



ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ ΥΔΡΑΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1890

9^ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΥΔΡΑΣ 15.09.2018

«Ο ΡΟΜΑΝΤΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»



Το 9^ο Ναυτιλιακό Συνέδριο Ύδρας που διοργανώθηκε για μία ακόμα χρονιά από την Αδελφότητα Υδραίων Αθηνών (www.aya.com.gr), ολοκληρώθηκε επιτυχώς το Σάββατο 15 Σεπτεμβρίου 2018, στη Συνεδριακή Αίθουσα του Καθεδρικού Ναού της Ύδρας, υπό την Αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, του Ναυτικού Επιμελητηρίου, της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMERA), του Συνδέσμου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων (HSA), τη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, το Yacht Club Ελλάδος, International Propeller Club of the United States, και την Women's International Shipping & Trading Association (WISTA).

Ο Κύριος Γιάννης Σαχίνης, Πρόεδρος της Αδελφότητας Υδραίων Αθηνών, καλωσόρισε τους επίτιμους καλεσμένους και παρουσίασε το έργο του Συνεδρίου και τους σκοπούς της Αδελφότητας από την ίδρυση της στα τέλη του 19ου αιώνα: παρεμβάσεις για εθνικά θέματα, διατήρηση της μνήμης της προσφοράς της Ύδρας στο έθνος, την προβολή του νησιού μέσα από διάφορες ενέργειες κάθε χρόνο, όπως η διατήρηση επαφής με φιλέλληνες, φιλανθρωπική δράση, δωρεές για κοινωφελείς σκοπούς, προστασία της περιβαλλοντικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς μας και προσελκύοντας τους νέους στα ναυτικά επαγγέλματα με το να ενισχύει τις σπουδές τους και την μετέπειτα πορεία τους. Ο κύριος Σαχίνης ευχαρίστησε τους Χορηγούς, για την πολύτιμη συνεισφορά τους ώστε το Ναυτιλιακό Συνέδριο της Ύδρας να αποτελεί ορόσημο θεσμό για το νησί της Ύδρας.

Ο Δήμαρχος της Ύδρας, Κύριος Γιώργος Κουκουδάκης, καλωσόρισε τους καλεσμένους και αναγνώρισε τις προσπάθειες του κύριου Σαχίνη στην οργάνωση ενός επιτυχημένου Ναυτιλιακού Συνεδρίου τα τελευταία συνεχόμενα χρόνια συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην πολιτιστική κληρονομιά του νησιού.

Ο Κύριος Γιώργος Τσαβλίρης, Principal of Tsavliris Salvage Group, και Πρόεδρος και Συντονιστής του 9^{ου} Ετήσιου Ναυτιλιακού Συνεδρίου, παρουσίασε το θέμα συζήτησης, «Ο Ρομαντισμός στη Ναυτιλία», καλωσόρισε τους καλεσμένους και τους διαβεβαίωσε ότι επιθυμία του είναι πάντα να έχει ένα διαδραστικό διάλογο, δίνοντας έμφαση στην ανταλλαγή απόψεων μεταξύ ομιλητών και ακροατών. Ο κύριος Τσαβλίρης δήλωσε ότι μπορούμε και πρέπει να διευρύνουμε τις γνώσεις μας, να μη σκεφτόμαστε συμβατικά – ότι δεν πρέπει να σταματάμε να μαθαίνουμε και να μη χάνουμε την πίστη μας, τον παιδικό μας ενθουσιασμό, τον ρομαντισμό μας παρά την απορρόφηση μας σήμερα τόσο στην τεχνολογία, στους υπολογιστές, i-pads, i-phones κ.λπ.- και πρέπει να μάθουμε τα παιδιά μας να μη φοβούνται να τολμούν και να παίρνουν ρίσκα. Ο Κύριος Τσαβλίρης παρουσίασε τους ομιλητές και τα διάφορα μέλη της ομάδας συζήτησης του φετινού Συνεδρίου, **Dr. Γιώργος Πατέρας**, Πρόεδρος, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Διευθύνων Σύμβουλος, Aegeus Shipping S.A., **Κυρία Ελένη Θανοπούλου**, Καθηγήτρια στη Λειτουργική Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στο Τμήμα Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, **Κύριος Εμμανουήλ Βορδώνης**, Πρώην Γενικός Διευθυντής Thenamaris, **Κύριος Γιάννης Φαράκλας**, Διευθυντής All About Shipping, **Mr. Martin Stopford**, Chairman Clarkson Research Service, Ltd., που ταξίδεψε από το Ηνωμένο Βασίλειο για να παραβρεθεί στο Ναυτιλιακό Συνέδριο της Ύδρας, **Κύριος Γιάννης Τριφύλλης**, Μέλος Διοικούσας Επιτροπής στο Ναυτικό Επιμελητήριο, **Κυρία Αλεξάνδρα Κουβαδέλλη**, Επικεφαλής Διαχείρισης Απαιτήσεων της UK P&I Club και ο **Κύριος Νικόλας Θέμελης**, Επικεφαλής στο Performance Department Laros- Prisma Electronics .

