

ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ

των Ναυτιλών

Τεύχος: 3
Απρίλιος 2010



•HELMEPA•



Το "Περισκόπιο των Ναυτιλών" είναι ένα μηνιαίο ηλεκτρονικό δελτίο της HELMEPA που έχει ως στόχο να φέρει τους νέους ανθρώπους στην Ελλάδα πιο κοντά σε θέματα που αφορούν τη θαλάσσια έρευνα, τη χρήση νέων τεχνολογιών για την προστασία του περιβάλλοντος και τις επιστήμες και τα επαγγέλματα που συνδέονται με το θαλάσσιο περιβάλλον. Η πρωτοβουλία αυτή υποστηρίζεται από το Βρετανικό κοινωφελές ίδρυμα The Lloyd's Register Educational Trust (LRET).



Περιεχόμενα

Οι εκπομπές άνθρακα αυξάνουν την οξύτητα του ωκεανού απειλώντας τη θαλάσσια ζωή

Σελ. 1

Τα λιμάνια αντιμετωπίζουν την κλιματική αλλαγή: Το παράδειγμα του Ρότερνταμ

Σελ. 2

Μεταφέροντας φυσικό αέριο πάνω στο νερό

Σελ. 3

Επιστήμες και Επαγγέλματα της Θάλασσας: Διακανονιστής Αβαριών

Σελ. 5

Τα links του μήνα

Σελ. 6

Οι εκπομπές άνθρακα αυξάνουν την οξύτητα του ωκεανού απειλώντας τη θαλάσσια ζωή

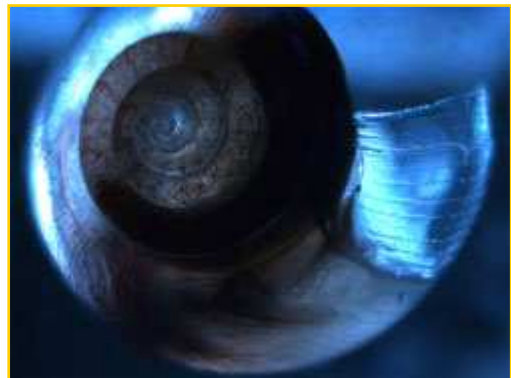
Οι ωκεανοί απορροφούν περίπου το ένα τρίτο του διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται από τη χρήση ορυκτών καυσίμων, φαινόμενο το οποίο μετριάξει τις επιδράσεις της κλιματικής αλλαγής, αλλά οδηγεί ολόένα και περισσότερο στην οξίνιση των ωκεανών. Ήδη, όπως επισημαίνει πρόσφατη έκθεση του διεθνούς μη-κυβερνητικού περιβαλλοντικού οργανισμού OCEANA, οι ωκεανοί είναι κατά ένα τρίτο πιο όξινοι από ότι ήταν πριν από τη Βιομηχανική Επανάσταση.

Σύμφωνα με τα στοιχεία νέας μελέτης που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό Science, αυτή η αλλαγή στη χημεία των ωκεανών μπορεί να μειώσει τους πληθυσμούς του φυτοπλαγκτού που διαμορφώνουν τη βάση της θαλάσσιας τροφικής αλυσίδας. Επιστήμονες από το Τμήμα Γεωεπιστημών του Αμερικανικού Πανεπιστημίου Princeton διαπίστωσαν ότι η αυξανόμενη οξύτητα του νερού της θάλασσας μειώνει την απορρόφηση του σιδήρου από το φυτοπλαγκτόν. Μια τέτοια μείωση στο σίδηρο εμφανίζεται να εξασθενεί τη δυνατότητα του φυτοπλαγκτού να φωτοσυνθέσει, μειώνοντας ενδεχομένως τους πληθυσμούς του και ως εκ τούτου έχοντας επιπτώσεις σε ολόκληρη τη θαλάσσια τροφική αλυσίδα.

