



ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ ΥΔΡΑΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ  
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1890

## 12ο Ναυτιλιακό Συνέδριο Ύδρας Σάββατο 18 Σεπτεμβρίου 2021

**"Η αρχή του τέλους ή το τέλος της αρχής;"**

Το **12ο Ναυτιλιακό Συνέδριο Ύδρας**, που διοργανώθηκε από την **Αδελφότητα Υδραιών Αθηνών** ([www.aya.com.gr](http://www.aya.com.gr)) ολοκληρώθηκε με επιτυχία το **Σάββατο 18 Σεπτεμβρίου 2021** στον ανοιχτό χώρο του **Sunset Restaurant** κοντά στα ιστορικά κανόνια, στην τοποθεσία "περίπτερο", υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMERA), της Ένωσης Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων (HSA), της Ένωσης Τραπεζικών και Χρηματοοικονομικών Στελεχών Ελληνικής Ναυτιλίας, της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος, του International Propeller Club των Ηνωμένων Πολιτειών, του Project Connect με το πρόγραμμα Adopt a Ship, του Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης (ΠΟΙΑΘ), του YoungShip Greece και την υποστήριξη του Ομίλου Τσάκου και του Βρετανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Χορηγοί ήταν: Tsakos Energy Navigation, Atlantic Bulk Carriers Management Ltd., Starbulk, Αιγέας AMKE κοινωφελές ίδρυμα Αθανάσιου και Μαρίνας Μαρτίνου, KPMG, Tototheo Maritime, WIMA, Onex Shipyards, Franman, Phoenix Shipping & Trading, Moore, The American Club, Alpha Lines, V.Ships, κρασί Evritos, μπύρα ΝΗΣΟΣ και Το Pagoto. Χορηγοί επικοινωνίας ήταν:

Maritimes.gr, Nafsgreen.gr, Newsfront Naftiliaki, Crisis Monitor, ELNAVI, Οικονομική - BusinessFile, GoodNews, Maritime Economies, Εστία Ημερήσια Εφημερίδα, Ιστιοπλοϊκός Κόσμος, Η Φωνή της Ύδρας και Saronic Magazine.

Ο κος **Γιάννης Σαχίνης**, **Πρόεδρος της Αδελφότητας Υδραιών Αθηνών**, καλωσόρισε τους συνέδρους και εγκαινίασε τις εργασίες του 12ου Ναυτιλιακού Συνεδρίου Ύδρας, ενημερώνοντάς τους για τους σκοπούς της Αδελφότητας που είναι οι παρεμβάσεις σε εθνικά θέματα, η προβολή της προσφοράς της Ύδρας στο Έθνος, η διατήρηση επαφής με φιλέλληνες, η φιλανθρωπία, η προστασία της περιβαλλοντικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και κυρίως η προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Ο κος Σαχίνης, ευχαρίστησε τους θεσμικούς φορείς της ναυτιλίας που έθεσαν υπό την αιγίδα τους το συνέδριο καθώς και τους χορηγούς για την υποστήριξή τους.

Στην συνέχεια τον λόγο έλαβε ο κος **Γιώργος Τσαβλέρης**, **Πρόεδρος του συνεδρίου**, ο οποίος τόνισε ότι ο τίτλος του συνεδρίου αποτελεί το έναυσμα για μια παραγωγική και

γόνιμη συζήτηση.

Ο κος **Μανώλης Βορδώνης** βασικός ομιλητής του συνεδρίου συμφώνησε ότι ο τίτλος μας παραπέμπει σε αυτό που αποκαλούμε στην φυσική ομοιότητα, δηλαδή την αλλαγή και τους κύκλους της φύσης. Άρα η αντίδραση και παρέμβαση των ανθρώπων είναι πολύ σημαντική στην διατήρηση της κυκλικότητας της φύσης.

