KOMMISSIONENS REKOMMENDATION

av den 21 december 2009

om säker användning av bränsle med låg svavelhalt på fartyg som ligger förtöjda i gemenskapens hamnar

(Text av betydelse för EES)

(2009/1020/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA REKOMMENDATION

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 292, och

av följande skäl:

(1) I artikel 4b i rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen ([1]), i dess ändrade lydelse, föreskrivs en maximal svavelhalt i marina bränslen som används av fartyg i gemenskapshamnar, och att medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att med verkan från och med den 1 januari 2010 se till att fartyg inte använder marina bränslen med en svavelhalt som överstiger 0,1 viktprocent samt att marin dieselbrännolja inte släpps ut på marknaden på deras territorier, om svavelhalten i sådana marina dieselbrännoljor överstiger 0,1 viktprocent.

(2) I artikel 6 i direktivet föreskrivs vidare att medlemsstaterna genom stickprov ska kontrollera att svavelhalten i marina bränslen överensstämmer med bestämmelserna i artikel 4b, och att stickprovskontrollen ska börja den dag kravet träder i kraft.

(3) Av kommissionens meddelande om underrättelser om förlängning av tidsfrister för att uppfylla kraven och undantag från skyldigheten att tillämpa vissa gränsvärden i enlighet med artikel 22 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa ([2]) framgår att halterna i mer än 40 % av zoner och tätbebyggelse i gemenskapen överskrider dygnsgränsvärdet för PM_{10}. Att införa ett lågt gränsvärde för svavelhalten i bränslet för fartyg som ligger förtöjda i gemenskapens hamnar är avgörande för att luftkvalitén ska kunna förbättras, vilket framgår av meddelandet från kommissionen till Europaparlamentet och rådet – *En strategi för Europeiska unionen i syfte att minska utsläppen till atmosfären från havsgående fartyg* ([3]), och av *Tematisk strategi för luftförorening* som antogs 2005 ([4]).

(4) I samband med översynen av den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) antog Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) i oktober 2008 krav som ska gälla från och med den 1 januari 2015 för fartyg som seglar inom svavelkontrollområden enligt definitionen i artikel 2.3e i direktiv 1999/32/EG.

(5) Med tanke på säkerhetsriskerna anser kommissionen att riktlinjer måste utfärdas för medlemsstaterna för att en hög säkerhetsnivå och ett effektivt förebyggande av föroreningar från fartyg ska kunna åstadkommas vid genomförandet av bestämmelserna i direktivet i hela gemenskapen.

(6) Från och med den 1 januari 2010 ska fartyg som använder tung eldningsolja till sjöss växla över till lättare marina bränslen som t.ex. marin dieselolja eller gasolja när de ligger förtöjda i gemenskapens hamnar, eftersom tung eldningsolja med tillräckligt låg svavelhalt inte är allmänt tillgänglig.

(7) Det kan uppstå operativa problem och säkerhetsrisker i samband med användningen av marin dieselolja och gasolja i fartyg som inte är byggda för sådana bränslen eller inte har anpassats tekniskt för detta. Kommissionen har övervägt riskerna med ett byte av bränsletyp och dragit slutsatsen att den största säkerhetsrisken uppkommer när bränslet används för ångturbiner i fartyg som ännu inte har utvärderats och certifierats för användning med den föreskrivna bränsletypen. För ångturbiner i fartyg kan tung eldningsolja eller destillatbränslen användas. Men en risk kan uppstå eftersom marin dieselolja och gasolja är mindre viskös och mer flyktig, och den uppvärmning av bränslesystemet som krävs för tung eldningsolja inte behövs för destillatbränslen. Antalet berörda fartyg och sannolikheten för sådana händelser är svåra att bedöma exakt.

(8) Direktiv 1999/32/EG ger sjöfartsindustrin tillräckligt med tid för att genomföra de tekniska anpassningarna för en övre gräns på 0,1 viktprocent svavel för marina bränslen som används av fartyg som är förtöjda i gemenskapens hamnar. Teknik för att begränsa riskerna finns. Det finns emellertid fartyg som fortfarande inte har modifierats, och mycket få fartyg har kontrollerats och certifierats.

([1]) EGT L 121, 11.5.1999, s. 13.
([2]) EUT L 152, 11.6.2008, s. 1.
([3]) KOM(2002) 595.
([4]) KOM(2005) 446.

(9) Teknik finns för att mildra eventuella konsekvenser av att byta bränsletyp när fartyget ligger vid kaj. Begränsad efterfrågan från sjöfartsindustrins sida har försenat utvecklingen av den teknik som krävs, vilket resulterat i påföljande förseningar av förfarandena för kontroll och certifiering.

(10) Av den information som kommissionen har tillgång till framgår i synnerhet att hela förfarandet inte borde ta mer än åtta månader för de fartyg som inte har modifierats tekniskt.

(11) Tillverkare av ångturbiner och motorer bör utarbeta särskilda rekommendationer och förfaranden för att fartygen ska kunna utrustas med denna teknik i efterhand, och redarna bör utveckla och genomföra särskilda operativa förfaranden och utbilda besättningarna på lämpligt sätt.

HÄRIGENOM REKOMMENDERAS FÖLJANDE.

1. Som en del av de efterlevnadsåtgärder som medlemsstaterna vidtar mot fartyg som inte uppfyller kraven på att använda bränslen med en tillåten maximal svavelhalt av 0,1 % när de ligger förtöjda i hamn bör medlemsstaterna kräva att fartygen uppvisar detaljerade bevis för de åtgärder de vidtar för att uppfylla kraven. Dessa bör bland annat omfatta ett avtal med en tillverkare och en godkänd plan för modifiering i efterhand som bör vara godkänd av fartygets klassificeringssällskap eller, för fartyg som seglar under en medlemsstats flagg, av en organisation som är erkänd i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 [1]. I planen för modifiering i efterhand bör tidsfristen för anpassningar och certifiering tydligt anges.

2. Medlemsstaterna får ta hänsyn till att en godkänd plan för modifiering i efterhand finns när påföljden ska fastställas för fartyg som bryter mot bestämmelserna.

3. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att öka medvetenheten bland redare, operatörer och sjöfolk om riskerna i samband med byte av bränsletyp i de fall den tekniska modifiering av fartygets bränslesystem som krävs inte har gjorts, och om behovet av utbildning.

Utfärdad i Bryssel den 21 december 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

[1] EUT L 131, 28.5.2009, s. 11.