Εντούτοις, οι επιστήμονες επισημαίνουν ότι μερικά από αυτά τα φαινόμενα θα μπορούσαν να μετριαστούν από άλλες επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, όπως η αύξηση του αριθμού των θυελλών που μεταφέρουν πλούσια σε σίδηρο σκόνη από ερήμους της Αυστραλίας και της Αφρικής στους ωκεανούς, η οποία μπορεί τελικά να εγκατασταθεί στα επιφα-

νειακά νερά.

Σύμφωνα με τον βιολόγο Francois Morel, έναν εκ των συντακτών της μελέτης, "Βρισκόμαστε ακόμη στην αρχή της έρευνας για την οξίνιση των ωκεανών. Πρόκειται για την πρώτη μελέτη του είδους της που εξετάζει τη λήψη ενός σημαντικού θρεπτικού συστατικού."



Όπως άλλα είδη που χρησιμοποιούν ανθρακικό ασβέστιο για την ανάπτυξη των κελυφών τους και των σκελετών τους, το μέλλον αυτού του Αρκτικού Πτερόποδου μπορεί να βρίσκεται σε κίνδυνο ως αποτέλεσμα της οξίνισης των ωκεανών. Steeve Comeau, Laboratoire d'Océanographie de Villefranche.

Προηγούμενες μελέτες για τις επιπτώσεις της οξίνισης των ωκεανών έχουν εστιάσει στη μείωση της διαθεσιμότητας ιόντων ανθρακικού άλατος στο θαλασσινό νερό, το οποίο είναι σημαντικό συστατικό των σκελετών από ανθρακικό ασβέστιο πολλών θαλάσσιων ειδών, όπως τα κοράλλια, οι αχινοί, τα στρείδια, τα μαλάκια και τα μύδια. Σε έναν ωκεανό με χαμηλά επίπεδα ανθρακικού άλατος, αυτά τα ζώα θα αντιμετωπίσουν μεγαλύτερη δυσκολία στη διαμόρφωση των σκελετών και κοχυλιών τους, τα οποία θα είναι λιγότερο ανθεκτικά με αποτέλεσμα να διαλύονται πιο εύκολα.

(Συνεχίζεται στη σελ. 2)

Αυτά τα είδη διατρέχουν ιδιαίτερο κίνδυνο στις πολικές περιοχές, καθώς το ανθρακικό ασβέστιο διαλύεται ευκολότερα στις χαμηλότερες θερμοκρασίες. Όπως επισημαίνουν οι συντάκτες της μελέτης, η μείωση των πληθυσμών αυτών των ειδών, καθώς επίσης και εκείνων που εξαρτώνται τροφικά από αυτά, λόγω της οξίνισης των ωκεανών θα προκαλούσε πιθανώς δραματικές αλλαγές στη δομή και τη λειτουργία των πολικών οικοσυστημάτων.

Εάν τα έθνη δεν μειώσουν αισθητά τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, η έκθεση του οργανισμού ΟCEANA προειδοποιεί, οι επιστήμονες προβλέπουν μια μαζική εξαφάνιση κοραλλιών παγκοσμίως μέχρι το τέλος αυτού του αιώνα. Δεδομένου ότι οι ύφαλοι εξαφανίζονται, πολλά σημαντικά είδη ψαριών και άλλων θαλάσσιων οργανισμών που εξαρτώνται από τους υφάλους για τροφή και προστασία θα βρεθούν επίσης σε κίνδυνο.

Σύμφωνα με μία άλλη μελέτη, του περιοδικού *Bio-geosciences*, το ποσοστό ανάπτυξης του κελύφους του Πτερόποδου (πελαγικού μαλακίου) *Limacina helicina*, των αρκτικών θαλασσιών οικοσυστημάτων, μειώνεται κατά 28 τοις εκατό σε θαλασσινό νερό με pH 7.78. Αυτό είναι ένα επίπεδο οξύτητας στο οποίο μερικοί επιστήμονες προβλέπουν ότι θα φθάσουν οι ωκεανοί μέχρι το 2100. Οι συντάκτες της μελέτης καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η έρευνά τους ενισχύει την "ανησυχία για το μέλλον των Πτερόποδων σε έναν κόσμο υψηλού CO₂, καθώς επίσης και εκείνων των ειδών που εξαρτώνται από αυτά ως πηγή τροφής" σημειώνοντας ότι μια πτώση στους πληθυσμούς αυτών των ειδών "θα προκαλούσε πιθανώς δραματικές αλλαγές στη δομή, τη λειτουργία και τις υπηρεσίες που προσφέρουν τα πολικά οικοσυστήματα."

