

## KOMMISSIONENS HENSTILLING

af 21. december 2009

## om sikker iværksættelse af anvendelsen af svovlfattige brændstoffer i skibe ved kaj i fællesskabshavne

(EØS-relevant tekst)

(2009/1020/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 292, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I artikel 4b i Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer<sup>(1)</sup> er der fastsat bestemmelser om det maksimale svovlindhold i marine brændstoffer, der anvendes af skibe, som ligger ved kaj i fællesskabshavne, samt forpligtelser fra den 1. januar 2010 for medlemsstaterne til at sikre, at fartøjer ikke anvender marine brændstoffer med et svovlindhold, der overstiger 0,1 % vægtprocent, og at marine gasolier ikke markedsføres på deres område, hvis svovlindholdet i sådanne marine gasolier overstiger 0,1 vægtprocent.

(2) I nævnte direktivs artikel 6 er det fastsat, at medlemsstaterne ved stikprøver kontrollerer, at svovlindholdet i marine brændstoffer er i overensstemmelse med artikel 4b, og at stikprøvekontrollen begynder fra den dato, hvor kravet træder i kraft.

(3) Som oplyst i meddelelsen fra Kommissionen om meddelelse af udsættelse af frister for opfyldelse af og undtagelse fra forpligtelsen til at anvende visse grænseværdier i medfør af artikel 22 i direktiv 2008/50/EF om luftkvaliteten og renere luft i Europa<sup>(2)</sup> overstiger koncentrationer i mere end 40 % af by- og andre områder i EF for tiden den daglige PM<sub>10</sub>-grænseværdi. Gennemførelsen af den lave grænse for svovlindholdet i brændstoffer, som anvendes af skibe, mens de ligger ved kaj i fællesskabshavne, udgør et vigtigt bidrag til at forbedre luftkvaliteten, som det fremgår af meddelelsen fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om en EU-strategi for reduktion af søgående skibes emissioner til luften<sup>(3)</sup> og den temastrategi for luftforurening, der blev vedtaget i 2005<sup>(4)</sup>.

(4) Kravene blev i oktober 2008 vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i forbindelse med revisionen af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (Marpol-konventionen), som skal gennemføres fra den 1. januar 2015 for skibe, der sejler i emissionskontrolområder som defineret i artikel 2, nr. 3e), i direktiv 1999/32/EF.

(5) Under hensyn til de foreliggende sikkerhedsrisici mener Kommissionen, at det er nødvendigt at opstille passende retningslinjer for medlemsstaterne for at sikre et højt niveau af sikkerhed og en effektiv forebyggelse af forurening fra skibe under håndhævelsen af nævnte direktivs bestemmelser i hele EF.

(6) Fra den 1. januar 2010 skal skibe, der anvender svær fuelolie under sejladsen, skifte til lettere marine brændstoffer som fx marin dieselolie eller gasolie, når de ligger ved kaj i fællesskabshavne, da svær fuelolie med et tilstrækkeligt lavt svovlindhold ikke er almindeligt forekommende.

(7) Der vil kunne forekomme driftsproblemer og sikkerhedsrisici i forbindelse med anvendelsen af marine diesel- og gasolier i skibe, der ikke er konstrueret til at anvende sådanne brændstoffer, eller som ikke har fået foretaget de fornødne tekniske tilpasninger. Kommissionen har vurderet risiciene i forbindelse med brændstofsiftet og har konkluderet, at den største sikkerhedsrisiko er forbundet med brugen af skibes fyringskedler, som endnu ikke er blevet synet og certificeret til anvendelse af den fornødne type brændstof. Mens kedlerne kan anvende svære fuelolier eller destillerede brændstoffer, opstår der en risiko derved, at diesel- og gasolier er mindre viskøse og mere flygtige, og den opvarmning af brændstoffet, der er nødvendig for svær fuelolie, er ikke nødvendig for destillerede fuelolier. Det er vanskeligt at vurdere antallet af berørte skibe og sandsynligheden for sådanne foreteelser med nøjagtighed.

(8) Direktiv 1999/32/EF gav rederierne tilstrækkelig tid til at gennemføre den tekniske tilpasning til den maksimale grænse på 0,1 vægtprocent svovl for marine fuelolier, der anvendes i skibe ved kaj i fællesskabshavne. De tekniske løsninger til at begrænse risiciene findes. Der findes dog fortsat skibe, som ikke har fået foretaget de nødvendige ændringer, og kun meget få skibe har undergået den nødvendige kontrol- og certificeringsprocedure.

<sup>(1)</sup> EFT L 121 af 11.5.1999, s. 13.

<sup>(2)</sup> KOM(2008) 403.

<sup>(3)</sup> KOM(2002) 595.

<sup>(4)</sup> KOM(2005) 446.

- (9) Der findes tekniske løsninger til at afhjælpe eventuelle følger af brændstofsifte, når skibe ligger ved kaj. Den begrænsede efterspørgsel fra skibsfartindustrien har forsinket udviklingen af de nødvendige tekniske løsninger, og det har medført forsinkelser i kontrol- og certificeringsprocessen.
- (10) De oplysninger, som Kommissionen råder over, viser, at hele processen bør kunne gennemføres i løbet af højst otte måneder i skibe, hvor de tekniske ændringer endnu ikke er foretaget.
- (11) Det er nødvendigt, at fyringskedel- og motorproducenter udvikler specifikke rekommandationer og procedurer for eftermontering af disse løsninger, mens redere bør udvikle og gennemføre specifikke driftsprocedurer og gennemføre passende undervisning af besætningsmedlemmer —
- ringsplan, der bør være godkendt af skibets klassifikations-selskab, eller for skibe, som fører en medlemsstats flag, af den organisation, der er godkendt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 <sup>(1)</sup>. Eftermonteringsplanen bør klart angive datoen for afslutning af tilpasnings- og certificeringsprocessen.
2. Medlemsstaten bør tage hensyn til eksistensen af en godkendt eftermonteringsplan, når de vurderer omfanget af sanktioner for skibe, som ikke opfylder kravet.
3. Medlemsstaterne bør træffe passende foranstaltninger til at øge kendskabet blandt ejere, operatører og søfarende til de med et brændstofsifte forbundne sikkerhedsrisici, hvis de fornødne tekniske tilpasninger af et skibs brændstofsysteem ikke gennemføres, og hvis behovet for undervisning ikke efterkommes.

## VEDTAGET DENNE HENSTILLING:

1. Som en del af medlemsstaternes håndhævelsesforanstaltninger over for skibe, som ikke overholder kravet om at anvende brændstoffer med et maksimalt tilladt svovlindhold på 0,1 %, mens de ligger ved kaj, bør medlemsstaterne kræve, at sådanne skibe fremlægger detaljerede oplysninger om de skridt, de tager til at opfylde kravet. Dette bør omfatte en kontrakt med producenten og en godkendt eftermontere-

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. december 2009.

*På Kommissionens vegne*  
Antonio TAJANI  
Næstformand

<sup>(1)</sup> EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11.