

## Μάνος Στρογγυλός: Οι γνώσεις και η αξιοπιστία αποτελούν την κληρονομιά του ναυτιλιακού πραγματογνώμονα

*Ο ανεξάρτητος τεχνικός σύμβουλος και εμπειρογνώμονας/πραγματογνώμονας της ναυτιλίας είναι χωρίς αμφιβολία ο καλύτερος συνεργάτης του ναυτιλιακού γραφείου καθώς πολλές κρίσιμες αποφάσεις βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στις εκθέσεις και εκτιμήσεις του.*

*Ένας από τους πιο αξιόλογους τεχνικούς συμβούλους του Πειραιά είναι ο Μάνος Στρογγυλός, Μηχανολόγος Μηχανικός, Mechanical & Marine Engineer με τίτλους Master και στους δύο τομείς από το Πανεπιστήμιο του Newcastle upon Tyne, διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας τεχνικών συμβούλων SM Sigma Maritime Technical Consultants.*

*Έχοντας διανύσει μια καριέρα αρχιμηχανικού σε διάφορες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες και έχοντας διατελέσει επί σειρά ετών τεχνικός διευθυντής του ασφαλιστικού οργανισμού "The Swedish Club" στον Πειραιά, κατέγραψε μια πολύ σημαντική πορεία στο χώρο της ναυτιλίας αντιμετωπίζοντας μεγάλο φάσμα τεχνικών υποθέσεων και απαιτήσεων (claims).*

*Στην συνέντευξη που ακολουθεί ο κ. Στρογγυλός εξηγεί την αποστολή του τεχνικού συμβούλου και περιγράφει τις δραστηριότητες της εταιρίας του SM Sigma Maritime Technical Consultants.*

**- Περιγράψτε μας τις δραστηριότητες της εταιρίας SM Sigma Maritime Technical Consultants.**

- Η Sigma βασίζεται πάνω σε παραδοσιακές ναυτιλιακές αξίες και διαθέτει ευρεία και εξειδικευμένη τεχνογνωσία. Έχοντας εκτεταμένη εμπειρία τόσο στην τεχνική διαχείριση πλοίων όσο και στην διερεύνηση ναυτικών αβηριών, η εταιρία είναι σε θέση και αντιμετωπίζει μεγάλο εύρος τεχνικών θεμάτων. Κυρίως ειδικεύομαστε στη διερεύνηση και διαχείριση ασφαλιστικών θεμάτων και απαιτήσεων (claims), αλλά ασχολούμαστε και με τον τομέα της πρόληψης καθώς και με αμιγώς τεχνικά θέματα.

Αυτό που μας κάνει να ξεχωρίζουμε είναι αυτή ακριβώς η εκ των έσω γνώση τόσο των αναγκών όσο και των τρόπων λειτουργίας και των δύο πλευρών. Αυτό μας δίνει τη δυνατότητα να προσφέρουμε τις κατάλληλες συμβουλευτικές υπηρεσίες και καθοδήγηση για την εξυπηρέτηση των αναγκών των πελατών μας, προβλέποντας και προλαμβάνοντας δυσάρεστες καταστάσεις πριν αυτές προκύψουν και επιτυγχάνοντας τελικά το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στην συντριπτική πλειοψηφία των υποθέσεων που έχουμε αναλάβει, δεν έχουν ζητηθεί συμπληρωματικές, επεξηγηματικές αναφορές καθώς περιγράφουμε γεγονότα και προσφέρουμε εμπειριστατωμένες απόψεις δίνοντας σημασία στη λεπτομέρεια και καλύπτοντας πλήρως το θέμα που μας έχει ανατεθεί, ενώ είμαστε περήφανοι που συχνά καλούμεθα να προσφέρουμε τέτοιου είδους επιμόρφωση, υπό μορφή ομιλιών, στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Εν συντομία, οι δραστηριότητες της εταιρίας περιλαμβάνουν: Casualty Investigation and Claims Management, Damage surveys for Hull & Machinery, Protection & Indemnity and Loss of Hire, Casualty investigation, General Average surveys, Claims Handling.

