

Οι προτάσεις του IMO για την απανθρακοποίηση, το κόστος για την ελληνική ναυτιλία

2024/09/30 08:42 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Περιβαλλοντικά θέματα, όπως η μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) από τα πλοία, βρίσκονται στην ατζέντα της 82ης συνόδου της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) που συνεδριάζει αυτές τις ημέρες στο Λονδίνο.

Σύμφωνα με το Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, η παγκόσμια ρυθμιστική αρχή της ναυτιλίας πιέζει τον κλάδο που μεταφέρει το 90% του παγκόσμιου εμπορίου **να επιτύχει μηδενικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μέχρι τα μέσα του αιώνα.**

Η επίτευξη αυτού του στόχου θα σημάνει τον μετασχηματισμό ενός τομέα που εξακολουθεί να τροφοδοτείται σχεδόν αποκλειστικά με ορυκτά καύσιμα και αντιπροσωπεύει περίπου το 3% της παραγωγής του διοξειδίου του άνθρακα.

Ενώ οι εταιρείες παραγγέλνουν πλοία που μπορούν να λειτουργούν με εναλλακτικά καύσιμα, όπως η μεθανόλη, και ασχολούνται με τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών, όπως ο άνεμος ή η συντριπτική πλειοψηφία του στόλου εξακολουθεί να καίει πολύ πετρέλαιο.

Οι επιθέσεις των μαχητών Χούθι της Υεμένης στην Ερυθρά Θάλασσα έχουν επίσης αναγκάσει τα πλοία που εκλύουν άνθρακα να κάνουν μεγαλύτερες διαδρομές, προσθέτοντας εκατομμύρια τόνους ρύπανσης.

Οι κυρώσεις κατά της Ρωσίας έχουν επίσης ωθήσει τα φορτηγά πλοία να πλέουν μακρύτερα.

Άλλα θέματα που θα συζητηθούν στην επιτροπή θαλάσσιου περιβάλλοντος του IMO θα είναι η ενεργειακή απόδοση των πλοίων, η διαχείριση του υδάτινου έρματος, η αντιμετώπιση των θαλάσσιων απορριμμάτων, ο καθορισμός νέων περιοχών ελέγχου εκπομπών με προτάσεις για ιδιαίτερα ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές, η μείωση του υποβρύχιου ακτινοβολούμενου θορύβου από την εμπορική ναυτιλία και η ανακύκλωση των πλοίων όπου θα εξεταστεί το σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών για την εφαρμογή της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ (HKC) και της Σύμβασης της Βασιλείας (BC).

Ομάδα εργασίας της υποεπιτροπής του IMO αναμένεται επίσης να οριστικοποιήσει τις κατευθυντήριες γραμμές για την αμμωνία ως ναυτιλιακό καύσιμο, ενώ για το φυσικό αέριο πρόκειται να εκδώσει οδηγίες για τον ανεφοδιασμό τον επόμενο μήνα.

Τι εξετάζουν τα κράτη-μέλη για τη μείωση των εκπομπών

Στο πλαίσιο της στρατηγικής του IMO τα κράτη-μέλη εξετάζουν επί του παρόντος μια σειρά από προτεινόμενα δεσμευτικά «μεσοπρόθεσμα μέτρα» για τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου, με σκοπό την υιοθέτησή τους στα τέλη του 2025, μεταξύ των οποίων: ένα τεχνικό στοιχείο, δηλαδή ένα παγκόσμιο πρότυπο ναυτιλιακών καυσίμων που θα ρυθμίζει τη σταδιακή μείωση της έντασης των αερίων του θερμοκηπίου και ένα οικονομικό στοιχείο, δηλ. έναν μηχανισμό τιμολόγησης των θαλάσσιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει δεσμευθεί ότι μέσα στο 2025 η Ολομέλεια των κρατών-μελών θα υιοθετήσει ένα μέτρο αγοράς και ένα τεχνικό μέτρο, πάνω στα οποία θα βασισθεί η μετάβαση του κλάδου στο «καθαρό μηδέν» έως το 2050.

Τι προτείνει ICS και ΕΕ

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο για να συμβάλει στην επίτευξη μηδενικών ναυτιλιακών εκπομπών έως το 2050, συμμετέχει μαζί με τις Μπαχάμες και τη Λιβερία σε μια νέα ολοκληρωμένη πρόταση προς τον IMO για την επιβολή ετήσιου τέλους για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (GHG).

Στο επίκεντρο της πρότασης βρίσκεται ένα τέλος για τα αέρια του θερμοκηπίου, το οποίο χρεώνεται στα πλοία ανά τόνο ισοδύναμου διοξειδίου του άνθρακα CO₂ (CO₂e) που εκπέμπεται, σε συνδυασμό με έναν μηχανισμό «τέλους» για την παροχή κινήτρων για την ταχύτερη παραγωγή και υιοθέτηση ναυτιλιακών καυσίμων με μηδενικά/σχεδόν μηδενικά αέρια του θερμοκηπίου, όπως η πράσινη αμμωνία, το υδρογόνο και η μεθανόλη, τα βιώσιμα βιοκαύσιμα και νέες τεχνολογίες όπως η δέσμευση άνθρακα επί του πλοίου.