Το Συνέδριο κάλυψε δύο κυρίως θέματα συζήτησης σε δύο ομάδες συζήτησης: **Ομάδα Συζήτησης I : Η σημασία του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου και Ομάδα Συζήτησης II: Η αρχή του τέλους ή το τέλος της Αρχής;**

Ο **Dr. Γιώργος Πατέρας**, Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, άνοιξε την Ομάδα Συζήτησης I: Η σημασία των Ναυτιλιακών Κολλεγίων και μίλησε για διάφορα γεγονότα στην Ιστορία της Ελληνική Σημαίας, περιστατικά/επεισόδια που επηρέασαν την ανάπτυξη της, την εξέλιξη της σημαίας και πώς αυτή η ανάπτυξη αλληλοεπιδρά με το Ελληνικό πλήρωμα. Ο κύριος Πατέρας μίλησε για τους λόγους που οδήγησαν στη δραματική μείωση των πλοίων που έχουν Ελληνική Σημαία, και κατά συνέπεια, στη δραματική μείωση των Ελληνικών εμπορικών πλοίων. Για παράδειγμα, είπε ο Κύριος Πατέρας, στο παρελθόν, οι Τράπεζες επέβαλλαν τις σημαίες της Λιβερίας και Παναμά ως εκείνες τις σημαίες που συμμορφώνονταν με τις προϋποθέσεις των

κανονισμών και κανόνων των Τραπεζών. Ο Νόμος 89 του 1967 αποτέλεσε σημαντικό ορόσημο στην Ελληνική Ναυτιλία. Χωρίς καταρτισμένα στελέχη στον Ελληνικό εμπορικό στόλο, η Ελληνική Σημαία ξεκινά να βυθίζεται ενώ οι άλλες σημαίες αναπτύσσονται σε πληθώρα. Περισσότερα πλοία με ελληνική σημαία έχουν ως αποτέλεσμα να έχουμε περισσότερους Έλληνες αξιωματικούς και αντίστροφα οι περισσότεροι Έλληνες αξιωματικοί οδηγούν στο να έχουμε περισσότερα πλοία με ελληνική σημαία. Ο κύριος Πατέρας μίλησε επίσης, για την κρίσιμη ανάγκη να εκπαιδεύσουμε περισσότερους νέους στη θάλασσα – το πρόγραμμα σπουδών πρέπει να αναβαθμιστεί πλέον. Το Υπουργείο έδωσε αυτό το θέμα προς επίλυση στον κλάδο της Ναυτιλίας, και είναι υποχρεωτικό να δουλέψουμε όλοι μαζί και να συνεργαστούμε για να αυξήσουμε τον Ελληνικό στόλο και άρα να αυξήσουμε και τα πλοία με Ελληνική σημαία. Ο κύριος Πατέρας εξέφρασε την ευγνωμοσύνη του για ένα ακόμα επιμορφωτικό συνέδριο ανάμεσα σε φίλους και συνεργάτες με υπόβαθρο την όμορφη Ύδρα και το παλιότερο Ναυτικό Κολέγιο στον κόσμο. Η Ύδρα είναι η ιδανική τοποθεσία, είπε ο Κύριος Πατέρας, για την ανταλλαγή απόψεων και ιδεών, και συμπλήρωσε ότι ανυπομονεί για το επόμενο γεγονός που θα πραγματοποιηθεί του χρόνου.