Επίσης, προετοιμασία τεχνικών προδιαγραφών για προσωρινές ή μόνιμες επισκευές, Review and analysis of claim submission, Loss Prevention

P&I and H&M condition surveys, Pre-purchase surveys, Risk assessment of vessels, Risk evaluation of management systems, techniques and practices.

**- Εξηγήστε μας τη σημασία της αποστολής του τεχνικού συμβούλου.**

- Η αποστολή και η έκθεση του τεχνικού συμβούλου είναι καθοριστική στην έκβαση μιας υπόθεσης καθώς προσφέρει σημαντική προστιθέμενη αξία στην εκτίμηση της κατάστασης και τον χειρισμό ενός τεχνικού ατυχήματος ή παρεμφερούς περιστατικού. Ως εμπειρογνώμονας είναι σε θέση να βοηθήσει τον πελάτη του με στόχο την έγκαιρη λήψη σωστών αποφάσεων προς αποφυγή απώλειας πολύτιμου χρόνου και χρήματος. Όταν αυτό γίνεται σωστά, συνήθως γίνεται αθόρυβα και



Ο κ. Μάνος Στρογγυλός, διευθύνων σύμβουλος της SM Sigma Maritime Technical Consultants

αποφεύγονται τυχόν συγκρούσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.

Το γραφείο μας ακολουθεί αυτή την διαδικασία μελετώντας τις συνθήκες, τα αίτια και την έκταση της ζημιάς καθώς και τις εναλλακτικές μεθόδους προσωρινής ή μόνιμης επισκευής.

Ουσιαστικά ο ρόλος του τεχνικού συμβούλου είναι η αναζήτηση της αλήθειας – η διερεύνηση και περιγραφή της ζημιάς και η βέλτιστη χρήση των μέσων και των δεδομένων που έχει στη διάθεσή του, σε πραγματικές συνθήκες, για την αποτελεσματική διαχείριση της κατάστασης προς την επίτευξη των καλύτερων αποτελεσμάτων. Τόσο διεθνώς όσο, και ιδιαίτερα, στον Πειραιά έχουμε αξιόλογα γραφεία εμπειρογνώμονων και ο πάχος είναι ψηλά. Η πείρα και η τριβή με το αντικείμενο μας έχει προσδώσει μια παραπάνω αξιοπιστία ως ναυτιλιακό κέντρο. Εμάς στη Sigma αυτό μας χαροποιεί διότι έχουμε καταφέρει να βρισκόμαστε στην αιχμή του δόρατος στο πεδίο δραστηριοτήτων μας και, εκ του αποτελέσματος, η ναυτιλιακή κοινότητα μας τιμά με την εμπιστοσύνη της τόσο από την πλευρά της πλοιοκτησίας όσο και από αυτήν των ασφαλιστών/διακανονιστών/νομικών/

μεσιτών κλπ.

