

# Σημαντικές αποφάσεις για τη μείωση των ρύπων από τα πλοία. Χορηγήθηκε εξαίρεση στην ελληνική ακτοπλοία

2022/06/03 08:07 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σημαντικές αποφάσεις για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία έλαβε χθες το Συμβούλιο Υπουργών Θαλασσίων Μεταφορών της Ε.Ε., που συνεδρίασε στο Λουξεμβούργο και κατέληξε στην υιοθέτηση γενικής προσέγγισης **επί του Κανονισμού «για τη χρήση ανανεώσιμων και χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα καυσίμων από τον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (FuelEU Maritime).**

Το Συμβούλιο υιοθέτησε, επίσης, γενική προσέγγιση ως προς την Οδηγία «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2003/25/ΕΚ όσον αφορά τη συμπερίληψη βελτιωμένων απαιτήσεων ευστάθειας και την εναρμόνισή της με τις απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ)».

Ο Κανονισμός «για τη χρήση ανανεώσιμων και χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα καυσίμων από τον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (FuelEU Maritime)», που εντάσσεται στη νομοθετική δέσμη «Fit for 55» που παρουσίασε η Ευρ. Επιτροπή στις 14.07.2021, επιδιώκεται η προώθηση της χρήσης καθαρότερων ναυτιλιακών καυσίμων από τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, που καταπλέουν ή αποπλέουν από ευρωπαϊκούς λιμένες.

Κατόπιν συντονισμένων προσπαθειών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και της Μόνιμης Ελληνικής Αντιπροσωπείας στην Ε.Ε. κατά το στάδιο εξέτασης των διατάξεων του σχεδίου Κανονισμού από τα αρμόδια Όργανα του Συμβουλίου της Ε.Ε., στο κείμενο του Κανονισμού, συμπεριλήφθηκαν διατάξεις με τις οποίες:

(i) Αναγνωρίζεται, κατ' εφαρμογή της θεμελιώδους αρχής «**ο ρυπαίνων πληρώνει**», **η δυνατότητα ανάληψης από τον εμπορικό διαχειριστή (commercial operator) του πλοίου, της υποχρέωσης αποζημίωσης της ναυτιλιακής εταιρείας (shipping company),** όταν το πλοίο αποτυγχάνει, κατά τον χρόνο που η ευθύνη αγοράς του καυσίμου ανήκει στον εμπορικό διαχειριστή, να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του Κανονισμού “FuelEU Maritime” ως προς το όριο της ετήσιας έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, για την ενέργεια που χρησιμοποιείται από το

πλοίο.

(ii) Αναγνωρίζεται χρονική εξαίρεση, έως τις 31.12.2029, από την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού “FuelEU Maritime” για τα ακτοπλοϊκά πλοία, όταν δρομολογούνται σε λιμένες νησιών με λιγότερους από 200.000 κατοίκους.

Η Οδηγία «για τη συμπερίληψη βελτιωμένων απαιτήσεων ευστάθειας και την εναρμόνισή της με τις απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται από τον IMO», επιτυγχάνεται, στο μέτρο του δυνατού, η εναρμόνιση της ενωσιακής νομοθεσίας με τα πρόσφατα, βελτιωμένα διεθνή πρότυπα ευστάθειας για τα επιβατηγά πλοία σε περίπτωση βλάβης, όπως συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο του IMO.

Επί των προαναφερόμενων νομοθετικών προτάσεων της Ευρ. Επιτροπής, το προσεχές χρονικό διάστημα αναμένεται η υιοθέτηση θέσης και από πλευράς του Ευρ. Κοινοβουλίου. Ακολούθως, τα κείμενα που θα έχουν εγκριθεί από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αναμένεται να ενταχθούν σε διαδικασία «άτυπων τριμερών διαλόγων» με τη συμμετοχή αντιπροσώπων του Συμβουλίου, του Κοινοβουλίου και της Ευρ. Επιτροπής, προκειμένου να καταλήξουν σε συμφωνία.

