



Άρθρο του Προέδρου της ΠΕΝΕΝ Αντώνη Νταλακογεώργου

Όπως έχουμε επανειλημμένα αναφέρει το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο, πάντα με την συνδρομή και τον βρώμικο ρόλο των εκάστοτε ελληνικών κυβερνήσεων, διαδραματίζει έναν σημαντικό ρόλο στα διεθνή και ευρωπαϊκά φόρα για θέματα Ναυτιλίας έχοντας στο επίκεντρο τα επιχειρηματικά του συμφέροντα.

Πρόσφατα είχαμε αποκαλύψει την σύμπλευση εφοπλιστών και κυβέρνησης σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια των πλοίων που εξετάζονταν σε αρμόδια επιτροπή του IMO (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) που είναι υπό την αιγίδα του ΟΗΕ.

Όλες έως τώρα οι κυβερνήσεις έχουν ως στρατηγική στα διεθνή αυτά όργανα να συμπλέουν και να ταυτίζονται με τις αντίστοιχες επιλογές και θέσεις του εφοπλιστικού κεφαλαίου και από κοινού να διαμορφώνουν το πλαίσιο μιας «εθνικής πολιτικής» η οποία στηρίζει και προστατεύει τα επιχειρηματικά τους συμφέροντα, να αντιστέκονται σε οποιαδήποτε αλλαγή επιβαρύνει τις τσέπες των εφοπλιστών... έστω και αν αυτά οδηγούν σε ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και της ναυσιπλοΐας διεθνώς.

Ένα τέτοιο χαρακτηριστικό παράδειγμα βρίσκεται αυτή την περίοδο σε εξέλιξη στον IMO. Τα αρμόδια όργανα του IMO αλλά και της Ε.Ε έχουν αποφασίσει μια νέα περιβαλλοντική νομοθεσία που αφορά την μείωση των εκπομπών θείου από τις τσιμινιέρες των πλοίων.

Στο πλαίσιο μιας μετάβασης στην μείωση των εκπομπών θείου **έχει σχεδιαστεί η εναλλακτική στην χρήση καυσίμων για όλα τα πλοία με μειωμένη περιεκτικότητα σε θείο κατά 0,5% από 1/1/2020.**

Πρόκειται για ένα ελάχιστο μέτρο το οποίο θα συμβάλει στην μείωση της μόλυνσης που προκαλείται από τα ναυτιλιακά καύσιμα σε συνδυασμό με μια σειρά μέτρα και πολιτικές που πρέπει επειγόντως να ληφθούν σε παγκόσμιο επίπεδο για την αντιμετώπιση της ρύπανσης

και των μεγάλων περιβαλλοντικών προβλημάτων που μαστίζουν τον πλανήτη και ταυτόχρονα απειλούν την ίδια την ανθρώπινη ύπαρξη περισσότερο από ποτέ.

Στο διάστημα αυτό της μεταβατικής περιόδου οι Έλληνες εφοπλιστές **είχαν δημόσια εγείρει ενστάσεις και αντιρρήσεις** και μάλιστα είχαν πρόσφατα καταστιάσει δήλωση του ΥΕΝ, μέσω γνωστής οικονομικής εφημερίδας που εργολαβικά έχει αναλάβει να προβάλλει κατ' αποκλειστικότητα τις θέσεις της ΕΕΕ, ο οποίος χαιρέτιζε την απόφαση για την χρήση νέου καυσίμου και την εφαρμογή του από τις αρχές του 2020...

Προφανώς ο ίδιος από κεκτημένη ταχύτητα, από άγνοια ή έλλειψη ενημέρωσης, θέλησε να κερδίσει κάποια δημοσιότητα, αγνοώντας στο σύνολό του το συγκεκριμένο πρόβλημα. Ακολούθως, μετά το κράξιμο από τους εφοπλιστές, έως και σήμερα έχει επιδεικτικά σιωπήσει αναγνωρίζοντας προφανώς ποιο είναι το αφεντικό στην Ναυτιλία και κυρίως ποιος παίρνει αποφάσεις.....

Παρά τις αντιδράσεις αυτές του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου, φαίνονταν ότι οδεύουμε στην εφαρμογή του νέου μέτρου με απόφαση του ΙΜΟ που σημαίνει την υποχρεωτικότητα και την πλήρη εφαρμογή σε διεθνές επίπεδο για όλα τα πλοία.

Πριν λίγες μέρες γνωστοποιήθηκε στον οικονομικό και ναυτιλιακό τύπο ότι μια ομάδα εργασίας (**υποεπιτροπή του ΙΜΟ**) στο Λονδίνο άνοιξε για πρώτη φορά θέμα **επανεξέτασης της απόφασης** και καλούσε τον ΙΜΟ «να αντιμετωπίσει τις σημαντικές προκλήσεις που συνδέονται με την μετάβαση σε ναυτιλιακά καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο».

Όπως αποκαλύφθηκε πρόσφατα σε σχετικά δημοσιεύματα, **τα νέα ναυτιλιακά καύσιμα κοστίζουν ακριβότερα από αυτά που χρησιμοποιούνται σήμερα** και υπολογίζεται ότι θα επιβαρύνουν το κόστος έως και 35%.....

