

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

Πάνοπλος από καιρό

Ο Ευθύμιος Μητρόπουλος –Θύμιος για τους Έλληνες φίλους, Thímio για τους Ξένους– είναι ο πρώτος Έλληνας που καταλαμβάνει το ανώτατο και εξαιρετικά τιμητικό αξίωμα του Γενικού Γραμματέα (Secretary-General) στον IMO (International Maritime Organization/Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός).

Ο IMO υπάγεται στον ΟΗΕ και η Ελλάδα είναι μέλος του από το 1958. Η άνοδος του Ευθýmιου Μητρόπουλου ασφαλώς και δεν είναι τυχαία. Απατήθηκαν κόποι, θυσίες, δουλειά, πολλή δουλειά, πείσμα, τόλμη και γενναιότητα. Κι αυτό γιατί ακολούθησε το μακρύ και επίπονο δρόμο της συνεχούς σταδιακής προόδου και όχι αυτόν του φυτευτού κομήτη. Ο IMO είναι για τον Μητρόπουλο σχεδόν κάτι παραπάνω από σπίτι του. Είναι η δεύτερη πατρίδα του. Είναι συνδεδεμένος μαζί του περίπου 40 χρόνια, 24 από αυτά στη Γραμματεία του Οργανισμού και τα τελευταία 11 χρόνια στη Διεύθυνση Ναυτικής Ασφάλειας. Η πρώτη του επαφή με τον IMO ήταν το 1965 ως εκπρόσωπος της Ελλάδας σε θέματα πυροπροστασίας. Εντάχθηκε οργανικά στον IMO το 1979. Και από τότε, αφού δοκιμάστηκε σε πολλά πόστα, πέτυχε τον πρώτο του άθλο το 1992, όταν διορίστηκε Di-

rector of the Maritime Safety Division (Διευθυντής Ναυτικής Ασφάλειας), πόστο εξαιρετικά κρίσιμο και με ιδιαίτερο βάρος («η εξουσία πίσω από το θρόνο»), ουσιαστικά ένα βήμα από την καρέκλα του Γενικού Γραμματέα. Τον Μάιο του 2000 διανύει το μισό από αυτό το βήμα όταν ο Γ.Γ. William O' Neil τον ορίζει Βοηθό Γενικό Γραμματέα, Assistant Secretary-General.

Έμενε να διανυθεί και το υπόλοιπο μισό. Ο Θύμιος Μητρόπουλος, ένας άνδρας με άρτια κατάρτιση, πλούσια εμπειρία, διεθνούς και εγνωσμένου κύρους και ήθους, θα έπρεπε, παρ' όλα αυτά, να δώσει την τελευταία κρίσιμη μάχη. Με όπλα τον εαυτό του και την αμέριστη συμπαράσταση της Ελλάδας, νίκησε. Στην ψηφοφορία στις 18 Ιουνίου 2003 συγκέντρωσε 32 ψήφους σε σύνολο 40. Μια νίκη λαμπρή για τον ίδιο και μια ιστορική νίκη και εξαιρετική τιμή για την Ελλάδα και την εμπορική της ναυτιλία. Οι άλλοι υποψήφιοι ήταν ο Magnus Johannesson της Ισλανδίας και η Monica Mbanefo της Νιγηρίας. Στο λόγο που εξεφώνησε μετά τη νίκη, ευχαρίστησε την ελληνική Κυβέρνηση και ιδιαίτερα τον πρωθυπουργό Κώστα Σημίτη, τον υπουργό Εξωτερικών Γιώργο Παπανδρέου και τον τότε υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη για τη στήριξη της υποψηφιότητάς του. Ευχαρίστησε επίσης το 40μελές Συμβούλιο του IMO για την τιμή που επιφύλαξαν

στον ίδιο και τη χώρα του. Εκφράζει ευγνωμοσύνη προς τους δύο μεγάλους του IMO, τον Ινδό C. P. Srivastava και τον Καναδό William O' Neil, θεωρεί τύχη τη θητεία του κοντά τους και πρόκληση για τον ίδιο να προχωρήσει ακόμη παραπέρα το έργο που άφησαν πίσω τους. Στο λόγο παρουσίασης της υποψηφιότητάς του, είχε πει μεταξύ άλλων:

– «Υπάρχουν άνεμοι αλλαγής που πνέουν από παντού. Τυχερός όποιος μπορεί να αισθανθεί, να δεχθεί, να καταλάβει και να ερμηνεύσει το μήνυμα των ανέμων της αλλαγής. Νομίζω ότι μπορώ».

Αναλαμβάνει εξ' άλλου την πρόκληση: «Θα δικαιοσύμαι να μιλήσω για προσωπική επιτυχία στο τέλος της θητείας μου». Δηλώνει υπερήφανος για τις ναυτικές του ρίζες, ιδιαίτερα την Γαλαξειδιώτικη καταγωγή του. Είναι συγγραφέας αρκετών βιβλίων ναυτική τεχνολογίας και ναυτιλιακής οικονομικής και πολιτικής. Υποστηρίζει τον Ολυμπιακό στην Ελλάδα και την Manchester United στην Αγγλία. Τον συναντήσαμε στο πατρικό του σπίτι στο Γαλαξίδι όπου είπαμε πολλά, πάρα πολλά. Μοχθήσαμε να καταγράψουμε τα πλέον σημαντικά. Ήταν χειμαρρώδης. Εύστοφος, ευέλικτος αλλά και στέρεος στις απόψεις του, ισχυρός και υπερήφανος. Άνετος, ευχάριστος και ευτυχής για τη νίκη του. Δεν φοβόμαστε να πούμε ευτυχής γιατί ξέρουμε ότι δεν τον πιάνει το κακό το μάτι.



Στο σπίτι του στο Γαλαξείδι

Λε αρχίσουμε από τις πιο βαριές ερωτήσεις.

«Να μη σας πω για το μαϊντανό δηλαδή...».

Όσα ακόμα.

«Το μαϊντανό τον ξέρετε;».

Όσα... Δεν ξέρω.

«Την ιστορία με το μαϊντανό την έχουν γράψει και οι Εγγλέζοι. Όταν γύρισα το 1965 από την Ιταλία ζήτησα να τοποθετηθώ στη Διεύθυνση Ελέγχου Ναυσιπλοίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, της οποίας διευθυντής ήταν ο μέντωρ μου Λευτέρης Γεωργαντόπουλος, οπατέρας της Ναυτιλιακής Οικονομίας στην Ελλάδα. Αυτός δημιούργησε την έδρα στην τότε Βιομηχανική Σχολή του Πειραιά και την ανήγαγε σε επίπεδο περιφερειακής. Και επειδή είχε τη φήμη απαιτητικού Διευθυντή, ακόμη και αυτοί που υπηρετούσαν στη Διεύθυνσή του προσπαθούσαν να βρουν αφορμή να φύγουν. Όταν λοιπόν πήγα στον Προσωπάρχη και είπα ότι θέλω να πάω στη Διεύθυνση του Γεωργαντόπουλου, με

ριο έδεσμα, δεν είναι το κρέας ή το ψάρι, έτσι κι εσύ θα γυρίζεις από 'δώ και από 'κει χωρίς να καταπιάνεσαι με την ουσία αυτών με τα οποία θα ασχολείσαι και, το χειρότερο, χωρίς να αφήσεις πουθενά έργο πίσω σου. Λοιπόν, παιδί μου, αν θέλεις να κάνεις κάτι στη ζωή σου, να κοπάξεις να εξειδικευτείς. Μπες σε ένα τομέα, από τους πολλούς του Λιμενικού Σώματος, και κοίταξε να κάνεις καριέρα υπηρετώντας το συγκεκριμένο αυτό τομέα. Διάλεξε τη Ναυτική Ασφάλεια και δεν το μετάνιωσα».

Είστε πλέον ο Γενικός Γραμματέας του IMO, δηλαδή αναλογικά, ο Κόφι Ανάν του ναυτιλιακού ΟΗΕ.

«Ναι, κάτι τέτοιο».

Πώς αισθάνεστε από αυτό το ύψος;

«Υπέροχα, όπως είπα και στο λόγο μου αποδοχής του εκλογικού αποτελέσματος. Δεν είχα ετοιμάσει ομιλία σε περίπτωση που θα χάναμε γιατί οι ενδείξεις ήταν ότι θα κερδίζαμε. Και ότι θα κερδίζαμε και με τόσους ψήφους που πράγματι τελικά κερδίσαμε. Είχαμε πένσι - εγώ του-

Πρεσβειών τις άλλες 39 χώρες-μέλη του Συμβουλίου του IMO, γιατί αυτό είναι το όργανο του IMO που αποφασίζει. Η Συνέλευση με τα 162 κράτη - μέλη έχει να εκπληρώσει μία τυπική διαδικασία, να εγκρίνει. Το Συμβούλιο διορίζει και η Συνέλευση καλείται να επικυρώσει, να εγκρίνει, την απόφαση του Συμβουλίου. Πάντα έτσι συνέβαινε και ποτέ δεν υπήρξε πρόβλημα. Άλλωστε το αποτέλεσμα ήταν 80% υπέρ του Έλληνα υποψήφιου. Η ανταπόκριση που είχαμε από τις χώρες - μέλη του Οργανισμού στις οποίες χτυπήσαμε την πόρτα καθόρισε την πορεία. Αυτό που κάναμε τον Φεβρουάριο του 2002 δεν ήταν η υποβολή υποψηφιότητας, ήταν εκδήλωση ενδιαφέροντος. Έχετε, δηλαδή, υπόψη σας ότι όταν έρθει η ώρα να υποβληθούν επίσημα υποψηφιότητες προτιθέμεθα, εμείς σαν Ελλάδα, να υποβάλουμε την υποψηφιότητα του Μητρόπουλου».

Βολιδοσκοπεί, δηλαδή.

«Βολιδοσκοπεί διαθέσεων. Θα το έλεγα περισσότερο expression of interest (εκδήλωση εν-



1. Με την ελληνική αντιπροσωπεία στον IMO, την ημέρα της εκλογής του ως γενικός γραμματέας. 2. Με τον T. Bilckim της τουρκικής πρεσβείας στο Λονδίνο να τον συγχαίρει θερμά για την εκλογή του. 3. Ο Ιάπωνας Keji Sekimizu τον συγχαίρει για την εκλογή του. 4. Με τους εφοπλιστές Ντίνω Κορέση, Μιχάλη Περατικό και Παναγιώτη Τσάκο. 5. Με τον Δούκα του Εδιμβούργου, τον Θεμιστοκλή Βώκο και τον καθηγητή Κώστα Γραμμένο

κοίταξε σαν να έλεγε "αυτό το παιδί είναι παλαβό... εδώ άλλοι θέλουν να φύγουν". Τελικά τοποθετήθηκα. Με πρώτη ευκαιρία ρώτησε πως βλέπω το μέλλον μου στο Λιμενικό Σώμα. Του είπα ότι ήθελα να κάνω δύο-τρία χρόνια στη Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαίδευσης, μετά να πάω στην Επιθεώρηση Εμπορικών Γαλιών, μετά σε ένα Λιμεναρχείο, μετά ένα διάστημα στο NAT, σε μια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού, να πάω και σε ένα Προξενικό Λιμεναρχείο, ώστε να αποκτήσω μία πλήρη γνώση του τι κάνει το Λιμενικό Σώμα. Και μου απαντά: «Θέλεις, δηλαδή, να γίνεις μαϊντανός». Επειδή δεν κατάλαβα τι εννοούσε, πρόσθεσε: «Όπως ο μαϊντανός δεν είναι το κύ-

λάχιστον στην ανάλυσή μου - στις συζητήσεις που είχα με το Υπουργείο Εξωτερικών και τον Έλληνα πρέσβη στο Λονδίνο, εντελώς μέσα στα πράγματα».

Περιμένετε αυτή την συντακτική πλειοψηφία;

«Ναι. Η εκστρατεία είχε τύχει μιας πολύ επιμελημένης φροντίδας και παρακολούθησης. Ξεκίνησε τον Φεβρουάριο του 2002, σχεδόν 18 μήνες πριν από την εκλογική αναμέτρηση, όταν το πλάνο δράσης που είχα επεξεργαστεί έτυχε της ομόφωνης αποδοχής των Υπουργείων Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας. Το Υπουργείο Εξωτερικών βέβαια είχε τον πρώτιστο λόγο γιατί έπρεπε να προσεγγίσει μέσω των ελληνικών

διαφορώντος) ώστε να δούμε τις αντιδράσεις. Και αυτό είχε μεγάλη στρατηγική σημασία γιατί ο επικρατέστερος των άλλων πιθανών υποψηφίων τελικά δεν κατέβηκε στον αγώνα. Ο αντιπρόσωπος της Σιγκαπούρης, ο οποίος είναι και πρόεδρος του Συμβουλίου του IMO, και τον οποίον θα έπρεπε να τον πάρουμε πολύ στα σοβαρά. Ο ίδιος παραδέχτηκε ότι "με αυτή την κίνηση που έκαναν οι Έλληνες τόσο νωρίς, they took the wind out of our sails (αφαιρέσαν τον αέρα από τα πανιά μας)".