Τέλος, από ελληνικής πλευράς, αναδείχθηκε το ζήτημα των περιστατικών παραβίασης της ελευθερίας ναυσιπλοΐας και της αβλαβούς διέλευσης σε βάρος δύο (02) υπό ελληνική σημαία εμπορικών πλοίων στον Περσικό Κόλπο πλησίον των ακτών του Ιράν από δυνάμεις του εν λόγω κράτους.

## **Η δήλωση του Έλληνα υπουργού Ναυτιλίας**

Με αφορμή τη συνεδρίαση του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε. ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Πλακιωτάκης δήλωσε:

«Η Ελλάδα συμμερίζεται πλήρως τους περιβαλλοντικούς στόχους του Κανονισμού “FuelEU Maritime” για τη σταδιακή χρήση καθαρότερων καυσίμων στην ποντοπόρο ναυτιλία και την ακτοπλοΐα.

Το κείμενο γενικής προσέγγισης που συμφωνήθηκε, σήμερα, στο Συμβούλιο Υπουργών Θαλασσίων Μεταφορών της Ε.Ε. είναι ισορροπημένο, διατηρεί το υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας της αρχικής Πρότασης, ενώ ταυτόχρονα διασφαλίζει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Θεωρώ σημαντικό στοιχείο του κειμένου την ανταπόκρισή του σε ικανοποιητικό βαθμό στις γεωγραφικές ιδιαιτερότητες των Κρατών Μελών, μέσω της ρεαλιστικής αντιμετώπισης συγκεκριμένων περιπτώσεων, όπου η εφαρμογή του Κανονισμού θα έχει οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο.

Για την περίπτωση της Ελλάδας, **με τη χορήγηση περιορισμένης χρονικά εξαίρεσης για τον κλάδο της ακτοπλοΐας**, αντιμετωπίζεται ο εκτιμώμενος οικονομικός και κοινωνικός αντίκτυπος για τους κατοίκους, παραγωγούς και επισκέπτες στις νησιωτικές μας περιοχές ενώ παράλληλα παρέχεται ζωτικός χρόνος τόσο για την επαρκή διαθεσιμότητα εναλλακτικών καυσίμων όσο και για την ενεργειακή μετάβαση του ακτοπλοϊκού στόλου.

Θεωρώ, επίσης, σημαντικό στοιχείο του κειμένου την αναγνώριση της δυνατότητας θεμελίωσης της ευθύνης συμμόρφωσης με το νέο Κανονισμό του εμπορικού διαχειριστή (“commercial operator”), όταν αυτός επιλέγει το καύσιμο που θα χρησιμοποιηθεί και την πορεία του πλοίου, εφαρμόζοντας με τον πλέον αρμόζοντα για το συγκεκριμένο φάκελο τρόπο τη θεμελιώδη αρχή ο «ρυπαίνων πληρώνει».

Η χώρα μας προσβλέπει σε αντίστοιχες ρυθμίσεις και στην πρόταση Οδηγίας για τη συμπερίληψη της ναυτιλίας στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Ρύπων (EU ETS).

Τέλος, στη σημερινή Σύνοδο του Συμβουλίου Υπουργών Θαλασσίων Μεταφορών αναδείξαμε, εκ νέου, το ζήτημα της βίαιης κατάληψη των δύο υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιων στον Περσικό Κόλπο, πράξη που συνιστά κατάφορη παραβίαση των κανόνων της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, ιδίως των θεμελιωδών αρχών της ελευθερίας ναυσιπλοΐας και του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης.

Η απελευθέρωση των ναυτικών και των πλοίων είναι άμεση προτεραιότητά μας. Το ΥΝΑΝΠ, σε στενή συνεργασία με το ΥΠΕΞ, προβαίνει σε όλες τις ενδεδειγμένες ενέργειες προς τη κατεύθυνση αυτή και επιδιώκει την άμεση επίλυση του προβλήματος».