

KOMISJONI SOOVITUS,

21. detsember 2009,

vähese väävlisisaldusega kütuse ohutu kasutamise kohta laevades ühenduse sadamate kaide ääres

(EMPs kohaldatav tekst)

(2009/1020/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 292,

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiivi 1999/32/EÜ (mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes),⁽¹⁾ muudetud versiooni artikliga 4b on ette nähtud ühenduse sadamates kai ääres seisvate laevade kütuse maksimaalne väävlisisaldus ja liikmesriikide kohustus võtta vajalikud meetmed, et alates 1. jaanuarist 2010 ei kasutataks laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 0,1 % massist, ja et nende territooriumil ei turustataks meretranspordis kasutatavat gaasiõli, mille väävlisisaldus ületab 0,1 % massist.

(2) Direktiivi artikliga 6 on ka ette nähtud, et liikmesriigid kontrollivad proovivõtmisega, et kasutatavate kütuste väävlisisaldus vastab artiklile 4b ja et proovide võtmine algab alates osutatud nõude jõustumise kuupäevast.

(3) Nagu on märgitud komisjoni teatistes teadete kohta, mis käsitlevad vastavalt direktiivi 2008/50/EÜ (välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta) artiklile 22 tähtaja pikendamist ja teatavate piirtasemete kohaldamise kohustusest lubatavaid erandeid,⁽²⁾ ületab PM₁₀ sisaldus üle 40 % ühenduse piirkondades ja linnastutes praegu PM₁₀ kontsentratsiooni päevase piirtaseme. Väävlisisalduse madala piirväärtuse kohaldamine selliste laevade kütuse puhul, mis seisavad kai ääres ühenduse sadamates, on oluline välisõhu kvaliteedi parandamiseks, nagu on rõhutatud komisjoni teatistes Euroopa Parlamendile ja nõukogule ELi strateegia kohta meresõidulaevade atmosfääriheite vähendamiseks⁽³⁾ ja õhusaastet käsitlevas temaatilises strateegias,⁽⁴⁾ mis võeti vastu 2005. aastal.

(4) Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (*International Maritime Organisation*, IMO) võttis seoses laevade põhjustatud merereostuse vältimist käsitleva rahvusvahelise konventsiooni (MARPOL 73/78) läbivaatamisega oktoobris 2008 vastu nõuded ning neid rakendatakse alates 1. jaanuarist 2015 laevade puhul, mis sõidavad heitkoguste kontrolli piirkondades, mis on määratletud direktiivi 1999/32/EÜ artikli 2 punktis 3e.

(5) Komisjon peab kõnealuse olukorraga seotud turvariske arvestades vajalikuks anda liikmesriikide jaoks välja asjakohased suunised, et tagada ohutuse kõrge tase ja tõhusalt ära hoida laevade põhjustatud reostus direktiivi rakendamisel kogu ühenduses.

(6) Alates 1. jaanuarist 2010 tuleb laevadel, millel meresõidu ajal kasutatakse raskeid kütteõlisid, minna üle sellistele kergematele laevakütustele nagu laevadiiselkütus või meretranspordis kasutatav gaasiõli, kui nad on ühenduse sadama kai ääres, kuna piisavalt vähese väävlisisaldusega raske kütteõli ei ole üldiselt kättesaadav.

(7) Laevadiiselkütuse või meretranspordiks ettenähtud gaasiõli kasutamine võib tekitada töökorralduslikke probleeme ja turvariske laevade puhul, mis ei ole projekteeritud kasutama selliseid kütuseid või mida ei ole selleks tehniliselt kohandatud. Komisjon on hinnanud kütuste vahetamisega seotud riske ja jõudnud järeldusele, et peamine turvarisk on seotud kütuste kasutamisega laevade küttekateldes, mida ei ole nõutava kütuse kasutamise seisukohast veel hinnatud ja sertifitseeritud. Katelde kütmiseks saab kasutada nii rasket kütteõli kui ka destillaatkütuseid, kuid risk on seotud sellega, et laevadiiselkütus ja gaasiõlid on vähem viskoossed ja lenduvad ning kütusesüsteemi kuumutamist, mida on vaja raske kütteõli puhul, ei ole vaja destillaatkütuste puhul. Raske on täpselt hinnata, kui palju on selliseid laevu ja kui tõenäolised on sellised juhtumid.

(8) Direktiiviga 1999/32/EÜ oli laevandussektorile ette nähtud piisavalt aega tehniliste kohanduste tegemiseks, et laevadel saaks ühenduse sadamates viibimise ajal kasutada 0,1-massiprotsendilise väävlisisaldusega kütuseid. Riskide vähendamiseks on olemas tehnilised lahendused. Praegu on aga veel laevu, mida ei ole vajalikult muudetud, ning väga vähesed laevad on läbinud nõutava kontrolli ja saanud vajaliku tunnistuse.

⁽¹⁾ EÜT L 121, 11.5.1999, lk 13.

⁽²⁾ KOM(2008) 403.

⁽³⁾ KOM(2002) 595.

⁽⁴⁾ KOM(2005) 446.

- (9) Kai ääres seisva laeva kütuse vahetamise võimalike tagajärgede leevendamiseks on tehnilised lahendused. Laevandussektori piiratud nõudlus on aeglustanud vajalike tehniliste lahenduste väljaarendamist, seetõttu on tekkinud mahajäämus kontrollimisel ja sertifitseerimisel.
- (10) Komisjoni käsutuses oleva teabe kohaselt ei tohiks tehniliselt seni veel kohandamata laevade puhul kogu protsessi lõpuleviimiseks kuluda üle kaheksa kuu.
- (11) Katelde ja mootorite tootjad peaksid töötama välja tehnilised soovitused ja menetlused osutatud lahenduste kasutussevõtuks moderniseerimisega, samas kui reederid peaksid välja töötama ja rakendama asjakohased tööeeskirjad ja ette nägema töötajate vajaliku koolituse,

võetakse kõnealustel laevadel nõuete täitmiseks. Meetmed peaksid hõlmama lepingut valmistajaga ja kinnitatud moderniseerimiskava, mille peaks heaks kiitma laeva klassifitseerimisühing või liikmesriigi lipu all sõitvate laevade puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 391/2009 ⁽¹⁾ kohaselt tunnustatud organisatsioon. Moderniseerimiskavas peaks olema selgelt esitatud kohandamis- ja sertifitseerimisprotsessi lõppkuupäev.

2. Liikmesriike innustatakse võtma kinnitatud moderniseerimiskava olemasolu arvesse nõudeid täitmata jätvate laevade jaoks karistuse astme määramisel.
3. Liikmesriigid peaksid võtma vajalikud meetmed reederite, käitajate ja ujuvkoosseisu teavitamiseks turvariskist, mis on seotud kütuse vahetamisega, kui laeva kütusesüsteemi ei ole eelnevalt selleks kohandatud, ja koolitamise vajadusest.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA SOOVITUSE:

Brüssel, 21. detsember 2009

1. Liikmesriigid peaksid oma jõustamismeetmetega seoses nõudma laevadelt, millel ei täideta nõuet, et kai ääres seismisel kasutataks kütust, mille väävlisisaldus on kuni 0,1 %, üksikasjalikke tõendeid selle kohta, milliseid meetmeid

Komisjoni nimel
asepresident
Antonio TAJANI

⁽¹⁾ ELT L 131, 28.5.2009, lk 11.