Σαργάτωτοι παντελώς.

«Ναι, γιατί από και και πέρα θα εμφανίζονταν πλέον όχι σαν υποψήφιοι για τη θέση του Γεν-

κού Γραμματέα, αλλά σαν αντίπαλοι του Μητρόπουλου. Έχει μεγάλη σημασία αυτό. Γνώρισα τον τότε υπουργό Ε.Ν. Γιώργο Ανωμερίτη όταν για πρώτη φορά ήρθε στο Λονδίνο, ένα μήνα προτού κάνουμε αυτό το expression of interest. Ήρθε με τον τότε Γ.Γ. YEN Λάμπρο Λαμπρόπουλο να κάνουν μια εθιμοτυπική επίσκεψη στον κ. Ο' Neil και συνοδεύονταν από δέκα με δώδεκα άτομα. Μετά την επίσκεψη παρακάλεσε ο Ανωμερίτης τους άλλους της αντιπροσωπείας να πάνε σ' ένα άλλο γραφείο και μείναμε στο δικό μου γραφείο οι τρεις μας - εκείνος, ο κ. Λαμπρόπουλος και εγώ. Και με ρώτησε: «Πώς τα βλέπετε τα πράγματα». Λέω: «Κοιτάξτε, κύριε υπουργέ. Με την ωριμότητα που πιστεύω ότι συμβαδίζει με την ηλικία μου, έχω μάθει να μην ξεκινάω κάτι αν δεν έχω τουλάχιστον 50% πιθανότητες επιτυχίας. Λοιπόν, εγώ πιστεύω ότι έχουμε περισσότερες από 50%. Θέμα πρώτον. Δεύτερον. Δεν θα ήθελα στο πρόσωπό μου και εξαιτίας μη καλά υπολογισμένης θεώρησης του όλου πράγματος να υποστεί η χώρα μας μια εκλογική ήττα. Και τρίτον, δεν θα ήθελα να κλείσω τη σταδιοδρομία μου στον IMO με προσωπική ήττα ο ίδιος». Αυτό είχε απήχηση στον κ. Ανωμερίτη και γυρίζοντας πίσω στην Ελλάδα, έγιναν οι διαδικασίες».

Πώς αισθάνεστε από αυτό το ύψος;

«Αισθάνομαι πολύ υπερήφανος για την τιμή που έγινε στην Ελλάδα, στην οικογένειά μου, στην ιδιαίτερη πατρίδα μου το Γαλαξείδι και στο Λιμενικό Σώμα που με εξέθρεψε. Αλλά συγχρόνως έχω πλήρη συναίσθηση του βάρους των ευθυνών τις οποίες θα επωμιστώ από την 1η Ιανουαρίου 2004».

Θα ήθελα να επιστημάνω ότι αναλαμβάνετε σε δύσκολους, θα έλεγα σε εξαιρετικά δύσκολους, καιρούς. Γίνονται φοβερές ανατροπές στο ναυτιλιακό σκηνικό και το ερώτημά μου είναι αν αισθάνεστε vertigo.

«Κοιτάξτε να δείτε. Δεν προετοιμάστηκα την ώρα που ζήτησα την ψήφο του Συμβουλίου. Δεν άρχισα να προετοιμάζομαι ένα μήνα ή ένα χρόνο πριν από την εκλογή. Ήμουν έτοιμος από καιρό. Προετοιμασμένος ψυχολογικά, πνευματικά και βιολογικά».

Είναι η μόδα των σαραντάρηδων ξέρετε...

«Η απάντηση είναι ότι ψυχολογικά προετοιμαζόμουν γι' αυτό από πολλά χρόνια. Είχα την ευκαιρία να δουλέψω δίπλα στον κ. Ο' Neil, να είμαι μέσα στα πράγματα, γνώριζα τις εξελίξεις, γνώριζα και ποιες είναι οι απαιτήσεις της βιομηχανίας σε προηγούμενες και σ' αυτή τη φάση της ιστορικής της διαδρομής. Τα ήξερα και τα ήθελα. Τα επεδίωξα. Συνεπώς, δεν είναι κάτι το καινούργιο το οποίο θα με έβρισκε απροετοίμαστο».

Μα όπως ή άλλως πούσταν βοηθός Γενικός Γραμματέας.

«Ναι, ήμουν».

Αυτό υπήρχε παλιά ή είναι καινούργιο πόστο;

«Υπήρχε. Όχι βοηθός, αλλά αναπληρωτής Γεν-



Στο σπίτι του στο Γαλαξείδι

κός Γραμματέας. Ήταν μια ευκαιρία παραπάνω που μου έδωσε ο κ. Ο' Neil».

Το χρίσμα...

«Το χρίσμα μου το έδωσε το Συμβούλιο. Ο κ. Ο' Neil με τον τρόπο του έδειχνε ότι ήταν ευχαριστημένος που η διαδοχή θα είναι ομαλή και ο Οργανισμός θα περιέλθει στα χέρια κάποιου στον οποίον ο ίδιος έχει μεγάλη εμπιστοσύνη - γιατί εάν δεν είχε εμπιστοσύνη δεν θα με κρατούσε Διευθυντή Ναυτικής Ασφάλειας για 11 συναπτά χρόνια. Η θέση αυτή είναι η πιο απαι-

τητική και υπεύθυνη σε όλο το κύκλωμα του Οργανισμού. Ήταν κοινή παραδοχή ότι από τη θέση του Διευθυντή Ναυτικής Ασφάλειας διεδραμάτιζα καθοριστικό ρόλο στις εξελίξεις. Δεν ήταν κάτι καινούργιο, όλοι το ήξεραν και συμφωνούσαν ότι στις πετυχημένες πολιτικές του κ. Ο' Neil είχα να παίξω κάποιο ρόλο κι εγώ. Συνεπώς, βλέπω τις ανακατατάξεις και τις αλλαγές και τις θεσμικές νέες καταστάσεις στις οποίες αναφερθήκατε προηγουμένως σαν μία πρόκληση την οποία είμαι προετοιμασμένος να δεχθώ».

Θα φτάσουμε και εκεί. Αυτό που θα ήθελα να



ξέρω, αυτό θα το κρίνουν άλλοι — όπως και τους το είπα, το άλλο το σημαντικό είναι το timing. Όταν ανάγγειλα την υποψηφιότητά μου στο προσωπικό μου, τους είπα ότι ξεκινάω από μια ισχυρή πλατφόρμα, την πλατφόρμα του διευθυντή Ναυτικής Ασφάλειας, που έχει κάποιο έργο να επιδείξει. Την πλατφόρμα αυτή δεν την έφτιαξα μόνος μου. Είναι αδιανόητο να λέει κάποιος ότι this is one man's show. Είναι το αποτέλεσμα συλλογικής προσπάθειας όλων, όσοι κάτω από έναν ηγέτη προσφέρουν τον καλύτερο εαυτό τους για να είναι το αποτέλεσμα το άριστο δυνατόν. "Αυτό το οφείλω σε εσάς", είπα στο προσωπικό μου, "και σας είμαι ευγνώμων". Το άλλο βασικότατο κριτήριο είναι η ακεραιότητα του χαρακτήρα και αυτό είναι δικό μου θέμα. Εάν έδωσα εξετάσεις και πέτυχα στο βασικό αυτό τομέα θα το έδειχνε η κάλπη. Εάν απέτυχα, πάλι θα το έδειχνε η κάλπη. Αντικειμενικότητα, αμεροληψία και ουδετερότητα είναι εκ των ων ουκ άνευ προσόντων όσων υπηρετούν τα Ηνωμένα Έθνη. Αυτό προφανώς εκτιμήθηκε από τα Κράτη Μέλη του IMO που είδαν ότι στην περίπτωση μου είχαν κάποιον που δεν λειτουργούσε σαν εθνικός αντιπρόσωπος της Ελλάδας αλλά ως διεθνής υπάλληλος που βάζει τα συμφέροντα, το συμφέρον της διεθνούς ναυτικής κοινότητας, πάνω από οποιοδήποτε άλλο. Το γεγονός ότι δεν διατέθηκαν κονδύλια για την οικονομική υποστήριξη της εκστρατείας δεν είχε δυσμενή αντίκτυπο ενώ συγχρόνως μου έδωσε το δικαίωμα να τονίσω ότι η εκστρατεία μας χαρακτηρίστηκε από διαφάνεια και διεξήχθη μέσα σε πλαίσια ήθους και ευπρέπειας. Βέβαια το marketing έπαιξε σπουδαίο ρόλο, το πώς προωθήσαμε το "προϊόν".

Ήσασταν εσείς επικεφαλής του marketing;
«Όχι. Ήταν οι Έλληνες πρέσβεις στις 39 άλλες χώρες του Συμβουλίου του Οργανισμού. Αλλά με οδηγίες δικές μου και του Πρέσβη Γιάννη Θωμάδου του Υπουργείου Εξωτερικών. Για κάθε χώρα που θα πλησιάζαμε είχα φτιάξει profile. Ο Έλληνας πρέσβης να ξέρει όταν πλησιάζει π.χ. την Ινδονησία, ποια είναι τα ιδιαίτερα συμφέροντα της χώρας στον IMO, ποιοι είναι αυτοί οι οποίοι έρχονται να τα διαφεντέψουν, σε ποιους θα έπρεπε να μιλήσει, τι στόλο έχει η Ινδονησία, τι ακτές έχει για να προστατευθεί το περβόλλον της. Ήταν όλα προετοιμασμένα ώστε να διευκολύνονται τα διαβήματα των Πρεσβειών μας. Αυτά έκαναν εντύπωση στις χώρες που προσεγγίσαμε και βοηθήσανε. Και έτσι, σιγά-σιγά, δημιουργήθηκε αυτή η ορμή, η φόρα, η κερμημένη ταχύτητα, η οποία εκδηλώθηκε την ημέρα της ψηφοφορίας, στις 18 Ιουνίου».

Άρα, το Υπουργείο Εξωτερικών έπαιξε ουσιαστικό ρόλο του.
«Πάρα πολύ ουσιαστικό. Οι Έλληνες πρεσβευτές κινήθηκαν πάρα πολύ ουσιαστικά, πολύ υπεύθυνα και τα αποτελέσματα ήταν θετικά».

Ποια πρόσωπα σημάδεψαν την εξέλιξή σας και συνέβαλαν καθοριστικά στην καριέρα σας;
«Στην κορυφή θα έβαζα τον Λευτέρη Γεωργαντόπουλο, τον πατέρα της Ναυτικής Οικονο-

μίας στην Ελλάδα, που ήταν αξιωματικός Λ.Σ. Ήταν ο πρώτος μου, όπως σας είπα, διευθυντής όταν τοποθετήθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας. Τον απομάκρυνε η δικτατορία».

Έγινε ποτέ αρχηγός του Λιμενικού;
«Όχι».

Αποχώρησε πώς;
«Αποχώρησε με το βαθμό του πλοίαρχου Λ.Σ. Μετά την αποστρατία του, έφυγε στο εξωτερικό και εργάστηκε ένα διάστημα στην United Nations Conference on Trade & Development (UNCTAD), σε θέματα ναυτικής πολιτικής. Γύρισε με την επαναφορά της Δημοκρατίας στην Ελλάδα, αποκαταστάθηκε βαθμολογικά και προχώρησε την ακαδημαϊκή του σταδιοδρομία σαν καθηγητής και αργότερα σαν πρύτανης της Βιομηχανικής Παιδείας. Έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξή μου. Καθοριστικό ρόλο είχε και ο ναύαρχος Άλκης Σκιαδάς, αρχηγός του Λιμενικού Σώματος μεταξύ 1975 και 1980. Ήταν αυτός που απεφάσισε να πάω στον IMO, ενώ ήμουν αξιωματικός εν ενεργεία, όταν με ζήτησε ο τότε Γενικός Γραμματέας Srivastava, για να πληρωθεί το κενό μετά την αποχώρησή του κ. Σζούγκου. Εάν ο κ. Σκιαδάς έλεγε τότε όχι στον τότε υπουργό Ε.Ν. Μανώλη Κεφαλογιάννη ή έκανε εισήγηση για κάποιον άλλο, δεν θα είχα πάει. Επίσης, πολύ σημαντικό ρόλο έπαιξε στη συνέχεια ο μακαρίτης ο Πρωτονοτάριος».