Ενώ ο κύριος σκοπός του προτεινόμενου μηχανισμού τιμολόγησης των θαλάσσιων αερίων του θερμοκηπίου είναι να μειωθεί η σημαντική διαφορά κόστους με τα συμβατικά ναυτιλιακά καύσιμα, **περίπου 2,5 δισ. δολάρια ΗΠΑ ετησίως θα διατεθούν επίσης σε ένα «Ταμείο Ναυτιλίας του IMO για το Καθαρό Μηδέν»** για τη στήριξη των προσπαθειών μείωσης των θαλάσσιων αερίων του θερμοκηπίου

στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Αυτό θα συμβάλει στη διασφάλιση ότι η μετάβαση της ναυτιλίας στο καθαρό μηδενικό επίπεδο θα είναι πραγματικά παγκόσμια και ότι τα “πράσινα” καύσιμα θα είναι διαθέσιμα σε όλα τα λιμάνια παγκοσμίως.

Το ICS τονίζει επίσης ότι η επίτευξη των στόχων του IMO για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για το 2030, 2040 και 2050 θα είναι εφικτή μόνο εάν οι κυβερνήσεις **υιοθετήσουν έναν μηχανισμό τιμολόγησης των ναυτιλιακών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου το 2025 για παγκόσμια εφαρμογή το 2027.**

Από την άλλη πλευρά, η ΕΕ έχει προτείνει ένα τεχνικό και ένα μέτρο αγοράς. Είναι κάτι ανάλογο με το «fuel EU» που θα τεθεί σε ισχύ στην Ευρώπη από το 2025 και περιλαμβάνει τη δυνατότητα αγοράς ή πώλησης δικαιωμάτων εκπομπών άνθρακα.

Την αναθεώρηση του Δείκτη Έντασης Άνθρακα ζητεί η Intercargo

Η επιτροπή θα επανεξετάσει επίσης τα «βραχυπρόθεσμα μέτρα» που ισχύουν σήμερα για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία μέσω της βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης του παγκόσμιου στόλου.

Οι εν λόγω κανονισμοί, που εγκρίθηκαν το 2021 και ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2023, απαιτούν από **τα πλοία να μετρούν την ενεργειακή τους απόδοση** υπολογίζοντας τον επιτευχθέντα δείκτη ενεργειακής απόδοσης υφιστάμενων πλοίων (EEXI) και να βελτιώνουν συνεχώς τον ετήσιο λειτουργικό δείκτη έντασης άνθρακα (CII), όπως ορίζεται στη βαθμολογία CII.

Η MEPC 82 θα ξεκινήσει την ανάλυση των υποβολών που θα ληφθούν από τα κράτη-μέλη και τις ομάδες του κλάδου.

Σημειώνεται ότι, την αναθεώρηση του Δείκτη Έντασης Άνθρακα (CII) έχει ζητήσει από το διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό η Διεθνής Ένωση Εφοπλιστών Ξηρού Φορτίου (Intercargo).

Πρόκειται για έναν περιβαλλοντικό δείκτη, ο οποίος υιοθετήθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών, προκειμένου να συνεισφέρει στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ναυτιλίας.

Ο CII είναι ένα σύστημα βαθμολογίας των πλοίων σε σχέση με την ένταση του άνθρακα που εκπέμπουν και τα πλοία, προκειμένου να μην έχουν επιπτώσεις, πρέπει να έχουν κάθε χρόνο βαθμολογία a - b ή c.

Ο δείκτης μετά από σχετική έρευνα που πραγματοποίησε η INTERCARGO «επιδοτεί» τα μεγάλα ταξίδια, τα calls σε λίγα λιμάνια και με τη μικρή παραμονή σε αυτά.

«Δεν ήταν απλώς μια επιφανειακή εξέταση -περιλάμβανε σχολαστική ανάλυση πάνω από 5.600 πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, η οποία πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με τρεις μεγάλους νηογνώμονες: ABS, Bureau Veritas και DNV. Αυτό το επίπεδο εξέτασης παρέχει μια ισχυρή βάση για τις συστάσεις μας και υπογραμμίζει την επείγουσα ανάγκη για αναθεώρηση του τρέχοντος συστήματος CII», δήλωσε ο Δημήτρης Μονιούδης, αντιπρόεδρος της Τεχνικής Επιτροπής της Intercargo.

Τον Ιούλιο του 2024, έξι μεγάλοι ναυτιλιακοί οργανισμοί (BIMCO, CLIA, INTERCARGO, INTERMANAGER, ICS και INTERTANKO) εξέδωσαν κοινή δήλωση στην οποία εξέφραζαν την ανησυχία τους για ορισμένες αδυναμίες του κανονισμού για τον δείκτη έντασης άνθρακα (CII).

Σημειώνεται ότι, και τα τρία κρίσιμα στοιχεία της εφαρμογής της στρατηγικής του IMO για τα αέρια του θερμοκηπίου - η αναθεώρηση του δείκτη έντασης άνθρακα (CII), το παγκόσμιο πρότυπο καυσίμων (GFS) και μια εισφορά για τα αέρια του θερμοκηπίου (GHG) -θα τεθούν επί τάπητος στην ίδια συνεδρίαση.