



1.1.2020, MARPOL ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI – ΜΕΤΑΤΟΠΙΣΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΟΣ Η ΔΥΣΚΟΛΗ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΣΕ ΝΕΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ¹

Είναι οι επιβαλλόμενες από την IMO αλλαγές με τους κανονισμούς 14 και 18 του Παραρτήματος VI της MARPOL πρόλογος μετατοπίσεως παραδείγματος;

Η Ελληνική ναυτιλία, όπως όλες, έχει περάσει στην ιστορία της πραγματικές μετατοπίσεις παραδείγματος. Όχι στην δική μας την εποχή, αλλά στο σχετικά εγγύς παρελθόν. Η μεταβολή από κάρβουνο και παλινδρομικές ατμομηχανές σε ΜΕΚ ήταν μία από αυτές, και ποιο μεγάλη θα ήταν το πέρασμα της ναυτιλίας από τα πανιά στον ατμό. Ολόκληρες μητροπόλεις της ναυτιλίας χάθηκαν (Γαλαξίδι) ενώ άλλες αναδείχτηκαν (Χίος, Άνδρος) μέσα από τόσο μεγάλες μεταβολές. Η διαφορά είναι ότι η σημερινές αλλαγές δεν υπαγορεύονται από την τεχνολογική και οικονομική υπεροχή των τεχνολογικών εξελίξεων, αλλά επιβάλλονται από γραφειοκρατικούς μηχανισμούς που μερικώς ελέγχουν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Το αποτέλεσμα δεν θα είναι καλύτερη λειτουργική αποδοτικότητα και μείωση του κόστους. Τουναντίον, μάλλον θα αυξηθεί το κόστος των θαλασσίων μεταφορών καθώς και τα τεχνικά προβλήματα.

Αναγκαστικά όμως θα γίνει η προσαρμογή, και ένα μέρος της διαδικασίας θα είναι αυτός ο εξαναγκασμός όσων δεν πείθονται στην τήρηση των νέων νόμων. Όπως φάνηκε καθαρά στην Ημερίδα του SeaNation στις 5 Ιουνίου 2019, από όσα συζήτησαν οι περισσότεροι ομιλητές η προετοιμασία και υποδομή για τις αλλαγές που επιβάλλουν οι τροποποιήσεις των κανονισμών με καταληκτική ημερομηνία 1^η Ιανουαρίου 2020 δεν επαρκούν. Το αποτέλεσμα θα είναι μία μακρά περίοδος προσαρμογής μέχρι να λυθούν τα προβλήματα που προκύπτουν από την χωρίς υποδομή υιοθέτηση μεγάλων αλλαγών. Βαθμιαία θα είναι η προσαρμογή με συνεχείς διορθώσεις στην πορεία. Οπωσδήποτε θα υπάρχουν λάθη, ζημιές, καθυστερήσεις, ατυχήματα και τα παρεπόμενα, που δεν είναι μια ομαλή εξέλιξη των πραγμάτων, αλλά μετατόπιση παραδείγματος δεν θα είναι. Όμως το παράρτημα VI φιλοδοξεί να επιφέρει και μετατόπιση παραδείγματος με τις διατάξεις του για μείωση κατά το 50% των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου μέχρι το 2050 σύμφωνα με την *Αρχική Στρατηγική* για τη Μείωση των Εκπομπών Αερίων

¹ Μερικές σκέψεις με αφορμή την πρόσφατη συζήτηση στην ημερίδα του SeaNation στην Αθήνα στις 5 Ιουνίου, 2019 με τίτλο " 2020; The wind of Change in Global Shipping." «Μετατόπιση Παραδείγματος» αναφέρεται στον όρο "Paradigm Shift" στο έργο του Αμερικανού φιλοσόφου της επιστήμης Thomas Kuhn "The Structure of Scientific Revolutions" (1962). Ο όρος μεταφορικά αναφέρεται σε θεμελιώδεις και μεγάλες αλλαγές όχι μόνον στις επιστήμες αλλά και στον τρόπο λειτουργούν ολόκληρες βιομηχανίες και άλοι τομείς μιάς οικονομίας.