Ο **Κύριος Εμμανουήλ Βορδώνης**, Πρώην Γενικός Διευθυντής Thenamaris, ευχαρίστησε τον Πρόεδρο Κύριο Τσαβλίρη, που τόλμησε να χρησιμοποιήσει τη λέξη «Ρομαντικό» στο φετινό Συνέδριο της Ύδρας. Ο Κύριος Βορδώνης απευθύνθηκε στο ακροατήριο με το πάθος του ναυτικού θαλασσόλυκου. Είπε ότι για να αυξήσουμε τον αριθμό των νέων που επιλέγουν καριέρα στη θάλασσα, πρέπει να περάσουμε τον ενθουσιασμό και το πάθος αυτό στα σχολεία μας. Υπάρχει ένας ρομαντισμός στη θάλασσα, το να είσαι απέναντι στο νερό, αλάτι, θεϊκές δυνάμεις, και τους κοσμοπολίτες ταξιδιώτες της θάλασσας, την ομορφιά του караβιού, και τις δυνάμεις του Θεού. Ο Κύριος Βορδώνης επισήμανε ότι είναι ζωτικής σημασίας να παντρέψουμε όλα αυτά τα στοιχεία μαζί και να εμπνεύσουμε τη νεολαία μας να αγαπήσει τη θάλασσα και μαζί με την μοντέρνα τεχνολογία, να διατηρήσουμε τη συνέχεια του κλάδου μας. Ο Κύριος Βορδώνης είπε ότι η φτώχεια, στις παλιότερες γενεές, αποτέλεσε το κίνητρο για την εξέλιξη – και πώς η Ναυτιλία και οι ναυτικοί μετανάστες ήταν αυτοί στην ουσία που οδήγησαν την χώρα πέρα από τα όρια της. Ο Κύριος Βορδώνης έκανε την εξής ερώτηση: Πώς μπορούμε να δημιουργήσουμε τη «Λεβεντιά» στη νεότερη γενιά; Η φτώχεια και η ανάγκη να πάρεις το ρίσκο – αλλά πώς μπορείς να δημιουργήσεις ξανά το έναυσμα σε μια γενιά που είναι βολεμένη; Ως αποτέλεσμα και όπως έχει αποκαλύψει το μέλλον, η φτώχεια των παλιότερων γενεών ήταν και ο πλούτος τους.

Η **Κυρία Ελένη Θανοπούλου**, Καθηγήτρια στη Λειτουργική Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στο Τμήμα Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, μίλησε για την πρόκληση στο στόλο – για μία χώρα όπως η Ελλάδα να είναι χωρίς φορτίο (cargo-less) είναι σημαντική πρόκληση εν μέσω του σημερινού αναπτυσσόμενου δασμολογικού προστατευτισμού, σε συνδυασμό με γιγαντιαία ναυτικά έθνη, γιγαντιαίες επιχειρήσεις και τεράστιους οργανισμούς- και όπου η θέση της διοίκησης ανθρωπίνων πόρων «παίρνει τη πίσω θέση του καθίσματος» ανάμεσα σε άλλους παράγοντες της ναυτικής ανταγωνιστικότητας. Παρόλα αυτά, το πιο σημαντικό Ελληνικό ναυτικό χαρτί μπορεί να σχετίζεται με τον ανθρώπινο πόρο, καθώς η απουσία των άλλων παγκοσμίων διεξόδων για τους νέους

μέσα στην Ελληνική οικονομία – η ναυτιλία προσελκύει πάντα με τον πιο παραδοσιακό τρόπο τους πιο ταλαντούχους και δυναμικούς νέους . Η Κυρία Θανοπούλου είπε επίσης ότι ένας δυνατός ανθρώπινος πόρος / εμπορικός στόλος με προσαρμοστικότητα και ευελιξία όπως και οι οδηγοί τους μπορούν να οδηγήσουν σε ένα λιγότερο ρομαντικό παραδοσιακό ναυτικό περιβάλλον ψηφιοποίησης, με νέες τεχνολογίες, νέες καύσιμες ύλες, και νέες προκλήσεις στη θάλασσα η οποία φαινομενικά είναι η ΤΕΛΙΚΗ ΟΡΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ.

