

## Dimitrios Mattheou:

“Green Award motivates for higher safety levels in shipping and environmental responsibility”

The voice of Greek shipping is today stronger and more respected than before due to its active involvement in the various international maritime organizations and foras that regulate and represent the industry's interests. One of the most important foundations that supports the values and ideas of safety in shipping and environmental responsibility is the Green Award which motivates its members to apply effective management systems and performance key indicators in all aspects of ships' operations.

The Chairman of Green Award Foundation Mr. Dimitrios Mattheou who is also Managing Director of Arcadia Shipmanagement Co Ltd & Aegean Bulk Co Inc explains the objectives of the certification process and refers to the achievements of the organization during the last years which is very popular in Greek shipping. Capt. Dimitrios Mattheou is a capable, result-orientated Managing Director, with experience of leading high performance teams and of successfully increasing efficiency and productivity, whilst reducing costs and inefficiencies. Demonstrating proven ability to keep a level head at all times, nurture and grow a business, evaluate opportunities and risks and also deliver innovative new solutions to challenges. Possessing first class communication skills and configuration skills and being highly successful in helping defining company direction, achieving goals and optimizing business. Capt. Mattheou is member of board of directors of Helmepea, member of board of Governors of Propeller club, Committee member of Norwegian Hull club, executive Committee representative of Intercargo, Corporate member of ALBA university, member of ITOSF (Informal Tanker Operators' Safety Forum). He holds the Awards: Best Manager Award / Efkranti Awards / May 18, 2016 & Personality Award / GREEN4SEA Awards / April 4, 2017.

**- Can you comment on the current conditions and trends prevailing the shipping market today and the future prospects in the freight rates of tankers & dry bulk sectors?**

The crash of the financial market in 2008 combined with an increasing number of newbuilding orders in dry bulk sector, has led to extreme competition squeezing income for the owners. However from 2017 onwards, the very low number of newbuilding orders, backed up by an all-time high demolition activity, reduced the harmful effects of new ships being delivered. On the other hand in tanker sector over the course of 2017, we have seen a strong downward correction in freight rates, especially in the larger crude oil carriers. There has been considerable pressure during the last months, with demand being significantly lower. Taking into account the result of OPEC decision to cut back its production, the dropping sentiment in this sector combined with dropping prices for crude oil prospects in the tanker market, do not look promising. In the dry market net fleet growth (taking into account expected deliveries and actual scrapping) seems very low. Actual contracting has almost come to a halt while orderbook has shrunk. Demand for iron ore and coal seems to be higher in the coming years. Demand will exceed supply in the next few years, however tonnage oversupply will persist. We will have to wait until 2019/2020 for dry bulk freight rates to be negotiated in significantly better levels.

Tanker market also remains pressured by tonnage supply while orderbooks in many sectors remain high. This oversupply influenced the market equilibrium and affected the vessels' earnings accordingly. Everyone now is wondering what is going to happen next and the environment looks quite uncertain. Crude oil production cuts from OPEC combined with

increased production of shale oil from USA/Canada have created further uncertainty. The diplomatic crisis in Qatar is likely to have little impact on the wider oil market as well as the OPEC production cuts as Qatar is one of the smallest crude producers (around 600 kb/d) in the cartel. However, the crisis has disrupted shipping markets and caused logistical complications, disrupting Qatari crude and refined product exports.

Furthermore the age profile of the tanker fleet is low in general leading to less scrapping activity. However, the mandatory requirement of installing BWMS will have to promote demolitions as some of the older vessels will likely be scrapped. In addition, since the tanker market is oversupplied, older vessels will find it difficult to get employment, which in turn will force many owners to scrap their tonnage just before their next survey is due.

Ship owners are facing an environment of increasing operating costs. Rising fuel prices, low sulfur fuel requirements, port fees and special surveys, are just some of the issues that must be considered in financial planning. In the current market environment, an owner's willingness and financial capacity to invest in new systems is debatable. This could provide a limited boost to trimming the trading fleet, as owners of 15 year old vessels will see additional costs on the horizon.

