

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

Είναι οι επιβαλλόμενες από τον IMO αλλαγές με τις τροποποιήσεις 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 εποχή, αλλά στο σχετικά εγγύς παρελθόν. Η μεταβολή από κάρβουνο και παλινδρομικές ατμομηχανές σε ΜΕΚ ήταν μία από αυτές, και ποια μεγάλη 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 οι 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 του. 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 που 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 συζητήσαν οι περισσότεροι ομιλητές η προετοιμασία και η υποδομή για τις αλλαγές που επιβάλλουν οι τροποποιήσεις των κανονισμών με την καταληκτική ημερομηνία 1 ^{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. Η Βαθμιαία θα είναι προσαρμογή με συνεχείς διορθώσεις στην πορεία. Οπωσδήποτε 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

¹ Μερικές σκέψεις με αφορμή την πρόσφατη συζήτηση στην ημερίδα του SeaNation στην Αθήνα στις 5 Ιουνίου, 2019 με τίτλο "2020; Ο άνεμος της αλλαγής στην παγκόσμια ναυτιλία." «Μετατόπιση Παραδείγματος» αναφέρεται στον όρο " Paradigm Shift " στο έργο του Αμερικανού φιλοσόφου της επιστήμης Thomas Koun « Το Δομή του Επιστημονικός Revolutions " (1962). Ο όρος μεταφορικά αναφέρεται σε θεμελιώδεις και μεγάλες αλλαγές όχι μόνο στις επιστήμες αλλά και στους τρόπους λειτουργούν ολόκληρες βιομηχανίες και άλλες περιοχές οικονομίας.

εκπομπών αερίων θερμοκηπίου μέχρι το 2050 σύμφωνα με την Αρχική Στρατηγική για τη Μείωση των Εκπομπών Αερίων Θερμοκηπίου στην Πλοία. Αυτό συνεπάγεται νέου είδους καύσιμα που δεν αποτελούνται από υδρογονάνθρακες. Μένοντας όμως προς το παρόν με αυτό που μπορεί να επιφέρει η απαγόρευση καυσίμων με μεγαλύτερη περιεκτικότητα από ,5 % σε θειικό και βλέποντας τα πράγματα από τη δική μου σκοπιά, θα ήθελα να αναφέρω σύντομα στο πως βλέπω την εφαρμογή των νέων αυτών διατάξεων στην Αμερική από 1.1.2020.

Θα εφαρμοστούν οι αμερικανικές αρχές τις διατάξεις του παραγράφου 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 των ΗΠΑ που ακολουθούν οι αρχές των για το Παράρτημα I και ο μηχανισμός ήδη υπάρχει με την Πράξη να Εμποδίζω Ρύπανση από Πλοία (" APPS ") 33 U . S . Γ . § § 1901 -1915. Ήδη υπάρχουν σχετικά Memoranda του Understanding από το 2011 και το 2015 μεταξύ της Environmental Προστασία Agency (" EPA ") της Coast Guard (" USCG . ") με θέμα το Παράρτημα VI . Προβλέπεται ο τρόπος επιβολής του Κανονισμού 14, Παράρτημα VI ευθέως με ρητή αναφορά στις ποινικές διατάξεις της APPS , όπως π.χ. στο εδάφιο 33 USC § 1907(f) όσον αφορά τις επιθεωρήσεις για τον έλεγχο συμμορφώσεως με τις διατάξεις του Παραρτήματος VI . Αυτοί οι έλεγχοι διενεργούνται για λογαριασμό της EPA από την U . S . Γ . G . Επίσης στο Μνημόνιο του 2015 υπάρχει ρητή αναφορά στις ποινικές διατάξεις στο εδάφιο 1908 (ε) που αφορά τη κράτηση των πλοίων που δεν συμμορφώνονται με τις ρυθμίσεις του Παραρτήματος VI . Επίσης υπάρχει ρητή αναφορά σε παραπομπή ορισμένων υποθέσεων στο Υπουργείο Δικαιοσύνης αν συντρέχει λόγος για ποινική δίωξη.