Ο Παντελής ο Πρωτονοτάριος από την Αίγινα;
«Ακριβώς. Γράφτε ότι μπορείτε καλύτερα για τον Παντελή Πρωτονοτάριο. Αξιωματικός με προσωπικότητα, ευθαροσία και σθένος μεγάλο. Ήταν αυτός που πάτησε πόδι όταν κινήθηκαν ωρισμένοι κύκλοι να με γυρίσουν στην Ελλάδα. Χωρίς την σθεναρή παρέμβασή του δεν θα είχε σήμερα η Ελλάδα Γενικό Γραμματέα στα Ηνωμένα Έθνη».

Θα σας είχαν καταστρέψει και την καριέρα τη δική σας. Γι' αυτό είπα ότι τα ταλέντα πολλές φορές κάνονται.

«Μπορώ να σας λέω Βάσω».

Βεβαίως.
«Λοιπόν, Βάσω, κανένας δεν είναι μεγάλος από μόνος του. Κανένας, σαν άτομο, δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος από ιδέες και θεσμούς ούτε από την Ελλάδα ή το Λιμενικό Σώμα, πολύ περισσότερο εγώ. Αν χανάμουν εγώ, λίγο το κακό —θα στερείτο όμως η Ελλάδα την ευκαιρία να αναδείξει Γενικό Γραμματέα στα Ηνωμένα Έθνη. Αυτό είναι το σημαντικό».

Αντά τα τρία πρόσωπα, λοιπόν.
«Βασικά ναί: Ο Γεωργαντόπουλος, ο Σκιαδάς και ο Πρωτονοτάριος αν και πολλοί άλλοι μου παραστάθηκαν στη ζωή μου και θα ήταν δύσκολο να αναφερθώ σε όλους χωρίς να διακινδυνεύσω να παραλείψω μερικούς, κάτι που δεν θα το ήθελα. Στον Οργανισμό, σημαντικό ρόλο έπαιξε ο Srivastava, ο πρώην γενικός γραμματέας. Αυτός επέμενε να πάω στον IMO και το 1985 με τοποθέτησε τμηματάρχη στο τμήμα Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας. Έτσι άνοιξε ο δρόμος για μεγαλύτερες και υψηλότερες θέσεις. Βέβαια το 1992 ο O'Neil μου ανέθεσε τη Διεύθυνση Ναυ-

τικής Ασφάλειας, έναντι σφοδρού ανταγωνισμού με τη Νορβηγία, τις ΗΠΑ και την Ισπανία που ήθελαν δικούς τους αντιπροσώπους. Εάν δεν με προωθούσε τότε ο O'Neil δεν θα υπήρχε συνέχεια γιατί όπως σας είπα προηγουμένως έχτισα πάνω στην ισχυρή πλατφόρμα της MSD. Να σου πω και έναν άλλο σημαντικό σταθμό στην καριέρα μου».

Βεβαίως.
«Ήταν τα χρόνια στα οποία εκπροσωπούσα το Υπουργείο Ναυτιλίας στην διυπουργική Ομάδα Εργασίας για το Δίκαιο της Θαλάσσης που παρακολουθούσε τις εργασίες της 3ης Διεθνούς Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών η οποία κατέληξε στην υπογραφή της UNCLOS στο Montego Bay της Τζαμάικα. Κάτι έμαθα τα χρόνια εκείνα».

Ποσα χρόνια;
«Ήταν από το 1974 μέχρι το 1977».

Μέχρι και την υπογραφή;
«Όχι. Όχι, γιατί εν τω μεταξύ πήγα λιμενάρχης στην Κέρκυρα και μετά πήγα στον IMO. Και πήγαινα στον IMO πλέον σαν μέλος της Γραμματείας του Οργανισμού και όχι σαν μέλος της Ελλάδας, ενώ τα πρώτα χρόνια (1965 - 1977), πήγαινα σαν εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας. Στην διυπουργική Ομάδα Εργασίας της Ελλάδας για το Δίκαιο της Θαλάσσης συμμετείχαν το Υπουργείο Εξωτερικών, το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, το Υπουργείο Βιομηχανίας, όλα τα Υπουργεία με ενδιαφέρον γύρω από τα θέ-



Με τον γιο του Ηλία, τη σύζυγό του Chantal και την κόρη του Αθίνα, τον Αύγουστο στη Ελλάδα

ματα του Δικαίου της Θαλάσσης. Εκεί έμαθα πάρα πολλά πράγματα τα οποία με βοήθησαν πάρα πολύ στη μετέπειτα σταδιοδρομία μου. Βέβαια με βοήθησε πάρα πολύ και η συγγραφή των επτά βιβλίων μου. Εσείς που γράφετε, έχετε τι σημαίνει να παίρνεις ένα λευκό κομμάτι χαρτί και να γράφεις αυτά που έχεις να γράφεις τα οποία στη συνέχεια επειδή θα παρουσιαστούν στο ευρύτερο αναγνωστικό κοινό σε εργαζομένων και δίνουν στους άλλους την ευκαιρία ή να σε επανέσουν ή να σε κατακρίνουν. Με άλλα λόγια, εκθέτεις τον εαυτό σου στην κριτική της κοινής γνώμης».

Το ρίσκο της δημοσιότητας.
«Της δημοσιοποίησης των σκέψεών σου. Αυτό όμως σε βοηθάει να βάζεις τις σκέψεις σου σε μια τάξη. Και όταν έρθει η ώρα αργότερα να γράφεις ένα λόγο ή να ετοιμάσεις ένα κείμενο το οποίο το δίνεις σε 162 χώρες να το κρίνουν, έχεις πλέον περάσει το κρίσιμο στάδιο. Για να γράφεις μια σελίδα πρέπει να έχεις διαβάσει τουλάχιστον δέκα από βιβλία άλλων. Λοιπόν, η συγγραφή βιβλίων ήταν μία εργώδης προσπάθεια μεταξύ της ηλικίας των 27 και 34 ετών. Έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην σταδιοδρομία μου γιατί, εκτός του ότι και τα επτά βιβλία ▶

Από το Γαλαξίδι στον ΟΗΕ

Ο Ευθύμιος Μητρόπουλος γεννήθηκε στον Πειραιά στις 30 Μαΐου 1939, σε μία αυθεντικά ναυτική οικογένεια, γιος ενός Α' μηχανικού του Εμπορικού Ναυτικού και μιας μητέρας που ήταν θυγατέρα καπετάνιου και πλοιοκτήτη με μπρατσέρες και σκούνες όπου καπετάνευαν οι γιοι του. Κατάγεται από το Γαλαξίδι, μεγάλο ναυτικό κέντρο, το δεύτερο της Ελλάδας την εποχή των ιστοφόρων. Έβγαλε το γυμνάσιο στο Γαλλικό Κολέγιο St. Paul στον Πειραιά και αποφοίτησε με άριστα σε όλα τα μαθήματα, πρώτος μαθητής. Το 1957 μπήκε στην τότε Σχολή Εμπορικού Ναυτικού/Πλοίαρχων Ασπρωπύργου. Αποφοίτησε το 1959 σαν Αρχηγός της Σχολής και μέχρι το 1962 υπηρέτησε σε εμπορικά ποντοπόρα πλοία. Το 1962 πέρασε τις εισαγωγικές εξετάσεις στη Σχολή Λιμενικών Δοκίμων πρώτος σε βαθμολογία από όλους τους υποψηφίους. Αποφοίτησε το 1964, πάλι πρώτος στην τάξη του. Ξεκίνησε την καριέρα του σαν υπολιμενάρχης στην Κέρκυρα και αργότερα στον Πειραιά. Αποχώρησε με το βαθμό του υποναυάρχου Λ.Σ. ε.α. Το 1965 κέρδισε υποτροφία για οικονομικές ναυτικές σπουδές στην Ιταλία (Ρώμη, Βενετία και Γένοβα), και το 1970 επελέγη να μελετήσει Ναυτική Τεχνολογία (Πυροπροστασία και Σωστικά) στην Αγγλία, στον βρετανικό ηντογνώμονα Lloyd's Register Of Shipping. Μεταξύ 1966 και 1977 συμμετείχε αρχικά ως μέλος και αργότερα ως επικεφαλής της ελληνικής αντιπροσωπείας στις εργασίες διαφόρων υπο-Επιτροπών και στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO. Επανειλημμένα εξελέγη ως αντιπρόεδρος και πρόεδρος ομάδων Εργασίας του IMO. Συμμετείχε στις εργασίες του Συμβουλίου και της Συνέλευσης καθώς και στις συνδιασκέψεις του IMO το 1972 "Collision Regulations" και το 1974 "Safety Of Life At Sea", όπου και εξελέγη αντιπρόεδρος της τεχνικής επιτροπής και των δύο. Παρακολούθησε την Τρίτη Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. για το Δίκαιο της Θαλάσσης (1975-77) ως αντιπρόσωπος του ελληνικού YEN στην ελληνική διυπουργική αντιπροσωπεία. Ως εκπρόσωπος του YEN συμμετείχε σε συσκέψεις στους οργανισμούς ILO (International Labour Organisation), UNCTAD (United Nations Conference on Trade And Development) και OECD (Organisation for Economic Cooperation

and Development). Η συνεργασία του με τον IMO χρονολογείται από το 1965 όταν για πρώτη φορά εκπροσώπησε την Ελλάδα στη σύσκεψη της υπο-Επιτροπής για την Πυροπροστασία τον Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου. Μεταξύ 1977 και 1979 υπηρέτησε λιμενάρχης στην Κέρκυρα. Εντάχθηκε στον IMO τον Ιανουάριο του 1979 σαν Implementation Officer στη Διεύθυνση Ναυτικής Ασφάλειας και τον Οκτώβριο του 1985 διορίστηκε επικεφαλής του τμήματος Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας. Το 1989 προήχθη σε Senior Deputy Director for Navigation and Related Matters (Ανώτερος Αναπληρωτής Διευθυντής για τη Ναυσιπλοΐα και Συναφή Θέματα) και τον Μάιο του 1992 διορίστηκε Director of the Maritime Safety Division (Διευθυντής στη Διεύθυνση Ναυτικής Ασφάλειας). Τον Μάιο του 2000 ορίστηκε Assistant Secretary-General (Βοηθός Γενικός Γραμματέας) διατηρώντας τη θέση του ως Director στη Διεύθυνση Ναυτικής Ασφάλειας. Στα ενδιαφέροντά του είναι το κολύμπι, η κατάδυση, το ψάρεμα, το ποδόσφαιρο, η κλασική μουσική και τα βιβλία, ιδιαίτερα βιβλία ναυτικής ιστορίας. Είναι παντρεμένος με την Ολλανδή Chantal Bygroet και έχει δύο παιδιά τον Ηλία 19 ετών, φοιτητή κλασικών σπουδών στην Οξφόρδη και την Αθίνα 16 ετών, μαθήτριά στο Westminster School στο Λονδίνο.

ΟΙ ΔΙΑΚΡΙΞΕΙΣ ΤΟΥ ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ

Έχει τιμηθεί από την Ελληνική Δημοκρατία με τα μετάλλια Παλεμικής Αξίας και το Μετάλλιο του Φοίνικα. Από την Ιταλική Δημοκρατία ανακηρύχθηκε Commendatore του Τάγματος Αξίας. Από τον Πατριάρχη Αλεξανδρίας και Πάσης Αφρικής με το Σταυρό του Αγίου Μάρκου. Από τη Ναυτική Ακαδημία Nicola Varsanyi στη Βάρνα της Βουλγαρίας ως επίτιμος διδάκτωρ. Επίτιμο διδάκτωρ τον ανακήρυξε και το Ναυτικό Πανεπιστήμιο στην Κωνσταντίνα της Ρουμανίας. Είναι μέλος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας και της Πανελληνίας Ένωσης Πλοίαρχων Ε.Ν. Fellow του Βασιλικού Ινστιτούτου Ναυσιπλοΐας της Μ. Βρετανίας. Επίτιμος εταίρος του Ναυτικού Ινστιτούτου του Λονδίνου. Κυβερνήτης του Royal National Life Boat Institution. Μέλος του Royal Automobile Club της Αγγλίας.



