

RECOMANDAREA COMISIEI

din 21 decembrie 2009

privind punerea în aplicare în condiții de siguranță a utilizării combustibililor cu un conținut redus de sulf de către navele aflate la dană în porturile comunitare

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/1020/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 292,

întrucât:

- (1) Articolul 4b din Directiva 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi ⁽¹⁾, astfel cum a fost modificată, prevede conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați de către navele aflate la dană în porturile comunitare și obligația statelor membre de a se asigura că navele nu utilizează combustibili marini cu un conținut de sulf de peste 0,1 % din masă și că, începând cu 1 ianuarie 2010, pe teritoriul lor nu se comercializează motorină marină cu un conținut de sulf de peste 0,1 % din masă.
- (2) Articolul 6 din directiva respectivă prevede, de asemenea, că statele membre trebuie să verifice prin eșantionare dacă conținutul de sulf al combustibililor marini respectă dispoziția relevantă din articolul 4b și că eșantionarea începe de la data intrării în vigoare a cerinței.
- (3) După cum se arată în Comunicarea Comisiei privind notificarea prorogării termenelor stabilite pentru respectarea valorilor limită și a derogării de la obligația de a aplica anumite valori limită în temeiul articolului 22 din Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa ⁽²⁾, în peste 40 % din zonele și aglomerările urbane din Comunitate se depășește în prezent valoarea limită zilnică pentru PM₁₀. Punerea în aplicare a limitei pentru conținutul de sulf din combustibilii utilizați de navele aflate la dană în porturile comunitare este esențială pentru ameliorarea calității aerului înconjurător, după cum se subliniază în Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu intitulată *O strategie a Uniunii Europene pentru a reduce emisiile atmosferice ale navelor maritime* ⁽³⁾ și în cea intitulată *Strategia tematică privind poluarea aerului*, adoptată în 2005 ⁽⁴⁾.
- (4) În octombrie 2008, în contextul revizuirii Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave („Convenția MARPOL”), Organizația Maritimă Internațională (OMI) a adoptat cerințele care trebuie puse în aplicare începând cu 1 ianuarie 2015 de către navele care navighează în zonele de control al emisiilor definite la articolul 2 alineatul (3e) din Directiva 1999/32/CE.
- (5) Ținând cont de riscurile în materie de siguranță, Comisia consideră că este necesar să trimită orientări adecvate statelor membre pentru a garanta un nivel înalt al siguranței și prevenirea eficace a poluării de către nave în cadrul punerii în aplicare a dispozițiilor directivei respective pe întreg teritoriul comunitar.
- (6) Începând cu 1 ianuarie 2010, navele care utilizează păcură când se află în larg trebuie să treacă la combustibili marini mai ușori, precum combustibilul diesel marin sau motorina marină, atunci când se află la dană în porturile comunitare, întrucât păcura cu un conținut de sulf suficient de redus nu este, în general, disponibilă.
- (7) Ar putea exista probleme operaționale și riscuri privind siguranța asociate utilizării de combustibil diesel marin și de motorină marină de către nave care nu au fost proiectate să utilizeze astfel de combustibili sau care nu au fost supuse procesului de adaptare tehnică necesar. Comisia a analizat riscurile asociate schimbării combustibilului și a ajuns la concluzia că riscul principal în materie de siguranță ține de utilizarea tipului de combustibil solicitat în cazane ale navelor care nu au fost încă evaluate și certificate în acest scop. Deși cazanele pot utiliza și păcură, și combustibili distilați, există un risc legat de viscozitatea mai mică și volatilitatea mai mare ale combustibilului diesel marin și ale motorinei marine și de faptul că încălzirea sistemului de alimentare cu combustibil este necesară pentru păcură, însă nu și pentru combustibilii distilați. Este dificil să se stabilească exact numărul navelor aflate în această situație și probabilitatea apariției unor astfel de cazuri.
- (8) Directiva 1999/32/CE a acordat sectorului maritim suficient timp pentru a efectua adaptarea tehnică necesară în vederea utilizării de combustibil marin cu un conținut maxim de sulf de 0,1 % din masă de către navele aflate la dană în porturile comunitare. Există soluții tehnice pentru limitarea riscurilor. Totuși, încă mai sunt, în prezent, nave care nu au fost modificate corespunzător, iar foarte puține nave au fost supuse procesului de verificare și certificare necesar.

⁽¹⁾ JO L 121, 11.5.1999, p. 13.

⁽²⁾ JO L 152, 11.6.2008, p. 1.

⁽³⁾ COM(2002) 595.

⁽⁴⁾ COM(2005) 446.

- (9) Există soluții tehnice pentru a atenua consecințele potențiale ale schimbării combustibilului la dană. Cererea scăzută din partea sectorului maritim a întârziat dezvoltarea soluțiilor tehnice necesare, ceea ce a întârziat și mai mult procesul de verificare și de certificare.
- (10) Conform informațiilor de care dispune Comisia, în cazul navelor care nu au fost modificate tehnic, efectuarea întregului proces nu ar trebui să dureze mai mult de opt luni.
- (11) Este necesar ca fabricanții de cazane și de motoare să elaboreze recomandări și proceduri specifice pentru punerea în aplicare a acestor soluții, iar armatorii trebuie să elaboreze și să pună în aplicare proceduri operaționale specifice și să asigure formarea profesională adecvată a echipajelor,

ADOPTĂ PREZENTA RECOMANDARE:

1. În cadrul măsurilor executorii aplicate de statele membre navelor care nu respectă cerința utilizării combustibililor cu un conținut de sulf de maximum 0,1 % când se află la dană, statele membre trebuie să solicite navelor respective să furnizeze informații detaliate cu privire la demersurile întreprinse în vederea conformării, inclusiv un contract cu un fabricant și un plan de adaptare aprobat de societatea de

clasificare a navei sau, în cazul navelor care arborează pavilionul unui stat membru, de o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾. Planul de adaptare trebuie să precizeze data încheierii procesului de adaptare și certificare.

2. În cadrul evaluării nivelului penalităților care urmează a fi aplicate navelor care nu se conformează, statele membre pot ține cont de existența unui plan de adaptare aprobat.
3. Statele membre trebuie să ia măsuri adecvate pentru a atrage atenția armatorilor, operatorilor și personalului naval asupra riscurilor asociate schimbării combustibilului în absența adaptărilor tehnice corespunzătoare ale sistemului de alimentare cu combustibil al navei și asupra necesității de a se asigura formarea profesională.

Adoptată la Bruxelles, 21 decembrie 2009.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte

⁽¹⁾ JO L 131, 28.5.2009, p. 11.