

## AANBEVELING VAN DE COMMISSIE

van 21 december 2009

## betreffende de veilige tenuitvoerlegging van het gebruik van zwavelarme brandstof door in EU-havens aangemeerde schepen

(Voor de EER relevante tekst)

(2009/1020/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name op artikel 292,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij artikel 4 *ter* van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen<sup>(1)</sup> wordt het maximumzwavelgehalte van door in EU-havens aangemeerde vaartuigen gebruikte mariene brandstoffen vastgesteld, met inbegrip van, vanaf 1 januari 2010, de verplichting voor de lidstaten om ervoor te zorgen dat de schepen geen brandstoffen met een zwavelgehalte van meer dan 0,1 massaprocent gebruiken en dat op hun grondgebied geen mariene gasoliën met een zwavelgehalte van meer dan 0,1 massaprocent in de handel worden gebracht.
- (2) In artikel 6 van de richtlijn is ook bepaald dat de lidstaten door middel van monsterneming controleren of het zwavelgehalte van mariene brandstoffen voldoet aan de voorschriften van artikel 4 *ter* en dat met het nemen van monsters wordt aangevangen vanaf de datum van inwerkingtreding van de voornoemde bepaling.
- (3) Zoals aangegeven in de mededeling van de Commissie inzake kennisgevingen van uitstel van tijdstippen waarop aan grenswaarden moet worden voldaan en vrijstelling van de verplichting om bepaalde grenswaarden toe te passen overeenkomstig artikel 22 van Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa<sup>(2)</sup> overschrijden de concentraties in meer dan 40 % van de zones en agglomeraties in de Unie momenteel de dagelijkse PM<sub>10</sub>-grenswaarde. De invoering van een lage zwavelgrens voor door in EU-havens aangemeerde vaartuigen gebruikte brandstof is essentieel om de luchtkwaliteit te verbeteren, zoals wordt benadrukt in de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende een EU-strategie ter beperking van atmosferische emissies door zeeschepen<sup>(3)</sup> en de in 2005 vastgestelde thematische strategie inzake luchtverontreiniging<sup>(4)</sup>.
- (4) De vereisten werden in oktober 2008 goedgekeurd door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in het kader van de herziening van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL-Verdrag), en gelden vanaf 1 januari 2015 voor schepen die varen in emissiebeheersgebieden als gedefinieerd bij artikel 2, punt 3 *sexies*, van Richtlijn 1999/32/EG.
- (5) Rekening houdend met de veiligheidsrisico's acht de Commissie het, om een hoog veiligheidsniveau te garanderen en te zorgen voor efficiënte preventie van verontreiniging door schepen, noodzakelijk de lidstaten de nodige begeleiding te bieden bij de handhaving van de bepalingen van deze richtlijn in heel de Unie.
- (6) Vanaf 1 januari 2010 dienen schepen die op zee zware stookolie gebruiken, op hun ligplaats in EU-havens over te schakelen op lichtere scheepsbrandstoffen zoals mariene diesel- of gasolie, aangezien zware stookolie met een voldoende laag zwavelgehalte niet algemeen voorhanden is.
- (7) Er kunnen operationele problemen en veiligheidsrisico's optreden met het gebruik van diesel- en gasolie in schepen die niet zijn ontworpen om dergelijke brandstoffen te gebruiken of waaraan niet de noodzakelijke technische aanpassingen zijn gedaan. De Commissie heeft de risico's met betrekking tot de wijziging van brandstof beoordeeld en besloten dat het grootste veiligheidsrisico verband houdt met het gebruik in ketels van schepen die nog niet zijn beoordeeld en gecertificeerd voor gebruik van het vereiste type brandstof. Hoewel ketels gebruik kunnen maken van zware stookolie of destillaatbrandstoffen, ontstaat er een risico bij diesel- en gasolie, omdat die dunner en vluchtiger zijn en het verwarmen van het brandstofsysteem, dat noodzakelijk is voor zware stookolie, niet nodig is voor destillaatbrandstoffen. Het is moeilijk om precies uit te maken over hoeveel schepen het gaat en hoe waarschijnlijk de risico's zijn.
- (8) Richtlijn 1999/32/EG bood de scheepvaartsector voldoende tijd om de technische aanpassingen door te voeren om een maximumgrens van 0,1 massaprocent voor door in EU-havens aangemeerde schepen gebruikte brandstof te bereiken. Er zijn technische oplossingen voorhanden om de risico's te beperken. Thans zijn er echter nog steeds schepen die niet overeenkomstig de eisen zijn aangepast en slechts zeer weinig schepen hebben de vereiste verificatie- en certificeringsprocedure doorlopen.

<sup>(1)</sup> PB L 121 van 11.5.1999, blz. 13.

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

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

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

- (9) Er zijn technische oplossingen voorhanden om de potentiële gevolgen van het omschakelen van brandstof op de ligplaats te matigen. De beperkte vraag van de scheepvaartsector heeft de ontwikkeling van de noodzakelijke technische oplossingen vertraagd, wat dan weer gezorgd heeft voor vertragingen in het controle- en certificeringsproces.
- (10) Volgens de informatie waarover de Commissie beschikt, zou de voltooiing van het volledige proces voor schepen die nog niet de technische wijzigingen hebben ondergaan, niet meer dan acht maanden duren.
- (11) Enerzijds dienen fabrikanten van ketels en motoren specifieke aanbevelingen en procedures op te stellen voor het retroactief aanpassen van deze oplossingen (retrofitting); anderzijds dienen scheepseigenaars specifieke operationele procedures op te stellen en te implementeren en hun bemanning een passende opleiding te bieden,

**BEVEELT AAN:**

1. In het kader van de handhavingsacties van lidstaten tegen schepen die niet voldoen aan de vereiste om op hun ligplaats brandstoffen met een maximumzwavelgehalte van 0,1 % te gebruiken, dienen de lidstaten die schepen te verzoeken gedetailleerd bewijsmateriaal voor te leggen van de stappen die zij nemen om de naleving te garanderen. Dit omvat een

contract met een fabrikant en een retrofitplan dat goedgekeurd moet zijn door het scheepsclassificatiebureau van het schip of, voor schepen die onder de vlag van een lidstaat varen, door de organisatie die erkend is overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup>. In het retrofitplan dient duidelijk de datum van voltooiing van het aanpassings- en certificeringsproces te worden vermeld.

2. De lidstaten kunnen bij de bepaling van de strafmaat voor schepen die de voorschriften niet naleven, rekening houden met het bestaan van een goedgekeurd retrofitplan.
3. De lidstaten dienen gepaste maatregelen te treffen voor de bewustmaking van eigenaars, exploitanten en zeevaarders omtrent het veiligheidsrisico met betrekking tot brandstofomschakeling bij gebrek aan de noodzakelijke technische aanpassingen aan het brandstofsysteem van een schip en omtrent de noodzaak van opleiding.

Gedaan te Brussel, 21 december 2009.

*Voor de Commissie*  
Antonio TAJANI  
Vicevoorzitter

---

<sup>(1)</sup> PB L 131 van 28.5.2009, blz. 11.