**- Πως γίνεται η αναζήτηση της αλήθειας σε μια υπόθεση πραγματογνώμησης;**

- Τα πάντα εξαρτώνται από την διερεύνηση της υπόθεσης και την αναζήτηση στοιχείων, τόσο σε πρακτικό όσο και σε θεωρητικό επίπεδο. Στο μέτρο που αυτό είναι χρονικά εφικτό, η σωστή προετοιμασία είναι ιδιαίτερα χρήσιμη στην μετέπειτα έρευνα. Η αρχική εικόνα που αποκομίζεται είναι εκ των πραγμάτων «φωτογραφική» και στερείται γνώσης του παρελθόντος του πλοίου. Με την έρευνα ο πραγματογνώμων καλείται να ανατρέξει στο παρελθόν για να καθορίσει την αλληλουχία των επί μέρους συμβάντων που οδήγησαν στην εξεταζόμενη ζημιά. Πρέπει επίσης να μπορεί να εξετάζει τα δεδομένα τόσο εστιάζοντας στη λεπτομέρεια όσο και στο γενικό σύνολο και να μπορεί τόσο να αναλύει τα ευρήματά του όσο και να τα συνθέτει προκειμένου να αποκομίσει μια ολοκληρωμένη και εμπειριστατωμένη εικόνα. Κάτι που αρχικά φαίνεται απλό, πολύ συχνά δεν είναι. Έτσι, έχουμε κληθεί να ερευνήσουμε μεγάλο αριθμό μηχανολογικών ζημιών που αν και στην αρχή φαινόταν να περιορίζονται σε μεμονωμένα μηχανικά μέρη, η έρευνά μας έδειξε ότι επεκτεινόταν και σε άλλα μέρη ή ακόμα και σε άλλα, διαφορετικά, μηχανήματα. Χαρακτηριστικές τέτοιες περιπτώσεις υπήρξαν ζημιές σε στροφαλοφόρους άξονες κυρίως και βοηθητικών μηχανών, σπασμένα χιτώνια ή turbochargers. Ομοίως, περιπτώσεις συγκρούσεων ή προσάρξεων έχει τύχει να επεκτείνονται και σε μηχανικά μέρη. Παράλληλα, τίθενται και οι διάφορες εναλλακτικές

προσωρινών ή μονίμων επισκευών και το θέμα περιπλέκεται ακόμα περισσότερο αν υπάρχει **General Average**. Οι δυνατοί συνδυασμοί είναι πρακτικά ατελείωτοι και απαιτείται πολύ μεγάλη προσοχή προκειμένου αφενός μεν να καλυφθεί επαρκώς και ακριβώς η ζημιά, αφετέρου δε να μην επεκταθεί πέραν της πραγματικής της έκτασης. Εδώ η **Sigma** έχει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, καθώς λόγω της εκτενούς εμπλοκής και εμπειρίας στην τεχνική διεύθυνση πλοίων είναι σε θέση να διαπιστώσει με ακρίβεια το πότε, πώς και γιατί ξεκίνησε και πώς εξελίχθηκε η ζημιά στην εικόνα που παρουσιάζεται την ώρα της επιθεώρησης και τις εναλλακτικές μεθόδους με τα αντίστοιχα κόστη που υπάρχουν για την περαιτέρω αντιμετώπισή της. Αντιστοίχως, η εμπειρία μας από τον τρόπο λειτουργίας και τις ανάγκες των ασφαλιστικών οργανισμών μας επιτρέπει να προσφέρουμε πλήρεις και άμεσα αξιοποιήσιμες πληροφορίες προκειμένου να διευκολυνθεί η πορεία της απαίτησης (claim).

#### - Τι γνώμη έχετε για τους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς sulphur cap, κτλ;

- Θεωρώ πως ό,τι προωθεί την προστασία του περιβάλλοντος είναι κατ' αρχήν καλό. Ωστόσο, θα πρέπει να γίνεται κατανοητό ότι μαζί με κάθε νέο κανονισμό, θα πρέπει να υπάρχουν και οι υλικοτεχνικές υποδομές για την εφαρμογή του. Αυτό σημαίνει ότι αν δεν γίνει σχετικά πρακτικό και οικονομικά αποδοτικό, τότε θα είναι απλώς ακριβό – αρχικά για την πλοιοκτησία και μετέπειτα για τον τελικό καταναλωτή των μεταφερόμενων φορτίων. Μεταξύ των προμηθευτών καυσίμων ήδη υπάρχει ένα δίλλημα για το τί είδους καύσιμα, σε ποιες ποσότητες και με τί κόστος θα παραχθούν καθώς και τί θα γίνει με τα προβλεπόμενα αποθέματα του υπάρχοντος, **high Sulphur HFO**. Από την άλλη, η πλοιοκτησία δείχνει γενικά να κρατά μια στάση αναμονής προκειμένου να δει τί εναλλακτικές υπάρχουν ή θα υπάρξουν μέχρι την εκκίνηση της προθεσμίας. Τέλος, υπάρχει και το θέμα της προμήθειας επαρκών αποθεμάτων σε ευρεία κλίμακα συμπεριλαμβανομένων και λιμένων πιο απομακρυσμένων και 'δύσκολων', παγκοσμίως. Και σ' αυτό το σημείο δεν είμαι σίγουρος για το αν και κατά πόσον οι εισηγητές των νέων κανονισμών έχουν αντιληφθεί την παγκόσμια φύση της ναυτιλίας και των ναυτιλιακών εφαρμογών. Εν κατακλείδι, νομίζω ότι η μείωση του ορίου από το παρόν 3,5% στο 0,5% είναι πάρα πολύ μεγάλη, απότομη και φοβάμαι ότι θα είναι ακριβή. Το θέμα είναι ποιος θα επωμισθεί το κόστος.