Ενδιαφέρον έχει ποιες χώρες ανακίνησαν και έθεσαν το ζήτημα της επανεξέτασης στην υποεπιτροπή του ΙΜΟ.

Οι χώρες αυτές είναι **η Λιβερία και τα νησιά Μάρσαλ**, η πρώτη παραδοσιακή σημαία ευκαιρίας με μηδενικό δικό της εθνικό στόλο και η δεύτερη πολύ νεώτερη αλλά από τις ανερχόμενες σημαίες ευκαιρίας σε παγκόσμια κλίμακα.

Καθόλου περίεργο ότι σε αυτά τα ευκαιριακά νηολόγια **οι βασικοί παίχτες που αποτελούν την κύρια δύναμη των εμπορικών στόλων τους είναι οι Έλληνες**

εφοπλιστές.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι στην σημαία των νήσων Μάρσαλ έχουμε **799 πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας και στην σημαία της Λιβερίας 775 πλοία** και αποτελούν με τεράστια διαφορά την πρώτη θέση από τις άλλες χώρες που πλαισιώνουν τα νηολόγια και τις σημαίες αυτών των χωρών. **Οι δύο αυτές χώρες, η κάθε μια ξεχωριστά έχει περισσότερα πλοία από την ελληνική σημαία που έχει 723!!!**

Εκεί που οι εφοπλιστές και η ΕΕΕ πιάστηκαν με την γίδα στην πλάτη είναι το γεγονός ότι πριν στεγνώσει το μελάνι και καθαρογραφεί η απόφαση «έτρεξε» ο Πρόεδρος της ΕΕΕ ευτυχής με δημόσια δήλωσή του να χαιρετίσει θερμά εκ μέρους των ελλήνων εφοπλιστών την σχετική εισήγηση..... και με τον τρόπο αυτό αποκαλύφθηκε πέραν πάσης αμφιβολίας ότι πίσω από την ενέργεια των δύο αυτών χωρών ήταν η ΕΕΕ η οποία προκαταλαμβάνει τις εξελίξεις μιλώντας για αλλαγή δεδομένων (GAME CHANGER).

Μάλιστα ο Πρόεδρος των εφοπλιστών κάνει προσπάθεια να επενδύσει στην λυσσαλέα αντίδρασή που διατυπώνουν για τα νέα ναυτιλιακά καύσιμα **συνδέοντάς τα και με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στα πλοία!!!**

Προφανώς τα αρμόδια όργανα του IMO, οι υπηρεσίες του, οι εμπειρογνώμονες και πλήθος ειδικών από δεκάδες χώρες που συνομολόγησαν σε αυτά, επιθυμούσαν να τινάξουν τις μηχανές των πλοίων στον αέρα και να οδηγήσουν τα πληρώματα στον θάνατο.....

Έωλο, φαιδρό, αβάσιμο και επικίνδυνο είναι το «επιχείρημά» τους, **αποδεικνύεται όμως για πολλοστή φορά η έλλειψη σεβασμού των Ελλήνων εφοπλιστών για το περιβάλλον και η εμμονή τους στα βρώμικα καύσιμα όταν τίθεται καθ' οποιονδήποτε τρόπο ζήτημα επιβάρυνσης στο κόστος λειτουργίας των πλοίων...**

Κατά τα λοιπά μέσω περιβαλλοντικών οργανώσεων, (βλέπε HELMEPA), που φτιάχνουν και οι ίδιοι χρηματοδοτούν, θέλουν να παρουσιάσουν ένα προφίλ φιλικό προς το θαλάσσιο περιβάλλον...

Αλλά σε αυτή και σε άλλες παρόμοιες δραστηριότητες ή ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τα πλοία τους είναι εκτός ελέγχου, **αντίθετα το θεάρεστο έργο είναι να καθαριστεί κάποια παραλία για να εισπράξουν δημοσιότητα και προβολή.**

Κλείνοντας να σημειώσουμε ότι η σχετική πρόταση της υποεπιτροπής και οι σχετικές

διαπιστώσεις της θα τεθούν υπόψη στα αρμόδια όργανα του IMO «Επιτροπή προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος» (MERC 73) τον Οκτώβρη 2018 και της αρμόδιας Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 100) τον Δεκέμβρη 2018.

Το ενδιαφέρον μεταφέρεται στον IMO για το τέλος του χρόνου, εκεί θα δούμε, θα κρίνουμε και θα διαπιστώσουμε, όχι την θέση των ελλήνων εφοπλιστών, αυτοί έχουν ρόλο παρατηρητή και οι θέσεις τους είναι ήδη ξεκάθαρες, αλλά την οικολογική ευαισθησία της κυβέρνησης και τίνος τα συμφέροντα θα ταχθεί να υπηρετήσει...

Αυτά της ενίσχυσης και ενδυνάμωσης των μέτρων για το περιβάλλον ή τα στενά συντεχνιακά οικονομικά συμφέροντα του αντιδραστικού παρασιτικού ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου...

Νταλακογιώργος Αντώνης
Πρόεδρος της ΠΕΝΕΝ