Ο **Κύριος Γιάννης Φαράκλας**, Διευθυντής All About Shipping, μέσω μιας video παρουσίασης ευχαρίστησε τον πρόεδρο της Αδελφότης Υδραίων Αθηνών, τον Πρόεδρο του Συνεδρίου, το ακροατήριο και τους καλεσμένους και τόνισε ότι η λέξη ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ , ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ , ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ είναι η βροντερή λέξη για τον Ναυτιλιακό κλάδο! Σε συνδυασμό με πειθαρχία, η μόρφωση μπορεί να πάει ακόμα πιο πέρα τη Ναυτιλιακή Περιπέτεια ! Ναυτιλιακή Μόρφωση και Εκπαίδευση είναι ένα must για την κοινωνία μας και όλοι πρέπει να αποφεύγουμε τα ανούσια πολιτικά παιχνίδια! Εν τω μεταξύ, σε σχέση με το σκληρό θέμα της ανεργίας, το να έχεις μία ναυτική δουλειά μπορεί να σου αλλάξει τη μέρα ! Σας άκουσα να λέτε ενέργεια ; Αν επιλέξουμε και εναλλακτικές μορφές ενέργειας, το χρήμα θα αλλάξει χέρια ! Πόσοι μπορούν να αντέξουν να υποφέρουν; ήταν ο επίλογος του Κύριου Φαράκλα.

Ο **Mr. Martin Stopford**, Chairman Clarkson Research Service, Ltd., άνοιξε το 2^ο μισό του Συνεδρίου, **Ομάδα Συζήτησης II: Η αρχή του τέλους ή το τέλος της αρχής;**

Ο Κύριος Stopford εστίασε στην πρόκληση σε απάντηση της International Maritime Organization (IMO), τον Απρίλιο του 2018, να μειώσει τις εκπομπές των ρύπων από το φαινόμενο του θερμοκηπίου (GHG) τουλάχιστον στο 50% μέχρι το 2050. Σήμερα η Ναυτιλία εξαρτάται αποκλειστικά από τα καύσιμα ορυκτών για να παραδώσει 12 δισεκατομμύρια τόνους εμπόρευμα ετησίως. Πώς μπορεί λοιπόν να ικανοποιήσει το στόχο της IMO; Οι κυβέλες καυσίμων ή ακόμα και η πυρηνική ενέργεια προσφέρουν πιθανές μακρόχρονες λύσεις. Αλλά δεν πρέπει να παραβλέπουμε τη συνεισφορά της ψηφιακής τεχνολογίας, η οποία μπορεί να μειώσει τους GHG ρύπους, με ριζική καλύτερη διοίκηση των πλοίων, στόλων, και door to door θαλάσσια μεταφορά. Βελτιωμένα πληροφοριακά συστήματα θα επιτρέψουν στους διευθυντές των πλοίων να αναγνωρίσουν τρόπους μείωσης από τα ίχνη του άνθρακα, ενώ παράλληλα τα αυτοματοποιημένα συστήματα πάνω στα καράβια θα οδηγήσουν σε σημαντικές αλλαγές στην αποδοτικότητα. Ο τρόπος που η Formula 1 χρησιμοποιεί την ψηφιακή τεχνολογία για να βελτιώσει τις πιθανότητες στο να κερδίσει μία ομάδα τον αγωνιστικό αγώνα, είναι ένα εμπνευσμένο παράδειγμα το πώς η τεχνολογία μπορεί να οδηγήσει σε συνεχής βελτίωση της απόδοσης. Ο Κύριος Stopford δήλωσε ακόμα ότι Ασία και Ευρώπη πρέπει να κάνουν καλύτερη χρήση των θαλάσσιων βραχυπρόθεσμων μεταφορικών συστημάτων ώστε να βελτιώσουν τη business to business (B2B) μεταφορικές υπηρεσίες, μειώνοντας το ίχνος του άνθρακα. Η UBER, Amazon και άλλες εταιρείες μας απέδειξαν τι μπορεί να

επιτευχθεί με το να χρησιμοποιούν τα συστήματα δεδομένων (data systems) ώστε να διευθύνουν καλύτερα τα logistics. Τα πλοία έχουν χαμηλό ίχνος άνθρακα σε σχέση με τα φορτηγά, τρένα και αεροπλάνα. Οι θαλάσσιες παροχές, οι οποίες μειώνουν την ανάγκη για χερσαία μεταφορά, μπορεί να συμβάλλουν δραματικά στην εκπλήρωση του GHG στόχου. Αλλά εισάγοντας την ψηφιακή τεχνολογία μπορεί να είναι εξίσου τολμηρό, απαιτώντας αλλαγή της διοίκησης προσωπικού, ιδιαίτερα ο τρόπος που το γραφείο εντάσσεται ή συνεργάζεται με το προσωπικό πάνω στα πλοία .