Το ερώτημα που ετέθη ήταν το εξής: αν είναι εφικτό η ναυτιλία να εφαρμόσει με επάρκεια τους κανονισμούς που θεσπίζονται από τους γραφειοκράτες της Ευρώπης και του IMO χωρίς να λαμβάνουν υπόψη τους τα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας. Με αυτό το ερώτημα ο κος **Μανώλης Βορδώνης** κάλεσε την πρώτη ομάδα συζήτησης ομιλητών να αναπτύξει το θέμα της απανθρακοποίησης της ναυτιλίας.

### 1η ομάδα συζήτησης για την τάση απανθρακοποίησης της ναυτιλίας

Ο καθηγητής κος **Ντίνος Αρκουμάνης** επεσήμανε ότι κατά την γνώμη του η φάση που διανύουμε είναι το τέλος της αρχής ως προς τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς και προσδιόρισε ως αρχή την παγκόσμια κρίση του 2008 και ως το τέλος της αρχής το 2030 όταν θα υπάρξουν οι πρώτες σημαντικές μειώσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Προς το παρόν βιώνουμε μια παγκόσμια ομοφωνία ότι η πορεία προς την απανθρακοποίηση δεν γυρίζει πίσω. Παράλληλα το 2050 είναι η καταληκτική ημερομηνία όπου πολλοί περιμένουν ότι θα απαιτηθεί από την ναυτιλία να καταστεί carbon neutral, κάτι που θα απαιτήσει σταθερή 7% μείωση ετησίως στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου για τα επόμενα 30 χρόνια με κόστος που θα υπερβαίνει τα 100 τρίς δολάρια. Αξίζει να σημειωθεί συγκριτικά ότι κάθε χρόνο η παγκόσμια επένδυση στην ενέργεια ανέρχεται σε 1,5 τρίς.

Στην ναυτιλία στα επόμενα χρόνια αυτής της δεκαετίας οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να επενδύσουν σε πλοία εφοδιασμένα με μηχανές 'ready' για μελλοντική καύση εναλλακτικού καυσίμου, στηριζόμενοι στην πεποίθηση των τεχνικών ότι οι μηχανές εσωτερικής καύσης θα είναι για πολύ καιρό μαζί μας.

Η αντίληψη που σήμερα επικρατεί είναι ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση επιθυμεί να ισχύουν παρόμοιοι κανονισμοί για όλα τα μέσα μεταφοράς ενώ ο IMO θεσμοθετεί κανόνες που αντιπροσωπεύουν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας.

Ο κος **Πάνος Ζαχαριάδης** της Atlantic Bulk carriers συμφώνησε με τις εκτιμήσεις του κ Αρκουμάνη και αναφέρθηκε στα χαρακτηριστικά των πιο σημαντικών εναλλακτικών καυσίμων. Για το LNG παραδέχθηκε ότι σε τοπικό επίπεδο έχει αρκετά πλεονεκτήματα αλλά δυστυχώς συμβάλλει παγκοσμίως στην υπερθέρμανση του πλανήτη περισσότερο από τα συμβατικά καύσιμα λόγω της μακροχρόνιας παραμονής του μεθανίου στην ατμόσφαιρα. Έδωσε επίσης μια γενικότερη εικόνα για τις δυνατότητες της αμμωνίας, του υδρογόνου και της μεθανόλης να επικρατήσουν ως εναλλακτικά καύσιμα της ναυτιλίας. Επιπλέον εξέφρασε την απαισιοδοξία του για την εφαρμογή του κανονισμού της ΕΕ Fit55 και επεσήμανε ότι η εξαγορά των πιστοποιητικών ρύπων από την ναυτιλία θα χρηματοδοτήσει στην ουσία τις ξένες οικονομίες αφού η ελληνική ναυτιλία, αντιπροσωπεύοντας το 55% περίπου της ευρωπαϊκής, θα πληρώσει ουσιαστικά τα περισσότερα συμβόλαια ρύπων.

