
Υπέρ της ελληνικής πρότασης για μείωση της μέγιστης προωστήριας δύναμης των πλοίων η ΕΕΕ

2019/10/16 15:05 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

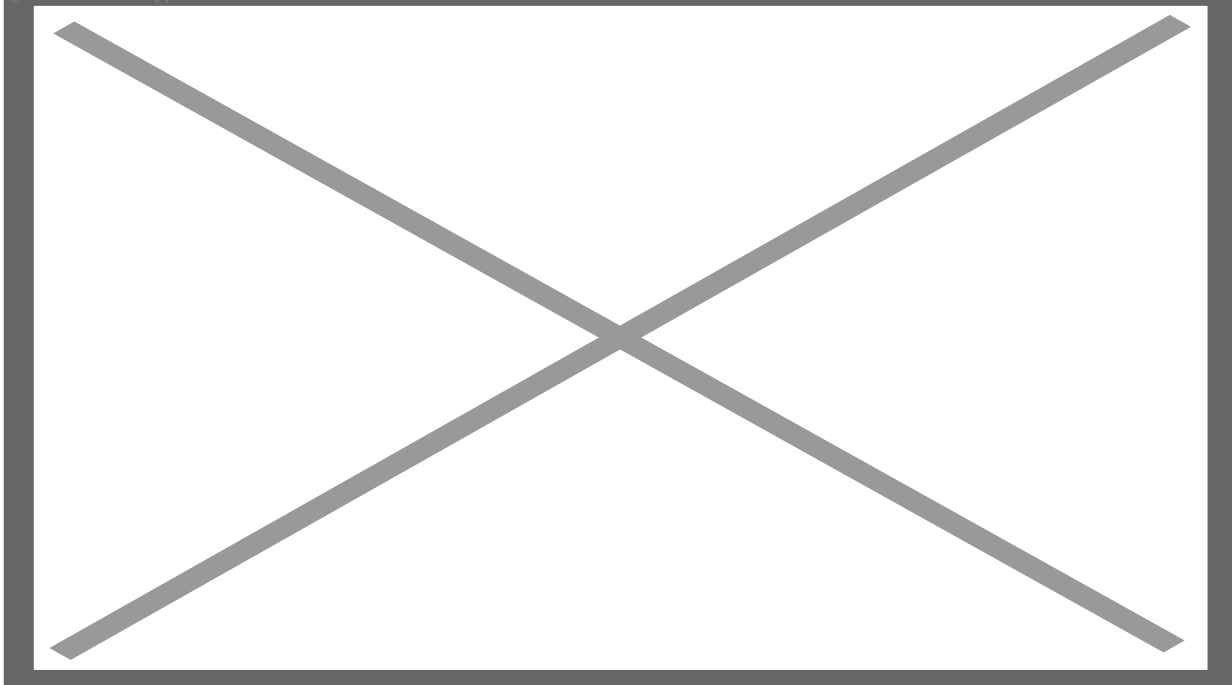
Υπέρ της πρότασης της Ελλάδας για μείωση της μέγιστης προωστήριας δύναμης των πλοίων, ως ένα άμεσα αποτελεσματικό βραχυπρόθεσμο μέτρο για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία, τάσσεται η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ).

Όπως αναφέρει η ΕΕΕ σε σχετική ανακοίνωση, στο πλαίσιο της υλοποίησης της Αρχικής Στρατηγικής του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών (UN IMO) για την απεξάρτηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας από τον άνθρακα, η Ελλάδα, ως παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα με ηγετικό ρόλο, εισηγείται συγκεκριμένη πρόταση για ένα βραχυπρόθεσμο, κανονιστικό μέτρο (short-term prescriptive measure) για να βελτιωθεί με λειτουργικό τρόπο η ενεργειακή απόδοση των υπάρχοντων πλοίων.

Να σημειωθεί ότι, η εν λόγω πρόταση πρόκειται να εξετασθεί στην προσεχή ενδιάμεση συνάντηση της Τεχνικής Ομάδας Εργασίας του IMO (11-15 Νοεμβρίου 2019).

Η υποβληθείσα πρόταση της Ελλάδας, αναπτύσσοντας μια ήδη υπάρχουσα πρόταση του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) και κρατών-μελών του IMO, έρχεται να συμπληρώσει το ενισχυμένο Σχέδιο Διαχείρισης Ενεργειακής Αποδοτικότητας (super SEEMP), κατά τρόπο που εξασφαλίζει την επίτευξη του στόχου του IMO για το 2030.