1908 N Memorial Way, Houston, Texas 77007
Office: 281-501-1800; Fax: 832-962-8178; Greece: +30 694-612-1006

Θερμοκηπίου στα Πλοία. Αυτό συνεπάγεται νέου είδους καύσιμα που δεν αποτελούνται από υδρογονάνθρακες. Μένοντας όμως προς το παρόν με το τι μπορεί να επιφέρει η απαγόρευση καυσίμων με περιεκτικότητα μεγαλύτερη από .5 % σε θείο και βλέποντας τα πράγματα από την δική μου σκοπιά, θα ήθελα να αναφερθώ σύντομα στο πως βλέπω την εφαρμογή των νέων αυτών διατάξεων στην Αμερική από 1.1.2020.

Θα εφαρμόσουν οι Αμερικανικές αρχές τις διατάξεις του παραρτήματος VI με τον ίδιο τρόπο που εφαρμόζουν τις διατάξεις του Παραρτήματος I της MARPOL, δηλαδή με ποινικοποίηση;

Αυτό δεν είναι καθόλου απίθανο μια και αυτή είναι η συνηθισμένη μέθοδος που ακολουθούν οι αρχές των ΗΠΑ για το Παράρτημα I και ο μηχανισμός ήδη υπάρχει με την Act to Prevent Pollution from Ships ("APPS") 33 U.S.C. §§ 1901 -1915. Ήδη υπάρχουν σχετικά Memoranda of Understanding από το 2011 και το 2015 μεταξύ της Environmental Protection Agency ("EPA") της Coast Guard ("USCG.") με θέμα το Παράρτημα VI. Προβλέπεται ο τρόπος επιβολής του Regulation 14, Παραρτήματος VI ευθέως με ρητή αναφορά στις ποινικές διατάξεις της APPS, όπως π.χ. στο εδάφιο 33 USC § 1907(f) όσον αφορά επιθεωρήσεις για τον έλεγχο συμμορφώσεως με τις διατάξεις του Παραρτήματος VI. Αυτοί οι έλεγχοι διενεργούνται για λογαριασμό της EPA από την U.S.C.G. Επίσης στο Μνημόνιο του 2015 υπάρχει ρητή αναφορά στις ποινικές διατάξεις στο εδάφιο 1908 (e) που αφορά την κράτηση των πλοίων που δεν συμμορφώνονται με τους κανονισμούς του Παραρτήματος VI. Επίσης υπάρχει ρητή αναφορά σε παραπομπή ορισμένων υποθέσεων στο Υπουργείο Δικαιοσύνης αν συντρέχει λόγος για ποινική δίωξη.

Όλα αυτά ήδη ισχύουν από το 2012, με τους κανονισμούς που επιβάλλουν από τότε την ECA Βορείου Αμερικής και Καραϊβικής και επομένως τώρα που θα ισχύσουν οι νέες διατάξεις της MARPOL είναι αναμενόμενο ότι θα προκύψουν και μερικές περιπτώσεις παραπομπής στην ποινική δικαιοσύνη,

Αν και ακόμα δεν έχουν ενεργοποιηθεί οι διατάξεις του Κανονισμού 14 που έχουν καταληκτική ημερομηνία 1.1.2020, έχουν εν τούτοις εντοπιστεί περιπτώσεις παραβάσεων προηγουμένων διατάξεων του Παραρτήματος VI, και μελλοντικά το ίδιο σύστημα παρακολούθησης εγγράφων όπως λ.χ. βιβλίων πετρελαίου, ημερολογίων, αποδείξεων παραλαβής καυσίμων, δειγμάτων, καθώς και του περιεχομένου δεξαμενών καυσίμων, κλπ. θα συνεχίσει να εφαρμόζεται στους ελέγχους port state control. Έτσι η ποινικοποίηση είναι αναμενόμενη, αλλά θα υπάρξει πιστεύω μια περίοδος ελαστικότητας διότι θα περάσουν μερικά χρόνια μέχρι να προσαρμοστούν όλοι όσοι συμμετέχουν στις επερχόμενες αλλαγές, αρχίζοντας από τις εταιρίες πετρελαίων, τους εφοδιαστές καυσίμων, κατασκευαστές μηχανών και φτάνοντας μέχρι τους τελικούς χρήστες.

