

Η ΕΕΕ υποστηρίζει την απόφαση του UN IMO για τα νέα όρια θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα

2018/10/29 16:21 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Υποστηρικτής της αποτελεσματικής εφαρμογής και επιβολής του νέου κανονισμού του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών (UN IMO) αναφορικά με το ανώτατο όριο 0,5% περιεκτικότητας σε θείο που οφείλουν να έχουν τα ναυτιλιακά καύσιμα, από την 1^η Ιανουαρίου του 2020, δήλωσε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ).

Παράλληλα, υποστηρίζει πλήρως την αποτελεσματική εφαρμογή και επιβολή του νέου κανονισμού μέσω της καθιέρωσης στον UN IMO θεσμοθετημένου σταδίου συλλογής, ανάλυσης και αξιολόγησης δεδομένων, ως ελάχιστη δικλείδα ασφαλείας, δεδομένης της ανάγκης αντιμετώπισης των θεμάτων ασφάλειας και λειτουργίας των πλοίων που έχουν ήδη εντοπισθεί.

Όπως σημειώνει η ΕΕΕ, αυτό αρμόζει στον παραδοσιακό ρόλο του UN IMO και στην ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα στην προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και του περιβάλλοντος, που αποτελεί αναπόσπαστη αρχή του κώδικα αξιών της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

«Δεν μπορούμε να παραβλέψουμε την αβεβαιότητα όσον αφορά τη διαθεσιμότητα και την προμήθεια καυσίμων παγκοσμίως, συμμορφούμενων με τη ΔΣ MARPOL, τα οποία είναι επίσης συμβατά με τη ΔΣ SOLAS, ασφαλή και κατάλληλα για χρήση, ιδιαίτερα για τον bulk / tramp ναυτιλιακό τομέα.

Η δυνατότητα επίτευξης συμμόρφωσης μέσω της συνεχιζόμενης χρήσης καυσίμων υψηλής περιεκτικότητας σε θείο με εγκατεστημένα scrubbers, η οποία σε κάθε περίπτωση έχει αμφίβολο καθαρό περιβαλλοντικό όφελος, είναι η εξαίρεση στον κανόνα και ειδικότερα για τον τομέα αυτό, λόγω των βασικών λειτουργικών χαρακτηριστικών του», δήλωσε ο πρόεδρος της ΕΕΕ, Θεόδωρος Βενιάμης.

Η bulk/tramp ναυτιλία, **η οποία αντιπροσωπεύει πάνω από το 83% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου σε τόνο-μίλια** και στην οποία δραστηριοποιείται πρωτίστως η ελληνική ναυτιλία δεν έχει από τη φύση της προκαθορισμένα δρομολόγια και προορισμούς.

Ο τρόπος λειτουργίας της δεν επιτρέπει τη σύναψη συμβολαίων με διυλιστήρια και

προμηθευτές καυσίμων σε συγκεκριμένους λιμένες, όπως πιθανώς μπορεί να συμβεί με άλλους τομείς της ναυτιλίας που χαρακτηρίζονται από την κανονικότητα των δρομολογίων τους και τη συχνότητα των ταξιδιών τους.

Επιπλέον, η έλλειψη διεθνούς τυποποίησης -τα πρότυπα ISO για το νέο τύπο συμμορφούμενων καυσίμων δεν θα είναι έτοιμα την 1η Ιανουαρίου 2020- περιπλέκει την κατάσταση και αυξάνει τα προβλήματα.

Μετά το 2020, τα πλοία που δραστηριοποιούνται στη bulk/tramp ναυτιλία ενδέχεται να πρέπει να προμηθεύονται μη δοκιμασμένα και ποικίλα μείγματα καυσίμων από διαφορετικές πηγές ανά τον κόσμο, τα οποία είναι ιδιαίτερα προβληματικά, όπως αποδεικνύει ήδη η αύξηση των περιπτώσεων επιμόλυνσης καυσίμων.

Οι φορείς της αλυσίδας εφοδιασμού ναυτιλιακών καυσίμων έχουν αναγνωρίσει τα πιθανά θέματα ασφάλειας και λειτουργίας που σχετίζονται με την προμήθεια και τη χρήση των καυσίμων με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,5% και προτείνουν την έκδοση εκτεταμένων οδηγιών για τους διαχειριστές πλοίων και τα πληρώματά τους.

Ωστόσο, η ευθύνη της εφοδιαστικής αλυσίδας ναυτιλιακών καυσίμων δεν μπορεί να μεταφερθεί στους διαχειριστές και στα πληρώματα πλοίων, οι οποίοι δεν πρέπει να καταστούν δυσανάλογα υπεύθυνοι για την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές συνέπειες από την παροχή μη ασφαλών ή ακατάλληλων καυσίμων.

Κατευθυντήριες Οδηγίες του UN IMO προς το ναυτιλιακό κλάδο είναι φυσικά ευπρόσδεκτες, αλλά δεν αρκούν τονίζει η ΕΕΕ σε ανακοίνωσή της, συμπληρώνοντας ότι θα πρέπει να συνδυαστούν με μία θεσμοθετημένη διαδικασία που θα εξασφαλίσει την ορθή διαχείριση των θεμάτων που σχετίζονται με το ανώτατο όριο θείου από το 2020, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σχετικές παραμέτρους, το εύρος και το πλάτος των οποίων είναι ακόμη άγνωστα.

Η πρόταση που έχει υποβληθεί στην προσεχή συνεδρίαση της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC73) από κράτη σημαίας που αντιπροσωπεύουν πάνω από το 46% της μεταφορικής ικανότητας του παγκόσμιου στόλου μαζί με διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς για την καθιέρωση μιας φάσης συλλογής εμπειριών (Experience-Building Phase) συμβάλλει σε αυτόν τον σκοπό.

«Ο απώτερος στόχος πρέπει να είναι το **να χρησιμοποιεί η ναυτιλία στο σύνολό της ασφαλή και κατάλληλα καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο**. Ο UN IMO δεν πρέπει να επιτρέψει στο όνομα της τυπικής συμμόρφωσης με τον νέο Κανονισμό κανένα συμβιβασμό (trade-off) εις βάρος της ασφάλειας των πλοίων, των πληρωμάτων και της προστασίας του περιβάλλοντος», κατέληξε ο κ. Βενιάμης.