Για επιπλέον πληροφορίες επισκεφτείτε το: na.oceana.org.

Τα λιμάνια αντιμετωπίζουν την κλιματική αλλαγή: Το παράδειγμα του Ρότερνταμ

Οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν το κύριο μέσο μεταφοράς για πάνω από 80% του παγκόσμιου εμπορίου και υποστηρίζουν το 90% της διακίνησης φορτίων μεταξύ της Ευρώπης και του υπόλοιπου κόσμου. Σημαντικές προσπάθειες για να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τις θαλάσσιες μεταφορές έχουν γίνει, και συνεχίζουν να γίνονται τα τελευταία χρόνια, όπως για παράδειγμα η μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία, σύμφωνα με την Πολιτική της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Οι ευρωπαϊκές λιμενικές αρχές κινούνται στην ίδια κατεύθυνση προκειμένου να μειωθεί ο αντίκτυπος των δραστηριοτήτων τους στο περιβάλλον. Η μείωση των εκπομπών των αερίων θερμοκηπίου που προέρχονται από τις λιμενικές εργασίες, επιτυγχάνεται μέσα από μια ευρεία ποικιλία δράσεων. Το λιμάνι του Ρότερνταμ είναι ένα παράδειγμα για το πώς τέτοιες προσπάθειες μπορούν να λάβουν χώρα και μπορούν να διαδραματίσουν έναν σημαντικό ρόλο στην αναπτυξιακή στρατηγική του λιμανιού και στην οικονομική ανάπτυξη του.

Στο λιμάνι του Ρότερνταμ λαμβάνεται μια σειρά από μέτρα για τη μείωση της κλιματικής αλλαγής όπως για παράδειγμα η εγκατάσταση και λειτουργία ανεμογεννητριών στην περιοχή του λιμανιού για τη δημιουργία καθαρής ενέργειας που θα χρη-



σιμοποιείται στις λιμενικές εργασίες. Στόχος των υπευθύνων του λιμανιού είναι να διπλασιαστεί η ισχύς της παραγόμενης αιολικής ενέργειας κοντά στην ακτή μέσα στα επόμενα δέκα έτη, από 150 MW που είναι σήμερα σε 300 MW. Άλλα μέτρα περιλαμβάνουν την παροχή ηλεκτρικής ισχύος σε πλοία που είναι παραβλημένα στο λιμάνι μειώνοντας τις άμεσες εκπομπές από τις ηλεκτρομηχανές τους, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των κτηρίων και άλλων εγκαταστάσεων, την ανάπτυξη στρατηγικής και υποδομών για τη μεταφορά και την επεξεργασία βιοκαυσίμων, την προώθηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων στο λιμάνι και τη μείωση της μεταφοράς φορτίων από φορτηγά αυξάνοντας τη χρήση του σιδηροδρόμου. Επιπλέον το λιμάνι του Ρότερνταμ συμμετέχει σε προγράμματα για τη δέσμευση και την αποθήκευση

(Συνεχίζεται στη σελ. 3)

του διοξειδίου του άνθρακα, κυρίως στη Βόρεια Θάλασσα για να αντισταθμίσει την αυξανόμενη ζήτηση της ενέργειας και να μειώσει τις εκπομπές του κύριου αυτού αερίου του θερμοκηπίου.

Το λιμάνι του Ρότερνταμ προώθησε την προετοιμασία της “Παγκόσμιας Διακήρυξης των Λιμένων για το Κλίμα” που υπογράφηκε από 55 λιμένες το 2008 και είναι ένας από τους σημαντικότερους φορείς που εμπλέκονται στην Πρωτοβουλία του Ρότερνταμ για το Κλίμα, ένα φιλόδοξο πρόγραμμα που προσπαθεί να φέρει την πόλη του Ρότερνταμ σε μείωση κατά 50% των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα μέχρι το 2025 σε σχέση με το 1990.