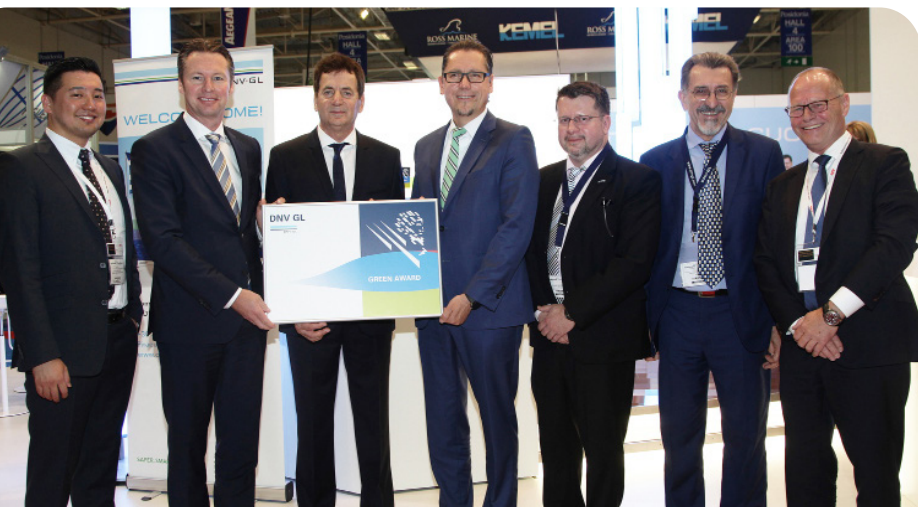
**- Can you explain the reasons why did you decide to take the helm of the Green Award Foundation and what are the main objectives of this voluntary organisation?**

One of the main reasons why I decided to take the helm of Green Award was the fact that I share the same values with the organisation regarding environmental protection and safety in shipping. I believe that Green

Award is doing an excellent job, in identifying, recognizing and motivating for environmentally responsible shipping through operating a non-profit certification scheme that assesses the safety and environmental performance, using criteria areas like ship equipment, quality of the organisation, human factor and continuous improvement.

Green Award will continue to develop the values and

(from left to right) Keita Shinohara, Certification Manager, Green Award, Knut Orbeck-Nilssen, CEO of DNV GL – Maritime, Captain Dimitrios Mattheou, Chairman of the Green Award and Managing Director of Arcadia Shipmanagement, Remi Eriksen, Group President and CEO of DNV GL, Ioannis Chiotopoulos, Regional Manager South-East Europe & Middle East at DNV GL – Maritime, Ioannis Kourmatzis, Senior Vice President, Advisor, Maritime Region South East Europe & Middle East at DNV GL – Maritime, and Jan Franssen, Executive Director, Green Award



ideas that build safety and environmental excellence, applying effective management systems which consistently achieve reliable and environmental incident-free performance. Together with the management, the Committee and the Board of Experts, I will be working to develop the latent potential of the programme for the mutual benefit of the Shipowner Certificate Holders, the Incentive Providers and the users of the GREEN AWARD ships, who recognise the GREEN AWARD as a tool to pursue excellence.

**- Are you involved in the fields of energy efficiency and fuel management? What are the projects of your organisation in this challenging issue?**

Green Award has been focusing a lot on the part of monitoring and the reduction of polluting air emissions. This mainly refers to sulphur content in the fuel, as this is contributing directly to the SOx emissions of engine and boiler system. Air emission pollutants for international shipping are still on the hot topic list of the environmental agenda worldwide. This is also due to the recent legislative change for the ECA's (Emission Control Areas).

The Green Award Board of Experts and the Committee have approved and adopted a modified set of requirements proposed by the Bureau respectively. Whilst the basic approach in monitoring and recording of statistical data remains a scope within the requirements, a new approach has been added, focusing on the reduction of consumed sulphur content of fuel oil, by benchmarking with the worldwide average while targeting to prepare for 2020 global limits.