Ο κος **Σταύρος Χατζηγηγόρης** της Zodiac στην παρέμβαση του επεσήμανε δύο προβλήματα με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς: πρώτον ότι θα βρουν μιμητές σε άλλα μέρη του κόσμου και δεύτερον ότι μειώνουν την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής

οικονομίας. Σχετικά με τους μελλοντικούς τρόπους πλοήγησης των πλοίων επεσήμανε ότι πρέπει να συμπεριλάβουμε και την πυρηνική ενέργεια λόγω της πρόσφατης ανάπτυξης νέου τύπου αντιδραστήρων που είναι πιο ασφαλείς και επιτρέπουν μεγαλύτερη ευελιξία στην εφαρμογή τους στα πλοία.

Επίσης επεσήμανε ότι ένα μοντέρνο πλοίο έχει ωφέλιμη ηλικία 22-25 έτη αλλά το πρόβλημα που έχουμε είναι ότι σύμφωνα με τα στοιχεία του 2020 η εκπομπή καυσαερίων δεν εξαρτάται από την διαχείριση του πλοιοκτήτη αλλά του ναυλωτή. Η χρήση του ETS θα ανεβάσει τα ημερήσια έξοδα ενός μεσαίου μεγέθους πλοίου suramax στα 10,000 δολάρια κάτι που θα αποτελέσει τελείως ανεπιθύμητο πρόσθετο οικονομικό βάρος στην ναυτιλία.

Ο κος **Κωστής Σταμπολής** ειδικός σε γενικότερα ενεργειακά θέματα επεσήμανε ότι η υιοθέτηση πράσινων καυσίμων ανάγεται στον περιορισμό της ρύπανσης και όχι στην άνοδο της θερμοκρασίας του πλανήτη καθώς αυτή συμβαίνει κατά 1 βαθμό κελσίου ανά 150 χρόνια. Επομένως κατά την γνώμη του με την ναυτιλία να είναι υπεύθυνη μόνο για το 2,4% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου δεν μπορεί να ζητείται να βγάλει τα 'κάστανα από την φωτιά'.

Ο κος **Κωστής Σταμπολής** πιστεύει ότι οι κανονισμοί και η εφαρμογή του ETS προωθούνται καθαρά από οικονομικά συμφέροντα. Η ελληνική ναυτιλία δεν θα σταθεί εμπόδιο στην παγκόσμια ενεργειακή μετάβαση όμως πρέπει να εισακουστούν οι απόψεις της με βάση την τεράστια επιχειρησιακή της γνώση και εμπειρία. Δεν μπορεί να χαράσσουν την πολιτική γραφειοκράτες της ΕΕ και του IMO που δεν γνωρίζουν τις διαχειριστικές δυνατότητές ενός πλοίου.

Μέρος των ευθυνών για την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων ανήκει στα διυλιστήρια και ο οργανισμός ο αντίστοιχος που έχει την έδρα του στις Βρυξέλλες έχει προτείνει κάποια χρονοδιαγράμματα για την μετάβαση σε πράσινα καύσιμα που πρέπει να εισακουστούν από την ΕΕ.

Η Ελληνική ναυτιλία ήταν υπέρ ενός tax levy στα καύσιμα για να χρηματοδοτηθεί το πράσινο ταμείο και όχι στην εφαρμογή του ETS επεσήμανε ο κος **Γιώργος**

**Γουρδομιχάλης** της Phoenix. Για ποιον λόγο πρέπει να κληθεί η ναυτιλία να πληρώσει την μετάβαση στα πράσινα καύσιμα;

Από την πλευρά του ο κος **Ιωάννης Κοτζιάς**, πρόεδρος των Ελλήνων ναυλομεσιτών, επεσήμανε το πρόβλημα της ναυλαγοράς πλοίων δύο ταχυτήτων στο μέλλον όσον αφορά τα παλαιότερα 12 ετών και άνω και τα νεότερα σκάφη.

Για το slow steaming ο κ. Ζαχαριάδης επεσήμανε ότι ο IMO αποδέχθηκε για το 2023 ένα μέγιστο όριο στην ιπποδύναμη του πλοίου και όχι στην ταχύτητα, κάτι που αποτελεί πιο δίκαιη τεχνικά λύση.

