • Diana Shipping Inc. • Dorian LPG Ltd. • Euroseas Ltd. • Eurodry Ltd. • Flott & Co. PC • Global Ship Lease • Ichor Fitness • Safe Bulkers, Inc. • Star Bulk Carriers Corp.

ΧΟΡΗΓΟΣ BREAKFAST: Castor Maritime • Toro

ΧΟΡΗΓΟΣ COFFEE: Dimello

ΦΟΡΕΙΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ: Association of Banking and Financial Executives of Hellenic Shipping • BCA College • British Hellenic Chamber of Commerce – BHCC • Greek Shipping Co-operation Committee • Hellenic Committee of Lloyds Brokers Associates • Hellenic Chamber of Shipping • HELMEPA • Hellenic Shipbrokers Association (HSA) • International Bunker Industry Association (IBIA) • International Association of the Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO) • International Ship Managers Association (InterManager) • Hellenic Union of Mediators • Master of Science (MSc) in International Shipping, Finance & Management – Athens University of Economics and Business • The International Propeller Club of the United States, Port of Piraeus • Piraeus Association of Maritime Arbitration • WLPGA

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

MEGA – ΤΟ ΒΗΜΑ – ΤΑ ΝΕΑ - in.gr – OT.gr

All About Shipping Co. UK • Athens – Macedonian News Agency • Actualidad Maritima • Business Events Callendar • Efoplistis Shipping Magazine • Efoplistesnews.gr • Elnavi • The Japan Maritime Daily • Marine Circle • The Maritime Executive • Maritimes.gr • MEDIA Nafs • Naftika Chronika • Robban Assafina • Shipping & Finance • Shipping International Monthly Review • Ship Management International • Worldoils • Xinde Marine News.

ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ:

Παρακαλούμε επισκεφθείτε: <https://forums.capitallink.com/opexcellence/2024/>

Ή επικοινωνήστε:

κα. Όλγα Μπορνόζη & κα. Eleni Bej & κα. Αθηνά Κοσμαδάκη

email: obornozi@capitallink.com ; ebej@capitallink.com ; athensoffice@capitallink.com

ή τηλ.: Νέα Υόρκη: + 1 212 661 7566 & Αθήνα: +30 210 6109800

Για χορηγικές δυνατότητες, παρακαλούμε επικοινωνήστε με κ. Νίκο Μπορνόζη, κα. Όλγα Μπορνόζη, και κα. Anny Zhu στο forum@CapitalLink.com ή στο τηλ. + 1 212 661 7566.

Η' επισκεφθείτε:

Capital link websites:

www.capitallinkforum.com

<http://www.capitallink.com/>

Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ CAPITAL LINK

Η Capital Link με έδρα τη Νέα Υόρκη δραστηριοποιείται από το 1995 στον τομέα των Επενδυτικών Σχέσεων και Επικοινωνίας (Investor Relations & Financial Communications) παρέχοντας συμβουλευτικές υπηρεσίες στον τομέα των χρηματοοικονομικών επικοινωνιών και των επιχειρήσεων με στρατηγική εστίαση στους τομείς της ναυτιλίας, των εμπορευμάτων και της ενέργειας, των MLP, των Closed_End Funds καθώς και των ETF. Επιπλέον η Capital Link διοργανώνει ετησίως μία σειρά 18 Συνεδρίων, webinars, και podcasts τα οποία επικεντρώνονται στον ναυτιλιακό τομέα, σε 10 χώρες στις ΗΠΑ, Ευρώπη και Ασία, στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως όπως: Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Όσλο, Αμβούργο, Αθήνα, Λεμεσό, Σαγκάη, Σιγκαπούρη, Τόκιο, και Χόνγκ Κόνγκ και όλα φημίζονται διότι παρέχουν ένα μοναδικό συνδυασμό πληροφοριακού περιεχομένου, ευκαιριών μάρκετινγκ και δικτύωσης. Η Capital Link είναι μέλος του Baltic Exchange. Με έδρα τη Νέα Υόρκη η Capital Link έχει γραφεία στην Αθήνα και παρουσία στο Λονδίνο και το Όσλο.