«Πρέπει όλοι να είμαστε υπερήφανοι για τη ναυτιλία και το έργο που επιτελεί»



ΕΤΖΙΑΝ ΗΓΚΛ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

«Μου είναι ναυτιλιακού περιεχομένου, με βοήθησαν στην αναζήτηση πηγών και, στη συνέχεια, στην προσπάθεια να εκφραζώ τον εαυτό μου χωρίς να φοβάμαι». **Μένουμε στο Δίκαιο της Θάλασσας. Φοβάμαι ότι θα αντιμετωπίσετε κι ένα τέτοιο πρόβλημα στον IMO.** «Η απάντηση είναι η εξής: Η επίβλεψη, η θεώρηση, η εποπτεία της εφαρμογής της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας δεν είναι ευθύνη και αρμοδιότητα του IMO». **Οι οικονομικές ζώνες;** «Αυτά δεν είναι δική μας αρμοδιότητα. Το θέμα εμπήκει στην αρμοδιότητα των χωρών-μελών

της Διεθνούς Συμβάσεως για το Δίκαιο της Θάλασσας». **Ναι, αλλά θα έλεγα ότι κατά κάποιο τρόπο ίσως σας έχουν πετάξει λίγο το μπαλάκι. Αυτό είναι το πρόβλημα.** «Δεν το έχω πετάξει όμως στον IMO. Όταν τέθηκε για πρώτη φορά θέμα PRESTIGE, και η Ισπανία και η Γαλλία ζήτησαν τα μονού κύτους δεξαμενόπλοια να μην μπαίνουν στην αποκλειστική οικονομική τους ζώνη, όλοι περίμεναν από τον IMO να κάνει μια δήλωση. Μία δήλωση με την οποία θα κατηγόριζε υποτίθεται την τοποθέτηση της Γαλλίας και της Ισπανίας. Αυτό όμως σήμαινε ότι ο IMO θα αναγνώριζε σαν αρμοδιότητά του την εποπτεία της σύμβασης που

δεν την έχουμε. Οι χώρες των οποίων τα συμφέροντα εθίγησαν από τις μονομερείς πράξεις Γαλλίας και Ισπανίας, ήταν αυτές που έπρεπε να πάρουν τα κατάλληλα διπλωματικά μέτρα για να σταματήσουν το κακό, τα οποία μέτρα εάν δεν απέδιδαν, θα μπορούσαν οι προσβαλλόμενες χώρες να προσφύγουν στο ειδικό δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας».

Ναι, αλλά και τώρα πρόσφατα προσπάθησαν να επιβάλουν τον μονομερή καθορισμό ευαίσθητων θαλασσίων περιοχών.

«Κατά το άρθρο 211 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, χώρες που ανησυχούν ότι εάν δεν ληφθούν ορισμένα τελειώς εξειδικευμένα μέτρα για να προστατευθούν εξαιρετικά ευαίσθητες οικολογικά περιοχές μέσα στο χώρο δικαιοδοσία τους, μπορούν, υπό εξαιρετικές συνθήκες, να προχωρήσουν στη λήψη ειδικών μέτρων αφού ενημερώσουν τον αρμόδιο Διεθνή Οργανισμό. Η σύμβαση δεν ονομάζει τον Οργανισμό κι αυτό ήταν, κατά την άποψή μου, σφάλμα. Ήταν σημείο των καιρών τότε που ο IMO, το 1972, εθεωρείτο ακόμη the rich men's club (η λέσχη των πλουσίων). Και δεν θέλανε να του δώσουν το κύρος που έχει αποκτήσει σήμερα γιατί οι χώρες του Τρίτου Κόσμου δεν ήταν ευμενώς διακείμενες απέναντι στον Οργανισμό. Ο οποίος, Οργανισμός, θα πρέπει να μελετήσει τις προτάσεις των χωρών που ανησυχούν για το περιβάλλον τους –εάν υποβάλουν προτάσεις– και μέσα σε ορισμένο χρονικό διάστημα να πάρει ορισμένες αποφάσεις».

Γ' αυτό επανέρχεται στη συγκυρία της εκλογής σας.

«Όταν λέτε συγκυρία τι εννοείτε;». **Να υποθέσουμε ότι όλα συνηγορούσαν στο να βγει ένας Γενικός Γραμματέας που να είναι Ευρωπαίος ή Αμερικανός με την έννοια ότι η πολιτικοοικονομική συγκυρία...**

«Απεναντίας, ήταν ένα επιχείρημα το οποίο χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον ενάντια στην Ελληνική υποψηφιότητα».

Δηλαδή;

«Ότι η Ελλάς έχει μεγάλα συμφέροντα στον IMO και συνεπώς δεν θα πρέπει να πάμε για Έλληνα Γενικό Γραμματέα».

Το βάρος και το μέγεθος του ελληνικού στόλου έπαιξε ρόλο σε τίποτα;

«Μην τα λέτε αυτά! Όσοι τα λένε, τα λένε για πολιτική εκμετάλλευση. Όπως π.χ. η γαλλική Le Monde που έγραψε ένα άρθρο σκιαγραφώντας δύσκολους καιρούς για τον άνδρα του IMO. Επειδή τετρακόσια δεξαμενόπλοια μονού κύτους είναι ελληνικά και θα αντιμετωπίσουν προβλήματα από την επιτάχυνση απόσυρσής τους, ο άνθρωπος του IMO που είναι Έλληνας θα έχει πρόβλημα».

Τώρα, ποιες είναι οι προκλήσεις και οι στόχοι σας;

«Βασικά με την τροπή που πήραν τα πράγματα μετά την 11η Σεπτεμβρίου σημαντικό ρόλο στο έργο του IMO θα έχει η θωράκιση της διεθνούς

ναυτιλίας ώστε να μην πέσει θύμα τρομοκρατικών ενεργειών. Εάν κανένας λάβει υπόψη του ότι ποσοστό μεγαλύτερο από το 90% των παγκόσμιων μεταφορών πραγματοποιούνται δια θαλάσσης, αντιλαμβάνεστε τις επιπτώσεις στη διεθνή οικονομία και στο διεθνές εμπόριο, όχι μόνο το δια θαλάσσης, εάν παραλύσει το παγκόσμιο μεταφορικό σύστημα εξ αιτίας τρομοκρατικών ενεργειών».

Άρα αυτά είναι η No 1 πρόκληση.

«Όχι. Είναι πρόκληση αλλά δεν ξέρω αν θα είναι η No 1. Δεν θα έδινα αριθμούς, ένα, δύο, τρία. Είναι μία πολύ μεγάλη πρόκληση να ενδυναμώσουμε τη ναυτιλία ώστε να μην αποτελέσει το μαλακό υπογάστριο τρομοκρατικών ενεργειών. Προσοχή όμως, δεν θα πρέπει να πάμε στο άλλο άκρο, δηλαδή να πάρουμε τόσο αυστηρά μέτρα ώστε να αποβούν σε βάρος της ομαλής διακίνησης των πλοίων. Θα πρέπει να εξσοροπήσουμε τα δύο άκρα ώστε ούτε η ναυτιλία να υποστεί ζημιές ούτε και το διεθνές εμπόριο».

Θα μου επιτρέψετε. Λίγο-πολύ, όλοι το ίδιο λένε, πρακτικά όμως πώς μπορεί να γίνει αυτό;

«Μπορεί να γίνει. Γ' αυτό ξεφύγαμε από το παλιό μοντέλο της κεντρικής ιδέας, του γενικού αντικειμενικού στόχου του IMO, ο οποίος για δεκαετίες αποσκοπούσε σε «Ασφαλέστερη ναυτιλία και καθαρούς ωκεανούς». Τώρα μιλάμε για «Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans» (Ασφαλής, Εξοικονομική και Αποτελεσματική Ναυτιλία σε Καθαρούς Ωκεανούς). Προσθέτοντας την έννοια της «αποτελε-

Μου φαίνεται πολύ σύντομη η προθεσμία της 1ης Ιουλίου του 2004. Πιέζουν οι Αμερικανοί...

«Προς το παρόν, όχι. Τι θα γίνει μετά το 2004, θα το δούμε. Το 2004 ήταν υποχρέωση από τη διεθνή σύμβαση SOLAS προκειμένου οι τροποποιήσεις να τεθούν σε ισχύ. Μεταξύ της ημερομηνίας θεώρησης των τροποποιήσεων και της θέσεως τους σε ισχύ θα πρέπει να περάσουν 18 μήνες. Εάν από τον Δεκέμβριο του 2002 προσθέσετε 18 μήνες πάμε στον Ιούλιο του 2004. Και να θέλανε οι Αμερικανοί δεν γινόταν να πάμε πιο νωρίς».

Μάπως ακριβώς είναι πολύ το εμπόριο, το κόστος; Και, δεύτερον, μάπως κλιμάκται η ελευθερία του εμπορίου;

«Όχι, η ελευθερία του εμπορίου δεν θα πληγεί. Αν εννοείτε ότι ο καταναλωτής θα πληρώσει περισσότερα μην έχετε καμία αμφιβολία. Στο τέλος όλα τα νέα μέτρα εκεί καταλήγουν».

Η Λέρος και η Ίος, για παρά-



« Πρέπει να είμαστε σε θέση να συλλαμβάνουμε τα μηνύματα των αλλαγών των ανέμων. Να τα κατανοούμε και να ενεργούμε ανάλογα »

ματικής» (efficient) Ναυτιλίας, εξοικονομούμε την ανάγκη της, "safe" και "secure". Δηλαδή δεν θα πρέπει να αφήσουμε να υποστεί ζημιές η ναυτιλία επιδιώκοντας ορισμένα ακραία μέτρα για να κατοχυρώσουμε το security λιμανιών και πλοίων. Αυτό είναι ένας στόχος».

Επ' αυτού οι Αμερικανοί έχουν εκδηλώσει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στον IMO;

«Πολύ σωστά».

Πώς το εκδηλώνουν αυτό;

«Το εξεδήλωσαν με το να ζητήσουν να λάβει ο Οργανισμός έγκαιρα μέτρα πρόληψης της τρομοκρατίας. Και είμαι ιδιαίτερα ικανοποιημένος διότι εγώ παρουσίασα, μέσω του γενικού γραμματέως του Οργανισμού βεβαίως, ένα σχέδιο δράσης. Εφαρμόζοντας το, ο IMO μπόρεσε, μέσω μιας διπλωματικής διάσκεψης που έλαβε χώρα πέρσι το Δεκέμβριο να υιοθετήσει νέα μέτρα μέσω τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, (SOLAS), και ένα νέο Κώδικα, τον ISPS (International Ship & Port-Facility Security Code –Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Ευκολιών) ο οποίος θα τεθεί σε ισχύ, μαζί με τις τροποποιήσεις της SOLAS, την 1η Ιουλίου του 2004».

δειγμα, πώς θα αντιμετωπίσουν το κόστος ως λιμάνια;

«Καταρχήν δεν είναι υποχρεωτικό όλα τα λιμάνια να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του IMO. Κάθε Κυβέρνηση θα εκπονήσει για κάθε λιμάνι μία μελέτη, θα κάνει τη λεγόμενη εκτίμηση ευπρόσβλητότητας. Και αν δει ότι π.χ. το Γαλαξίδι δεν υπάρχει περίπτωση να είναι εκτεθειμένο ή να είναι ευάλωτο σε τρομοκρατικές ενέργειες...».

Μα όλη η Ελλάδα είναι "ευάλωτη". Θα έρθει ο Αμερικανός και θα σου πει...

«Ο Αμερικανός οφείλει να δεχθεί αυτά τα οποία εγκρίνει η κάθε χώρα. Το πρόβλημα δεν είναι εκεί. Θα φύγει καράβι από την Ίτα να πάει στις ΗΠΑ; Αν φύγει και ο Αμερικανός δεν δεχθεί το Port Security Plan το οποίο θα έχει εγκρίνει η ελληνική Κυβέρνηση ως προς το λιμάνι της Ίτας και πει ότι εγώ δεν δέχομαι συγκεκριμένο καράβι, επειδή δεν έχω πεισθεί ότι η Ίτα έχει επαρκές Port Security Plan, τότε θα υπάρξει πρόβλημα. Αλλά δεν πιστεύω ότι θα το κάνουν οι Αμερικανοί για όλα τα καράβια που ξεκινάνε από όλα τα λιμάνια του κόσμου. Και μην ξεχνάμε τα κυριαρχικά δικαιώματα τόσο του Κράτους Σημείας όσο και του κράτους λιμένος ή του παρακτίου

κράτους. Είναι το Δίκαιο της Θάλασσας που λέγαμε προηγουμένως. Ο Αμερικανός θα πρέπει να δεχθεί το Port Security Plan του λιμανιού του Πειραιά το οποίο έχει εκπονήσει και υιοθετήσει η ελληνική Κυβέρνηση, διαφορετικά θα υπάρξει πρόβλημα».