Η κα **Αλεξάνδρα Γκανά** στην ομιλία της τόνισε ότι στον κλάδο του short sea shipping οι νέοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί θα επιφέρουν επιβαρύνσεις στο τελικό καταναλωτή και θα αντιμετωπίσει δυσκολίες στην συμμόρφωση για την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ας μην ξεχνάμε ότι η εφαρμογή με τους κανονισμούς θα απαιτήσει την εγκατάσταση νέων μηχανών πλοίων και επιπλέον κεφαλαίων για αγορά πιστοποιητικών ρύπων.

Τον λόγο έλαβε και η δικηγόρος κα **Αντιγόνη Βαφείδου** και η κα **Βενετία Καλλιπολίτου** του ομίλου Τσάκου που συμφώνησαν με τους προηγούμενους ομιλητές για μια δίκαιη και βιώσιμη λύση στην ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας δηλαδή να μην καλείται να εφαρμόσει μη ρεαλιστικά μέτρα με βάση την τεχνολογία και την διαθεσιμότητα εναλλακτικών καυσίμων.

## 2η ομάδα συζήτησης για τις προκλήσεις της χρηματοδότησης της ναυτιλίας

Την εισαγωγική ομιλία στο θέμα πραγματοποίησε ο κος **Γιώργος Ξηραδάκης** της ΧRTC επισημαίνοντας ότι οι προκλήσεις για την ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι η σύνδεση της με τα κριτήρια ESG, τους κανόνες Βασιλείας 4 και τα κριτήρια ενεργειακής απόδοσης των πλοίων.

Ο κος **Κωνσταντίνος Κόντες** της V.Ships Greece επικεντρώθηκε στους εξωγενείς παράγοντες διαχείρισης πλοίων όπως η εξάπλωση του COVID-19, οι αλλαγές πληρωμάτων και η απρόσκοπτη προμήθεια ανταλλακτικών. Στο πλαίσιο αυτό η τεχνολογία μπορεί να παίξει ένα επικουρικό ρόλο στην αντιμετώπιση των παραπάνω προκλήσεων όπως επίσης και η ανεύρεση qualified ναυτικών έχει δυσκολέψει λόγω της μεγάλης ζήτησης.

Ο κος **Κωνσταντίνος Ρόκκος** της TST εστίαστηκε στο digitalization που οδηγεί σε αποφάσεις για την βελτιστοποίηση της λειτουργίας των πλοίων και την μείωση των εκπομπών CO2. Επίσης αναφερόμενος στην εξάρτηση από την Κίνα τόνισε ότι υπάρχει μια τάση από την Αμερικανική και ευρωπαϊκή οικονομία απομόνωσης της αλλά αυτή η τάση θα πάρει πολύ χρόνο για να συμβεί. Ήδη η ναυλαγορά έχει εκτοξευθεί χωρίς την εφαρμογή του slow steaming που αν αρχίζει να υιοθετείται θα επιφέρει περαιτέρω άνοδο των ναύλων.

Πάντως η χρήση των τεχνολογιών business analytics και data collection θα συμβάλει στην βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων.

Ο κος **Κωνσταντίνος Κωνσταντίνου** της Moore Greece παρατήρησε ότι η Ελληνική ναυτιλία τα τελευταία χρόνια έχει προσαρμοστεί επαρκώς με τις νέες περιβαλλοντικές απαιτήσεις διαψεύδοντας τις Κασσάνδρες για το τέλος εποχής. Το ερώτημα είναι οι αλλαγές να έχουν επίκεντρο την μείωση εκπομπών του άνθρακα και τη συμμόρφωση των επιχειρήσεων σύμφωνα με τις αρχές του ESG δηλαδή της διαφάνειας, εταιρικής διακυβέρνησης και κοινωνικής ευθύνης.

Η διαχείριση των παραπάνω αλλαγών δεν γίνονται ad-hoc αλλά με στρατηγικό σχεδιασμό και την εθελοντική συμμετοχή σε προγράμματα ESG. Δηλαδή η ύπαρξη ενός πλάνου διαχείρισης των κινδύνων είναι απαραίτητη προκειμένου να μην απομειωθούν οι αξίες των πλοίων όπως είπε και ο κος Ρόκκος και να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη χρηματοδότηση της ναυτιλίας.

Ο κος **Γιάννης Πατινώτης**, οικονομικός διευθυντής της Carras Hellas, αφού αναφέρθηκε στην διαχείριση μπροστά στις μεγάλες βιομηχανικές αλλαγές και τον ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα επεσήμανε ότι οι προοδευτικές διεργασίες έχουν σημασία για την επίτευξη μετρήσιμων στόχων. Ο κος **Γιάννης Πατινώτης** είπε ότι αν το κοινωνικό όφελος είναι μεγαλύτερο του κοινωνικού κόστους τότε το αποτέλεσμα της διαχείρισης των αλλαγών θεωρείται πετυχημένο. Αναλυτικότερα, το Κοινωνικό Όφελος μείον το άθροισμα του Κοινωνικού κόστους και Ιδιωτικού Οφέλους θα πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο με το μηδέν, καλύτερα δε, μεγαλύτερο του μηδενός [ $\text{ΚοιΟφ} - (\text{ΚοιΚο} + \text{ΙδΟφ}) \geq 0$ ]. Σε περίπτωση μάλιστα αρνητικού αποτελέσματος, δηλαδή μικρότερου του μηδενός, το οποίο πλεόνασμα θα αποτελεί "Λανθάνον Όφελος", το οποίο ιστορικά καταλήγει είτε σε μια εκτεταμένης μορφής ζημία ή ακόμη και σε καταστροφή. Πρόκειται για εξίσωση που έχει εφαρμογή σε κάθε είδους και μορφή ενέργεια η οποία γίνεται αιτία κι αφορμή για παραγωγή έργου (W). Η ιστορία μας έχει δείξει ότι η αρχή μιας μεγάλης αλλαγής προκαλεί συναισθήματα τρόμου και φόβου και

επομένως η σκέψη των γεγονότων θα μας οδηγήσει γρήγορα στην βεβαιότητα με γνώση και συναίσθημα ευθύνης.

Ο κος **Ιωάννης Κοτζιάς**, Πρόεδρος της Ένωσης Ναυλομεσιτών στην ομιλία του επεσήμανε ότι στην αγορά των CONTAINERS απολαμβάνουν τα καλύτερα ναύλα όλων των εποχών, για να καταλάβουμε το μέγεθος των κερδών, το EBIT των 11 Global carriers που δημοσιοποιούν τα οικονομικά τους αποτελέσματα, για το 2ο Τριμήνο 2021 είναι στα 24.5 δις δολάρια ΗΠΑ. Για το 1ο τρίμηνο του 2021 το EBIT ήταν 19.1δις, ενώ το συλλογικό EBIT από το 2012-2020 ήταν στα 6.9δις. Δηλαδή το τελευταίο 3μηνο αυτής της χρονιάς μόνο του είναι 3.5φορές μεγαλύτερο από το αθροιστικό κέρδος των περασμένων 9 ετών. Σημείωσε ότι στα παραπάνω στοιχεία δεν περιλαμβάνεται η μεγαλύτερη εταιρία η MSC! Αναφέρθηκε στην πώληση ενός containership το "Cape Chronos", 6800TEU built 2015 Philippines, το οποίο πουλήθηκε μόλις για 130 εκ δολάρια, ενώ ως νεότευκτο το 2015 είχε κοστίσει \$58εκ δολάρια! Δηλαδή 6 χρόνια αργότερα έπιασε 2.2 φορές πάνω από την αξία κτήσης του. Όσον αφορά τις παραγγελίες είπε ότι μέχρι τον Δεκέμβριο 2020 είχαμε 230 πλοία υπό παραγγελία συνόλου 1.8εκ τόνοι TEU. Σήμερα το βιβλίο παραγγελιών ανέρχεται στα 645 πλοία 5.5εκ TEU. Δηλαδή μέσα στο 2021 έχουν καταγραφεί 415 νέες παραγγελίες συνολικής χωρητικότητας 3.7εκ TEU! Εχουμε αύξηση του βιβλίου παραγγελιών κατά 180% σε αριθμό πλοίων και 200% σε χωρητικότητα.