Ο **Κύριος Γιάννης Τριφύλλης**, Μέλος της Διοικούσας Επιτροπής του Ναυτικού Επιμελητηρίου, δήλωσε ότι μία ισορροπημένη προσέγγιση προς τους θεσμούς ανεξάρτητα αν μιλάμε για περιβαλλοντικές ή οικονομικές ανάγκες είναι να λάβουμε υπόψη το μακρόχρονο κόστος όσο και το βραχυπρόθεσμο όφελος. Πολύ συχνά, ο ρυθμιστικός οργανισμός εστιάζει την προσοχή του στο « δέντρο» και χάνει την εικόνα του «δάσους». Αυτή η αντανακλαστική κίνηση στην πολιτική πίεση ή η επιδίωξη του άμεσου κέρδους δεν είναι βιώσιμη συνταγή για αειφόρα συστήματα, των οποίων το κοινό χαρακτηριστικό είναι ο εσωτερικός μηχανισμός εξισορρόπησης, όπως το αόρατο χέρι του Adam Smith μέσα στην ελεύθερη αγορά, ή του Darwin η διαδικασία φυσικής επιλογής με περιβαλλοντολογικούς περιορισμούς. Όπως πίστευε ο Αριστοτέλης, και όπως πολλοί πολιτισμοί και θρησκείες κηρύττουν: Ο τελικός στόχος ή το τελικό αποτέλεσμα είναι σημαντικό σε όλα τα πράγματα. Ή όπως λέμε στην καθομιλουμένη « Ο δρόμος προς την κόλαση είναι στρωμένος με καλές προθέσεις»

Η **Κυρία Αλεξάνδρα Κουβαδέλλη**, Επικεφαλής Διαχείρισης Απαιτήσεων της UK P&I Club, παρουσίασε το πρόβλημα με τις εκπομπές του θείου και τις συμβατικές προκλήσεις γύρω από αυτό. Η Κυρία Κουβαδέλλη δήλωσε ότι στα προηγούμενα χρόνια η ατμοσφαιρική ρύπανση προερχόμενη από τη Ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί παγκόσμια περιβαλλοντική ανησυχία και για αυτό ο International Maritime Organization (IMO) επιβάλλει όλο και πιο αυστηρά όρια περιεκτικότητας σε θείο στα καύσιμα των πλοίων. Μία αναθεωρημένη εκδοχή του Παραρτήματος VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της Ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL Convention) τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 2010, και τον Ιανουάριο του 2015 το σκηνικό τροποποιήθηκε ακόμα περισσότερο και θεσπίστηκαν τα Emission Control Areas (ECAs) , σύμφωνα με τα οποία το όριο εκπομπών θείου μειώθηκε ακόμα πιο πολύ. Σαν αποτέλεσμα από τον Ιανουάριο 2020, το τρέχον παγκόσμιο όριο από 3,5% θα μειωθεί σε 0,5% m/m . Το 0,1% m/m όριο σε Emission Control Areas όπως η Βαλτική Θάλασσα, η Βόρεια Θάλασσα, Βόρεια Αμερικάνικη περιοχή, που πρωτοπαρουσιάστηκε την 1^η Ιανουαρίου 2015 παραμένει ανεπηρέαστη. Η Κυρία Κουβαδέλλη τόνισε ότι υπάρχουν ποικίλες τεχνικές, εμπορικές και συμβατικές προκλήσεις που επιβεβαιώνουν την συμμόρφωση και επιβολή τους. Καθώς πλησιάζει η 1 Ιανουαρίου 2020, υπάρχουν έντονες ανησυχίες στον κλάδο μας αν επαρκείς χαμηλής εκπομπών σε θείο καύσιμες ύλες (LSO) θα είναι διαθέσιμες ώστε να επιτρέπουν τη συμμόρφωση. Αναμένεται ότι η αυξημένη ζήτηση για 0,5% m/m καύσιμες ύλες θα οδηγήσει τις τιμές των LSO σε υψηλά επίπεδα και μερικοί διαχειριστές σκέφτονται να εγκαταστήσουν συστήματα καθαρισμού καυσαερίων, γνωστά σα “scrubbers” για να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις της MARPOL.