Επιβολή των διατάξεων – υπάρχει εμπειρία-τεχνογνωσία ;

Βέβαια και υπάρχει διότι η Βορειοαμερικανική ECA (Emission Control Area) ήδη λειτουργεί από το 2012, όπου και επιβάλλεται χρήση καυσίμων με περιεκτικότητα θείου 0.1 % εντός των περιοχών και όλοι γνωρίζουν τι



1908 N Memorial Way, Houston, Texas 77007
Office: 281-501-1800; Fax: 832-962-8178; Greece: +30 694-612-1006

πρέπει να κάνουν από πλευράς του πλοίου στις τεχνικές διευθετήσεις του πλοίου, την υιοθέτηση διαδικασιών στο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου, τις διαδικασίες εγγραφής και τηρήσεως αποδεικτικών στοιχείων, κλπ. Από πλευράς ελέγχου χώρας ελλιμενισμού, ήδη διενεργείται ο έλεγχος από την Coast Guard εδώ και 7 χρόνια τώρα, και επομένως λίγα πράγματα θα είναι πρωτόγνωρα. Τι ίδιο ισχύει και για άλλες περιοχές του κόσμου. Η εμπειρία των αρχών στο κεφάλαιο αυτό είναι δεδομένη.

Τί άλλους προβληματισμούς θα αντιμετωπίσει η ναυτιλία από νομικής απόψεως με την επερχόμενη εφαρμογή του παραρτήματος VI, Κανονισμού 14?

Πάμπολους. Θα φέρει κάποια αναστάτωση και αναταραχή νομική και οικονομική στις σχέσεις ναυλωτών – πλοιοκτητών και πιστεύω ότι θα υπάρχουν προβληματισμοί και διαφορές που θα καταλήξουν σε διαιτησίες και δικαστήρια. Τι θα γράφει η περιγραφή του πλοίου όταν χρονοναυλώνεται στη περιγραφή καυσίμων και αποδόσεως σε ταχύτητα / κατανάλωση, και σε προδιαγραφές των καυσίμων; Υπάρχουν ερωτηματικά τεχνικά και σύναμμα εμπορικά. Ποια θα είναι η ποιότητα των καυσίμων και θα είναι αυτά συμβατά από supplier σε supplier? Στις χρονοναυλώσεις το ROB στο delivery θα είναι συμβατό με το bunker στο redelivery? Και τι θα γίνει με τα μίγματα νερού και χημικών που δημιουργεί η λειτουργία των scrubbers? Ήδη η Σιγκαπούρη τα θεωρεί τοξικά απόβλητα και δεν επιτρέπει σε πλοία που τα λειτουργούν να προσεγγίζουν. Έπειδή ακόμα δεν υπάρχει κάποιο προϊόν very low sulfur fuel oil με στάνταρτ χαρακτηριστικά θα προκύψουν πιθανώς διαφορές όσον αφορά προδιαγραφές του προϊόντος. Αυτές θα προσπαθήσουν να τις λύσουν τελικά τα δικαστήρια ή οι διαιτησίες στο Λονδίνο, μια και εκεί λύνονται οι πιο πολλές διαφορές από ναυλώσεις. Άλλες διαφορές που θα προκύψουν σίγουρα θα είναι με bunker suppliers. Μη ξεχνάμε ότι αυτοί είναι οι εγγυητές των προδιαγραφών και μάλιστα εκδίδουν και τα πιστοποιητικά περιεκτικότητας θείου. Και όχι μόνον αυτό. Από εκεί προκύπτουν όχι μόνον ποινικές ευθύνες αλλά επίσης πιθανώς και αστικές. Στην Αμερική η σχετική νομοθεσία, με το άρθρο 33 U.S.C. § 1043.8 υποχρεώνει τους εφοδιαστές καυσίμων να εκδίδουν αποδείξεις με στοιχεία των καυσίμων που παρέχονται προς τα πλοία. Τί θα πρέπει να γράφει η παραγγελία καυσίμων, και ποιοι θα είναι οι standard όροι; Ποιος θα έχει την ευθύνη για καύσιμα που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, με ποιο δίκαιο, και ποιο δικαστήριο θα είναι αρμόδιο; Αυτό είναι ένα νέο κεφάλαιο που μέλει να γραφτεί στην πράξη και θα ταλαιπωρήσει την ναυτιλία.