**- Have you complied with the existing green/environmental regulations, such as IMO GHG, global sulphur cap 2020 and Ballast Water Management Convention and do you believe that MRV will be another bureaucratic rule for the operators?**

The European Union (EU) and the IMO have introduced two new requirements (the EU MRV and the IMO DCS) for the Monitoring, Reporting and Verification of CO2 emissions from ships, which are considered as the first step towards greenhouse gas (GHG) emissions reduction from the maritime sector.

Regarding the EU MRV (Monitoring, Reporting and Verification), from 1 January 2018, Companies shall monitor CO2 emissions for each ship on a per-voyage and an annual basis, by applying the appropriate method for determining CO2 emissions.

Regarding the IMO DCS (Data Collection System), from 1 January 2019, Companies shall monitor fuel consumption and CO2 emissions for each ship on a per-voyage and an annual basis.

Since environmental protection is one of the key strategic objectives of ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO. LTD, the Company has already prepared ship-specific monitoring plans, ensuring compliance with the EU MRV as well as the IMO DCS requirements. In fact, ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO. LTD became the first Shipping Company to receive verification from Classification Society DNV GL, for compliant monitoring plans for its whole fleet under the new EU MRV regulation.

As regards the Ballast Water Management Convention, which will enter into force on September 8, 2017, vessels will be required to manage their ballast water to remove, render harmless, or avoid the uptake or discharge of aquatic organisms and pathogens within ballast water and sediments. Moreover, the US Coast Guard requires vessels discharging ballast water in the United States, to treat that ballast water with U.S. type approved ballast water treatment technology. Our Company's existing vessels do not currently have such a system onboard, however they have been issued by the USCG with an extension to the compliance date, for the first IOPP renewal survey after October 2017. Finally, our four (4) HHI Suezmax newbuilt vessels are already equipped with such systems for Ballast Water Management.

**- Have you developed partnerships in order to expand and strengthen your activities worldwide?**

Green Award Foundation sustains robust interface with the EU Committee and the relevant Departments. This coaction remains since the Foundation's establishment, between GA, the Port of Rotterdam Authority and the Dutch Ministry of Transport and Watering. Already since 2000, the Foundation uninterruptedly participates at meetings, concerning the management of CO2 emissions on the atmosphere. Regular intercourses are held, with the EU Departments of Transport and Environment, EMSA (European Maritime Safety Agency) and the EQUASIS Program Composition Committee, where the Green Award Foundation is effectively involved.



Capt. Dimitrios Mattheou, Chairman of Green Award Foundation & Managing Director of Arcadia Shipmanagement Co Ltd & Aegean Bulk Co Inc

Nevertheless, Green Award Foundation is not only focussing on European region alone, but expands their Certification programme worldwide. This is evidenced by the latest additions to GA Incentive Providers, since as of 22 of May 2017, Buenos Aires Port has joined the Green Award scheme as a new incentive provider, while the latest added incentive provider is Class NK, having joined on the 3rd of July 2017.

**- Have you developed training programs and courses in order to increase the performance and effectiveness of your members and companies' personnel?**

GREEN AWARD inspects and certifies shipping companies on the basis of an extended questionnaire, formed in accordance to the Foundations' strict requirements.

The following examples, taken out of the GA Questionnaire, prove the high level of the required standard to be achieved:

- Masters and Officers are expected to receive, not only adequate introduction upon the Company's safety and environmental management system, but also to be continuously and timely updated upon any additions or amendments.
- Masters and Officers should undertake training upon the oil pollution emergency plan and be capable of presenting the testing of the OWS system.
- Ships' crews should be trained and carry-out drills periodically according to enclosed space entry procedures and such training also to include rescue and first aid techniques.
- All Engine Department personnel are to be familiar with the intended bunker operation and/or internal transfer operation and their duties.
- All shipboard crew should be familiarized with the Company policy on exhaust emission monitoring.
- All Engine crew should be familiarized with the updated fuel change over procedures, in line to the applicable requirements for the ECA areas.
- All shipboard personnel should undertake training and onboard familiarization, concerning the implementation of energy efficiency measures and any measuring/monitoring systems which are used onboard.
- All responsible crewmembers should be properly familiarized with the operational & safety aspects of ballast water management on board.
- Engineers responsible for the bilge water management and sludge handling on board should be provided with a relevant training program by the ship manager. This program may be applied through ERS (simulator course).
- Companies should provide training courses for ship's personnel, Superintendents and Top Management staff, with respect to "Marine Environmental Awareness".

