

Ανατροπές εκ βάθρων επιφέρει στη ναυτιλιακή βιομηχανία ο στόχος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για μείωση του αποτυπώματος σε ρύπους των ναυτιλιακών εταιρειών. Στην Ευρώπη το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε πριν από τέσσερα χρόνια τη συμπερίληψη της ναυτιλίας στο EU ETS, με έναρξη το 2023.

Η απόφαση αυτή έχει προβληματίσει τον ναυτιλιακό κλάδο για το πώς θα εφαρμοστεί ώστε να μην υπάρξει στρέβλωση του ανταγωνισμού. Σημαντικές παρεμβάσεις κάνει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) αναδεικνύοντας τις δυσλειτουργίες.

Τη συνδεσμολογία του θέματος αυτού ανέλυσε στο «business stories» η κυρία **Μαρίνα Αλειφεροπούλου**, Ναυτιλιακή Δικηγόρος, LL.M., Διαμεσολαβήτρια, Υποψήφια Διδάκτορας Νομικής ΕΚΠΑ-Δίκαιο Θαλάσσιας Ασφάλισης.

Στην εισαγωγή της συνομιλίας έκανε την περιγραφή του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών.

«Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (EU ETS) που εισήχθη το 2005 αποτελεί περιβαλλοντική νομοθεσία και πολιτική της Ε.Ε. για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και τη μείωση των εκπομπών που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου (Greenhouse Gas Emissions). Λειτουργεί με βάση τις αρχές του ορίου εκπομπών και εμπορίας δικαιωμάτων μέσα στο ίδιο το σύστημα (cap and trade system), παρέχει κίνητρα για επενδύσεις στην ανανεώσιμη τεχνολογία, στοχεύει στην απανθρακοποίηση της ευρωπαϊκής οικονομίας (κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη έως το 2050).

Τον Μάρτιο 2018 ο IMO έθεσε σε ισχύ το σύστημα συλλογής δεδομένων (Data Fuel Collection System), σύμφωνα με το οποίο πλοία που προσεγγίζουν τους ευρωπαϊκούς λιμένες θα πρέπει να αναφέρονται με βάση τα συστήματα EU MRV Regulation και IMO Data Collection System. Επίσης, συμφώνησε σε μία αρχική στρατηγική μείωσης εκπομπών ρύπων τουλάχιστον σε 50% έως το 2050, σε σύγκριση με το 2008».

Στη συνέχεια η κουβέντα ήρθε στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία:

«Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (The European Green Deal) εισήχθη το 2019 και αποτελεί πλάνο δράσης και κλιματικό νόμο, σύμφωνα με την οποία όλες οι πολιτικές και όλοι οι τομείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να συμβάλλουν στον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας. Τον Δεκέμβριο 2019 η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ανακοίνωσε τη διερεύνηση της ενσωμάτωσης της ναυτιλίας στο EU-ETS». Όσο για τα μειονεκτήματα της ένταξης της ναυτιλίας στο EU-ETS, η κυρία Αλειφεροπούλου είπε: «Είναι κυρίως:

- Η υποτίμηση της προσπάθειας του IMO για τη ρύθμιση του ζητήματος προς όφελος της ναυτιλιακής κοινότητας.

- Το ανεφάρμοστο του EU-ETS στη ναυτιλία λόγω της ιδιαιτερότητας και της πολυπλοκότητάς της.

Μαρίνα Αλειφεροπούλου

«Η δημιουργία της πράσινης ναυτιλίας δεν μπορεί να γίνει μόνο από τους πλοιοκτήτες»

Στην προσπάθεια πρέπει να συμμετέχουν όλοι οι παράγοντες της βιομηχανίας: παραγωγοί ενέργειας, έμποροι καυσίμων, ναυπηγεία, εργοστάσια, νηογνώμονες και λιμάνια



Του
ΜΗΝΑ
ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΥ
mtsamopoulos@gmail.com



Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η Ένωση Σουηδών Εφοπλιστών απηύθυναν κοινή έκκληση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ζητούν τη δημιουργία ειδικού ταμείου κάτω από το ευρωπαϊκό ETS, το οποίο θα εξασφαλίσει μεταξύ άλλων τη σταθερότητα της τιμής του άνθρακα

- Ουσιαστικά πρακτικά θέματα, όπως η αβεβαιότητα προσδιορισμού τιμής ρύπου/τόνου διοξειδίου CO₂.

- Η πιθανότητα χρήσης των σωρευμένων κεφαλαίων για σκοπούς ξένους με τη ναυτιλία».

Την άνοιξη του 2020 κατατέθηκε πρόταση για την ίδρυση Συμβουλίου Ερευνας (International Maritime Research and Development Board, IMRF) και Κεφαλαίου (IMRF) από τις ναυτιλιακές ενώσεις ICS, BIMCO, CLIA, INTERCARGO, INTERFERRY, INTERTANKO, IPTA, WSC με σκοπό την επιτάχυνση ανάπτυξης «πράσινης» τεχνολογίας και καυσίμων.