Αρχική Στρατηγική για τη Μείωση των Εκπομπών Αερίων Θερμοκηπίου στα Πλοία. Η αντιμετώπιση ρύπων Θερμοκηπίου και οι μεγάλες αλλαγές στην παραγωγή και εξαγωγή υδρογονανθράκων από τις ΗΠΑ

Ένας από τους πολύ γνωστούς παράγοντες του shipping πρόσφατα δήλωσε στον τύπο ότι οι ναυπηγήσεις του 2014 και παλαιότερες θα καταστούν τεχνολογικά ξεπερασμένες λόγω του ανώτατου ορίου 0.5% σε θείο από την 1.1.2020. Νομίζω ότι αυτό είναι υπερβολή διότι τυχόν «προβλήματα» στην προσαρμογή μπορούν να λυθούν



με σχετικά απλές και οικονομικές αλλαγές στη τεχνολογία. Αλλαγές σε κανονισμούς σπάνια επιφέρουν μετατόπιση παραδείγματος. Πιστεύω όμως ότι υπάρχει μία μεγάλη προσπάθεια από πολλές ΜΚΟ (NGO's) σε συνδυασμό με ορισμένους κομματικούς φορείς σε διάφορες χώρες να χρησιμοποιήσουν τους νόμους και κανονισμούς προστασίας του περιβάλλοντος για την εξυπηρέτηση των δικών τους ιδεολογικών και ψηφοθηρικών σκοπιμοτήτων. Δεν θα πρέπει να παραλείψω και την συμμετοχή στην κίνηση αυτή που αυτοτιτλοφορείται «sustainable ocean development» και παρόμοια, ότι συμμετέχουν και ιδιωτικοί φορείς όπως τράπεζες, βιομηχανικοί οργανισμοί, και άλλοι που προωθούν την αντικατάσταση των ΜΕΚ με νέες τεχνολογίες, για τις δικές τους σκοπιμότητες. Πρόσφατα η TradeWinds δημοσίευσε ένα «άρθρο-διαφήμιση» από τέτοιους σπόνσορες.

Το κύριο επιχείρημα είναι η αντιμετώπιση του φαινομένου που τώρα λέγεται «κλιματολογική αλλαγή» που μέχρι πρόσφατα λεγόταν «υπερθέρμανση του πλανήτη». Αυτό πραγματικά αποσκοπεί σε μετατόπιση παραδείγματος με κανονισμούς εκ των άνωθεν. Αλλά η υποτιθέμενη θεωρητική εξήγηση του φαινομένου και ο τρόπος αποτελεσματικής αντιμετώπισης δεν βασίζονται σε επιστημονική μέθοδο και έρευνα. Παρά ταύτα η Αρχική Στρατηγική για τη Μείωση των Εκπομπών Αερίων Θερμοκηπίου στα Πλοία ωθεί την μείωση των αερίων θερμοκηπίου μέχρι το 50% έως το 2050. Τέτοια μέτρα θα επιβάλουν μεγάλες και ριζικές αλλαγές στην ναυτιλία επιβάλλοντας πρωτόγνωρα μέτρα τύπου command and control που δεν συμβιβάζονται με την ναυτιλιακή δραστηριότητα. Τα εναλλακτικά καύσιμα είναι προτάσεις που ακόμα ούτε στο πειραματικό στάδιο βρίσκονται. Αναμφίβολα οι κινήσεις αυτές έχουν και πολιτική διάσταση βλέπε λ.χ. την πρόταση “Green New Deal” στο Δημοκρατικό Κόμμα των ΗΠΑ στον προεκλογικό του αγώνα για το 2020.