Το πρόβλημα τίθεται έτσι κι αλλιώς. Πριν από λίγο καιρό βγήκε η εφημερίδα New York Times και με δημοσιεύματα –και ξέρουμε τώρα τι σκοπιμότητες εξυπηρετούν τα δημοσιεύματα αυτά– έβγαλαν ανασφαλές το αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος". Σας ερωτώ λοιπόν. Βγαίνουν και λένε τα ίδια για τον Πειραιά, ή την Ίο, ή τη Λέρο, ή τη Μύκονο κ.λπ... Σου καταστρέφουν τον τουρισμό, την οικονομία της χώρας. Τι κάνουν;

«Εάν η ελληνική Κυβέρνηση έχει λόγους να πιστεύει, η παλική Κυβέρνηση, η γαλλική Κυβέρνηση...».

Παράδειγμα έφερα...

«...η ιαπωνική Κυβέρνηση, έχει λόγους να πιστεύει ότι αδικείται από την τοποθέτηση της Αμερικανής ως προς τα μέτρα τα αντιτρομοκρατικά που έχει πάρει για τα λιμάνια του Πειραιά, της Νάπολης, της Χάβρης, του Αμβούργου, τότε είναι θέμα διακρατικό. Οι εμπλεκόμενες Κυβερνήσεις να κοπιάζουν να επιλύσουν τις μετα- ▶

«Εγώ τους διαφορές. Ο Οργανισμός δεν θα παίξει ρόλο διατηρή μεταξύ μιας χώρας η οποία θα θελήσει να ξεπεράσει τις αρμοδιότητες που έχει από τη διεθνή σύμβαση SOLAS, και άλλων χωρών».

Κύριε Μητρόπουλε, ζούμε σε έναν άλλο κόσμο σήμερα. Κι αυτά που λέμε θα τα διαβάσουν αγνώστες.

«Αναμφισβήτητο – κι εγώ θα πω ό,τι προβλέπει η διεθνής έννομη τάξη. Το τι θα γίνει εάν οι Κυβερνήσεις ενεργήσουν με τον άλφα ή βήτα τρόπο στις μεταξύ τους συναλλαγές, αυτό είναι θέμα δικό τους. Εκείνο που θα συζητούσα είναι να υπάρξει πίστη στις διακρατικές σχέσεις των μελών μας. Με άλλα λόγια, η κάθε Κυβέρνηση να δέχεται καλή τη πίστη το Port Security Plan που έχει εκπονήσει μια άλλη Κυβέρνηση».

Ναι, αλλά πολλές χώρες υπέγραψαν μονομερείς συμφωνίες...

σπάθεια να εξαλείψουμε οτιδήποτε υποβαθμισμένο. Υποβαθμισμένες διοικήσεις, υποβαθμισμένα πλοία, υποβαθμισμένους ναυτικούς, υποβαθμισμένες ναυτικές σχολές, υποβαθμισμένους νηογνώμονες μέσα από πρωτοβουλίες στη δεκαετία του '90. Όσον αφορά τις υποβαθμισμένες σημαίες ιδρύσαμε ειδική Υπηρεσία που μεταξύ άλλων, εξεπόνησε μία φόρμα αυτοαξιολόγησης. Η αυτοαξιολόγηση είναι, αν θέλετε, ένα εργαλείο που με τη συμπλήρωση του οποίου (και την υποβολή του σε προαιρετική βάση στον Οργανισμό), θα έβλεπε η ίδια κατά πόσον εκπληροί τις τις υποχρεώσεις της που πηγάζουν από τις διάφορες διεθνείς συμβάσεις που έχει κυρώσει. Με άλλα λόγια, αν είναι σε θέση να τιμά την υπογραφή της κάτω από τις διεθνείς συνθήκες των οποίων είναι μέλος».

Είναι αυτό αρκετό;

«Όχι βέβαια, γι' αυτό στα πλαίσια της προσπά-

το έργο το οποίο επιτελεί σε όλους όσους τη διακονούν».

Η εικόνα της ναυτιλίας δηλαδή...

«Θα φτάσω εκεί. Η ναυτιλία επιτελεί το έργο της κατά τρόπο αποδοτικό ο οποίος, όμως, ενδεχομένως να μην εκτιμάται από το σύνολο της παγκόσμιας κοινότητας. Και θεωρώ, ως εκ τούτου, unfair και απαράδεκτο κάθε φορά που συμβαίνει ένα ναυτικό ατύχημα – και δεν είναι πολλά τα ναυτικά ατυχήματα που συμβαίνουν σήμερα – να αμαυρώνεται η γενικότερη εικόνα της ναυτιλίας. Άρα θα πρέπει να γίνει κάτι για να βελτιωθεί η εικόνα της στη συνείδηση των πολιτικών και στη συνείδηση της κοινής γνώμης».

Ωραία, αλλά για όλο αυτό το έργο, υπάρχουν κατά καιρούς, με πιο μεγάλη ένταση την τελευταία διετία, κριτικές εναντίον του IMO. Η πιο βαριά κριτική είναι ότι ο Οργανισμός δρα ως ένας βαρύγδουπος, αργόσυρτος ελέφαντας. Λόγω του



Το M/T NORTH LORD της Antares Shipping του Αντώνη Παπαδόκη ήταν το πρώτο καράβι που ταξίδεψε ο κ. Μητρόπουλος. Δεξιά ο πατέρας του, Ηλίας Μητρόπουλος. Ήταν Α' μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού

«Ξέρω, αναφέρεστε στο Container Security Initiative (συμφωνία ασφαλείας που αφορά τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων)».

Δεν τρέξανε και το υπογράψανε;
«Από ό,τι διαβάζω στον τύπο, να. Δεχτήκανε στα λιμάνια τους να υπάρχουν ακόμη και αξιωματικοί της αμερικανικής Ακτοφυλακής...».

Μα προκειμένου να χάσουν το εμπόριο!
«Θα πρέπει να υπήρχαν στόχοι που έπρεπε να εξημερηθούν».

Εγώ καταλαβαίνω ότι μέσα από όλα τίθεται εκ νέου και περισσότερο επιτακτικά το θέμα αξιοπιστίας της σημαίας, του νηολογίου, των ναυτιλιακών διοικήσεων. Το ζήτημα ευθύνης στη ναυτιλία.

«Το θέμα είναι ότι εάν δεν ληφθούν ουσιαστικότερα μέτρα απ' ό,τι στο παρελθόν για την εξασφάλιση οιοδήποτε παράγοντα υποβάθμισης στη ναυτιλία, θα συνεχίσουμε να θρηγνύμε θύματα, απώλειες και μόλυνση του περιβάλλοντος. Και επειδή τα μέτρα τα μέχρι σήμερα δεν έχουν τελεσφορήσει στο βαθμό που θα περιμέναμε κανέναν, θα πρέπει να πάρουμε δραστηριότερα μέτρα. Στον Οργανισμό ξεκινήσαμε μια προ-

θείας εξάλειψης υποβαθμισμένων σημαιών, δημιουργούμε τώρα αυτό που λέγεται IMO Model Audit Scheme. Ένα σύστημα με το οποίο ο IMO, έχοντας μελετήσει και το αντίστοιχο Model Audit Scheme του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), θα μπορεί πλέον να ελέγχει κατά πόσον οι κυβερνήσεις των χωρών – μελών του πληρών τους όρους των διεθνών συμβάσεων. Πιστεύω ότι μέσω αυτού του συστήματος θα μπορούσε να ασκηθεί ένας αυστηρότερος και ενδεδειγμένος έλεγχος όλων των σημαιών του κόσμου ώστε τελικώς να εξαφανιστούν οι υποβαθμισμένες σημαίες. Αυτό θα έχει βέβαια ευμενείς συνέπειες στην πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων. Εκείνο που επίσης θα προσπαθήσω είναι να δοθεί μια έγκαιρη απάντηση στο ερώτημα τι θα γίνει με την έλλειψη αξιωματικών σήμερα (περίπου 16.000 λιγότεροι από τις ανάγκες του παγκόσμιου εμπορικού στόλου) μετά το 2010, όταν σύμφωνα με μελέτη της BIMCO/ISF θα έχουμε σοβαρότερα ελλείμματα πληρωμάτων και αξιωματικών. Ίσως θα έπρεπε να ξεκινήσουμε με την ενστάλαξη αισθήματος υπερηφάνειας για τη ναυτιλία, και

ότι είναι στην ουσία ένα πολυμελές διπλωματικό σώμα και έχει να παλέψει να πείσει πολλά και διαφορετικά κράτη και αργεί να απαντήσει στις προκλήσεις των καιρών.

«Δεν συμφωνώ».

Και αργεί όχι μόνο με την έννοια του χρονικού παράγοντα, αλλά και με την έννοια ότι, αντί να είναι μπροστά, να προλαμβάνει κατά κάποιο τρόπο ορισμένα κακά ή ορισμένες ελλείψεις, έρχεται εκ των υστέρων να απαντήσει σε αυτά τα προβλήματα όταν πλέον έχουν γίνει κατάσταση.

«Πρώτον, δεν συμφωνώ ότι ο Οργανισμός είναι αργός και θα σας δώσω παραδείγματα πάνω στα οποία θα θεμελιώσω το επιχειρήματά μου. Δεύτερον, ως προς το αν είναι αρκούντως προνοητικός, συνήθως είναι. Μία από τις πολιτικές τις οποίες εφαρμόζουμε από την αρχή της τελευταίας δεκαετίας είναι να εντοπίζουμε τάσεις που αν τις αφήσουμε ανεξέλεγκτες θα εξελιχθούν σε καταστάσεις δυσάρεστες που ενδεχομένως θα καταλήξουν σε ατυχήματα. Αυτό είναι μέσα στα πλαίσια της τυπικής εκτίμησης κινδύνων, μιας νέας μεθόδου την οποία έχουμε αρχίσει να εφαρμόζουμε προκειμένου να δούμε

προς τα πού βαίνουν οι διάφορες τάσεις ώστε έγκαιρα να πάρουμε μέτρα για να προλάβουμε το οποιοδήποτε κακό. Κάνουμε δηλαδή risk assessment και risk management. Βέβαια, εάν συμβεί κάτι, θα πρέπει να δούμε τι έφταιξε. Και εάν παραστεί ανάγκη να τροποποιήσουμε τους διεθνείς κανονισμούς, υπό το φως του πορίσματος πάνω σ' ένα ναυτικό ατύχημα, θα το κάνουμε. Πρόσεξε όμως. Δυστυχώς, υπό την επήρεια και την πίεση πολιτικών σκοπιμοτήτων σε δύο τουλάχιστον πρόσφατες περιπτώσεις τοποθετήθηκαν μέτρα χωρίς να έχουμε πάρει το πόρισμα των ναυτικών ατυχημάτων που υπέστησαν τα εμπλεκόμενα πλοία. Ούτε στο ERIKA, ούτε και στο PRESTIGE πήραμε την έκθεση για το τι έφταιξε ώστε τα θεραπευτικά μέτρα τα οποία θα εφαρμόζαμε να είχαν σχέση με τη γενεσιουργό αιτία των δύο ατυχημάτων».

Θα μου επιτρέψετε να κάνω τον διακόρο του διαβόλου.

«Βεβαίως».

Αυτά τα δύο ατυχήματα ήταν ίσως η σταγόνα που ξεχείλισε το ποτήρι. Γιατί μπορεί να μην είμαστε όλοι σίγουροι για την ακριβή αιτία, τη γενεσιουργό – και το τονίζω αυτό – τη γενεσιουργό αιτία του συγκεκριμένου ατυχήματος, αλλά η ναυτιλία έχει ένα ιστορικό πίσω της που δεν μας εμποδίζει να ζήσουμε τι φταίει για μια σειρά ατυχημάτων. Υπάρχει ένα ιστορικό, μια ιστορική ναυτιλιακή μνήμη θα το έλεγα. Και αν δεν την έχει το ευρύ κοινό, την έχουν οι ειδήμονες, την έχουν οι αν-

να της ναυτιλίας πάσκει και πάσκει δικαίως.

