

Νίκος Μικέλης

Τέλος εποχής

Αφού κράτησε το πηδάβιο καθώς ο IMO διέσχιζε τα θολά νερά της ανακύκλωσης πλοίων, υποστηρίζοντας σθεναρά τις πεποιθήσεις του και δρώντας ως πρεσβευτής για καλύτερα πρότυπα, ο κ. Νίκος Μικέλης αναγκάζεται σε αποχώρηση λόγω της πολιτικής του ΟΗΕ για τα όρια συνταξιοδότησης. Ωστόσο, ο ίδιος επιμένει ότι θα είναι «πολύ χαρούμενος» τη στιγμή που θα τεθεί σε ισχύ η Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την απόσυρση πλοίων. Συνέντευξη στην Tradewinds



Ο Νίκος Μικέλης (δεξιά) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού –εδώ μαζί με τον πρόεδρο του Εθνικού Οργανισμού Ανακύκλωσης Πλοίων της Κίνας **Xie Dehua**– ισχυρίζεται ότι η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ «είναι έτοιμη για πρακτική εφαρμογή»

Όπως ομολογεί ο κ. Μικέλης, ως διεθνής δημόσιος υπάλληλος δεν κατάφερε ποτέ να παραμείνει αόρατος. Ήταν, όμως, απαραίτητο για τον ίδιο να μάθει την τεχνική της διπλωματίας, ώστε να κερδίσει την εμπιστοσύνη αυτών που υπηρετούσε και να είναι αποτελεσματικός στη δουλειά του. Ο ρόλος αυτός έφερε τον κ. Μικέλη στην πρώτη γραμμή ενός από τα πιο επίμαχα ζητήματα που κλήθηκε να αντιμετωπίσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) τα τελευταία χρόνια: την εξυγίανση του κλάδου της απόσυρσης πλοίων. Ως επικεφαλής του τμήματος Πρόληψης Ρύπανσης και Ανακύκλωσης Πλοίων του IMO, ο κ. Μικέλης είναι υποχρεωμένος να συμπεριφέρεται ως δημόσιος υπάλληλος μέσα στα κεντρικά γραφεία του Οργανισμού στη Λεωφόρο Al-

bert Embankment, στη νότια όχθη του Τάμεση του Λονδίνου, και από την άλλη να ρίχνεται στα φλεγόμενα πεδία μάχης των δημόσιων συζητήσεων μεταξύ των εταιρειών ανακύκλωσης, των ενώσεων εφοπλιστών και των αντιπάλων τους, των ακτιβιστών-οικολόγων. Ο πρώην διευθυντής της ναυτιλιακής Lyras Shipping είναι ευθύς άνθρωπος. Η ολιγωρία δεν είναι στον χαρακτήρα του. Το κατά πόσο η στάση του τον έχει βοηθήσει στη σταδιοδρομία του εντός του IMO εναπόκειται στην κρίση άλλων. Το μόνο ξεκάθαρο είναι ότι αυτό που κάποτε θεωρούνταν ο τελευταίος τροχός της αμάξης στη ναυτιλία –η διάλυση των σκουριασμένων και τεχνικά παρωχημένων πλοίων– έχει τα τελευταία χρόνια προσελκύσει το ενδιαφέρον σε μεγάλο βαθμό, λόγω της Διεθνούς Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ περί της ασφα-



λούς και περιβαλλοντικά ορθής ανακύκλωσης πλοίων. Η πλήρης εφαρμογή της Σύμβασης έχει ακόμη δρόμο μπροστά της –τα συμβαλλόμενα μέρη, όπως εθνικές κυβερνήσεις και εταιρείες ανακύκλωσης, χρειάζονται πιο πολύ χρόνο για να επεξεργαστούν και να εμπεδώσουν το περιεχόμενό της· εύλογα λοιπόν προκαλεί κάποια έκπληξη η ανακοίνωση της αποχώρησής του κ. Μικέλη από τη θέση του στον IMO σε ένα μήνα. Όπως φαίνεται, η αποχώρησή του δεν σχετίζεται με τον άκρωτο ιδιαίτερο τρόπο που ασκεί διπλωματία, αλλά με το απλό γεγονός ότι βρίσκεται στη θεσμοθετημένη στους οργανισμούς των Ηνωμένων Εθνών ηλικία συνταξιοδότησης, δηλαδή τα 62 έτη. Το όριο ηλικίας σημαίνει ότι η δουλειά του κ. Μικέλη ολοκληρώνεται εδώ, παρόλο που στην πραγματικότητα η Σύμβαση για την ανακύκλωση θα συνεχίσει να θέτει πολλές απαιτήσεις στο έργο του διαδόχου του, αν και δεν υπολείπεται ιδιαίτερη περαιτέρω επεξεργασία του ίδιου του κειμένου της. Οι τελευταίες δύο οδηγίες υιοθετήθηκαν την περασμένη εβδομάδα από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO (MEPC 64).

ΠΙΘΑΝΗ ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο κ. Μικέλης δεν κρύβει ότι δοθείσης ευκαιρίας θα παραμείνει στο χώρο –και το πιθανότερο είναι ότι, όποια πορεία κι αν επιλέξει πλέον στη σταδιοδρομία του, θα διατηρήσει τους στενούς δεσμούς με τον κλάδο της απόσυρσης πλοίων. Τρία χρόνια μετά την έγκριση της Διεθνούς Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ σε διπλωματική διάσκεψη, καμία χώρα μέχρι στιγμής δεν την έχει επικυρώσει, ενώ στην ινδική ήπειρο, απ' όπου προέρχονται τα περισσότερα προβλήματα για την ανακύκλωση πλοίων, χρειάζεται ακόμη πολλή δουλειά για να υλοποιηθούν οι απαραίτητες αλλαγές βάσει της Σύμβασης και να μετριάσουν οι συνε- ➤