A BIZOTTSÁG AJÁNLÁSA

(2009. december 21.)

az alacsony kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagoknak a Közösség kikötőiben horgonyzó hajókon történő biztonságos felhasználásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/1020/EU)

Az EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 292. cikkére,

mivel:

(1) Az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló, 1999. április 26-i, módosított 1999/32/EK irányelv [1] 4b. cikke meghatározza a Közösség kikötőiben horgonyzó hajók által felhasznált, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalmát, és 2010. január 1-jei hatállyal annak biztosítását is előírja a tagállamoknak, hogy a hajók ne használjanak olyan, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagot, amelynek a kéntartalma meghaladja a 0,1 tömegszázalékot, és hogy területükön ne lehessen olyan tengeri hajózásban használatos gázolajat forgalmazni, amelynek a kéntartalma meghaladja a 0,1 tömegszázalékot.

(2) Az irányelv 6. cikke előírja továbbá a tagállamoknak, hogy mintavétellel ellenőrizzék, hogy a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalma megfelel-e a 4b. cikk vonatkozó előírásának, és hogy a mintavételezést a követelmény hatálybalépésének napján kezdjék meg.

(3) A környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló, 2008. május 21-i 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [2] 22. cikkének megfelelően a megfelelési határidők meghosszabbításáról és a bizonyos határértékek alkalmazásának kötelezettsége alóli mentességről szóló értesítésekről szóló bizottsági közlemény szerint a Közösségben található zónák és agglomerációk több mint 40 %-ában a koncentrációk jelenleg meghaladják a napi PM_{10}-határértéket. A tengerjáró hajók légköri károsanyag-kibocsátásának csökkentésére irányuló európai uniós stratégiáról szóló, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak címzett bizottsági közlemény [3] és a 2005-ben elfogadott, levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia [4] értelmében a környezeti levegő minőségének javításához elengedhetetlen, hogy a Közösség kikötőiben horgonyzó hajók alacsony kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagokat használjanak.

(4) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL egyezmény) felülvizsgálata keretében 2008 októberében olyan követelményeket fogadott el, amelyeket 2015. január 1-jétől alkalmazni kell az 1999/32/EK irányelv 2. cikkének 3e. pontja szerinti kibocsátás-ellenőrzési területeken hajózó hajókra.

(5) A biztonsági kockázatokat megfontolva a Bizottság szükségesnek látja, hogy a biztonság magas szintjének elérése és a hajókról történő szennyezés eredményes megelőzése érdekében megfelelő iránymutatást adjon a tagállamoknak az irányelv rendelkezéseinek a Közösség egészében való végrehajtásához.

(6) 2010. január 1-jétől a tengeren nehézolajjal üzemelő hajóknak a Közösség kikötőiben horgonyozva a tengeri hajózásban használatos könnyebb tüzelőanyagot, például hajózási dízelolajat vagy tengeri hajózásban használatos gázolajat kell használniuk, mivel a nehézolajok általában nem rendelkeznek kellően alacsony kéntartalommal.

(7) A hajózási dízelolaj vagy a tengeri hajózásban használatos gázolaj használata üzemzavarokkal és biztonsági kockázatokkal járhat olyan hajókon, amelyeket nem ilyen üzemanyagok használatára terveztek, vagy amelyeken nem végezték el a szükséges műszaki módosításokat. Az üzemanyagváltással kapcsolatos kockázatokat megfontolva a Bizottság megállapította, hogy a fő biztonsági kockázat azokhoz a kazánokhoz köthető, amelyeket az előírt üzemanyagtípus használata tekintetében még nem vizsgáltak be, és így nem kaptak alkalmassági tanúsítványt. Noha ezek a kazánok a nehézolajok mellett fűtőolajpárlatokkal is működtethetők, ez kockázatos, hiszen a hajózási dízelolaj és a tengeri hajózásban használatos gázolaj alacsonyabb viszkozitású és illékonyabb, és használatukhoz nem szükséges a kazánrendszer bemelegítése, ami a nehézolajoknál elengedhetetlen. Az érintett hajók száma és a kockázatok felmerülésének valószínűsége nehezen becsülhető fel.

(8) Az 1999/32/EK irányelv elegendő időt hagyott a hajózási iparágnak arra, hogy végrehajtsa azokat a műszaki módosításokat, amelyek révén a Közösség kikötőiben horgonyzó hajók által felhasznált, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalma nem haladja meg a 0,1 tömegszázalékot. Léteznek olyan műszaki megoldások, amelyekkel csökkenthető a kockázat. Máig vannak azonban olyan hajók, amelyeken nem végezték el a szükséges átalakításokat, és eddig nagyon kevés hajón hajtották végre a szükséges ellenőrzési és tanúsítási eljárásokat.

[1] HL L 121., 1999.5.11., 13. o.
[2] HL L 152., 2008.6.11., 1. o.
[3] COM(2002) 595.
[4] COM(2005) 446.

(9) Léteznek olyan műszaki megoldások, amelyekkel csökkenthetők a kikötőbeli üzemanyagváltás lehetséges következményei. A hajózási iparág visszafogott érdeklődése azonban késlelteti a szükséges műszaki megoldások kidolgozását, és így az ellenőrzési és tanúsítási eljárások végrehajtását.

(10) A Bizottság rendelkezésére álló információk alapján azon hajók esetében, amelyeken még nem végezték el a szükséges műszaki átalakításokat, a teljes folyamat befejezéséhez legfeljebb nyolc hónapra lehet szükség.

(11) Az utólagos átalakítások elvégzéséhez a kazán- és a motorgyártóknak egyedi ajánlásokat és eljárásokat kell kidolgozniuk, a hajótulajdonosoknak pedig egyedi üzemeltetési eljárásokat kell kidolgozniuk és alkalmazniuk, továbbá megfelelő képzést kell biztosítaniuk a legénység számára,

ELFOGADTA EZT AZ AJÁNLÁST:

1. Azon hajóktól, amelyek a kikötői tartózkodás során nem tartják be a megengedett, legfeljebb 0,1 tömegszázalékos kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagok használatát megkövetelő előírást, a tagállamoknak – az egyéb végrehajtási intézkedések mellett – meg kell követelniük, hogy az előírások betartása érdekében tett lépéseikről részletes bizonyítékokat szolgáltassanak. E bizonyítékok közé tartozik a gyártóval kötött szerződés és a jóváhagyott utólagos átalakítási terv; utóbbi esetében a jóváhagyásnak a hajó osztályozó társaságától vagy – tagállami lobogó alatt közlekedő hajó esetében – a 391/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek [1] megfelelően elismert szervezettől kell származnia. Az utólagos átalakítási tervben egyértelműen meg kell jelölni az átalakítási és tanúsítási folyamat befejezésének időpontját.

2. Az előírásoknak nem megfelelő hajókra alkalmazandó szankciók súlyosságának mérlegelésekor a tagállamok tekintetbe vehetik, hogy létezik-e jóváhagyott utólagos átalakítási terv.

3. A tagállamoknak megfelelő intézkedésekkel fel kell hívniuk a tulajdonosok, üzemeltetők és tengerészek figyelmét egyrészt arra, hogy az üzemanyagváltás a hajó kazánrendszerének megfelelő átalakítása nélkül biztonsági kockázatokkal jár, másrészt a kapcsolódó képzések szükségességére.

Kelt Brüsszelben, 2009. december 21-én.

a Bizottság részéről

Antonio TAJANI

alelnök

[1] HL L 131., 2009.5.28., 11. o.