«Ωραία τα λες, αλλά για να μπορέσει κανένας να καταλήξει σε ορισμένα συμπεράσματα, θα πρέπει να χρησιμοποιήσει και ορισμένες στατιστικές. Κατά πόσο, δηλαδή, η κατάσταση τείνει να βελτιώνεται ή τείνει να χειροτερεύει».

Ναι, εντάξει...

«Ας δούμε, λοιπόν, τι λένε οι στατιστικές: Μεταξύ του 1991 και του 2001 σύμφωνα με στατιστικά του Lloyd's Underwriters Marine Intelligence Unit, από 1,75 εκατομμύρια grt που χάνονταν ετησίως τότε, έχουμε κατέβει στο 0,75 εκ. Από 180 πλοία που χάθηκαν το 1991, κατεβήκαμε σε 75 πλοία το 2001. Και σύμφωνα με στοιχεία της Maritime Academy of Science των ΗΠΑ, το ποσοστό ρύπανσης της θάλασσας, από τα πλοία για τα οποία είναι υπεύθυνος ο IMO, έχει μειωθεί ουσιαστικά. Και επίσης, όσον αφορά στα bulk carriers, σύμφωνα με στοιχεία της Intercargo, στην ίδια δεκαετία, ο αριθμός πλοίων, ζών και φορτίων που χάθηκαν έχει μειωθεί ουσιαστικά. Άρα το τι θα πει ο άλφα και



Στο σπίτι του στην Ελλάδα, στο Γελαξίδι, βρίσκεται η κερφόνα του NORTH LORD, του πρώτου πλοίου στο οποίο ναυτολογήθηκε ο κ. Μητρόπουλος. Σπάνιο ενθύμιο μιας άλλης εποχής που κατάφερε να βρει και να διασώσει

« Προσπαθούμε οι αποφάσεις μας να λαμβάνονται συναινετικά. Γιατί, τι μέλλον θα έχει ένα μέτρο που υιοθετείται με μία πλειοψηφία 51% των χωρών-μελών έναντι 49% που μειοψήφισαν, όταν το πρότυπο αυτό θα αφορά μία βιομηχανία τόσο παγκόσμια όσο η ναυτιλία; »

θρονοί της ναυτιλίας από τον ναύτη μέχρι τον καπετάνιο και οι διάφορες ναυτιλιακές αρχές. Άρα για μένα, δεν στέκει αυτό.

«Ποιο;».

Όχι αναγκαστικά να πάρουμε μέτρα εν θερμώ.

«Υπό την πίεση πολιτικών δηλώσεων και...».

Η ναυτιλία είχε κτίσει μια εικόνα που δεν ανταποκρίνεται πλέον στα σημερινά στάνταρτς, τουλάχιστον τα ευρωπαϊκά.

«Όταν λες στάνταρτς ευρωπαϊκά, τι εννοείς; Τεχνικά στάνταρτς».

Ουσίας. Ουσίας λειτουργίας ναυτιλιακής επιχείρησης, ουσίας λειτουργίας των πλοίων, ουσίας λειτουργίας των πληρωμάτων, ουσίας λειτουργίας ναυτικών παιδιών. Η εικόνα δηλαδή κτίζεται όλα τα τελευταία έτη της ουσίας. Δεν υπάρχει καπνός χωρίς φωτιά, που λένε. Αλλά πέραν τούτου, οι κριτικές που ακούγονται δεν είναι μόνο από εξωγενείς παράγοντες, δηλαδή από πολιτικούς που δεν έχουν σχέση με τη ναυτιλία. Σοβαρές κριτικές, εμπειροστατωμένες και τεκμηριωμένες, έχουν ακουστεί από εμφανείς διεθνείς προσωπικότητες της ναυτιλίας, και Έλληνες εφοπλιστές. Αυτοί αναγνωρίζουν ότι η εικό-

να βήτα από μια όχι και τόσο υπεύθυνη θέση, αλλά επειδή θα πρέπει να πει κάτι για να προκαλέσει πρωτοσέλιδα στον Τύπο, εμένα δεν μου λείπει πολλά πράγματα. Εγώ στηρίζομαι στα στοιχεία. Τώρα, εάν ο IMO είναι αργός, θα σου δώσω δύο παραδείγματα. Το ESTONIA βούλιαξε τον Σεπτέμβριο του 1994. Τον Νοέμβριο του 1995 ο IMO συνεκάλεσε διεθνή διάσκεψη η οποία ανέτρεψε άρδην τα μέχρι τότε ισχύοντα και σε ότι αφορά την ασφάλεια των επιβατηγών/οχηματογωγών πλοίων. Τα νέα μέτρα τέθηκαν σε ισχύ 18 μήνες αργότερα και υπό ορισμένες προϋποθέσεις θα μπορούσαν να τεθούν εν ισχύ 12 μήνες αργότερα. Παράδειγμα δεύτερο. Ο αρχικός προβληματισμός για την άρδην τροποποίηση της σύμβασης STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping/Πρότυπα Πιστοποίησης Εκπαίδευσης και Φυλακής) ήταν να ολοκληρωθούν η αναθεώρηση σε επίθετο IMO το 1996. Την τελειώσαμε το 1995. Και η STCW άρχισε να εφαρμόζεται με όλα τα καλά αποτελέσματα που ξέρουμε μέχρι σήμερα. Οι τρομοκράτες, άλλο παράδειγμα, χτύπησαν τις ΗΠΑ τον Σεπτέμβριο του 2001. Τον Δεκέμβριο του

2002 ο IMO συνεκάλεσε διάσκεψη στην οποία μετείχαν 120 Κυβερνήσεις, οι οποίες υιοθέτησαν νέα μέτρα. Πώς μπορεί κάποιος να θεμελιώσει το επιχειρήμα ότι ο IMO είναι αργός; Όταν λάβει κανένας υπ' όψιν ότι αυτοί οι 18 μήνες, μεταξύ τοποθέτησης και εφαρμογής, δεν ήταν απόφαση της Γραμματείας του IMO, αλλά απόφαση των Κυβερνήσεων που μετέχουν στις διάφορες διεθνείς συμβάσεις. Διότι ανταλλάσσονται ότι θα πρέπει να υπάρξει και να δοθεί χρόνος και στις Κυβερνήσεις, και στη βιομηχανία και στα ναυπηγεία για να προσαρμοστούν προς τις νέες απαιτήσεις. Και αν θέλεις, μπορώ να σου κάνω ανάλυση γιατί οι 18 αυτοί μήνες δεν φτάνουν».

Όα, παρακαλώ...

«Αν παραταύτα, οι 18 μήνες είναι πολλοί, είναι στο χέρι των Κυβερνήσεων να συντηρήσουν ακόμη περισσότερο το χρονικό αυτό διάστημα».

Θα ήθελα να σχολιάσω για την ίδρυση της EMSA (European Maritime Safety Agency – Ευρωπαϊκή Αρχή Ναυτικής Ασφαλείας) και πώς αντιμετωπίζετε αυτόν τον Οργανισμό.

«Είδα την EMSA σαν έναν Οργανισμό με ▶

πρωταρχικό καθήκον, ευθύνη και αρμοδιότητα τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Και σαν επαγγελματίας που έχει αφιερώσει τη ζωή του στη ναυτική ασφάλεια, πληροφορήθηκα με πολλή χαρά τη δημιουργία της και της εύχομαι κάθε επιτυχία στις προσπάθειές της να ανεβάσει τα επίπεδα ασφαλείας των πλοίων υπό ευρωπαϊκή σημαία και της ασφαλείας της ναυσιπλοίας και προστασίας του περιβάλλοντος στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο. Απ' ό,τι έχω αντιληφθεί, ο ρόλος της δεν είναι ρόλος νομοθετικός, αλλά εκτελεστικός. Να εφαρμόζει, δηλαδή, τους κανονισμούς ασφαλείας τους οποίους αποφασίζει η Ε.Ε. και οι οποίοι, σε βασικές γραμμές, είναι οι κανόνες ασφαλείας όσον αφορά στα πλοία υπό οποιαδήποτε σημαία τους οποίους αποφασίζει ο ΙΜΟ. Άρα απευθείας επικοινωνία εμείς με την EMSA δεν θα έχουμε. Εμείς είχαμε έχουμε και θα έχουμε επικοινωνία με την

πάνε κόντρα στο κύρος του ΙΜΟ γιατί τον υπερφαλαγγίζουμε.

«Να σου εξηγήσω πως έχει το πράγμα. Καταρχήν διάβασες τη σχετική δήλωσή μου στην εφημερίδα Le Monde. Έχω απαντήσει σ' αυτό το ερώτημα. Ακριβώς σε αυτό το θέμα. Κατ' αρχήν τα μέτρα της Ε.Ε. δεν τα έχουμε δει να εφαρμόζονται. Ξέρουμε ποια είναι τα μέτρα αυτά. Εισηχθήσαν στον ΙΜΟ, ο ΙΜΟ πήρε μία καρτ' αρχήν θέση τον Ιούλιο και τα μέτρα αυτά θα συζητηθούν για τη λήψη οριστικών αποφάσεων τον Δεκέμβριο. Οι αποφάσεις του Δεκεμβρίου θα είναι είτε αυτούσιες οι επιθυμίες της Ε.Ε. ή με βάση τις επιθυμίες της Ε.Ε. θα γίνει κάποιο compromise, ένας συγκερασμός, για να ικανοποιηθούν και οι επιθυμίες και τα συμφέροντα και άλλων χωρών εκτός Ε.Ε. Ποια μορφή τελικά θα πάρουν, θα το δούμε όταν θα δημοσιευθούν στην εφημερίδα της Ε.Ε. (σ.σ.: Η συνέντευξη δόθηκε πριν τη δημοσίευση των μέτρων στην επίσημη εφημερίδα

λίου των Υπουργών Μεταφορών και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τα πράγματα είναι πολύ πιο δύσκολα τώρα με το PRESTIGE σε σχέση με την προηγούμενη περίπτωση του ERIKA».

Είναι ένας μοκλός πίεσης όπως αντιλαμβάνομαι εκ μέρους της Ε.Ε.

«Αυτό που κάναμε εμείς σαν ΙΜΟ ήταν να μην αφήσουμε λήθο χωρίς να τον αναποδογυρίσουμε για να πείσουμε τους Ευρωπαίους να μην προχωρήσουν στη λήψη των μέτρων. Και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις ήθελαν να επιφέρουν στην MARPOL να τις φέρουν στον Οργανισμό. Αυτό το καταφέραμε. Ήρθαν στον ΙΜΟ. Το θέμα είναι θα σταματήσουν, με βάση τα όσα έκανε ο ΙΜΟ για να τους ικανοποιήσει. Αλλά αυτή τη στιγμή το μπαλάκι δεν είναι στον ΙΜΟ. Είναι στο γήπεδο των χωρών οι οποίες, μετά τη θετική αντίδραση του ΙΜΟ στις επιθυμίες τους, θα προχωρήσουν ή δεν θα προχωρήσουν στη λήψη και στην εφαρμογή των μέτρων εάν, πρώτον, τα μέ-



«Ως Γενικός Γραμματέας του ΙΜΟ θα εξακολουθήσω να εφαρμόζω τις τέσσερις αρχές οι οποίες μέχρι τώρα με έχουν βοηθήσει στη ζωή μου: Πρώτον, να δίνω το παράδειγμα. Δεύτερον, να ορίζω σωστά τις προτεραιότητές μου. Τρίτον, να ακολουθώ το ένστικτό μου όταν καλούμαι να εκτιμήσω τι είναι το δίκαιο και το ορθό. Και τέταρτον, να μιλάω όταν έχω κάτι να πω»

Αρχή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η οποία ελέγχει την EMSA. Εμείς είμαστε ένας τεχνικός, νομοθετικός οργανισμός παγκόσμιας εμβέλειας, η EMSA είναι εκτελεστικό όργανο. Όσο βλέπουμε να κάνει το έργο της προς την κατεύθυνση των στόχων που έχουμε εμείς, δηλαδή την ανύψωση των επιπέδων ασφαλείας, τη χειροκροτούμε και της ευχόμεστε καλή τύχη. Εάν η Ε.Ε. πάρει μέτρα υψηλότερα των μέτρων του ΙΜΟ, καθ' ο μέρος αφορά σε πλοία υπό ευρωπαϊκή σημαία, κανένα πρόβλημα. Εκεί που θα έχουμε πρόβλημα θα είναι εάν τα μέτρα αυτά τα νομοθετικά, ξεπερνούν τα μέτρα του ΙΜΟ για πλοία υπό σημαίες εκτός Ε.Ε. Εξ αυτού και το πρόβλημα με το PRESTIGE και το αν θα τεθούν σε ισχύ από τον Οκτώβριο οι νέοι κανονισμοί για την τροποποίηση της MARPOL, πριν οι προταθείσες τροποποιήσεις της MARPOL υιοθετηθούν, εάν υιοθετηθούν τον Δεκέμβριο, και τεθούν σε ισχύ σύμφωνα με τις απαιτήσεις της MARPOL τον Απρίλιο του 2005. Υπήρξε σαφής».

