

Μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Η αναλυτική θέση της ΕΕΕ

2023/08/11 10:25 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα παραμένει προσηλωμένη στις δεσμεύσεις της για την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας και συνεχίζει να υποστηρίζει βιώσιμες και λειτουργικές διεθνείς λύσεις που υιοθετούνται στον ΙΜΟ, **αναφέρεται στην τελευταία έκθεση της ΕΕΕ.**

Περιφερειακά μέτρα που δεν αναγνωρίζουν τον παγκόσμιο χαρακτήρα της ναυτιλίας, δυσχεραίνουν τις θαλάσσιες μεταφορές και δημιουργούν περιορισμούς στο παγκόσμιο εμπόριο, χωρίς να προσφέρουν ουσιαστικά οφέλη στην καταπολέμηση του προβλήματος της υπερθέρμανσης του πλανήτη.

Η ΕΕΕ χαιρετίζει την 2023 Στρατηγική του ΙΜΟ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία.

Αυτή η ιστορική συμφωνία περιλαμβάνει στόχους για μηδενικές «καθαρές» (net) εκπομπές από τη ναυτιλία, έως ή πλησίον του 2050, όπως είχε προτείνει και η ναυτιλιακή κοινότητα, **καθώς και φιλόδοξους ενδεικτικούς ενδιάμεσους στόχους για το 2030 και το 2040.**

Η διαθεσιμότητα ασφαλών και κατάλληλων εναλλακτικών drop-in καυσίμων είναι καθοριστικός παράγοντας για την ενεργειακή μετάβαση του υπάρχοντα στόλου, δεδομένου του σύντομου χρονικού περιθωρίου μέχρι το 2030.

Η απανθρακοποίηση της ναυτιλίας απαιτεί από τους άλλους εμπλεκόμενους με τη ναυτιλία κλάδους να δεσμευτούν για την επείγουσα ανάπτυξη εναλλακτικών και ασφαλών ναυτιλιακών καυσίμων και τεχνολογιών

Η ΕΕΕ υποστηρίζει την πρόταση της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας για ένα σύστημα “Fund and Reward”. **Ο μηχανισμός “Fund and Reward”** θα χρηματοδοτείται από μια υποχρεωτική συνεισφορά των πλοίων βασισμένη σε ανά

τόνο εκπεμπόμενου CO₂ που θα αποδίδεται σε ένα ταμείο του IMO, όπως έχει προτείνει το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS).

Θα παρέχει, δε, αντικίνητρα στα πλοία που εκπέμπουν διοξείδιο του άνθρακα και θα επιβραβεύει εκείνα που χρησιμοποιούν καύσιμα και τεχνολογίες που περιορίζουν τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Ένα **τεχνικό παγκόσμιο πρότυπο καυσίμου (Global Fuel Standard)**, παρόμοιας εφαρμογής με τον Κανονισμό του IMO για τη μέγιστη περιεκτικότητα θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα (IMO 2020), είναι απαραίτητο να συμπληρώσει το οικονομικό μέτρο και να ελαχιστοποιήσει το διοικητικό βάρος ιδίως για τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜΜΕ)

Ο IMO έχει επίσης εγκρίνει βραχυπρόθεσμα μέτρα με στόχο τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των υπάρχοντων πλοίων και τη μείωση της έντασης άνθρακα της διεθνούς ναυτιλίας με ισχύ από 1.1.2023.

Τα μέτρα αυτά προβλέπουν τεχνικές (δείκτης ενεργειακής απόδοσης υπάρχοντων πλοίων – EEXI), λειτουργικές (δείκτης έντασης άνθρακα – CII) και διοικητικές (σχέδιο διαχείρισης της ενεργειακής απόδοσης του πλοίου – SEEMP) απαιτήσεις.

Προστίθενται, δε, στο υπάρχον μέτρο για την εφαρμογή του δείκτη ενεργειακής απόδοσης κατά τη σχεδίαση του πλοίου (EEDI) που έχει τεθεί σε ισχύ παγκοσμίως για τα νεότευκτα πλοία από το 2013.

Ωστόσο, **τα βραχυπρόθεσμα αυτά μέτρα παρουσιάζουν ατέλειες**. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το κανονιστικό πλαίσιο για τον δείκτη CII επιδιώκει τη μείωση των εκπομπών από τα πλοία μέσω της εφαρμογής λειτουργικών μέτρων, τα οποία είναι μη ρεαλιστικά και συχνά εκτός του ελέγχου των πλοιοκτητών.

