

Τέθηκε σε ισχύ το νέο ανώτατο όριο περιεκτικότητας σε θείο 0,5% για τα πλοία παγκοσμίως

2020/01/08 09:12 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Από την 1η Ιανουαρίου του 2020, η ανώτατη περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων μειώνεται σε 0,5% (από 3,5%) παγκοσμίως, με σκοπό τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προστασία της υγείας και του περιβάλλοντος.

Οι εκπομπές οξειδίων του θείου (SO_x) από τους κινητήρες καύσης των πλοίων προκαλούν όξινη βροχή και παράγουν λεπτόκοκκη σκόνη που μπορεί να οδηγήσει σε αναπνευστικές και καρδιαγγειακές παθήσεις, καθώς και σε μείωση του προσδόκιμου ζωής.

Η επίτροπος Μεταφορών Αντίνα Βαλεάν δήλωσε «Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν παγκόσμιο κλάδο και για τη μείωση των εκπομπών τους απαιτούνται λύσεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Η έναρξη ισχύος του παγκόσμιου ανώτατου ορίου περιεκτικότητας σε θείο αποτελεί σημαντικό ορόσημο για ολόκληρο τον κλάδο της ναυτιλίας· θα συμβάλει στην περαιτέρω μείωση των εκπομπών επιβλαβών ατμοσφαιρικών ρύπων, ωφελώντας άμεσα πόλεις και κοινότητες σε όλο τον κόσμο, μεταξύ άλλων και ορισμένες σημαντικές πόλεις και κοινότητες στις ακτές μας στη Νότια Ευρώπη. Το επίτευγμα αυτό δείχνει επίσης ότι η συντονισμένη προσπάθεια της ΕΕ και του ΔΝΟ, σε συνδυασμό με την ισχυρή δέσμευση του κλάδου, μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη για το περιβάλλον και την υγεία των πολιτών μας».

Η προσέγγιση της ΕΕ ως διεθνές παράδειγμα

Από το 2012, με την [οδηγία για το θείο](#) η ΕΕ έχει αναλάβει αποφασιστική δράση για να μειώσει την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων. Το 2016, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) διατήρησε το 2020 ως ημερομηνία έναρξης ισχύος του παγκόσμιου ανώτατου ορίου περιεκτικότητας σε θείο 0,5 %.

Επιπλέον, σε ορισμένα **πολύ ευαίσθητα οικοσυστήματα**, όπως η Βαλτική Θάλασσα και η Βόρεια Θάλασσα -που χαρακτηρίζονται «Περιοχές ελέγχου των εκπομπών οξειδίων του θείου» (ΠΕΕΘ)-, η μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο **έχει μειωθεί σε 0,10 %**, ήδη από το 2015.

Τα αυστηρότερα αυτά όρια περιεκτικότητας σε θείο περιόρισαν κατά περισσότερο από 50% τις συγκεντρώσεις του διοξειδίου του θείου στις ΠΕΕΘ, αποφέροντας οφέλη για την υγεία των κατοίκων των παράκτιων περιοχών και των λιμένων, ενώ οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις στον τομέα παρέμειναν ιδιαιτέρως μικρές.

Επόμενα βήματα για τη βιωσιμότητα των θαλάσσιων μεταφορών

Με βάση την επιτυχή εφαρμογή των ορίων στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών (ΠΕΕ), η εφαρμογή του παγκόσμιου ορίου για το θείο αναμένεται να επιφέρει παρόμοια αποτελέσματα. Η ΕΕ εργάζεται επίσης στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρκελώνης, ώστε ο ΔΝΟ να καθορίσει ενδεχομένως στο μέλλον ΠΕΕ σε άλλα ύδατα της ΕΕ, όπως στη Μεσόγειο Θάλασσα.

Η ΕΕ έχει καταβάλει μεγάλες προσπάθειες για να διαδραματίσει ενεργό ρόλο στην γενικότερη αντιμετώπιση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές, τόσο στο εσωτερικό της όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Το 2018 ο ΔΝΟ συμφώνησε να **μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου** από τη ναυτιλία κατά τουλάχιστον 50% έως το 2050.

Η ΕΕ και τα κράτη-μέλη της διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στη διαμεσολάβηση και στην επίτευξη της συμφωνίας για τον τομέα, στον οποίο αναλογεί επί του παρόντος το 2-3% των παγκόσμιων εκπομπών CO₂. Διεξάγονται ήδη συζητήσεις στο πλαίσιο του ΔΝΟ για τη μετουσίωση της συμφωνίας σε συγκεκριμένα μέτρα.

Για την αντιμετώπιση της **ρύπανσης από πλαστικές ύλες** στους ωκεανούς, η ΕΕ θέσπισε [νέους κανόνες για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής](#), με τους οποίους εξασφαλίζεται ότι τα απόβλητα που παράγονται από πλοία ή αλιεύονται στη θάλασσα συλλέγονται και υποβάλλονται σε επεξεργασία σε λιμένες.

Η ΕΕ συνεργάζεται επίσης με τον ΔΝΟ για την αντιμετώπιση των ανησυχιών όσον αφορά τα ύδατα που απορρίπτονται από τα συστήματα μετεπεξεργασίας που χρησιμοποιούνται από τα πλοία.

Στόχος είναι να διασφαλιστεί η πλήρης βιωσιμότητα των εν λόγω συστημάτων, ενδεχομένως με τον καθορισμό αυστηρότερων και ομοιόμορφων νομοθετικών απαιτήσεων.

Επιπλέον, η [Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία](#), που παρουσιάστηκε από την πρόεδρο της Επιτροπής Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν, τον Δεκέμβριο του 2019, καθορίζει περαιτέρω δράσεις για να καταστεί η ναυτιλία περισσότερο βιώσιμη, όπως η επέκταση του ευρωπαϊκού συστήματος εμπορίας εκπομπών στον κλάδο της ναυτιλίας.

Ιστορικό

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα του αέρα σε πολλές παράκτιες πόλεις της Ευρώπης. Τα καυσαέρια των πλοίων αποτελούν σημαντική πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης, μεταξύ άλλων λόγω των εκπομπών οξειδίων του θείου που προέρχονται από την καύση πετρελαίου εξωτερικής καύσης. Τα οξείδια του θείου είναι επιβλαβή για το αναπνευστικό σύστημα του ανθρώπου και δυσχεραίνουν την αναπνοή.

Τα πλοία χρησιμοποιούν παραδοσιακά πετρέλαια εξωτερικής καύσης για την πρόωση, τα οποία μπορεί να έχουν περιεκτικότητα σε θείο έως και 3,50%. Συγκριτικά, η περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων που χρησιμοποιούν τα φορτηγά οχήματα ή τα επιβατικά αυτοκίνητα δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,001%.

Η οδηγία για το θείο του 2012, η οποία αναθεωρήθηκε το 2016, είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών SO_x, με τον καθορισμό μέγιστων επιπέδων περιεκτικότητας σε θείο για τα καύσιμα των πλοίων, και ενσωμάτωσε στο δίκαιο της ΕΕ, τόσο εντός περιοχών που προστατεύονται σε περιφερειακό επίπεδο όσο και εκτός αυτών, νέα πρότυπα που καθόρισε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.