**- Can you refer to any other significant future projects of shipping companies?**

Ship owners should start planning for the 2020 sulphur cap, as time frame is closing rapidly. The next few years are bound to change a major part of the way that the shipping industry is operating, as there will be a tectonic shift in fuels used and as such, major conversion and retrofit projects on existing vessels, as well as planning for future-proofing cur-

rent newbuildings, need to be set in motion by ship owners. The global 0.5% sulphur cap will be introduced in 2020, and up to 70,000 ships may be affected by the regulation, according to IMO estimates. Even if suppliers and yards gear up, there should be a few thousand scrubber installations by 2020, requiring the rest of the fleet to rely on compliant fuel. As there are a variety of options to consider, planning and implementing should start as soon as possible. HFO (3.5% S) will be available, though compliance will require the installation of exhaust gas cleaning systems. Compliant fuels and distillates will be on the market, but will be more expensive and have different operational issues. A transition to

a higher-grade fuel will most likely result in elevated fuel costs for the industry.

For anyone to predict, as of where the prices of marine fuels may end-up, is not an easy task. The production of fuel distillates which will be within the set Sulfur limits, may bring vast potential differences among the rivalrous products. As the production of low sulphur blend hybrid fuel (0.5% S) will expand, the prices will become competitive. For the time being, demand for HFO is up to 7.3 Mb/d. A recent study foresighted that by 2020, about 2 Mb out of the above mentioned quantity, will be transformed to LSMGO.

## Δημήτριος Ματθαίου:

“Το Green Award παρέχει κίνητρα για υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας και περιβαλλοντικής υπευθυνότητας”

Η φωνή της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι σήμερα πιο δυνατή και χαιρεί μεγαλύτερης εκτίμησης λόγω της ενεργής ανάμειξης των στελεχών της στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς που ως γνωστόν ρυθμίζουν το νομικό πλαίσιο και αντιπροσωπεύουν τα συμφέροντα της βιομηχανίας.

Ένας από τα πιο σημαντικούς οργανισμούς στην ναυτιλία που στηρίζει τις αξίες και τις ιδέες της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής υπευθυνότητας είναι το Green Award Foundation το οποίο παρέχει κίνητρα στα μέλη του να εφαρμόσουν αποτελεσματικά συστήματα διαχείρισης και απόδοσης σε βασικούς δείκτες και όλα τα λειτουργικά πεδία ενός πλοίου. Ο πρόεδρος του Green Award Foundation κ. Δημήτριος Ματθαίου, ο οποίος είναι και διευθύνων σύμβουλος της Arcadia Shipmanagement & της Aegean Bulk Co Inc, εξηγεί τους στόχους της πιστοποίησης του Green Award και αναφέρεται στα επιτεύγματα του οργανισμού τα τελευταία χρόνια που είναι πολύ δημοφιλή στην Ελληνική Ναυτιλία.

**-Μπορείτε να αναφερθείτε στις προοπτικές της αγοράς των δεξαμενοπλοίων και πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου;**

-Η χρηματοπιστωτική κρίση και ο μεγάλος αριθμός παραγγελιών νέων πλοίων έχουν οδηγήσει τα τελευταία χρόνια στην συρρίκνωση των ναύλων στην αγορά των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Από το 2017 φαίνεται ένα φως στο τούνελ λόγω του περιορισμένου αριθμού νέων παραγγελιών και τις αυξημένες διαλύσεις πλοίων.