Σαφέστατος. Αυτό μου δίνει να καταλάβω ότι σίγουρα τον Δεκέμβριο δεν πρόκειται να υποθετηθούν οι προτάσεις της Ε.Ε. αφενός...

«Δεν είπα κάτι τέτοιο».

Όσα, εγώ κάνω μία πρόβλεψη. Και το δεύτερο είναι ότι αυτό το πρόβλημα της Ε.Ε. το νομοθετικό, ερμηνεύτηκε από μεγάλο μέρος της ναυτιλιακής κοινότητας σαν μείωση του κύρους του ΙΜΟ.

«Αυτό δεν ήταν αυτοσκοπός».

Όσα, βέβαια! Εννοώ ότι τα μέτρα τα νομοθετικά της Ε.Ε. αντιμετωπίστηκαν εκθροιά ή άλλων ότι

της Ε.Ε.). Εάν δημοσιοποιηθούν και αρχίσουν να εφαρμόζονται, βεβαίως εκτός του νομοθετικού προβλήματος που θα δημιουργήσουν σε παγκόσμια κλίμακα, θα έχουν σαν συνέπεια, για ένα χρονικό διάστημα, τα μέτρα του ΙΜΟ τα οποία μπορεί και να είναι αυτούσια τα ευρωπαϊκά μέτρα, να μην έχουν ακόμη τεθεί σε ισχύ. Και βεβαίως αυτό θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στη βιομηχανία γιατί δεν θα ξέρουμε τι ισχύει πού και πότε, σε ποια πλοία και σε ποια λιμάνια και βεβαίως, σαν παράπλευρη συνέπεια, όχι όμως ευθεία, θα μειώσει το status και το κύρος του Οργανισμού. Δεν δέχομαι όμως ότι στόχος των ευρωπαϊκών Κυβερνήσεων, οι περισσότερες των οποίων υπήρξαν ιδρυτικά μέλη του Οργανισμού και υπερασπίζονται τον Οργανισμό σε όλες του τις εκφάνσεις και δραστηριότητες, που πρώτες αντέδρασαν αρνητικά στην ΟΡΑ '90 (Oil Pollution Act που εξέδωσαν οι ΗΠΑ το 1990) ήταν να ενεργήσουν εσκεμμένα, εκ προθέσεως, για να να βλάψουν τον Οργανισμό».

Όσα βέβαια. Αλλά προωθούν αυτό που θεωρούν ότι αργά να γίνει.

«Εννοείς τα νομοθετικά μέτρα τα οποία εξαγγέλησαν πρώτα από τη Γαλλία και την Ισπανία τον Νοέμβριο, αμέσως μετά το PRESTIGE. Στην περίπτωση του ERIKA οι Ευρωπαίοι ήρθαν πρώτα στον ΙΜΟ και μετά, με βάση τα μέτρα του ΙΜΟ, προχώρησαν στα δικά τους. Εδώ πρώτα αποφάσισαν τα μέτρα και μετά ήρθαν στον ΙΜΟ. Και επειδή αυτά τα νέα μέτρα έχουν περάσει από εξονυχιστικό έλεγχο και έχουν πάρει την έγκριση και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Συμβου-

τρα αυτά δεν είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της MARPOL και δεύτερον, δεν περιμένουν την ημερομηνία της θέσεως των μέτρων αυτών σε εφαρμογή σύμφωνα με τις απαιτήσεις της MARPOL».

Μάλιστα. Τώρα ένα άλλο θέμα. Έχετε δύο κώδικες οι οποίοι έχουν ψηφιστεί για να ρυθμίσουν νομοθετικά ορισμένα σοβαρότητα προβλήματα που αφορούν την ασφάλεια, την ασφάλεια με τις δύο έννοιες. Τους ISM και ISPS. Πολλές φορές έχει κανείς την αίσθηση ότι ενώ αυτοί οι κώδικες γίνονται για να απαντήσουν σε πραγματικά προβλήματα, στην ουσία αποτελούν μία ωραία βιτρίνα. Στην πράξη ή δεν εφαρμόζονται γιατί κάποιος δεν είναι έτοιμος ή δεν έχουν την κατάλληλη υποδομή, τις κατάλληλες διοικήσεις κ.λπ., ή αν θέλετε δεν εφαρμόζονται για λόγους εμπορικούς. Πώς το αντιμετωπίζετε;

«Θα ξεκινήσω από την τελευταία πλευρά της ερώτησης και μετά θα πάω στην διαφοροποίηση της απάντησης ως προς τον ISM και τον ISPS. Η εφαρμογή των συμβάσεων από τις διάφορες χώρες που αποφασίζουν να γίνουν μέλη των συμβάσεων, εναπόκειται στις Κυβερνήσεις τους. Όταν αποφασίζει η Μοζαμβίκη ή η Ινδία να επικυρώσουν την MARPOL ή την SOLAS αναλαμβάνουν και την υποχρέωση της εφαρμογής των απαιτήσεων της συμβάσεως στα πλοία υπό σημαία Μοζαμβίκης ή Ινδίας. Όπως ξέρεις, επειδή το σύστημα αυτό, του να αφήνεις τα πράγματα στις Κυβερνήσεις, δεν απέδωσε, εισήχθη το σύστημα του Port State Control (λιμενικού ελέγχου). Αλλά η πρωταρχική ευθύνη

είναι των Κυβερνήσεων και των εφοπλιστών. Των Κυβερνήσεων να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία υπό τη σημαία τους ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των συμβάσεων, και των εφοπλιστών ότι τα πλοία τους είναι ασφαλή. Τώρα, επειδή το σύστημα συνεχίζει να πάσχει, προχωρούμε στο Model Audit Scheme (Πρότυπο Σύστημα Επιθεωρήσεως)».

Επιθεωρητές έχουμε; Ποιοι θα είναι και τι θα βλέπουν;

«Οι επιθεωρητές για το Model Audit Scheme θα είναι προσωπικότητες τις οποίες η Βρετανία, η Γαλλία, η Ισπανία και οι άλλες χώρες θα θέτουν στη διάθεση του ΙΜΟ, ο οποίος θα επιλέγει από αυτή τη δεξαμενή των επιθεωρητών, κυβερνητικώς υποδεγεγμένω, αυτούς τους οποίους θα στέλνει π.χ. στην Αυστραλία για να κάνουν audit στο πώς η Αυστραλία ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της κάτω από τις διεθνείς συμβάσεις στις οποίες είναι μέλος. Με άλλα λόγια, θα εφαρμόσουμε με ορισμένες τροποποιήσεις



«Ο ΙΜΟ δεν ασχολείται με τις σημαίες ευκαιρίας. Ασχολείται με στιδήποτε υποβαθμισμένο υπάρχει στη ναυτιλία, αλλά οι σημαίες ευκαιρίας είναι αντικείμενο της UNCTAD. Το αντικείμενο το δικό μας, η φροντίδα μας, το μέλημά μας, η ανησυχία μας, ο πονοκέφαλός μας, ο εφιάλτης μας, είναι τα υποβαθμισμένα πλοία, ανεξάρτητα από τη σημαία την οποία φέρουν»

(mutatis mutandis, που λέει και ο γιος μου ο κλασικιστής), το σύστημα της STCW».

Φαντάζομαι ότι δεν θα πηγαίνει ο Αυστραλός επιθεωρητής στην Αυστραλία, ο Έλληνας στην Ελλάδα γιατί...

«Αν το κάνει αυτό ο Γενικός Γραμματέας όταν θα επιλέγει τους επιθεωρητές, θα είναι αυτόχαιρας! Έτσι δεν είναι; Λοιπόν, αυτό είναι η γενική απάντηση».

Υπάρχουν εταιρείες που έχουν ISM Code Certificate, που το πήρανε εν μία νυκτί, να τα λέμε αλλά για να μπορεί και ο Έλληνας πολίτης, κάθε πλοία να καταλάβει. Βλαβερή πιστοποιητική βιτρίνα.

«Κακώς. Κάκιστα».

Το θέμα λοιπόν δεν είναι πόσα πιστοποιητικά έχει σαν εταιρεία, το θέμα είναι αν αυτά πράγματι εφαρμόζονται.

«Εάν έτσι έχουν τα πράγματα...».

...και φτάνουμε τώρα στο πιο δύσκολο, για μένα, ερώτημα...

«Μα δεν φτάσαμε, δεν σου απήγησα για τον ISPS».

Ωραία.

«Αυτό που λες, overnight πήραν πιστοποιητικά, δεν αντανάκλα είτε στην Κυβέρνηση της χώρας σημαίας, η οποία έδωσε το πιστοποιητικό...».

Μα τα πήραν από τους νηογνώμονες...

«... είτε στον νηογνώμονα τον οποίον έχει εξουσιοδοτήσει η χώρα της σημαίας να εκδίδει πιστοποιητικά για λογαριασμό της».

Μια υπάρχουν νηογνώμονες που είναι στον IACS (Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων), δηλαδή οι δέ-

κα top παγκοσμίως, και έχουν δώσει τέτοιου είδους certificates. Άρα η Κυβέρνηση, κάθε Κυβέρνηση που έχει εξουσιοδοτήσει π.χ. το Lloyd's, υποτίθεται ότι τον έχει εμποτισμένο. Τι άλλο να κάνει; Να πάει να κάνει τη δουλειά τη δική τους; Άρα το σύστημα πάσχει. Εκεί που πάσχει το σύστημα, το Port State Control αργά ή γρήγορα θα το φέρει στην επιφάνεια. Ο Κώδικας ISM, επαναλαμβάνω, ξεκίνησε να γράφεται το 1987, μετά το HERALD OF FREE ENTERPRISE έγινε υποχρεωτικός μέσω τροποποιήσεων της SOLAS το 1994, ετέθη σε ισχύ το 1998 και σε τελική φάση το 2001. Άρα οι Κυβερνήσεις και οι εταιρείες δεν είχαν λόγους να πουν πως δεν είχαν χρόνο να εφαρμόσουν τον ISM. Εδώ δέχομαι ότι το χρονικό διάστημα μεταξύ της υιοθέτησής του ISPS τον Δεκέμβριο του 2002 και της θέσεώς του σε ισχύ τον Ιούλιο 2004, είναι μικρό για να μπορέσουμε να πούμε ότι και τα 50.000 πλοία και τα 15.000 περίπου λιμάνια ανά τον κόσμο, θα είναι σε θέση να τον εφαρμόσουν. Άρα θα πρέ-

γάζεται σε ναυτιλιακές εταιρείες».

Σαφέστατα. Γιατί τα πληρώματα προσαρμόζονται αναγκαστικά.

«Ναι, αν όμως η ναυτιλιακή επιχείρηση δεν διαθέτει νοσοτροπία ασφαλείας; Γιατί, σύμφωνα με τον κώδικα ISM θα πρέπει να υπάρχει δέσμευση (commitment) για θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος από την κορυφή της διοίκησης της επιχείρησης για να μπορούν τα πληρώματα να ανταποκριθούν».

Μα γ' αυτό έβαλα τελευταία τα πληρώματα. Ξεκίνησα από τους θεσμούς, γιατί ο κάθε εργαζόμενος -μην ξεχνάτε ότι τα πληρώματα είναι απλοί εργαζόμενοι- είναι υποχρεωμένος για λόγους ανάγκης να συμμορφώνεται προς την ποιότητα της εταιρείας του. Προς την ποιότητα των Κυβερνήσεων του, προς την ποιότητα των θεσμών. Δεν μπορεί να επιβιώσει αλλιώς.

«Άρα ευφυώς ο ISM Code δίνει έμφαση στο ότι θα πρέπει να υπάρχει commitment from the top». **Σαφέστατα.**

«Αν ο παιδικός μου φίλος Γρηγόρης Χατζηλευθεριάδης, για παράδειγμα, δεν είναι safety minded και ο καπετάνιος τού κάνει ένα τηλεφώνημα από τη Μελβούρνη ότι "έχω ένα πρόβλημα" και ο Γρηγόρης του πει "κόιταξε πώς θα τα μπλώσεις με τις τοπικές αρχές για να πας μέχρι το επόμενο λιμάνι...».