Η ενεργειακή απόδοση στη βιομηχανία, η βιώσιμη

ενέργεια (ηλιακή, αιολική και ενέργεια από βιομάζα), η δέσμευση, η επαναχρησιμοποίηση και η αποθήκευση του CO₂ και η προσαρμογή στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής είναι οι συλλοβότες αυτής της πρωτοβουλίας για τη βελτίωση το κλίματος, προς όφελος των ανθρώπων, του περιβάλλοντος και της οικονομίας. Το λιμάνι του Ρότερνταμ κινείται προς αυτόν τον στόχο επιτυγχάνοντας την απαραίτητη ανάπτυξη του λιμανιού, με έναν βιώσιμο και κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο.

Περισσότερες πληροφορίες on-line:

ec.europa.eu - Maritime Transport,
ec.europa.eu - Maritime Transport Strategy 2018,
www.portofrotterdam.com,
www.rotterdamclimateinitiative.nl.

Μεταφέροντας φυσικό αέριο πάνω στο νερό

Το φυσικό αέριο είναι η καθαρότερη πηγή πρωτογενούς ενέργειας, μετά τις ανανεώσιμες μορφές. Μικρότερες εκπομπές στην ατμόσφαιρα, καλύτερη απόδοση και μειωμένη κατανάλωση κατά την καύση του σε σχέση με τα συμβατικά καύσιμα είναι μερικά από τα πλεονεκτήματά του.

Παρά το γεγονός ότι όλο και περισσότερα επίγεια ή υποθαλάσσια δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου κατασκευάζονται σε διάφορες περιοχές του πλανήτη, η μεταφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου από πλοία παρουσιάζει σταθερή αύξηση περίπου 7% κάθε χρόνο την τελευταία δεκαετία. Τα πρώτα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου που σύντομα αναφέρονται ως πλοία LNG (Liquefied Natural Gas Carriers), ναυπηγήθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '60. Από τότε μέχρι σήμερα έχουν εκσυγχρονισθεί σε τέτοιο βαθμό που να θεωρούνται από τα πιο εξειδικευμένα και ασφαλή πλοία στη θάλασσα.

Για να είναι η μεταφορά του φυσικού αερίου οικονομικά συμφέρουσα θα πρέπει το αέριο να υγροποιηθεί ώστε να αυξηθεί η πυκνότητά του και να μειωθεί αντίστοιχα ο όγκος του. Η υγροποίηση αυτή επιτυγχάνεται με ψύξη ή με αύξηση της πίεσης ή συνδυασμό και των δύο.

Τα πλοία LNG σχεδιάζονται για να μεταφέρουν το φορτίο τους σε ατμοσφαιρική πίεση

και θερμοκρασία περίπου -162oC. Στην υγρή αυτή κατάσταση, καταλαμβάνει 600 φορές μικρότερο όγκο από ότι στην αέρια κατάσταση. Το υγροποιημένο φυσικό αέριο είναι ένα άχρωμο, άοσμο και μη τοξικό υγρό με πυκνότητα 0,4 - 0,5 τόνους ανά κυβικό μέτρο.

Λόγω της ιδιαίτερα χαμηλής αυτής της θερμοκρασίας πρέπει:

- να αποφευχθεί η επαφή της γάστρας του πλοίου με το υγρό ώστε η θερμοκρασία του χάλυβα να μην κατέλθει κάτω από αυτήν που έχει δοκιμαστεί να αντέχει, και
- να ελαχιστοποιηθούν οι θερμικές ροές από και προς τις δεξαμενές ώστε να μην αυξηθεί η θερμοκρασία του και ο όγκος του αντίστοιχα.

Ο τρόπος μεταφοράς του υγροποιημένου φυσικού αερίου που έχει επικρατήσει σήμερα είναι είτε μέσα σε δεξαμενές τύπου μεμβράνης που αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της κατασκευής του πλοίου ή σε σφαιρικές ή πρισματικές δεξαμενές, αυτό-υποστηριζόμενες, ανεξάρτητες δηλαδή από την υπόλοιπη κατασκευή του πλοίου.