Αναφερόμενη στις προκλήσεις, η Κυρία Κουβαδέλλη είπε ότι αν και τα scrubbers αναγνωρίζονται από τη MARPOL σα πιθανή μέθοδο συμμόρφωσης, υπάρχουν πολλά που πρέπει να λάβουν υπόψη τους οι ιδιοκτήτες πριν αποφασίσουν να τα εγκαταστήσουν. Για παράδειγμα, υπάρχει αμφιλεγόμενο θέμα σχετικά με την ευθύνη κόστους και το χρόνο μη λειτουργίας, τα οποία είναι φανερά μειονεκτήματα καθώς και τον αποδοτικό χρόνο απομάκρυνσης αποβλήτων. Ποικίλες άλλες αντιπαραθέσεις σχετικά με τη συμμόρφωση στους κανονισμούς των εκπομπών σε θείο θα προκύψουν στο μέλλον όπως ποια πλευρά θα υποστεί την ευθύνη για το κόστος ζημιών της μηχανής προερχόμενη από τη χρήση χαμηλών εκπομπών σε θείο, και αν το πλοίο είχε μετασκευαστεί για την υπηρεσία ή για την περίπτωση που δε μπορεί να κάψει τη χαμηλή σε ρύπους καύσιμη ύλη. Επιπρόσθετα, άλλες πιθανές διαφωνίες που μπορεί αν προκύψουν είναι ποια πλευρά είναι υπόλογη να πληρώσει για αποκλίσεις στο να πάρουν συμβατό καύσιμο, off spec bunkers, δυσκολίες διαχείρισης και διαχωρισμού διαφόρων καύσιμων υλών επί του σκάφους ώστε να αποφευχθεί η μόλυνση, καθυστερήσεις, η κράτηση πλοίου ακόμα και ποινικές κυρώσεις. Η Κυρία Κουβαδέλλη παρότρυνε τους ιδιοκτήτες και ναυλωτές να έχουν υπόψη τους όλες τις πιθανές δυσκολίες και να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στην κατανομή του κόστους και ρίσκου όταν διαπραγματεύονται. Το αρχικό στάδιο είναι ότι οι ναυλωτές πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανόνες της MARPOL, απαιτώντας την παροχή συμβατών καύσιμων υλών ή απαιτώντας αναλυτικές προδιαγραφές για τις καύσιμες ύλες. Η κυρία Κουβαδέλλη έκλεισε την ομιλία της ελπίζοντας ότι κάποιες από τις εμπορικές και συμβατικές προκλήσεις θα αντιμετωπιστούν από τη ναυτιλιακή βιομηχανία πριν τεθούν σε ισχύ οι παγκόσμιες αλλαγές το 2020.

Ο **Κύριος Νικόλας Θέμελης**, Επικεφαλής στο Performance Department Laros- Prisma Electronics, υπογράμμισε την κεντρική λειτουργία δεδομένων στον τομέα ψηφιοποίησης. «Η Ναυτιλία αυτήν τη στιγμή βιώνει μία επανάσταση δεδομένων, όπως πολλές επιχειρήσεις» επεσήμανε ο Κύριος Θέμελης. Από την άλλη μεριά, βέβαια, η βιομηχανία της Ναυτιλίας αντιμετωπίζει πολλαπλές προκλήσεις που ξεπροβάλλουν από την ανάγκη για συμμόρφωση σύμφωνα με τους περιβαλλοντολογικές προϋποθέσεις καθώς και με την ζήτηση για βέλτιστες λειτουργίες, οι οποίες επηρεάζουν τον προγραμματισμό και τις λήψεις των αποφάσεων. Σύμφωνα με αυτή τη γραμμή, **LAROS system by Prisma Electronics**, ίδρυσε ένα αυτόματο σύστημα data collection, απεικόνιση ναυτιλιακών big data με αναλυτικές υποδομές που δημιουργούν επίγνωση της κατάστασης, βελτιώνουν τις διαδικασίες και μειώνουν τα κόστη και τα ρίσκα. Η αποδοτικότητα των πλοίων βασίζεται στον πλούτο και στην ποιότητα των δεδομένων (data) και χρησιμοποιώντας εργαλεία και μεθόδους που επιτρέπουν την αποτελεσματική παρακολούθηση και πρόβλεψη της κατάστασης του πλοίου (ship status) , και έτσι επιτρέπουν τη σωστή λήψη αποφάσεων . Αρκετά παραδείγματα που αποδεικνύουν τις δυνατότητες της LAROS παρουσιάστηκαν, υπογραμμίζοντας την ίδρυση των KPIs για ακριβή παρακολούθηση του σκάφους, προπέλας, μηχανής και περιβαλλοντικής απόδοσης .



Κερκύρας 14 , Καστρί 14671 | 210 – 8072826, 6944-242292 johnsahinis@gmail.com
www.aya.com.gr www.facebook.com/AdelfotisYdraiwnAthinwn ghydrashippingconference@gmail.com