ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Δεκεμβρίου 2009

περί ασφαλούς χρήσης καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο από πλοία ελλιμενισμένα σε κοινοτικούς λιμένες

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2009/1020/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 292,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το άρθρο 4β της οδηγίας 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1999, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο [1], όπως τροποποιήθηκε, ορίζει τη μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων που χρησιμοποιούνται από σκάφη ελλιμενισμένα σε κοινοτικούς λιμένες και προβλέπει ότι, από την 1η Ιανουαρίου 2010, τα κράτη μέλη οφείλουν να εξασφαλίζουν ότι τα σκάφη δεν χρησιμοποιούν καύσιμα πλοίων με περιεκτικότητα σε θείο που να υπερβαίνει το 0,1 % κατά μάζα και ότι δεν διατίθεται αγορά, εντός της επικράτειάς τους, πετρέλαιο εσωτερικής καύσης πλοίων εάν η περιεκτικότητά του σε θείο υπερβαίνει το 0,1 % κατά μάζα.

(2) Στο άρθρο 6 της οδηγίας προβλέπεται επίσης ότι τα κράτη μέλη ελέγχουν δειγματοληπτικά κατά πόσο η περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις της σχετικής διάταξης του άρθρου 4β και ότι η δειγματοληψία αρχίζει την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της απαίτησης.

(3) Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής περί των κοινοποιήσεων αναβολών της τήρησης των προθεσμιών και εξαιρέσεων από την υποχρέωση εφαρμογής ορισμένων οριακών τιμών σύμφωνα με το άρθρο 22 της οδηγίας 2008/50/ΕΚ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη [2], οι συγκεντρώσεις σε περισσότερες από το 40 % των ζωνών και οικισμών της Κοινότητας υπερβαίνουν σήμερα την ημερήσια οριακή τιμή για τα PM_{10}. Η επιβολή χαμηλών οριακών τιμών περιεκτικότητας σε θείο για τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται από σκάφη ελλιμενισμένα σε κοινοτικούς λιμένες είναι απαραίτητη για να βελτιωθεί η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, όπως επισημαίνεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τίτλο «Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη μείωση των ατμοσφαιρικών εκπομπών των ποντοπόρων πλοίων» [3] και στη θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση που θεσπίστηκε το 2005 [4].

(4) Τον Οκτώβριο του 2008, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) εξέδωσε απαιτήσεις στο πλαίσιο της αναθεώρησης της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (σύμβαση MARPOL), τις οποίες πρέπει να τηρούν από την 1η Ιανουαρίου 2015 τα πλοία στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SOx που ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 3ε της οδηγίας 1999/32/ΕΚ.

(5) Λαμβάνοντας υπόψη τους ενδεχόμενους κινδύνους για την ασφάλεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στο πλαίσιο της επιβολής των διατάξεων της εν λόγω οδηγίας σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι αναγκαία η έκδοση κατάλληλων κατευθυντήριων γραμμών για τα κράτη μέλη, ώστε να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας και αποτελεσματική πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

(6) Από την 1η Ιανουαρίου 2010, τα σκάφη που χρησιμοποιούν βαρύ μαζούτ στη θάλασσα πρέπει να στραφούν σε ελαφρύτερα καύσιμα πλοίων, όπως το ντίζελ πλοίων ή το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης πλοίων, όταν είναι ελλιμενισμένα σε κοινοτικούς λιμένες, επειδή δεν είναι ευρέως διαθέσιμο βαρύ μαζούτ αρκετά χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο.

(7) Η χρήση ντίζελ πλοίων και πετρελαίου εσωτερικής καύσης πλοίων σε σκάφη που δεν έχουν σχεδιαστεί για να χρησιμοποιούν αυτά τα καύσιμα ή δεν έχουν υποστεί την απαιτούμενη τεχνική προσαρμογή ενδέχεται να προκαλέσει προβλήματα λειτουργίας ή να ενέχει κινδύνους για την ασφάλεια. Η Επιτροπή εξέτασε τους κινδύνους που συνεπάγεται η αλλαγή καυσίμων και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο σημαντικότερος κίνδυνος για την ασφάλεια αφορά τη χρήση σε λέβητες πλοίων οι οποίοι δεν έχουν ακόμη υποβληθεί σε εκτίμηση και δεν έχουν πιστοποιηθεί για χρήση του απαιτούμενου τύπου καυσίμου. Μολονότι στους λέβητες είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν είτε βαρύ μαζούτ είτε κλάσματα απόσταξης, δημιουργείται κίνδυνος επειδή, λόγω του χαμηλότερου ιξώδους και της μεγαλύτερης πτητικότητας του ντίζελ πλοίων και του πετρελαίου εσωτερικής καύσης πλοίων, δεν χρειάζεται θέρμανση του συστήματος καυσίμου όταν πρόκειται για κλάσματα απόσταξης, όπως απαιτείται στην περίπτωση του βαρέος μαζούτ. Είναι δύσκολο να εκτιμηθεί με ακρίβεια ο αριθμός των θιγόμενων πλοίων και η πιθανότητα εμφάνισης των κινδύνων αυτών.