Στην αγορά των δεξαμενοπλοίων φέτος είδαμε μια σημαντική διόρθωση στο επίπεδο των ναύλων εξαιτίας της απόφασης του OPEC για περιορισμό της παραγωγής πετρελαίου και επομένως οι προοπτικές δεν δείχνουν θετικές. Αντιθέτως στον τομέα του ξηρού φορτίου οι παραγγελίες έχουν συρρικνωθεί και η ζήτηση για φορτία όπως σιδηρομεταλλεύματα και κάρβουνο αυξάνεται και κάποια στιγμή θα ξεπεράσει την προσφορά που από το 2019/2020 θα έχουμε καλύτερα επίπεδα ναύλων. Στην αγορά δεξαμενοπλοίων οι παραγγελίες είναι πολλές και αυτό θα έχει αντανάκλαση και στους ναύλους των πλοίων. Όλοι αναρωτούνται τι θα συμβεί καθώς το περιβάλλον είναι αβέβαιο. Η κρίση στο Κατάρ πάντως δεν δείχνει να έχει σημαντικό αντίκτυπο στην αγορά καθώς παράγει περίπου 600kb πετρελαίου την ημέρα. Όμως η κρίση έχει δημιουργήσει προβλήματα στην εφοδιαστική αλυσίδα λόγω των απαγορεύσεων στις εξαγωγές.

Παράλληλα ο στόλος των δεξαμενοπλοίων είναι νέας ηλικίας και η μόνη ελπίδα είναι ότι ορισμένα μεγαλύτερης ηλικίας δεξαμενόπλοια θα οδηγηθούν σε διάλυση λόγω της υποχρέωσης της εγκατάστασης του συστήματος του Ballast Water Management και της υπερβάλλουσας χωρητικότητας. Είναι γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν ένα περιβάλλον αυξημένων λειτουργικών εξόδων όπως αυξημένες τιμές καυσίμων, απαιτήσεις στην περιεκτικότητα θείου, υψηλά λιμενικά τέλη, κόστη συντήρησης και ειδικής επιθεώρησης και είναι μόνο μερικά από τα θέματα που επηρεάζουν το οικονομικό πλάνο μιας εταιρίας. Η οικονομική δυνατότητα ενός πλοιοκτήτη να επενδύσει στα νέα αυτά συστήματα είναι αμφισβητήσιμη και ειδικότερα σε πλοία ηλικίας 15 ετών και άνω που αντιμετωπίζουν επιπρόσθετα κόστη όταν κληθούν να εφαρμόσουν τους νέους κανονισμούς.

**-Τι σας ώθησε να ασχοληθείτε με τον Οργανισμό των Πράσινων Βραβείων – Green Award;**

-Ένας από τους κυριότερους λόγους για να αναλάβω το ηνδάλιο του Green Award ήταν ότι μοιράζουμε τις ίδιες αξίες και αρχές του οργανισμού σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια στην ναυτιλία. Πιστεύω ότι το Green Award κάνει μια εξαιρετική δουλειά στην αναγνώριση και παρακίνηση της περιβαλλοντικής υπευθυνότητας στην ναυτιλία μέσω

της λειτουργίας ενός μη κερδοσκοπικού πιστοποιημένου σχήματος που εκτιμά την ασφάλεια και περιβαλλοντική απόδοση χρησιμοποιώντας κριτήρια όπως ο εξοπλισμός του πλοίου, η ποιότητα της οργάνωσης, ο ανθρώπινος παράγοντας και η συνεχής βελτίωση. Το Πράσινο Βραβείο θα συνεχίσει να αναπτύσσει τις αξίες του για το κτίσιμο μιας ποιοτικής υπεροχής και περιβαλλοντικής υπευθυνότητας, εφαρμόζοντας αποτελεσματικά συστήματα διοίκησης τα οποία με συνέπεια επιτυγχάνουν υπεύθυνη απόδοση χωρίς συνέπειες για το περιβάλλον. Μαζί με την διοίκηση, την επιτροπή και το συμβούλιο των ειδικών του οργανισμού θα

