

DOPORUČENÍ KOMISE**ze dne 21. prosince 2009****o bezpečném provádění používání paliva s nízkým obsahem síry loděmi kotvícími v přístavech Společenství****(Text s významem pro EHP)**

(2009/1020/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 292 této smlouvy,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Článek 4b směrnice Rady 1999/32/ES ze dne 26. dubna 1999 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech ve znění pozdějších předpisů⁽¹⁾ stanoví maximální obsah síry v lodních palivech používaných loděmi kotvícími v přístavech Společenství, včetně (od 1. ledna 2010) povinnosti členských států zabezpečit, aby plavidla nepoužívala lodní paliva s obsahem síry vyšším než 0,1 % hmotnostních a aby se na jejich území neuváděly na trh lodní plynové oleje s obsahem síry vyšším než 0,1 % hmotnostních.

(2) Článek 6 směrnice rovněž stanoví, že členské státy pomocí odběru vzorků zjistí, zda obsah síry v používaných palivech splňuje odpovídající ustanovení článku 4b a zda odběr vzorků začíná dnem, ke kterému vstoupí v platnost uvedený požadavek.

(3) Jak je uvedeno ve sdělení Komise týkajícím se oznámení o prodloužení lhůt pro dosažení některých mezních hodnot a zproštění z povinnosti tyto mezní hodnoty uplatňovat podle článku 22 směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu⁽²⁾, koncentrace ve více než 40 % zón a aglomerací ve Společenství v současnosti překračují denní mezní hodnotu PM₁₀. Provedení nízkých limitů síry na palivo loděmi kotvícími v přístavech Společenství je nevyhnutelné, pokud má být zlepšena kvalita ovzduší, jak se zdůrazňuje ve sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě o strategii EU pro snížení atmosférických emisí z námořních lodí⁽³⁾ a v Tematické strategii o znečišťování ovzduší přijaté v roce 2005⁽⁴⁾.

(4) Mezinárodní námořní organizace (IMO) přijala v říjnu 2008 v rámci revize Mezinárodní úmluvy o zabránění znečišťování z lodí (konvence MARPOL) požadavky, které mají být provedeny od 1. ledna 2015 v případě lodí plujících v kontrolních oblastech emisí podle čl. 2 odst. 3e směrnice 1999/32/ES.

(5) Komise po zvážení hrozících bezpečnostních rizik považuje za potřebné vydat vhodné pokyny pro členské státy s cílem zabezpečit vysokou úroveň bezpečnosti a účinně předcházet znečištění z lodí při prosazování ustanovení této směrnice na celém území Společenství.

(6) Ode dne 1. ledna 2010 lodě používající na moři těžký topný olej musí během kotvení v přístavech Společenství přejít na používání lehčích lodních paliv, jako je lodní nafta nebo plynový olej, neboť těžký topný olej s dostatečně nízkým obsahem síry není všeobecně dostupný.

(7) Na lodích, které nebyly navrženy pro používání těchto paliv nebo neprošly potřebnou technickou úpravou, může docházet k provozním problémům a bezpečnostním rizikům spojeným s používáním lodní nafty a plynového oleje. Komise zvážila rizika spojená se změnou paliva a dospěla k závěru, že hlavní bezpečnostní riziko se týká používání v lodních kotlích, které ještě nebyly posouzené a certifikované pro používání s požadovaným typem paliva. I když lze v kotlích využívat těžký topný olej nebo destilační paliva, vzniká tu riziko, neboť lodní nafta a plynové oleje jsou méně viskózní a prchavější, a zahřátí palivového systému, které se vyžaduje pro těžký topný olej, není v případě destilačních paliv třeba. Počet dotčených lodí a pravděpodobnost výskytu této situace lze posoudit jen nepřesně.

(8) Směrnice 1999/32/ES poskytla odvětví námořní dopravy dostatek času na technické přizpůsobení lodních paliv používaných na lodích kotvících v přístavech Společenství na maximální obsah síry 0,1 % hmotnostních. Technická řešení, která tato rizika omezují, existují. V současnosti se však stále vyskytují lodě, které nezbytnými úpravami neprošly, a jen velmi malý počet lodí prošel nezbytným procesem ověřování a certifikace.

(1) Úř. věst. L 121, 11.5.1999, s. 13.

(2) KOM(2008) 403.

(3) KOM(2002) 595.

(4) KOM(2005) 446.

- (9) Technická řešení ke zmírnění potenciálních důsledků změny paliva používaného na lodi během kotvení jsou k dispozici. Omezená poptávka odvětví námořní dopravy oddálila vývoj potřebných technických řešení, což mělo za následek zpoždění procesu ověřování a certifikace.
- (10) V informaci, kterou má Komise k dispozici, je zdůrazněno, že v případě lodí, které neprošly technickými úpravami, by dokončení celého procesu nemělo trvat déle než osm měsíců.
- (11) Je třeba, aby výrobci kotlů a motorů připravili zvláštní doporučení a postupy modernizace. Na druhé straně by vlastníci lodí měli vyvinout a provést zvláštní provozní postupy a zabezpečit vhodné školení posádek,

PŘIJALA TOTO DOPORUČENÍ:

1. Jako součást vynuocovacích opatření členských států zaměřených proti lodím, které během kotvení nesplňují požadavky na používání paliv s nejvyšším povoleným obsahem síry 0,1 %, by členské státy měly v případě těchto lodí požadovat předložení podrobných důkazů o krocích podniknutých pro dosažení souladu. Mezi ně by měla patřit rovněž smlouva

s výrobcem a schválený plán modernizace, které by měla schválit klasifikační společnost lodě nebo, v případě lodí plujících pod vlajkou některého členského státu, organizace uznaná v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ⁽¹⁾. Plán modernizace by měl jasně stanovit datum dokončení úprav a certifikačního postupu.

2. Členské státy mohou při posuzování úrovně sankcí, kterou mají uložit nevyhovujícím lodím, zvážit existenci schváleného plánu modernizace.
3. Členské státy by měly přijmout vhodná opatření ke zvýšení informovanosti majitelů, provozovatelů a námořníků o bezpečnostních rizicích souvisejících s přechodem na jiné palivo bez potřebných technických úprav lodního palivového systému a o potřebě školení.

V Bruselu dne 21. prosince 2009.

Za Komisi
Antonio TAJANI
místopředseda

⁽¹⁾ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 11.