(8) Η οδηγία 1999/32/ΕΚ παρείχε επαρκή χρόνο στον ναυτιλιακό κλάδο ώστε να πραγματοποιήσει τις απαιτούμενες τεχνικές προσαρμογές για τη χρήση καυσίμων πλοίων μέγιστης περιεκτικότητας σε θείο 0,1 % κατά μάζα στα ελλιμενισμένα σε κοινοτικούς λιμένες σκάφη. Προσφέρονται τεχνικές λύσεις για τον περιορισμό των κινδύνων. Εντούτοις, υπάρχουν ακόμη πλοία που δεν υπέστησαν τις αναγκαίες μετατροπές, ενώ πολύ λίγα είναι τα πλοία που υποβλήθηκαν στην απαιτούμενη διαδικασία ελέγχου και πιστοποίησης.

[1] ΕΕ L 121 της 11.5.1999, σ. 13.
[2] COM(2008) 403.
[3] COM(2002) 595.
[4] COM(2005) 446.

(9) Προσφέρονται τεχνικές λύσεις για τον μετριασμό των ενδεχόμενων συνεπειών της αλλαγής καυσίμου κατά τον ελλιμενισμό. Λόγω της περιορισμένης ζήτησης εκ μέρους του ναυτιλιακού κλάδου, καθυστέρησε η ανάπτυξη των αναγκαίων τεχνικών λύσεων, με αποτέλεσμα να καθυστερήσει και η διαδικασία ελέγχου και πιστοποίησης.

(10) Από τις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή προκύπτει ότι, για τα πλοία που δεν έχουν υποστεί τεχνικές μετατροπές, η συνολική διαδικασία αναμένεται να ολοκληρωθεί το αργότερο σε οκτώ μήνες.

(11) Οι κατασκευαστές λεβήτων και μηχανών χρειάζεται να διατυπώσουν συστάσεις και να αναπτύξουν διαδικασίες ειδικά για την ενσωμάτωση αυτών των τεχνικών μετασκευών, ενώ οι πλοιοκτήτες πρέπει να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν ειδικές επιχειρησιακές διαδικασίες και να εξασφαλίσουν την κατάλληλη εκπαίδευση των πληρωμάτων,

ΔΙΑΤΥΠΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΣΤΑΣΗ:

1. Στο πλαίσιο των μέτρων επιβολής της νομοθεσίας που λαμβάνουν κατά των πλοίων τα οποία δεν τηρούν την απαίτηση χρήσης καυσίμων με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,1 % όταν είναι ελλιμενισμένα, τα κράτη μέλη πρέπει να ζητούν για τα πλοία αυτά να παρέχονται λεπτομερή αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τις ενέργειες που αναλαμβάνονται για την επίτευξη της συμμόρφωσης. Στα εν λόγω στοιχεία πρέπει να συγκαταλέγεται σύμβαση με κατασκευαστή και σχέδιο μετασκευής εγκεκριμένο από τον νηογνώμονα του πλοίου ή, προκειμένου για πλοία με σημαία κράτους μέλους, από οργανισμό αναγνωρισμένο σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1]. Στο σχέδιο μετασκευής πρέπει να αναγράφεται ευκρινώς η ημερομηνία ολοκλήρωσης της διαδικασίας προσαρμογής και πιστοποίησης.

2. Όταν εξετάζουν την έκταση των κυρώσεων που θα επιβάλουν στα μη συμμορφούμενα πλοία, τα κράτη μέλη δύνανται να λαμβάνουν υπόψη την ύπαρξη εγκεκριμένου σχεδίου μετασκευής.

3. Τα κράτη μέλη καλούνται να λάβουν κατάλληλα μέτρα για να ευαισθητοποιηθούν οι πλοιοκτήτες, οι φορείς εκμετάλλευσης και οι ναυτικοί στους κινδύνους για την ασφάλεια που ενέχει η αλλαγή καυσίμου εάν δεν προηγηθεί η αναγκαία τεχνική προσαρμογή του συστήματος καυσίμου του πλοίου, καθώς και στην ανάγκη εξασφάλισης σχετικής εκπαίδευσης.

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2009.

Για την Επιτροπή
Antonio TAJANI
Αντιπρόεδρος

[1] ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 11.