Σχετική είναι και η από τον Ιανουάριο 2021 έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) για τα εναλλακτικά καύσιμα/τεχνολογίες που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη

oxides (NO_x), ozone depleting substances (ODS), ή με την εισαγωγή περιοχών ελέγχου από τον IMO, Emission Control Areas for Sulfur (SECA). Άλλοι τρόποι απανθρακοποίησης της ναυτιλίας είναι η εισαγωγή δεξαμενοπλοίων υδροποιημένου φυσικού αερίου (LNG), η εισαγωγή βιοκαυσίμων/χρήση ανανεώσιμων πηγών για την παραγωγή ενέργειας (βιομάζα, Hydrotreated Vegetable Oil/HVO), η χρήση συστημάτων διανομής για είδη βιοκαυσίμων - Fatty Acid Methyl Ester (FAME), η αμμωνία (NH₃) (Hybrid Green Ammonia, Environmentally Friendly Green Ammonia) σε συνδυασμό με σύγχρονη τεχνολογία (Solid Oxide Electrolysis Cell - SOEC), η μεθανόλη (bio-methanol=carbon neutral fuel), η μεθανόλη που παράγεται από φυσικό αέριο (με πιθανή συνεισφορά στο σύστημα εκπομπής ρύπων GHG, Well to Tank/WTT), το υδρογόνο (Liquefied Hydrogen, LH), ο ηλεκτρισμός (electrofuels)».

Και κατέληξε λέγοντας: «Η παραπάνω έρευνα συμπεραίνει ότι η δημιουργία πράσινης ναυτιλίας δεν δύναται να πραγματοποιηθεί μόνο από τους πλοιοκτήτες, καθώς στην προσπάθεια πρέπει να συμμετέχουν όλοι οι παράγοντες της βιομηχανίας: παραγωγοί ενέργειας, έμποροι καυσίμων, ναυπηγεία/εργοστάσια (κατασκευή συστημάτων πρόωσης), νηογνώμονες, λιμένες (δημιουργία κατάλληλων υποδομών για τα πράσινα καύσιμα). Σημειωτέον ότι οι τρέχουσες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων (με ημερομηνία παράδοσης 2023-2024) περιλαμβάνουν διπλό σύστημα χρήσης καυσίμου (Dual-fuel ready, Nox Tier III compliant). Οι αλλαγές σημαίνουν αύξηση στην τιμή των καυσίμων με επίδραση εν τέλει στο κόστος των ιδίων των πλοίων. Στις 25 Φεβρουαρίου 2021 η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ECSA) ανακοίνωσε την πρόσκληση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη συνολική προσέγγιση και επίλυση των ζητημάτων που αφορούν τα ναυτιλιακά καύσιμα με τη συμμετοχή των παρόχων ενέργειας και των λιμένων. Τονίστηκε ο ρόλος της ψηφιοποίησης, του αυτοματισμού και της βελτιστοποίησης των λιμένων στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Τέλος, το παραπάνω θέμα είναι άκρως εξελισσόμενο και θα αποτελέσει το επίκεντρο της ναυτιλίας τα επερχόμενα έτη. Θα χρειαστεί επίσης η θέσπιση ανεξάρτητης επιστημονικής επιτροπής που θα συνδράμει την ΕΕΕ, το υπουργείο Ναυτιλίας και λοιπούς φορείς στο έργο τους».

Στην αρχή της εβδομάδας η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η Ένωση Σουηδών Εφοπλιστών, σε συνεργασία με την περιβαλλοντική Μη Κυβερνητική Οργάνωση (ΜΚΟ) Transport & Environment, απηύθυναν κοινή έκκληση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ζητούν τη δημιουργία ειδικού ταμείου κάτω από το ευρωπαϊκό ETS, το οποίο θα εξασφαλίσει τη σταθερότητα της τιμής του άνθρακα (carbon price), τη μείωση της επιχειρηματικής αβεβαιότητας και τον περιορισμό των οικονομικών και διοικητικών επιβαρύνσεων για τις χιλιάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ναυτιλίας.

ναυτιλία (Survey of Alternative Fuels-Technologies for Shipping), η οποία περιγράφει την εξέλιξη των καυσίμων από την επί σειρά δεκαετιών χρήση Heavy Fuel Oil (HFO) και ντίζελ (marine diesel oil) ως τη μετάβαση σε πιο φιλικές προς το περιβάλλον ενεργειακές αποδόσεις.

«Η εποχή του ενός καυσίμου για όλους τους τύπους πλοίων και μεταφορών τελειώνει. Στην παρούσα φάση, όμως, υπάρχει κατακερματισμός, καθώς και αβεβαιότητα αν οι "πράσινες" τεχνολογίες ανταποκρίνονται σε κριτήρια αξιοπιστίας, ασφάλειας, οικονομίας και διαθεσιμότητας», τόνισε η κυρία Αλειφεροπούλου.

Και εξήγησε: «Ειδικότερα, ρυθμίσεις για την "πράσινη" ναυτιλία έγιναν στο Παράρτημα VI MARPOL: πρόληψη ρύπανσης αέρα, θέση ορίων στις εκπομπές επιβλαβών ουσιών, Sulfur oxide (Sox), nitrogen