Οι λειτουργικές αποφάσεις που επηρεάζουν κυρίως τις παραμέτρους της κατηγοριοποίησης του πλοίου με τον δείκτη CII (π.χ. η ταχύτητα πλοίου, το δρομολόγιο, το μεταφερόμενο φορτίο, το είδος του καυσίμου) λαμβάνονται κατά κανόνα από τον φορέα που εκμεταλλεύεται εμπορικά το πλοίο (commercial operator). Ο IMO έχει δεσμευτεί να αντιμετωπίσει τα προβληματικά σημεία του Κανονισμού του δείκτη CII κατά την περίοδο αναθεώρησης του μέτρου που λήγει το 2026.

Ο ρόλος άλλων εμπλεκόμενων με τη ναυτιλία κλάδων

Είναι επιτακτική ανάγκη να υπάρξει μια ισορροπημένη προσέγγιση μεταξύ φιλόδοξων και ρεαλιστικών στόχων, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες προσφοράς και ζήτησης ενέργειας.

Η απανθρακοποίηση απαιτεί μια νέα γενιά καυσίμων και τεχνολογιών πρόωσης με μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα.

Η ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας τομέας που είναι δύσκολο να απεξαρτηθεί από τον άνθρακα και απαιτεί τη διαθεσιμότητα ναυτιλιακών καυσίμων υψηλής ενεργειακής πυκνότητας σε προσιτές τιμές, καθώς και νέες τεχνολογίες, προϋποθέσεις οι οποίες δεν έχουν ωστόσο καταστεί ακόμη βιώσιμες.

Αυτός είναι ένας από τους λόγους **για τους οποίους η ΕΕΕ διατηρεί μια ουδέτερη τεχνολογικά προσέγγιση**, ενώ δείχνει προτίμηση σε καύσιμα drop-in που είναι συμβατά με τις υπάρχουσες μηχανές εσωτερικής καύσης (ICEs) και τις υπάρχουσες υποδομές εφοδιασμού καυσίμων.

Οι επενδύσεις στην παραγωγή καυσίμων και στις υποδομές εφοδιασμού αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού κόστους της απανθρακοποίησης.

Η ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων και τεχνολογιών απαιτεί τη συμβολή και τον συντονισμό ενός ευρέος φάσματος εμπλεκόμενων με τη ναυτιλία κλάδων, όπως παραγωγοί και προμηθευτές καυσίμων, ναυπηγεία, κατασκευαστές ναυτικών μηχανών, λιμένες και τερματικοί σταθμοί, ναυλωτές, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, ρυθμιστικές αρχές και κυβερνήσεις, προκειμένου η διεθνής ναυτιλία να έχει πρόσβαση σε ασφαλείς και κατάλληλες για τις ανάγκες της τεχνολογίες πρόωσης, καθώς και σε ναυτιλιακά καύσιμα που θα είναι διαθέσιμα παγκοσμίως.

Πρώτα η ασφάλεια: η βασική αρχή για όλους τους κανονισμούς

Η ασφάλεια των νέων καυσίμων και των αναδυόμενων τεχνολογιών είναι ύψιστης σημασίας για τη ναυτιλία.

Η διατήρηση και η βελτίωση των υφιστάμενων επιπέδων ασφάλειας αποτελεί προτεραιότητα.

Αυτό αναδεικνύει τον κρίσιμο ρόλο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του IMO ούτως ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εξοπλισμοί και οι διαδικασίες επί του πλοίου και στην ξηρά επιτυγχάνουν σταθερά κατ' ελάχιστο τα ίδια επίπεδα ασφάλειας με αυτά που ήδη ισχύουν σήμερα με την χρήση συμβατικών καυσίμων.

Ένταξη της διεθνούς ναυτιλίας στο ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ETS)

Τα θεσμικά όργανα της ΕΕ υιοθέτησαν την αναθεωρημένη Οδηγία της ΕΕ για το EU ETS ώστε να συμπεριλάβει τη διεθνή ναυτιλία σε ένα αμφιλεγόμενο περιφερειακό σύστημα, το οποίο συνεπάγεται σοβαρό οικονομικό και διοικητικό βάρος για τις ναυτιλιακές εταιρείες, και ιδίως τις ΜΜΕ.