Μιλώντας προς τους συνέδρους ο κος **Πάνος Ξενοκώστας** της ONEX, του ναυπηγείου της Σύρου, ανέφερε ότι πριν 3 χρόνια ξεκίνησε μια τίμια προσπάθεια για την αποκατάσταση της εικόνας του ναυπηγείου επαναφέροντας τις σχέσεις εμπιστοσύνης με τους Έλληνες εφοπλιστές με αξιοπιστία και συνέπεια. Στην Ελευσίνα ο όμιλος ONEX θα προσπαθήσει να αναλάβει την διαχείριση αυτής της ιστορικής ναυπηγικής επιχείρησης και τις επόμενες εβδομάδες θα ανακοινωθεί η τελική έκβαση της πρότασης προς την κυβέρνηση. Ήδη το σχέδιο εξυγίανσης έχει εγκριθεί από τους εργαζόμενους και ελπίζουμε ότι θα έχουμε θετικές εξελίξεις για το μέλλον των ναυπηγείων.

Το συνέδριο έκλεισε με την ομιλία της κας **Βενετίας Καλλιπολίτου** από το όμιλο Τσάκου σχετικά με την ναυτική εκπαίδευση που όπως είπε είναι συνυφασμένη με την ναυτοσύνη.

Δεν είναι αποδεκτό να ζούμε την αρχή του τέλους του αφελληνισμού της Ελληνικής ναυτιλίας. Είμαστε υποχρεωμένοι να διατηρήσουμε και να ενισχύσουμε αν γίνεται τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών που έχουν μειωθεί από 200,000 την δεκαετία του '60 σε 20,000 σήμερα.

Σήμερα με την υιοθέτηση του e-learning και των νέων τεχνολογιών για την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου προκύπτει η ανάγκη για εκπαίδευση σε digital και green skills.

Πρέπει παράλληλα να δημιουργήσουμε και τους κατάλληλους ναυτοδασκάλους και το βασικότερο να προσελκύσουμε τους νέους στο ναυτικό επάγγελμα λαμβάνοντας μέτρα δραστικά και προσφέροντας κίνητρα.

Όπως λέει ο καπετάν **Παναγιώτης Τσάκος**, θα πρέπει από το δημοτικό να ξεκινήσει η εξοικείωση με το ναυτικό επάγγελμα να συνεχιστεί στο γυμνάσιο το λύκειο και τα πανεπιστήμια.

Κάνοντας τον επίλογο του συνεδρίου ο κος Βορδώνης είπε ότι πρέπει να μιλήσουμε με

την ψυχή μας στα νέα παιδιά για την ομορφιά της θάλασσας προκειμένου να τα πείσουμε να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.

Πάντως έχουμε κάνει τεράστια βήματα δεν βρισκόμαστε 30 χρόνια πριν στα θέματα της εταιρικής διακυβέρνησης και της περιβαλλοντικής ευαισθησίας αλλά χρειάζεται να αντιμετωπίσουμε το θέμα της ενεργειακής μετάβασης με κίνητρα και όχι περιορισμούς. Η λύση που πρέπει να δοθεί να είναι ολιστική και το κόστος να γίνει σαφές ότι πρέπει να αποδοθεί στην κοινωνία.

Συμπερασματικά, θα πρέπει να πάμε σε μια νοοτροπία κατανόησης των μεγάλων φυσικών φαινομένων και όπως έχει πει ο Αρχιεπίσκοπος Αναστάσιος “δια της Αναστάσεως ο Κύριος δίδαξε την αφοβία προς τον θάνατο και την αγάπη”, το ίδιο θα πρέπει να συμβεί και στην συμπεριφορά μας απέναντι στο περιβάλλον.