Μεγάλης σημασίας θεωρείται η μόνωση των δεξαμενών μεταφοράς του υγροποιημένου φυσικού αερίου γιατί χάρη σε αυτήν διατηρείται η χαμηλή θερμοκρασία του και συγχρόνως προστατεύεται η μεταλλική κατασκευή του πλοίου. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται πρέπει να είναι αδιάβροχα σε υδρατμούς και να

(Συνεχίζεται στη σελ. 4)

είναι ανθεκτικά στο φορτίο που θα τους ασκηθεί.

Στην περίπτωση των πλοίων LNG με δεξαμενές τύπου μεμβράνης, το κέλυφος των δεξαμενών αποτελείται από ένα λεπτό μεταλλικό τοίχωμα (μεμβράνη πάχους 0,5 mm) από σιδηρονικέλιο. Η εξωτερική του πλευρά καλύπτεται από ένα μονωτικό στρώμα πάχους 200 mm συνήθως από περλίτη, στη συνέχεια από μια δεύτερη μεμβράνη ίδια με την πρώτη και εξωτερικά πάλι από ένα παρόμοιο μονωτικό στρώμα περλίτη. Η μόνωση αυτή ελαχιστοποιεί την απώλεια θερμότητας από τις δεξαμενές φορτίου.



Εικόνα 1 Οι δύο βασικοί τύποι πλοίων LNG με σφαιρικές, ανεξάρτητες δεξαμενές (πάνω) και συνδεδεμένες στην κατασκευή δεξαμενές τύπου μεμβράνης (κάτω).



Εικόνα 2 Το εσωτερικό μια δεξαμενής υγροποιημένου φυσικού αερίου

Τα πλοία LNG εκτελούν ταξίδια από χώρες που παράγουν φυσικό αέριο και διαθέτουν ειδικές εγκαταστάσεις υγροποίησης σε χώρες που καταναλώνουν φυσικό αέριο και αντίστοιχα διαθέτουν μονάδες υγροποίησης και διανομής προς κατανάλωση.

Οι μεγαλύτεροι εξαγωγείς υγροποιημένου φυσικού αερίου είναι το Κατάρ (περίπου 28 εκατομμύρια τόνοι το χρόνο), η Μαλαισία (22 εκατομμύρια τόνοι) και η Ινδονησία (20 εκατομμύρια τόνοι) ενώ οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς είναι η Ιαπωνία, η Νότιο Κορέα και η Ισπανία.

Στην Ελλάδα, λιμενική εγκατάσταση που διαθέτει

πλήρως εξοπλισμένο προβλήτα εκφόρτωσης πλοίων LNG και συγχρόνως μονάδα υγροποίησης φυσικού αερίου λειτουργεί από το 2000 στη νήσο Ρεβυθούσα, στον κόλπο Μεγάρων. Αποτελεί μία από τις 10 αντίστοιχες εγκαταστάσεις που λειτουργούν σήμερα σε όλο το χώρο της Μεσογείου και της Ευρώπης. Το υγροποιημένο φυσικό αέριο αποθηκεύεται σε δύο δεξαμενές, συνολικής χωρητικότητας 130.000 κυβικών μέτρων και στη συνέχεια μετατρέπεται σε αέριο ώστε να τροφοδοτήσει το εθνικό σύστημα διανομής της χώρας μας.

Λόγω του μεγάλου κόστους κατασκευής σταθμών υγροποίησης φυσικού αερίου, η σημερινή παραγωγή έχει περιοριστεί στις περιοχές εκείνες που διαθέτουν μεγάλα, εκμεταλλεύσιμα πεδία φυσικού αερίου.