Mr. Petros Vikos (HSQEE Manager, DPA/DMR / Consolidated Marine Management), Kostas G. Vlachos (Chief Operating Officer / Consolidated Marine Management), Capt. Dimitrios Mattheou (Chairman / Green Award Foundation), Jan Fransen (Executive Director / Green Award Foundation) & Mr. Antonios Georgantzis (Technical Manager, Consolidated Marine Management)



εργάζομαι για την ανάπτυξη, την απρόσκοπτη δυναμική του προγράμματος και για το αμοιβαίο καλό των μελών μας, των πλοιοκτητών που κατέχουν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης, τους πάροχους κινήτρων και τους χρήστες των πλοίων που έχουν πιστοποιηθεί με το Green Award ως ένα εργαλείο που αναγνωρίζει την υπεροχή στην ναυτιλία.

**-Με ποιους τομείς ενεργειακής αποτελεσματικότητας ασχολείται ο οργανισμός;**

-Το Green Award κατά ένα μεγάλο βαθμό εστιάζει στην παρακολούθηση και την μείωση των εκπομπών αερίων. Αυτό αναφέρεται κυρίως στις εκπομπές θείου από την μηχανή και το σύστημα θέρμανσης. Το θέμα των ρύπων είναι ακόμη στην κορυφή της agenda εξαιτίας και της πρόσφατης εξέλιξης στις περιοχές ελεγχόμενων εκπομπών αερίων τις λεγόμενες ECA's.

Το συμβούλιο των ειδικών επιστημόνων του Green Award και η επιτροπή έχουν αποδεχθεί και εγκρίνει ένα τροποποιημένο πακέτο απαιτήσεων προτεινόμενο από το Bureau.

Μια νέα προσέγγιση έχει προστεθεί πέραν της παρακολούθησης και καταγραφής των στατιστικών δεδομένων, εστιάζοντας στην μείωση της περιεκτικότητας θείου στα καύσιμα θέτοντας μετρήσιμους στόχους σύμφωνα με τα παγκόσμια όρια του 2020.

**-Έχετε προσαρμοστεί στις νέες απαιτήσεις σχετικά με τους κανονισμούς του global sulphur cap 2020, Ballast Water Management Convention; Πιστεύετε ότι ο νέος κανονισμός MRV είναι μια ακόμη γραφειοκρατική απαίτηση;**

-Η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο IMO (Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας) έχουν εισαγάγει δύο νέες απαιτήσεις, το EU MRV και το IMO DCS για την παρακολούθηση, αναφορά και επαλήθευση των εκπομπών CO2 από τα πλοία που θεωρούνται ένα πρώτο βήμα για την αντιμετώπιση των αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία.

Σχετικά με το EU MRV (Monitoring Reporting and Verification) από την 1η Ιανουαρίου 2018 οι εταιρίες θα πρέπει να παρακολουθούν τις εκπομπές CO2 για κάθε πλοίο σε κάθε ταξίδι και ανά έτος εφαρμόζοντας μεθόδους υπολογισμού της εκπομπής CO2. Όσον αφορά το IMO DCS (Data Collection System) αυτό θα εφαρμοστεί από 1ης Ιανουαρίου 2019 και θα πρέπει οι εταιρίες να παρακολουθούν την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO2 για κάθε ταξίδι και ανά έτος.

Η εταιρία Arcadia Shipmanagement Co. Ltd. έχει ήδη προετοιμάσει στρατηγικούς στόχους εξασφαλίζοντας την συμμόρφωση της σύμφωνα με τις απαιτήσεις του EU MRV και του IMO DCS. Η εταιρία μας έχει γίνει η πρώτη ναυτιλιακή που λαμβάνει πιστοποίηση από τον DNV GL για συμμόρφωση του πλάνου παρακολούθησης σε όλο τον στόλο της σύμφωνα με τον κανονισμό EU MRV.