Όλα αυτά ισχύουν ήδη από το 2012, με τις ρυθμίσεις που επιβλήθηκαν από τότε την ECA Βορείου Αμερικής και την Καραϊβική και επομένως τώρα που θα ισχύσουν οι νέες διατάξεις της MARPOL αναμένονται ότι θα προκύψουν και μερικές περιπτώσεις στην ποινική δικαιοσύνη,

Αν και ακόμη δεν έχουν ενεργοποιηθεί οι διατάξεις του Κανονισμού 14 που έχουν καταληκτική ημερομηνία 1.1.2020, έχουν εν τούτοις εντοπιστεί περιπτώσεις παραβάσεων προηγούμενων 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, κ.λπ. θα συνεχίσει να ελέγχουν το λιμάνι κατάσταση έλεγχος . Έτσι η ποιοποίηση είναι μια τέτοια, αλλά θα υπάρξει 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 Ελεγχος Area) λειτουργεί ήδη από το 2012, όπου και επιβάλλεται χρήση καυσίμων με περιεκτικότητα θείου 0.1 % εντός των περιοχών και όλοι γνωρίζουν τι πρέπει να κάνουν από την πλευρά του πλοίου στις τεχνικές διευθετήσεις του πλοίου, την υιοθέτηση διαδικασιών στο σύστημα ασφαλών διαχειρίσεων του πλοίου, τις διαδικασίες εγγραφής και τηρήσεως αποδεικτικών στοιχείων, κλπ . Από πλευράς χώρας ελέγχου ελλιμενισμού, ήδη διενεργείται ο έλεγχος από την Ακτή Φρουρός εδώ και 7 χρόνια τώρα, και επομένως λίγα πράγματα που είναι πρωτόγνωρα. Τι ίδιο ισχύει και για άλλες περιοχές του κόσμου. Η εμπειρία των αρχών στο κεφάλαιο αυτό είναι δεδομένη.

Τι άλλους προβληματισμούς θα αντιμετωπίσει η ναυτιλία από νομική 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 υπάρχουν προβληματισμοί και διαφορές που θα καταλήξουν σε διαιτήσεις και δικαστήρια. Τι θα γράφει η περιγραφή του πλοίου όταν χρονοναυλώνεται στην περιγραφή καυσίμων και αποδόσεως σε ταχύτητα / κατανάλωση, και σε απαιτήσεις των καυσίμων; Υπάρχουν ερωτηματικά τεχνικά και σύναμμα εμπορικά. Ποια θα είναι η ποιότητα των καυσίμων και θα είναι αυτά συμβατά από προμηθευτή σε προμηθευτή ; Στις χρονοναυλώσεις το ROB στο delivery θα είναι συμβατό με το bunker στο redelivery ? Και τι θα γίνει με τα μείγματα νερού και χημικών που δημιουργούν η λειτουργία των scrubbers ? Ήδη η Σιγκαπούρη τα θεωρεί τοξικά απόβλητα και δεν επιτρέπει σε πλοία που λειτουργούν να προσεγγίζουν. 'Επειδή ακόμα δεν υπάρχει κάποιο προϊόν πολύ χαμηλός θείο καύσιμα λάδι με στάνταρτ χαρακτηριστικά θα προκύψουν πιθανές διαφορές όσον αφορά τις απαιτήσεις του προϊόντος. Αυτά θα προσπαθήσουν να λύσουν τελικά τα δικαστήρια ή τις διαιτήσεις στο Λονδίνο, μια και εκεί λύνονται οι ποιες πολλές διαφορές από ναυλώσεις . Άλλες διαφορές που θα προκύψουν σίγουρα θα είναι με bunker προμηθευτές . 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 . Γ . § 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 τυπικοί όροι; Ποιος θα έχει την ευθύνη για καύσιμα που

δεν πληρώνει τις απαιτήσεις , με ποιο δίκαιο, και ποιο δικαστήριο θα είναι αρμόδιο; Αυτό είναι ένα νέο κεφάλαιο που μένει να γραφτεί στην πράξη και θα ταλαιπωρήσει τη ναυτιλία.