Για το λόγο αυτό εξετάζεται σήμερα η προοπτική της κατασκευής πλοίων που θα μεταφέρουν φυσικό αέριο σε στερεοποιημένη μορφή με στόχο την εκμετάλλευση μικρού και μεσαίου μεγέθους πεδίων. Η ένυδρη, κρυσταλλική μορφή αυτή του φυσικού αερίου ονομάζεται Natural Gas Hydrate (NGH) και αποτελείται συνήθως από pellets διαμέτρου 5–20 mm μορίων νερού που περιβάλλουν τα μόρια μεθανίου, αιθανίου, προπανίου, κ.α. Το υλικό αυτό έχει ειδικό βάρος 0.85 – 0.95 σχεδόν διπλάσιο του LNG ενώ ένα κυβικό μέτρο περιέχει 170 κυβ. μέτρα αερίου σε κανονικές συνθήκες (ενώ το LNG 600 κυβ. μέτρα).

Η συντήρηση του υλικού στη μορφή αυτή σε χώρο αποθήκευσης ή χώρο φορτίου πλοίου απαιτεί θερμοκρασίες -20°C , πολύ υψηλότερες δηλαδή από τη θερμοκρασία των -162°C που απαιτείται για το υγροποιημένο φυσικό αέριο. Αν πράγματι αναπτύ-

(Συνεχίζεται στη σελ. 5)

χθούν οι απαραίτητες εγκαταστάσεις μετατροπής φυσικού αερίου σε NGH τότε είναι πιθανή η μεταφορά του από πλοία που θα έχουν ιδιαίτερο σχεδιασμό και χαρακτηριστικά. Οι δεξαμενές των πλοίων αυτών θα είναι μονωμένες και αεροστεγείς ώστε να μην υπάρχει είσοδος ατμοσφαιρικού αέρα και συγχρόνως η θερμοκρασία θα παραμένει

στους -20°C για να μην προκαλείται αποσταθεροποίηση των pellets και χωρίς να απαιτείται έτσι η εγκατάσταση κρυογενικού συστήματος. Ένας προκαταρκτικός σχεδιασμός έχει ήδη γίνει για πλοία χωρητικότητας 160.000 κυβ. μέτρων, μήκους 275 μέτρων και πλάτους 46 μέτρων.

Επιστήμες και Επαγγέλματα της Θάλασσας: Διακανονιστής Αβαριών

Η κα Ριρή Μάρουγκα-Παναγιωτοπούλου, περιγράφοντας το επάγγελμα που άσκησε στο Λονδίνο και τον Πειραιά επί 42 χρόνια, μια δουλειά ίσως άγνωστη σε πολλούς αλλά αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλιακής δραστηριότητας, μας είπε:

“**Διακανονιστής Αβαριών** είναι ένα επάγγελμα που σχετίζεται με το πλοίο και τη «ζωή» του **μόνο** κατά τις στιγμές που εκείνο συναντά δυσκολίες. Όταν μιλάμε για δυσκολίες εννοούμε ατυχήματα κατά τον πλου ή στο λιμάνι που μπορεί να είναι τυχαία προξενώντας ζημιές **μόνο** στο πλοίο (Μερική Αβαρία) ή σε περιπτώσεις κινδύνου αποφασίζεται κυρίως από τον πλοίαρχο να προκληθούν ζημιές ή να γίνουν δαπάνες για να διασωθούν πλοίο και φορτίο (Γενική Αβαρία).

Όταν συμβεί ένα ναυτικό ατύχημα, ο πλοιοκτήτης πρέπει να καλέσει τον ειδικό που εδώ είναι ο διακανονιστής αβαριών. Αυτός θα τον καθοδηγήσει για το τι πρέπει να κάνει ώστε να θεμελιώσει την απαίτηση του για να την εισπράξει από τον Ασφαλιστή του η και από άλλα εμπλεκόμενα συμφέροντα (φορτία, εμπορευματοκιβώτια κλπ). Είναι εκείνος που θα τον βοηθήσει στην διευκρίνιση της αιτίας της ζημιάς και κατά πόσον αυτή αποτελεί ασφαλιζόμενο κίνδυνο και ποια αποδεικτικά στοιχεία πρέπει να συγκεντρώσει ο πλοιοκτήτης για να τεκμηριώσει την απαίτησή του αυτή. Και τέλος, με βάση τα στοιχεία που θα έχουν συγκεντρωθεί, ο διακανονιστής θα ετοιμάσει το διακανονισμό αβαρίας και θα τον στείλει προς είσπραξη στην Ασφαλιστική Εταιρία ή και σε άλλα εμπλεκόμενα συμφέροντα.