Όσον αφορά το σύστημα Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος σύμφωνα με την συνθήκη BWMC που θα τεθεί σε ισχύ στις 8 Σεπτεμβρίου 2017 ως γνωστόν θα απαιτηθεί από τα πλοία να διαχειρίζονται το θαλάσσιο έρμα τους και να αφαιρούν επιβλαβείς μικροοργανισμούς. Επιπλέον η US Coast Guard (Αμερικανική Ακτοφυλακή) απαιτεί από τα πλοία να διαχειρίζονται το θαλάσσιο έρμα με συστήματα εγκεκριμένα από τις Αμερικανικές Αρχές. Η εταιρία μας έχει λάβει πιστοποιητικό παράτασης εγκατάστασης των συστημάτων αυτών έως τον Οκτώβριο του 2017.

Τέλος, τέσσερα νεότευκτα δεξαμενόπλοια της εταιρίας μας τύπου suezmax κτισμένα στα ναυπηγεία HHI έχουν ήδη εξοπλισθεί με αυτά τα προηγμένα συστήματα διαχείρισης θαλάσσιου έρματος.

**-Έχετε αναπτύξει συνεργασίες προκειμένου να διευρύνεται τις δραστηριότητές σας;**

-Το Green Award έχει εγκαθιδρύσει αλληλοεπαφές με την επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλα τμήματα από την ίδρυση του οργανισμού στο λιμάνι του Rotterdam και από το 2000 απρόσκοπτα συμμετέχει σε συναντήσεις για την διαχείριση των εκπομπών CO2 ενώ άλλες τακτικές επικοινωνίες έχουν καθιερωθεί με τα τμήματα μεταφορών και περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης EMSA (European Maritime Safety Agency) και το πρόγραμμα Equasis όπου το Green Award είναι αποτελεσματικά ενεργό. Σε κάθε περίπτωση ο οργανισμός Green Award δεν εστιάζει μόνο στην περιφέρεια της Ευρώπης, αλλά διευρύνει το πρόγραμμα πιστοποίησης παγκοσμίως. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι οι τελευταίες εντάξεις των παρόχων κινήτρων (incentive providers τις 22 Μαΐου 2017 μετο λιμάνι του Buenos Aires και του ClassNK που εντάχθηκε πρόσφατα στις 3 Ιουλίου 2017.

**-Έχετε αναπτύξει εκπαιδευτικά προγράμματα για να βελτιώσετε την απόδοση και αποτελεσματικότητα των μελών σας;**

-Το Green Award επιθεωρεί και πιστοποιεί ναυτιλιακές εταιρίες σύμφωνα με ένα ερωτηματολόγιο που έχει διαμορφωθεί βάση των απαιτήσεων του οργανισμού.



Mr Scott Bergeron (CEO of Liberian Registry), Capt. Dimitrios Mattheou (Chairman / Green Award Foundation) and Dr. Michalis Pantazopoulos (Senior Vice President and General Manager of the Registry's Piraeus Office)

Τα παρακάτω παραδείγματα αποδεικνύουν το υψηλό επίπεδο που απαιτείται για την πιστοποίηση μιας εταιρίας.