#### - Τι γνώμη έχετε για το αυτόνομο πλοίο;

- Το αυτόνομο πλοίο είναι κάτι που νομίζω ότι θα αργήσουμε να δούμε. Χαρακτηριστικά αναφέρω ότι τεχνολογικές χειραγωγίες εφαρμογών γενικά εφαρμόζονται στη ναυτιλία με κάποια χρονική διαφορά και τέτοιες χειραγωγίες εφαρμογές δεν έχουν ακόμα αποδείξει την αξιοπιστία τους. Μόλις προ ολίγου καιρού υπήρξε το πρώτο – και θανατηφόρο – ατύχημα με αυτόνομο αυτοκίνητο της Uber και μάλιστα σε, σχετικά, ελεγχόμενο και προβλέψιμο περιβάλλον, κοντά σε υποδομές ελέγχου, συντήρησης και παρακολούθησης. Συγκριτικά, το θαλάσσιο περιβάλλον είναι πολύ λιγότερο προβλέψιμο και ελάχιστα ελεγχόμενο. Σ' ένα τέτοιο περιβάλλον κινούνται τα πλοία, συχνά με φορτία πολλαπλάσιας αξίας. Αν μη τι άλλο, είμαι σχετικά σίγουρος ότι θα τεθεί κι ένα εμπορικό θέμα από την πλευρά των συμφερόντων των φορτίων.

Ήδη, σε αρκετά σύγχρονα πλοία με αυτοματοποιημένα (όχι αυτόνομα) μηχανοστάσια εφαρμόζονται βάρδιες καθώς έχει αποδειχθεί η αξιοπιστη πρακτική. Είναι εύκολο να λέμε ότι παρά την εξάρτηση από τους αυτοματισμούς πάρα πολλά ατυχήματα οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα, αυτό το επικείμενο όμως μπορεί να τεθεί και αντίθετα: πολλά ατυχήματα αποφεύχθηκαν λόγω της ανθρώπινης παρέμβασης επί των αυτοματισμών.

#### - Περιγράψτε μας τις προκλήσεις και τα μελλοντικά σχέδια της εταιρίας σας;

- Λόγω της πείρας μας και της εξειδικευμένης γνώσης που προσφέρουμε, έχουμε αναπτύξει ένα εκτεταμένο πελατολόγιο που μας δίνει την δυνατότητα επέκτασης σε διεθνές επίπεδο. Σ' αυτό συνεισφέρει και το γεγονός ότι στον Πειραιά βρίσκεται ένα πάρα πολύ μεγάλο μέρος της παγκόσμιας ναυτιλίας. Από τον Ιανουάριο του 2016 η εταιρία είχε μια αξιόλογη πορεία και ήδη από το 2017 οι εργασίες μας αυξήθηκαν σημαντικά. Πρόκληση αποτελούν τα ολοένα και πιο πολύπλοκα ναυτικά ατυχήματα που εμπεριέχουν πολυδιάστατα τεχνικά ζητήματα και πολλά εμπλεκόμενα μέρη. Ωστόσο παρέχουμε ακριβώς τέτοιου είδους πολύ εξειδικευμένες υπηρεσίες. Παράλληλα, παραμένουμε ευέλικτοι και μπορούμε να προσαρμόσουμε τις υπηρεσίες μας στις ανάγκες και στις ιδιαιτερότητες της κάθε περίπτωσης.