Αυτό, διότι διασφαλίζεται, μέσω πρόβλεψης μιας υποχρεωτικής απαίτησης αυτοτελώς για κάθε πλοίο ανά τομέα δραστηριότητας, ότι δεν θα υπάρχει εκούσια ή ακούσια παράκαμψη ήδη ορισθέντων λειτουργικών περιορισμών, η οποία θα ήταν δυνατή σε περιπτώσεις που προβλέπονται διάφορα είδη επιλογών που βασίζονται σε υποχρεωτική εκπλήρωση στόχων (goal-based options).



Το

προτεινόμενο μέτρο **καθορίζει το μέγιστο όριο της ιπποδύναμης της κύριας μηχανής**, που τα πλοία χωρητικότητας άνω των 5.000 GT μπορούν να χρησιμοποιήσουν υπό φυσιολογικές συνθήκες, προκειμένου να διατηρηθεί το επίπεδο των εκπομπών CO₂ από τα πλοία στο ιστορικά χαμηλό όριο του έτους 2012 με τριετή χρονική περίοδο προσαρμογής του υπάρχοντος στόλου στο μέτρο, αρχομένης ακόμα και πριν το 2023.

Η κανονιστική ανά τομέα προσέγγιση (sectoral prescriptive approach) προβλέπει ότι τα **φορτηγά πλοία χύδην ξηρού φορτίου και τα δεξαμενόπλοια θα μειώσουν την ιπποδύναμη των κυρίων μηχανών τους κατά 50%, ενώ τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά 66%.**

Το μέτρο περιλαμβάνει ρήτρα επανεξέτασης (review clause), που επιτρέπει στον IMO να αναλάβει δράση για διορθωτικά μέτρα, εφόσον αυτό κριθεί αναγκαίο.

Η εν λόγω πρόταση είναι κυρίως συμβατή με τον τρόπο λειτουργίας της bulk/tramp ναυτιλίας, όπου οι ναυλωτές παίζουν καθοριστικό ρόλο στη λειτουργία του πλοίου και για τον λόγο αυτόν μόνο η δέσμευση των πλοιοκτητών για τη λειτουργική απόδοση των πλοίου με τη χρήση δεικτών της επιλογής του πλοιοκτήτη, όπως οι Βασικοί Δείκτες Απόδοσης (Key Performance Indicators -KPIs), μπορεί να μην είναι αρκετά αποτελεσματική στο να επιφέρει αλλαγή στο αποτύπωμα άνθρακα του πλοίου.

Όπως υπογραμμίζει ο πρόεδρος της ΕΕΕ, Θεόδωρος Βενιάμης, «οι ναυλωτές θα πρέπει σαφώς να υποχρεωθούν να τηρήσουν κάθε μέτρο που θα υιοθετηθεί για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία».

«Είμαστε ιδιαίτερα ικανοποιημένοι που η χώρα μας είναι στο προσκήνιο των

ειλικρινών προσπαθειών που στοχεύουν στην ανάπτυξη αποτελεσματικών και εφικτών μέτρων για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

Η πρόταση της Ελλάδας είναι απλή, διέπεται από διαφάνεια, είναι εύκολα εφαρμόσιμη και ικανοποιεί τις ιδιαιτερότητες των διαφορετικών τομέων, χωρίς να προκαλεί στρέβλωση του ανταγωνισμού, ζήτημα μέγιστης σπουδαιότητας.

Επιπρόσθετα, επιτρέπει την ανάληψη πρώιμης δράσης και την έναρξη εφαρμογής της πριν το 2023. Οδηγεί σε άμεσες και απόλυτες μειώσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, μειώσεις εκπομπών οξειδίου του θείου (SO_x) και οξειδίου του αζώτου (NO_x), καθώς και του υποθαλάσσιου θορύβου από τα πλοία, ενώ λαμβάνει υπόψη θέματα ασφάλειας και ενθαρρύνει την καινοτομία, επιβραβεύοντας τα πιο αποδοτικά πλοία.

Και το σημαντικότερο από όλα είναι ότι η ελληνική πρόταση θέτει τις βάσεις για την πραγματική απεξάρτηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας από τον άνθρακα, με το να προωθεί την αλλαγή συμπεριφοράς όλων των εμπλεκομένων στην εμπορική εκμετάλλευση των πλοίων, προκειμένου η ναυτιλία να οδηγηθεί σε τεχνολογίες μηδενικής εκπομπής άνθρακα ή εναλλακτικά καύσιμα, όταν καταστούν ευρέως διαθέσιμα» κατέληξε ο ίδιος.