...ή γιατί το επόμενο λιμάνι είναι πιο ανεκτικό... ή πιο φτηνό... Όταν όμως ο Γρηγόρης του πει δεν θα κουνήσεις ρούπι εάν δεν τακτοποιήσεις το πρόβλημα...

Ναι, αλλά ο Γρηγόρης έχει επώνυμο και έχει διαφάνεια. Ξέρουμε ποιος είναι και αν είναι σοβαρός ή όχι. Εδώ ερχόμαστε τώρα στο πρόβλημα της αδιαφάνειας μέσω των σημαίων παντός χρώματος και παντός καιρού. Γιατί εκεί είναι το point. Βέβαια, ιδανική κατάσταση θα ήταν να έχουν όλα τα κράτη σημαία αλλά τα κράτη που είναι κράτη, που έχουν υποδομή, που έχουν διοίκηση, που θέτουν πρότυπα...

«Προς αυτή την κατεύθυνση βαίνουμε μέσω του Model Audit Scheme (Πρότυπο Σύστημα Επιθεωρήσεως). Γι' αυτό είμαι τόσο υπέρμαχος του και γι' αυτό μεταξύ των προτεραιοτήτων μου ως Γενικού Γραμματέα θα είναι να δώσω τη δέουσα έμφαση και οργανικά στη δομή, στη σύνθεση της Γραμματείας του Οργανισμού στο θέμα αυτό».

Μάλιστα. Βεβαίως δεν χρειάζεται να εμπνεύσουμε στο θέμα των σημαίων ευκαιρίας γιατί όλοι γνωρίζουμε τι ιστορικό έχουν... Και δεν χρειάζεται να τονίσουμε π.χ. τι γίνεται τελευταία στη Λιβερία. Ξέρουμε τι γίνεται.

◀ «Απάντηση. Ο IMO δεν ασχολείται με σημαίες ευκαιρίας. Ασχολείται με οτιδήποτε υποβαθμισμένο υπάρχει στη ναυτιλία. Οι σημαίες ευκαιρίας υπήρξαν αντικείμενο της UNCTAD. Το αντικείμενο το δικό μας, η φροντίδα μας, το μέλημά μας, η ανησυχία μας, ο πονοκέφαλός μας, ο εφιάλης μας, είναι τα υποβαθμισμένα πλοία, ανεξάρτητα από τη σημαία την οποία φέρουν».

Να κάνω μία προεκλεκτική ερώτηση;
«Βεβαίως».

Εάν ένας πλοιοκτήτης, με το ανάλογο κόστος και το σέβωμα, έχει ποσότητα πολύ καλά, τι τον ωθεί να είναι σε μία σημαία η οποία αποδεδειγμένα δημιουργεί μία άσκημη εικόνα προς τα έξω;

«Αυτή είναι μία ερώτηση Βάσω μου, που θα πρέπει να κάνεις στον περί ού ο λόγος πλοιοκτήτη, όχι σε μένα. Για εμάς δεν υπάρχει ο όρος flag of convenience (σημαία ευκαιρίας). Υπάρχει ο όρος open register (ανοιχτό νηολόγιο)».

γο πριν η χώρα αποκτήσει την ανεξαρτησία της. Τότε, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν οι παλιές βρετανικές αποικίες η μία μετά την άλλη Εξέφυγαν από το στέμμα και γίνονταν ανεξάρτητα κράτη. Όταν λοιπόν παραδέχεται ότι there are winds of change θα πρέπει κι εμείς να συμμορφωθούμε. Αλλά θα πρέπει να είμαστε σε θέση να συλλαμβάνουμε τα μηνύματα των αλλαγών των ανέμων, να τα κατανοούμε και να ενεργούμε ανάλογα. Και παρακάτω, στον λόγο μου στο Συμβούλιο του Οργανισμού τον περασμένο Ιούνιο, είπα ότι οποιαδήποτε αλλαγή χρειαστεί, λόγω των μετεξελίξεων, δεν θα πρέπει να θεωρηθεί σαν απόδειξη αποτυχίας του Οργανισμού, αλλά σαν μία ένδειξη ότι ο Οργανισμός είναι ζωντανός, είναι σφριγηλός και μπορεί να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των καιρών. Η απάντησή μου, λοιπόν, στο ερώτημα είναι, ναι, ο Οργανισμός πρέπει να παρακολουθεί τις εξελί-

ες μέχρι τώρα με έχουν βοηθήσει πολύ στη ζωή μου. Πρώτον: Να δίνω πρώτος το παράδειγμα. Δεύτερον: Να καθορίζω σωστά τις προτεραιότητές μου. Τρίτον: Να ακολουθώ το ένστικτό μου όταν καλούμαι να εκτιμήσω τι είναι δίκαιο, ορθό και ηθικό. Και τέταρτον: Να μιλάω όταν έχω κάτι να πω. Αυτές ήταν και εξακολουθούν να είναι οι τέσσερις βασικές αρχές μου. Για το πρότυπο του ιδεώδους Γενικού Γραμματέα δίνω τη δέουσα σημασία στην πολιτικοδιπλωματική κατάρτιση και τις ικανότητες, τα χαρίσματα και το ταλέντο του σαν φυσικού ηγέτη».

Δεν μπορεί να διαφωνήσει κανείς με αυτές τις αρχές. Όμως η κύρια κριτική για τον IMO δεν είναι προσωπική, απευθύνεται στη θέση, στο πόστο του Γενικού Γραμματέα, στα καθήκοντά του. Είναι ότι καταλήγει στο ρόλο του ως ισσορροπιστή, να κινείται στον κοινό παρονομαστή προς τα κάτω.



«Τέσσερις άνθρωποι σημάδεψαν την εξέλιξή μου. Ο "πατέρας της Ναυτιλιακής Οικονομίας στην Ελλάδα" Λευτέρης Γεωργαντόπουλος. Ο ναύαρχος Άλκης Σκιαδάς. Ο μακαρίτης Παντελής Πρωτονοτάριος, "αξιωματικός του Λιμενικού με άλφα κεφαλαίο και άντρας με άλφα κεφαλαίο". Και ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού William O' Neil που μου ανέθεσε το 1992 τη διεύθυνση Ναυτικής Ασφάλειας»

Το ίδιο πράγμα είναι. Το ίδιο ακριβώς.

«Είναι μία εξελικτική ορολογία. Στην παρούσα φάση χρησιμοποιούμε περισσότερο τον όρο open register. Εμάς και πάλι αυτό δεν μας ενδιαφέρει. Εμάς μας ενδιαφέρει εάν τα πλοία, υπό οιαδήποτε σημαία χώρας-μέλους του IMO, είναι ασφαλή ή υποβαθμισμένα».

Επανέρχομαι στα πολύ σοβαρά θέματα... Τα μεγάλα θέματα λοιπόν safety και security συνδέονται και παίρνουν μία εξέλιξη πρόσφατα και σε σχέση με το Δίκαιο της Θάλασσας, την τυκόν τροποποίηση που πιθανόν να πρέπει να γίνει ή να μην γίνει...

«Στο Δίκαιο της Θάλασσας, εννοείτε;».

Ναι. Μετά τις πρόσφατες εξελίξεις, λοιπόν, παρατηρούμε ότι τα μεγάλα προβλήματα της ναυτιλίας είναι μάλλον περισσότερο πολιτικά και λιγότερο τεχνοκρατικά. Συμφωνείτε;

«Βεβαίως».

Στο μέτρο που συμφωνείτε με ασπίν την άποψη, ο IMO που ξεκίνησε ως καθαρά τεχνοκρατικός οργανισμός βιώνει μάλλον μια μετάλλαξη στις μέρες μας. Μπορεί λοιπόν ο IMO να παραμείνει ίδιος;

«Θα είναι σφάλμα εν όψει αυτών των εξελίξεων να μην προσπαθήσει και ο Οργανισμός να μετεξελιχθεί και να παρακολουθήσει τις εξελίξεις. Θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι there are winds of change blowing all over the place (άνεμοι αλλαγής πνέουν από παντού). Τη φράση "winds of change" (άνεμοι αλλαγής) δανείστηκα από τον περίφημο λόγο του McMillan, τότε πρωθυπουργού της Βρετανίας, όταν απευθύνθηκε στο Κοινοβούλιο της Νοτίου Αφρικής, λί-

ξεις και να επισημαίνει τις τάσεις και τις προκλήσεις ώστε να αντιδρά έγκαιρα. Αλλά αυτό σημαίνει ότι ο Γενικός Γραμματέας, πέραν της τεχνικής του κατάρτισης, θα πρέπει να έχει και διπλωματικές ικανότητες και πολιτικό ένστικτο».

Εκεί πήλα να καταλήξω. Θα ήταν λάθος λοιπόν να υποθέσω ότι ο IMO καλείται να μετεξελιχθεί σε λιγότερο τεχνοκρατικό, και περισσότερο διπλωματικό πολιτικό Οργανισμό; Υπό την έννοια ότι καλείται να κρατήσει κάποιες πολιτικές ισορροπίες.

«Αυτή τη στιγμή είναι τεχνοκρατικός χωρίς να παύει να είναι και πολιτικός. Οι συζητήσεις στα πλαίσια ομάδων Εργασίας είναι καθαρά τεχνοκρατικές. Οι συζητήσεις στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στο Συμβούλιο του Οργανισμού και στη Συνέλευση, είναι περισσότερο πολιτικές παρά τεχνοκρατικές. Άρα ο IMO θα πρέπει να έχει τη δέουσα ευελιξία ώστε να μπορεί να αντιλαμβάνεται που σταματά η τεχνοκρατική θεώρηση ενός προβλήματος και πού αρχίζει η πολιτική θεώρησή του. Ωστε μέσα από την τεχνοκρατική και τεχνικοπολιτική θεώρηση του εκάστοτε ορίσματος λύση. Και εκεί ο Γενικός Γραμματέας έχει ένα πολύ σπουδαίο ρόλο να παίζει».

Εδώ θα επιμείνω λίγο περισσότερο.

«Να μου επιτρέψεις να σε παραπέμψω στις τελευταίες παραγράφους της ομιλίας μου στο Συμβούλιο, όταν είπα ποιο θα πρέπει να είναι το ιδανικό πορτραίτο του Γενικού Γραμματέα. Είπα ότι σαν Γενικός Γραμματέας θα εξακολουθήσω να εφαρμόζω τις τέσσερις αρχές οι οποί-

«Δεν το δέχομαι. Η συνήθης κατηγορία ότι οι αποφάσεις του Οργανισμού είναι αποφάσεις του ελάχιστου κοινού παρονομαστή δεν ευσταθεί. Και αυτό γιατί το σύνολο σχεδόν των προτάσεων που υποβάλλονται στον Οργανισμό για την υιοθέτηση νέων standards, υποβάλλεται από τεχνολογικά προηγμένες Χώρες που αποβλέπουν σε υψηλά όχι χαμηλά επίπεδα ασφάλειας. Ανεξάρτητα από αυτό, εκείνο που προσπαθούμε στον Οργανισμό είναι οι αποφάσεις να λαμβάνονται συναινετικά, by consensus. Γιατί, Βάσω, τι μέλλον θα έχει ένα μέτρο το οποίο υιοθετείται με μία πλειοψηφία 51% των χωρών-μελών έναντι 49% που μειοψήφισαν, όταν το πρότυπο αυτό θα αφορά μία βιομηχανία τόσο διεθνή όσο η ναυτιλία; Άρα θα πρέπει να κάνουμε μία προσπάθεια το standard αυτό να γίνει αποδεκτό by consensus. Αυτό σημαίνει ίσως παράταση του χρόνου της απόφασης. Εκεί είναι που η κριτική λέει ότι καθυστερούμε για να πάρουμε μαζί μας το αργότερο καράβι στο καμβόι, ενώ δεν είναι αυτός ο λόγος. Από την άλλη την πλευρά, στον IMO απεχθανόμαστε την έννοια της ψηφοφορίας. Η ψηφοφορία είναι διχαστική. Διαιρεί τα μέλη. Η προσπάθεια είναι να μένουν συνδεδεμένα. Όσο πιο ενωμένα τα Μέλη, τόσο ισχυρότερος ο Οργανισμός. Γι' αυτό και κάνουμε κάθε δυνατή προσπάθεια να καταλήξουμε σε συμβιβαστικές λύσεις οι οποίες, επειδή θα γίνουν δεκτές με συναίνεση, έχουν πολλές πιθανότητες εφαρμογής».

Κατανοώ... ☺

ΒΑΣΩ ΑΡΜΟΓΕΝΗ