Ο Διακανονιστής Αβαριών δεν είναι δικηγόρος, πρέπει όμως να ξέρει τη νομοθεσία και να μπορεί να κατανοεί και να ερμηνεύει τους όρους συμβάσεων όπως ασφαλιστήρια, ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές. Δεν είναι τεχνικός, αλλά πρέπει να είναι σε θέση να καταλαβαίνει την τεχνική εξέλιξη της ζημιάς. Έτσι η δουλειά του μπορεί να περιγραφεί ως «λίπανση των γριναζιών» της λειτουργίας του ναυτικού ασφαλιστικού συστήματος.

Εγώ ξεκίνησα με σπουδές Νομικής στο Ελληνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο και κατόπιν συνέχισα με προετοιμασία διδακτορικού σε ναυτικό ασφαλιστικό δίκαιο. Οι σπουδές μου με βοήθησαν βέβαια να αρχίσω την καριέρα μου ως διακανονιστής αβαριών, αλλά **μόνο** να αρχίσω. Και τούτο, γιατί βασικός ρόλος στη σταδιοδρομία που διάλεξα είναι να εξοικειωθώ με το Αγγλικό Δίκαιο που κυρίως διέπει τις συμβάσεις ασφαλίσεως και να εξασκηθώ πρακτικά σε γραφείο διακανονιστών αβαριών για να πιστοποιηθώ μετά με εξετάσεις στην Ένωση Διακανονιστών Αβαριών της Αγγλίας

Σαν επάγγελμα είναι πολύ ενδιαφέρον και ειδικά για ένα άτομο που δεν αγαπάει, ή μάλλον μισεί, τη ρουτίνα γιατί κάθε ατύχημα έχει τα δικά του χαρακτηριστικά και τις δικές του δυσκολίες και ιδιαιτερότητες.

Το «κόστος» όμως για να ολοκληρωθεί κανείς σαν επαγγελματίας, δηλαδή να αποκτήσει την εμπειρία και να περάσει τις εξετάσεις είναι βαρύ γιατί το διάβασμα που χρειάζεται είναι πολύ και συνήθως γίνεται παράλληλα με την πρακτική.

Σήμερα, μετά από μια γεμάτη καριέρα 42 ετών, έχω άψει να ασκώ το επάγγελμα αν και παραμένω μέλος της Ενώσεως Διακανονιστών (Fellow of the Association of Average Adjusters) στην οποία ανήκω από το 1979.

Από την αρχή του έτους παρέχω εθελοντικά τις υπηρεσίες μου στη HELMEPA, της οποίας ο σκοπός ήταν πάντα μέσα στην ψυχή και τα προσωπικά μου ενδιαφέροντα δεδομένου ότι η προστασία του περιβάλλοντος από πετρελαιοκηλίδες και άλλα συναφή αγγίζουν αλλά δεν χρειάζονται την άμεση ανάμειξη του διακανονιστή.”

Τα links του μήνα



- ◆ **The Biosphere:** Παίξτε παιχνίδια στο δικό σας υποθαλάσσιο βιότοπο και διαχειριστείτε το δικό σας Θαλάσσιο Καταφύγιο: <http://oneocean.cbc.ca/biosphere>
- ◆ **Ακολουθείστε το ταξίδι του TARA:** <http://taraexpeditions.geovoile.org/?lang=en>



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
HELLENIC MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION ASSOCIATION

•HELMEPA•

✉ Περγάμου 5, 171 21 Ν. Σμύρνη - Αθήνα
☎ 210 93.43.088
📠 210 93.53.847
📧 helmepa@helmepa.gr - www.helmepa.gr

Ιδιοκτήτης: HELMEPA
Εκδότης: Δημήτρης Κ. Μητσάτσος
Διεύθυνση Σύνταξης: Κριστιάνα Πρεκεζέ
Σύνταξη: Ρούλα Κυριαζή, Στέλιος Βολάκης
Ναυτιλιακό Επιμορφωτικό Κέντρο
Σχεδιασμός: Κωνσταντίνος Ανδρεάδης