Σε αντιπαράθεση όμως με τις ιδέες αυτές υπάρχει, κατά την γνώμη, μου ένας άλλος παράγοντας, μία άλλη αλλαγή παραδείγματος, που διαδραματίζεται ήδη μπροστά στα μάτια μας με τον εντοπισμό τεραστίων κοιτασμάτων πετρελαίου στις ΗΠΑ. Λίγοι εκτός των ΗΠΑ έχουν ακούσει τα ονόματα Permian Basin, or Bakken Formation. Είναι γεωγραφικές – γεωλογικές περιοχές των ΗΠΑ στο Τέξας – Νέο Μεξικό και Βόρεια Ντακότα, αντίστοιχα, που περιέχουν τεράστια αποθέματα πετρελαίου. Μέχρι το 2015 η Αμερική έκανε μεγάλες εισαγωγές πετρελαίου από όλο τον κόσμο. Ένα σημαντικό μέρος του trade στον Κόλπο ήταν εισερχόμενο lighterage από VLCC. Σήμερα γίνεται το αντίστροφο. Τα VLCC έρχονται τώρα στον Κόλπο για να φορτώσουν Αμερικανικό shale oil από lighter ships για εξαγωγή. Η Αμερική είναι ήδη πρώτη σε εξαγωγές αργού πετρελαίου στον κόσμο και πρώτη στην παραγωγή φυσικού αερίου. Χτίζονται συνεχώς μεγάλες εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαίου, και κατασκευάζονται χιλιάδες μίλια pipeline, νέες υπεράκτιες εγκαταστάσεις φορτοεκφορτώσεως, νέες εγκαταστάσεις παραγωγής πετροχημικών, κλπ. Με τα δεδομένα αυτά είναι μάλλον απίθανο ότι η Αμερική θα στηρίξει οποιαδήποτε μέτρα που έχουν σαν αντικείμενο τον παγκόσμιο περιορισμό κατανάλωσης καυσίμων υδρογονανθράκων. Η πολιτική της IMO για τον περιορισμό των λεγομένων αερίων ρύπων θερμοκηπίου ταυτίζεται



με την Συμφωνία των Παρισίων από όπου η Αμερική έχει αποχωρήσει εδώ και καιρό. Η αντιμετώπιση της αλλαγή κλίματος με μέτρα που περιορίζουν τη εξερεύνηση και παραγωγή υδρογονανθράκων είναι αντίθετη με την τρέχουσα αναπτυξιακή πολιτική της Αμερικής. Έτσι είναι μάλλον απίθανο ότι η Αμερική θα στηρίξει μέτρα της IMO που προβλέπει η *Αρχική Στρατηγική* για τη Μείωση των Εκπομπών Αερίων Θερμοκηπίου στα Πλοία.

Ο Στόχος μείωσης των GHG από πλοία μπορεί να επιτευχθεί σταδιακά, ίσως με πρώτο μέτρο την υιοθέτηση μέτρων *slow steaming*, που θα είναι γενικά αποδεκτά από όλες τις ναυτιλιακές χώρες και γενικά εταιρίες. Το δεύτερο μέρος της επιτεύξεως το στόχου μείωσης GHG θα πρέπει να βασιστεί σε νέες τεχνολογίες δίνοντας στους επιχειρηματίες της θάλασσας τα αναγκαία περιθώρια χρόνου υιοθέτησεως και προσαρμογής, και όχι σε τεχνολογίες που μέχρι στιγμής έχουν και τεράστιο κόστος και είναι σε γενικές γραμμές αποτυχημένες.

Γιώργος Γαΐτας

Managing partner του δικηγορικού γραφείου Gaitas & Chalos, P.C., στο Χιούστον, Τέξας.