

RECOMENDACIÓN DE LA COMISIÓN**de 21 de diciembre de 2009****sobre la utilización segura de combustibles con bajo contenido de azufre por los buques atracados en puertos comunitarios****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2009/1020/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 292,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 4 *ter* de la Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos ⁽¹⁾, en su versión modificada, fija el contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados por los buques atracados en puertos comunitarios, incluida la obligación, a partir del 1 de enero de 2010, de que los Estados miembros garanticen que los buques no utilicen combustibles para uso marítimo con un contenido en azufre superior al 0,1 % en masa y que en su territorio no se comercialice gasóleo para uso marítimo con un contenido en azufre superior al 0,1 % en masa.
- (2) El artículo 6 de la Directiva también establece que los Estados miembros han de comprobar por muestreo que el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo cumple las disposiciones correspondientes del artículo 4 *ter* y que el muestreo ha de empezar a partir de la fecha en que entre en vigor el requisito.
- (3) Según lo indicado en la Comunicación de la Comisión sobre las notificaciones de las prórrogas de los plazos de cumplimiento de ciertos valores límite y las exenciones de la obligación de aplicarlos en virtud del artículo 22 de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa ⁽²⁾, las concentraciones de partículas superan actualmente el valor límite diario de PM₁₀ en más del 40 % de las zonas y aglomeraciones de la Comunidad. La aplicación de un límite bajo de contenido de azufre del combustible utilizado por los buques atracados en puertos comunitarios es esencial para mejorar la calidad del aire ambiente, según señalan la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la estrategia de la Unión Europea para reducir las emisiones atmosféricas de los buques de navegación marítima ⁽³⁾ y la Estrategia temática sobre la contaminación atmosférica ⁽⁴⁾ adoptada en 2005.
- (4) En el marco de la revisión del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio MARPOL), la Organización Marítima Mundial (OMI) adoptó en octubre de 2008 requisitos que deberán aplicarse a partir de 1 de enero de 2015 a los buques que naveguen en zonas de control de emisiones contempladas en el artículo 2, punto 3 *sexto*, de la Directiva 1999/32/CE.
- (5) Considerando los riesgos en juego para la seguridad, la Comisión cree necesario publicar las directrices oportunas dirigidas a los Estados miembros para garantizar un alto nivel de seguridad y una prevención eficaz de la contaminación por los buques en la aplicación de las disposiciones de esta Directiva en toda la Comunidad.
- (6) A partir del 1 de enero de 2010, los buques deberán sustituir el fuelóleo pesado que utilizan en el mar por combustibles más ligeros de uso marítimo, como combustible diésel o gasóleo para uso marítimo, cuando estén atracados en puertos comunitarios, ya que no suele haber fuelóleo pesado con un contenido de azufre lo suficientemente bajo.
- (7) Pueden plantearse problemas operativos y riesgos para la seguridad al utilizarse combustible diésel o gasóleo para uso marítimo en buques que no han sido diseñados para emplear esos combustibles o que no se han sometido a la necesaria adaptación técnica. La Comisión ha estudiado los riesgos ligados a la sustitución de combustibles y ha llegado a la conclusión de que el principal riesgo para la seguridad está relacionado con su uso en las calderas de buques no evaluadas aún y que no se han certificado para el uso del tipo de combustible requerido. Mientras que las calderas pueden utilizar fuelóleo pesado o combustibles destilados, existe un riesgo al ser el combustible diésel y los gasóleos para uso marítimo menos viscosos y más volátiles y no resultar necesario para los combustibles destilados el calentamiento del sistema de alimentación de combustible exigido por el fuelóleo pesado. El número de buques afectados y la probabilidad de que se produzcan estos casos son difíciles de calcular con exactitud.
- (8) La Directiva 1999/32/CE ha dado al sector naval tiempo suficiente para realizar una adaptación técnica de los buques que les permita utilizar combustibles para uso marítimo con un máximo del 0,1 % de azufre en masa cuando estén atracados en puertos comunitarios. Ya hay soluciones técnicas para limitar los riesgos. Hoy por hoy, sin embargo, sigue habiendo buques en los que no se han realizado las modificaciones necesarias, y son muy pocos los que se han sometido al proceso de verificación y certificación.

⁽¹⁾ DO L 121 de 11.5.1999, p. 13.⁽²⁾ DO L 152 de 11.6.2008, p. 1.⁽³⁾ COM(2002) 595.⁽⁴⁾ COM(2005) 446.

- (9) Existen soluciones técnicas para paliar las posibles consecuencias de la sustitución del combustible en buques atracados. El carácter reducido de la demanda del sector naval ha retrasado la creación de las soluciones técnicas necesarias, con los retrasos subsiguientes en el proceso de verificación y certificación.
- (10) La información que obra en poder de la Comisión indica que, en el caso de los buques que no han sufrido aún las adaptaciones técnicas, el proceso en su conjunto puede concluirse en menos de ocho meses.
- (11) Los fabricantes de calderas y motores deben formular recomendaciones y procedimientos específicos para la adaptación de estas soluciones, mientras que los armadores deben crear y aplicar procedimientos operativos específicos y proporcionar la formación oportuna a las tripulaciones.

HA ADOPTADO LA PRESENTE RECOMENDACIÓN:

1. Como parte de las medidas de control de los Estados miembros respecto a los buques que incumplan el requisito de utilizar combustibles con un contenido máximo autorizado de azufre del 0,1 % cuando estén atracados, los Estados miembros deben recabar de estos buques pruebas detalladas de las medidas que estén tomando de cara al cumplimiento. Entre ellas se deberán contar un contrato con un fabricante y

un plan de adaptación que deberá aprobar la sociedad de clasificación del buque o, en el caso de los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro, la organización que disfrute de reconocimiento de conformidad con el Reglamento (CE) n° 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾. En el plan de adaptación deberá hacerse constar claramente la fecha en que se concluirá el proceso de adaptación y certificación.

2. A la hora de determinar las sanciones que deben imponerse a los buques no conformes, los Estados miembros podrán tener en cuenta la existencia de un plan de adaptación aprobado.
3. Los Estados miembros deberán tomar las medidas oportunas para que los armadores, los operadores y los marinos sean más conscientes de los riesgos para la seguridad que entraña la sustitución de combustible, a falta de las adaptaciones técnicas necesarias del sistema de alimentación de combustible de los buques, así como de la necesidad de una formación.

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 2009.

Por la Comisión
Antonio TAJANI
Vicepresidente

⁽¹⁾ DO L 131 de 28.5.2009, p. 11.