- Οι πλοίαρχοι και αξιωματικοί πρέπει να εκπαιδεύονται όχι μόνο σύμφωνα με το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης της εταιρίας αλλά συνεχώς και άμεσα στις νέες προσθήκες και τροποποιήσεις κανόνων.
- Οι πλοίαρχοι και οι αξιωματικοί πρέπει να λαμβάνουν εκπαίδευση στο πλάνο έκτακτης ανάγκης πετρελαιοειδών ρύπανσης και να είναι ικανοί να παρουσιάσουν την δοκιμή του συστήματος OWS.
- Το πλήρωμα πρέπει να εκτελεί γυμνάσια στις διαδικασίες κλειστών χώρων αλλά και στην διάσωση και τις πρώτες βοήθειες.
- Όλο το πλήρωμα μηχανής πρέπει να γνωρίζει τις λειτουργίες και τα καθήκοντα πετρέλευσης και εσωτερικής μεταφοράς.
- Το πλήρωμα καταστώματος και μηχανής να γνωρίζει την πολιτική της εταιρίας για την παρακολούθηση των εκπομπών καυσαερίων.
- Το πλήρωμα μηχανής να γνωρίζει τις επικαιροποιημένες διαδικασίες αλλαγής καυσίμου σε περιοχές ECA.
- Όλο το πλήρωμα να παίρνει μέρος σε ενημέρωση για την εφαρμογή μέτρων εξοικονόμησης ενέργειας και παρακολούθησης μέτρησης συστημάτων στο πλοίο.
- Όλο το υπεύθυνο πλήρωμα πρέπει να γνωρίζει τις λειτουργίες και τα θέματα ασφάλειας της διαχείρισης θαλάσσιου έρματος.
- Οι μηχανικοί υπεύθυνοι για την διαχείριση των υγρών κατάλοιπων και απόβλητα μηχανής πρέπει να λαμβάνουν ειδική εκπαίδευση μέσω ενός προγράμματος προσομοίωσης (ERS).
- Οι εταιρίες πρέπει να παρέχουν εκπαιδευτικά προγράμματα για πληρώματα, επιτηρητές και την κορυφαία διοίκηση με σεβασμό στην επίγνωση του ναυτιλιακού περιβάλλοντος.

**-Μπορείτε να αναφερθείτε στα μελλοντικά σχέδια του οργανισμού;**

-Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να ξεκινήσουν τον σχεδιασμό για την εφαρμογή του κανονισμού 2020 sulphur cap. Τα επόμενα ελάχιστα χρόνια είναι υποχρεωμένοι να αλλάξουν τον τρόπο λειτουργίας καθώς θα υπάρξουν τεκτονικές αλλαγές στα χρησιμοποιούμενα καύσιμα με τεράστιες τροποποιήσεις και σχέδια αντικατάστασης διαφόρων συστημάτων στα υπάρχοντα πλοία όπως επίσης και στον σχεδιασμό των μελλοντικών νεότευκτων πλοίων. Από τον προαναφερθέντα κανονισμό της περιεκτικότητας του ορίου 0,5% θείου στα καύσιμα θα επηρεαστούν 70.000 πλοία, σύμφωνα με τον IMO. Ακόμη και αν απασχοληθούν πλήρως όλοι οι προμηθευτές και τα ναυπηγεία σε νέες εγκαταστάσεις συστημάτων scrubber έως το 2020 όλοι οι υπόλοιποι θα βασιστούν σε νέα καύσιμα. Άρα ο σχεδιασμός και η εφαρμογή θα πρέπει να ξεκινήσει άμεσα. Το καύσιμο HFO (3.5% S) θα είναι διαθέσιμο μόνο σε όσα πλοία διαθέτουν σύστημα scrubber. Τα καθαρά καύσιμα θα εμπορεύονται πλέον στην αγορά αλλά θα πωλούνται ακριβά και θα έχουν διαφορετικά λειτουργικά θέματα. Μια μετάβαση σε διυλισμένα καύσιμα θα σημαίνει αυξημένο κόστος για την ναυτιλία.

Δεν είναι εύκολο να υπολογίσεις τις τιμές αυτών των καθαρών καυσίμων και η παραγωγή τους θα φέρει μεγάλες αλλαγές στα αντιτιθέμενα προϊόντα. Οι τιμές θα γίνουν πιο ανταγωνιστικές μόνο όταν η παραγωγή σε διυλισμένα καύσιμα (0.5% S) διευθυνηθεί και προς το παρόν η ζήτηση του HFO δεν ξεπερνάει τα 7.3 mb/d και μια πρόσφατη μελέτη προέβλεπε ότι μέχρι το 2020 περίπου 2 Mb από την παραπάνω ποσότητα θα μετατραπεί σε LSMGO.