

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION

vom 21. Dezember 2009

zur sicheren Verwendung von Kraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt durch Schiffe am Liegeplatz in Häfen der Gemeinschaft

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/1020/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Artikel 4b der Änderungsfassung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe⁽¹⁾ wird der maximale Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen festgelegt, die von Schiffen am Liegeplatz in Häfen der Gemeinschaft verwendet werden, ferner werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, ab 1. Januar 2010 sicherzustellen, dass der Schwefelgehalt des von Schiffen verwendeten Kraftstoffs nicht über 0,1 Massenhundertteilen liegt und dass in ihrem Hoheitsgebiet keine Gasöle für den Seeverkehr in Verkehr gebracht werden, die einen Schwefelgehalt von über 0,1 Massenhundertteilen aufweisen.
- (2) Gemäß Artikel 6 der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten durch Probenahmen zu kontrollieren, ob der Schwefelgehalt der Schiffskraftstoffe der einschlägigen Bestimmung des Artikels 4b entspricht, ferner müssen die Probenahmen mit Inkrafttreten dieser Anforderung beginnen.
- (3) Wie die Kommission in ihrer Mitteilung über die Mitteilung einer Verlängerung der Fristen für die Erfüllung der Vorschriften und Ausnahmen von der vorgeschriebenen Anwendung bestimmter Grenzwerte gemäß Artikel 22 der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa⁽²⁾ festgestellt hat, übersteigen die Konzentrationen in über 40 % der Gebiete und Ballungsräume in der Gemeinschaft derzeit den Tagesgrenzwert für PM₁₀. Die Einhaltung des niedrigeren Schwefelgrenzwertes durch Schiffe am Liegeplatz in Häfen der Gemeinschaft ist wesentlich für die Verbesserung der Luftqualität, wie die Kommission in ihrer Mitteilung über eine Strategie der Europäischen Union zur Reduzierung atmosphärischer Emissionen von Seeschiffen⁽³⁾ und in der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung von 2005⁽⁴⁾ hervorgehoben hat.
- (4) Die internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verabschiedete im Oktober 2008 im Kontext der Revision des internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) Anforderungen für Schiffe, die Emissions-Überwachungsgebiete im Sinne von Artikel 2 Absatz 3e der Richtlinie 1999/32/EG befahren, und die ab 1. Januar 2015 gelten.
- (5) In Anbetracht der zu berücksichtigenden Sicherheitsrisiken erachtet die Kommission es für notwendig, geeignete Leitlinien für die Mitgliedstaaten herauszugeben, um bei der gemeinschaftsweiten Durchsetzung der Bestimmungen der Richtlinie ein hohes Maß an Sicherheit und einen effektiven Schutz des Meeres vor der Verschmutzung durch Schiffe zu gewährleisten.
- (6) Ab 1. Januar 2010 müssen Schiffe, die auf See mit Schweröl fahren, am Liegeplatz in Häfen der Gemeinschaft leichtere Schiffskraftstoffe wie Schiffsdiesel oder Gasöl verwenden, da Schweröl mit hinreichend niedrigem Schwefelgehalt nicht allgemein erhältlich ist.
- (7) Es können Betriebsprobleme und Sicherheitsrisiken auftreten, wenn Schiffe Schiffsdiesel und Gasöl verwenden, die dafür nicht ausgelegt sind oder bei denen die erforderlichen technischen Anpassungen nicht durchgeführt wurden. Die Kommission hat die Risiken im Zusammenhang mit dem Kraftstoffwechsel bewertet und kam zu dem Schluss, dass das größte Sicherheitsrisiko bei den Schiffskesseln liegt, die noch nicht geprüft und für den Einsatz mit dem erforderlichen Kraftstofftyp nicht zertifiziert wurden. Zwar können die Kessel mit Schweröl oder Destillatkraftstoffen betrieben werden, doch entsteht ein Risiko, weil Schiffsdiesel und Gasöle eine geringere Viskosität und eine höhere Flüchtigkeit aufweisen und das bei Schweröl erforderliche Vorwärmen des Kraftstoffsystems bei Destillatkraftstoffen nicht nötig ist. Die Zahl der betroffenen Schiffe und die Wahrscheinlichkeit solcher Risiken lässt sich nur schwer mit Genauigkeit bestimmen.
- (8) Die Richtlinie 1999/32/EG gewährte der Schiffsbranche ausreichend Zeit für die technischen Anpassungen an einen Grenzwert von maximal 0,1 % Massenhundertteilen für Schiffskraftstoffe, die von Schiffen am Liegeplatz in Häfen der Gemeinschaft verwendet werden. Technische Lösungen zur Begrenzung der Risiken sind vorhanden. Bis heute gibt es jedoch Schiffe, bei denen die erforderlichen Anpassungen nicht stattgefunden haben, und nur sehr wenige Schiffe haben die erforderlichen Prüfungs- und Zertifizierungsverfahren durchlaufen.

⁽¹⁾ ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13.

⁽²⁾ KOM(2008) 403.

⁽³⁾ KOM(2002) 595.

⁽⁴⁾ KOM(2005) 446.

- (9) Es bestehen technische Lösungen für die Minderung etwaiger Auswirkungen eines Kraftstoffwechsels am Liegeplatz. Die begrenzte Nachfrage seitens der Schiffsbranche hat die Entwicklung der erforderlichen technischen Lösungen verzögert, was wiederum zu Verzögerungen beim Prüfungs- und Zertifizierungsprozess geführt hat.
- (10) Aus den der Kommission vorliegenden Informationen ergibt sich, dass für die Schiffe, bei denen noch keine technischen Anpassungen erfolgt sind, nicht mehr als acht Monate notwendig gewesen wären, um den gesamten Prozess abzuschließen.
- (11) Die Hersteller von Kesseln und Maschinen müssen spezifische Empfehlungen und Verfahren für die Nachrüstung mit diesen Lösungen entwickeln, Schiffseigner sollten spezifische Betriebsverfahren entwickeln und anwenden und für eine angemessene Schulung der Besatzungen sorgen —
- plan gehören, der von der Klassifikationsgesellschaft des Schiffes zu billigen ist, oder bei Schiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, von der Organisation, die gemäß der Verordnung (EG) 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ anerkannt ist. Aus dem Nachrüstungsplan sollte das Datum des Abschlusses der Anpassung und der Zertifizierung eindeutig hervorgehen.
2. Die Mitgliedstaaten sollten bei der Festlegung der Schwere von Sanktionen gegen Schiffe, die die Auflagen nicht einhalten, das Vorliegen eines genehmigten Umrüstungsplans als Kriterium hinzuziehen.
3. Die Mitgliedstaaten sollten durch geeignete Maßnahmen bei Eignern, Betreibern und Seeleuten das Bewusstsein fördern, dass ein Kraftstoffwechsel ohne die erforderlichen technischen Anpassungen am Kraftstoffsystem eines Schiffes mit einem Sicherheitsrisiko verbunden und eine angemessene Schulung des Personals notwendig ist.

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:

1. Die Mitgliedstaaten sollten im Zuge ihrer Durchsetzungsmaßnahmen bei Schiffen, die ihrer Verpflichtung nicht nachkommen und am Liegeplatz keine Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von höchstens 0,1 % verwenden, detaillierte Nachweise über die Schritte verlangen, die letztlich zur Einhaltung der Vorschriften führen sollen. Hierzu sollte ein Vertrag mit einem Hersteller und ein genehmigter Nachrüstungs-

Brüssel, den 21. Dezember 2009

Für die Kommission
Antonio TAJANI
Vizepräsident

⁽¹⁾ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11.