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

Ένας από τους πολύ γνωστούς παράγοντες της ναυτιλίας δήλωσε πρόσφατα στον τύπο ότι οι ναυπηγήσεις του 2014 και παλαιότερες που καταστράφηκαν τεχνολογικά ξεπερασμένες λόγω του ανώτατου ορίου 0,5% σε θετικό από την 1.1.2020. Νομίζω ότι αυτό είναι υπερβολή διότι τυχόν «προβλήματα» στην προσαρμογή μπορεί να λυθούν με σχετικά απλές και οικονομικές αλλαγές στην τεχνολογία. Αλλαγές σε θέματα 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 τους κανονισμούς προστασίας του περιβάλλοντος για την εξυπηρέτηση των δικαίων τους ιδεολογικούς και ψηφοθηρικών σκοπιμοτήτων. Δεν θα πρέπει να παραλείψω και τη συμμετοχή στην κίνηση αυτή που αυτοτιτλοφορείται « βιώσιμη ωκεανός ανάπτυξη » και, ότι συμμετέχουν και ιδιωτικοί παρόμοιες εταιρείες 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 την αλλαγή 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 στην Πλοία ωθεί τη μείωση των αερίων θερμοκηπίου μέχρι το 50% έως το 2050. Τέτοια μέτρα θα επιβάλουν μεγάλες και ριζικές αλλαγές στη ναυτιλία επιβάλλοντας πρωτόγνωρα μέτρα τύπου εντολή και control που δεν συμβιβάζονται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Τα εναλλακτικά καύσιμα είναι προτάσεις που ούτε στο πειραματικό στάδιο βρίσκονται. Αναμφίβολα οι κινήσεις αυτές έχουν και πολιτική διάσταση βλέπε λ.χ. την πρόταση “ Πράσινο Νέος Deal ” στο Δημοκρατικό Κόμμα των ΗΠΑ στον προεκλογικό του αγώνα για το 2020.

Σε αντιπαράθεση όμως με τις ιδέες αυτές υπάρχουν, κατά τη 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 Λεκάνη , ή Μπάκεν Σχηματισμός . Είναι γεωγραφικές – γεωλογικές περιοχές των ΗΠΑ

στο Τέξας – Νέο Μεξικό και Βόρια Ντακότα , αντίστοιχα, που περιέχουν τεράστια αποθέματα πετρελαίου. Μέχρι το 2015 η Αμερική έκανε μεγάλες εισαγωγές πετρελαίου από όλο τον κόσμο. Ένα σημαντικό μέρος του εμπορίου στον Κόλπο ήταν εισερχόμενο lighterage από VLCC . Σήμερα γίνεται το αντίστροφο. Τα VLCC έρχονται τώρα στον Κόλπο για να φορτώσουν Αμερικανικό shale λάδι από αναπτήρα πλοία για εξαγωγή. Η Αμερική είναι ήδη πρώτη σε εξαγωγές αργού πετρελαίου στον κόσμο και πρώτη στην παραγωγή φυσικού αερίου. Χτίζονται συνεχώς μεγάλες χημικές εγκαταστάσεις πετρελαίου, και κατασκευάζονται χιλιάδες μίλια pipeline , νέες υπεράκτιες φορτοεκφορτώσεως, νέες παραγωγής πετρελαίου, κλπ. Με τα δεδομένα είναι μάλλον απίθανο ότι η Αμερική θα στηρίξει αυτά τα διεθνή μέτρα που έχουν ως αντικείμενο τον περιορισμό κατανάλωσης καυσίμων υδρογονανθράκων. Η πολιτική της IMO για τον περιορισμό των λεγομένων αερίων ρύπων θερμοκηπίου ταυτίζεται με τη Συμφωνία των Παρισίων από όπου η Αμερική έχει αποχωρήσει εδώ και καιρό. Η αντιμετώπιση της αλλαγής κλίματος με μέτρα που περιορίζουν την εξερεύνηση και την 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 στην Πλοία .

Ο στόχος μείωσης των GHG από πλοία μπορεί να γίνει σταδιακά, ίσως με πρώτο μέτρο την υιοθέτηση μέτρων slow steaming , που θα είναι γενικά αποδεκτό από όλες τις ναυτιλιακές χώρες και γενικές εταιρίες. Το δεύτερο μέρος της επιτεύξεως του στόχου μείωσης GHG θα πρέπει να βασιστεί σε νέες τεχνολογίες δίνοντας στις επιχειρήσεις της τα απαραίτητα περιθώρια χρόνου υιοθετήσεως και προσαρμογών, και όχι σε τεχνολογίες που μέχρι στιγμής έχουν και τεράστιο κόστος και είναι σε γενικές γραμμές αποτυχημένες.

Γιώργος Γαΐτας

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