Η αναγνώριση που μας έχει προσφέρει η ναυτιλιακή κοινότητα είναι χαρακτηριστική του επιπέδου, της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών αυτών.

Ως εκ τούτου, η μόνη διαθέσιμη πορεία είναι προς τα ολοτακώς. Και προς τα εκεί ακριβώς κατευθυνόμαστε.

## Παραγγελία kamsarmax newbuildings για την LMZ Shipping



Bulk carrier "LMZ Titan", 57.000dwt, built 2012

Η LMZ Shipping συνεχίζει αθόρυβα την επέκταση του στόλου της με παραγγελία kamsarmax bulkers. Μετά από μια δεκαετία η LMZ συμφώνησε με τα ναυπηγεία Yangzijiang Shipbuilding την κατασκευή δύο kamsarmax bulkers.

Όπως ανέφερε στην ναυτιλιακή εφημερίδα Tradewinds ο κ. Γιώργος Μπάχος, Διευθυντής της LMZ Shipping, η εταιρία υπέγραψε την κατασκευή ενός 82.000dwt newbuilding με τα ναυπηγεία της Κίνας τον περασμένο Δεκέμβριο για παράδοση τον Σεπτέμβριο του 2019. Η εν λόγω συμφωνία συμπεριλαμβάνει ορθίον ενός ακόμη σκάφους

το οποίο η LMZ δήλωσε τον περασμένο Ιανουάριο, για παράδοση τον Νοέμβριο του 2019.

Η τελευταία φορά που η LMZ είχε αναμειχθεί με newbuildings ήταν το 2003 όταν τότε διαχειρίζονταν ένα μικτό στόλο αποτελούμενο από δεξαμενόπλοια και φορτηγά και ονομαζόταν LMZ Transoil Shipping Enterprises SA.

Τα τελευταία χρόνια η LMZ είναι δραστήρια στον τομέα των αγορών μεταχειρισμένων σκαφών. Ο στόλος της που αποτελείται από 8 bulkers, όλα είναι αγορασμένα από την αγορά μεταχειρισμένων σκαφών τα τελευταία πέντε χρόνια, εκμεταλλευόμενη τις χαμηλές αξίες των πλοίων. Παρόλα αυτά η αξία των μεταχειρισμένων kamsarmaxes έχει αυξηθεί γεγονός που κάνει ελκυστική την παραγγελία για νεότευκτα σκάφη.

Η LMZ θα συνεχίσει την υπάρχουσα πολιτική επέκτασης του στόλου της μέσω «επιλεκτικών αγορών», σύμφωνα με τον κ. Μπάχο. Επίσης στην LMZ θεωρούν ότι οι νέες παραγγελίες θα πρέπει να γίνονται πολύ προσεκτικά καθώς ο μεγαλύτερος κίνδυνος για την ναυτιλία είναι το over ordering. Για αυτό το λόγο σε πρώτη φάση η εταιρία προχώρησε με την παραγγελία μόνο δυο πλοίων αντί τεσσάρων που μελετούσε αρχικά και στο μέλλον προτεραιότητα θα είναι τα μεταχειρισμένα σκάφη.

Ο στόλος της LMZ αποτελείται από τα 57.000dwt "LMZ Pluto" (κατασκευής 2011), "LMZ Ariel" (κατασκευής 2012), "LMZ Phoebe" (κατασκευής 2011), "LMZ Titan" (κατασκευής 2012), "LMZ Vega" (κατασκευής 2010), "LMZ Europa" κατασκευής 2011), το 75.000dwt "LMZ Ceres" (κατασκευής 2011) και το 82.000dwt "LMZ Bianca" (κατασκευής 2013).