Στα θετικά στοιχεία της αναθεωρημένης Οδηγίας συγκαταλέγεται η πρόβλεψη για την εφαρμογή της αρχής «**ο ρυπαίνων πληρώνει**» - καθιστώντας τον φορέα εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου υπεύθυνο για το κόστος συμμόρφωσης - καθώς και η δέσμευση μέρους των εσόδων που προέρχονται από τη ναυτιλία ώστε να διατίθενται για την απαλλαγή του τομέα από τον άνθρακα.

Ο Κανονισμός FuelEU Maritime επιβάλλει υποχρεώσεις στα πλοία χωρίς να λαμβάνει επαρκώς υπόψη τη διαθεσιμότητα συμμορφούμενων καυσίμων στην ΕΕ και παγκοσμίως

Τα έσοδα αυτά θα ήταν σκόπιμο να χρησιμοποιηθούν ώστε να εξισορροπήσουν τη διαφορά τιμής μεταξύ των συμβατικών ναυτιλιακών καυσίμων και των νέων συμμορφούμενων καυσίμων με έναν οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Η ρήτρα αναθεώρησης της Οδηγίας με σκοπό την ευθυγράμμιση της στο μέλλον με έναν παγκόσμιο κανονισμό, ο οποίος εξετάζεται επί του παρόντος στον IMO, είναι ένα επιπλέον θετικό στοιχείο.

Στόχος είναι η διασφάλιση της ομαλής ενεργειακής μετάβασης της ναυτιλίας έως τα μέσα του αιώνα με την ελάχιστη δυνατή στρέβλωση της αγοράς.

Κανονισμός FuelEU Maritime

Η τελική συμφωνία του Τριλόγου μεταξύ των θεσμικών οργάνων της ΕΕ για τον νέο

Κανονισμό FuelEU Maritime τον Μάρτιο 2023, είναι θετική εξέλιξη για την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας, καθότι αναγνωρίζει ως ένα βαθμό τον κρίσιμο ρόλο των προμηθευτών καυσίμου στην ανάπτυξη και διάθεση των απαιτούμενων ναυτιλιακών καυσίμων για χρήση από τα πλοία.

Η ΕΕΕ ήταν η πρώτη που υποστήριξε τη σημασία της αναγνώρισης αυτής της παραμέτρου για την απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα

Η ναυτιλία και ιδίως οι ΜΜΕ θα έχουν σοβαρά ζητήματα συμμόρφωσης όταν τα νέα συμβατά καύσιμα δε θα είναι διαθέσιμα σε επαρκείς ποσότητες στα λιμάνια της ΕΕ και παγκοσμίως.

Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ: Απαραίτητη η εφαρμογή παγκόσμιων προτύπων ανακύκλωσης πλοίων

Η ΔΣ του Χονγκ Κονγκ για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Ορθή Ανακύκλωση Πλοίων (ΗΚΚ) του ΙΜΟ θα τεθεί σε ισχύ σε δύο χρόνια μετά από την κύρωσή της στις 26.6.2023 από τις κυβερνήσεις του Μπαγκλαντές και της Λιβερίας. Υποστηρίζοντας σταθερά την ύπαρξη παγκόσμιων ρυθμίσεων για τον κλάδο, η ΕΕΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το ότι η πολυαναμενόμενη έναρξη ισχύος της ΗΚΚ γίνεται πλέον πραγματικότητα.

Το επόμενο βήμα θα πρέπει να είναι η αναθεώρηση του Κανονισμού της ΕΕ για την Ανακύκλωση Πλοίων (EU Ship Recycling Regulation).

Η έναρξη ισχύος της ΗΚΚ γίνεται πραγματικότητα. Το επόμενο βήμα θα πρέπει να είναι η αναθεώρηση του Κανονισμού της ΕΕ για την Ανακύκλωση Πλοίων, προκειμένου να διασφαλιστούν επαρκείς συνθήκες ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος για την ανακύκλωση πλοίων παγκοσμίως και να αποφευχθούν τα διπλά πρότυπα

Αυτό θα βοηθήσει στην άρση περιττών εμποδίων για τη δημιουργία ενός παγκόσμιου, ενοποιημένου συνόλου προτύπων υγιεινής, ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος σε εγκαταστάσεις συμβατές με την ΗΚΚ ανά τον κόσμο χωρίς να στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός.