

ODPORÚČANIE KOMISIE

z 21. decembra 2009

o bezpečnej implementácii používania paliva s nízkym obsahom síry loďami kotviacimi v prístavoch Spoločenstva

(Text s významom pre EHP)

(2009/1020/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 292,

keďže:

- (1) V článku 4b smernice Rady 1999/32/ES z 26. apríla 1999 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách⁽¹⁾ v zmenenom a doplnenom znení sa ustanovuje maximálny obsah síry v lodných palivách používaných loďami kotviacimi v prístavoch Spoločenstva vrátane, od 1. januára 2010, povinnosti členských štátov zabezpečiť, aby plavidlá nepoužívali lodné palivá s obsahom síry vyšším než 0,1 % hmotnostného a aby sa na ich území neuvádzali na trh lodné plynové oleje s obsahom síry vyšším ako 0,1 % hmotnostného.
- (2) V článku 6 smernice sa tiež ustanovuje, že členské štáty overia pomocou vzoriek, či obsah síry v používaných palivách spĺňa príslušné ustanovenie článku 4b a že odoberanie vzoriek sa začne v deň, keď vstúpi do platnosti táto požiadavka.
- (3) Ako sa uvádza v oznámení Komisie týkajúcom sa oznámení o predĺžení lehôt na dosiahnutie hodnôt a výnimiek z povinnosti uplatňovať určité limitné hodnoty podľa článku 22 smernice 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe⁽²⁾, koncentrácie vo viac ako 40 % zón a aglomerácií v Spoločenstve v súčasnosti prekračujú dennú limitnú hodnotu PM₁₀. Implementácia nízkych limitov síry na palivo loďami kotviacimi v prístavoch Spoločenstva je nevyhnutná na zlepšenie kvality ovzdušia, ako sa zdôrazňuje v oznámení Komisie Európskemu parlamentu a Rade o stratégii EÚ zameranej na zníženie atmosférických emisií, ktoré produkujú námorné lode⁽³⁾ a v tematickej stratégii o znečistení ovzdušia prijatej v roku 2005⁽⁴⁾.
- (4) Medzinárodná námorná organizácia (IMO) prijala v októbri 2008 v kontexte revízie Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (dohovor MARPOL) požiadavky, ktoré sa majú implementovať od 1. januára 2015 na lode plávajúce v kontrolných oblastiach emisií, ako sa vymedzujú v článku 2 ods. 3e smernice 1999/32/ES.
- (5) Komisia po zvážení hroziacich bezpečnostných rizík považuje za potrebné vydať patričné usmernenia pre členské štáty s cieľom zabezpečiť vysokú úroveň bezpečnosti a účinne predchádzať znečisteniu z lodí pri presadzovaní ustanovení tejto smernice v rámci Spoločenstva.
- (6) Od 1. januára 2010 lode používajúce na mori ťažký vykurovací olej majú počas kotvenia v prístavoch Spoločenstva prejsť na používanie ľahších lodných palív, ako sú lodná nafta alebo plynový olej, pretože ťažký vykurovací olej s dostatočne nízkym obsahom síry nie je všeobecne dostupný.
- (7) Na lodiach, ktoré neboli navrhnuté na používanie takýchto palív alebo neprešli potrebnou technickou úpravou, sa môžu vyskytnúť prevádzkové problémy a bezpečnostné riziká spojené s používaním lodnej nafty a plynového oleja. Komisia zvážila riziká spojené so zmenou paliva a dospela k záveru, že hlavné bezpečnostné riziko sa týka používania v lodných kotloch, ktoré ešte neboli posúdené a certifikované na používanie s požadovaným typom paliva. Hoci v kotloch je možné využívať ťažký vykurovací olej alebo destilačné pohonné látky, objavuje sa tu riziko, pretože lodná nafta a plynové oleje sú menej viskózne a prchavejšie a zahriatie palivového systému, ktoré sa vyžaduje pre ťažký vykurovací olej, nie je potrebné pre destilačné pohonné látky. Počet lodí, ktorých sa to týka, a pravdepodobnosť výskytu takejto situácie sa dajú ťažko presne posúdiť.
- (8) Smernica 1999/32/ES poskytla lodiarskemu priemyslu dostatok času na vykonanie technického prispôsobenia lodných palív používaných na lodiach kotviacich v prístavoch Spoločenstva na maximálny obsah síry 0,1 % hmotnostného. Na zníženie tohto rizika sú dostupné technické riešenia. Doteraz však stále existujú lode, ktoré neprešli potrebnými úpravami a iba malý počet lodí absolvoval potrebný overovací a certifikačný postup.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 121, 11.5.1999, s. 13.

⁽²⁾ KOM(2008) 403.

⁽³⁾ KOM(2002) 595.

⁽⁴⁾ KOM(2005) 446.

- (9) K dispozícii sú technické riešenia na zmiernenie potenciálnych dôsledkov zmeny paliva používaného na lodi počas kotvenia. Obmedzený dopyt lodiarkeho priemyslu oddialil vývoj potrebných technických riešení, čo malo za následok oneskorenie overovacieho a certifikačného postupu.
- (10) V informácii, ktorú má k dispozícii Komisia, sa zdôrazňuje, že pri týchto lodiach, ktoré neprešli technickými úpravami, by dokončenie celého procesu nemalo trvať dlhšie než osem mesiacov.
- (11) Je potrebné, aby výrobcovia kotlov a motorov pripravili osobitné odporúčania a postupy pre tieto dodatočné riešenia, zatiaľ čo vlastníci lodí by mali vyvinúť a implementovať špecifické prevádzkové postupy a zabezpečiť patričné zaškolenie posádok,

zmluva s výrobcom a schválený plán dodatočných úprav, ktorý by mala schváliť klasifikačná spoločnosť lode alebo, v prípade lodí plávajúcich pod vlajkou niektorého členského štátu, organizácia uznaná v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ⁽¹⁾. V pláne dodatočných úprav by sa mal jasne stanoviť dátum dokončenia úprav a certifikačného postupu.

2. Členské štáty môžu zväziť existenciu schváleného plánu dodatočných úprav pri posudzovaní úrovne sankcií, ktoré sa majú uložiť nevyhovujúcim lodiam.
3. Členské štáty by mali prijať vhodné opatrenia na zvýšenie informovanosti majiteľov, prevádzkovateľov a námorníkov o bezpečnostných rizikách súvisiacich s prechodom na iné palivo bez potrebných technických úprav lodného palivového systému a o potrebe zaškolenia.

PRIJALA TOTO ODPORÚČANIE:

1. Ako súčasť donucovacích opatrení zameraných proti lodiam, ktoré nespĺňajú požiadavky na používanie palív s maximálnym povoleným obsahom síry 0,1 % počas kotvenia, by členské štáty mali v prípade takýchto lodí požadovať predloženie podrobných dôkazov o krokoch podniknutých na dosiahnutie súladu. Medzi ne by mala patriť aj

V Bruseli 21. decembra 2009

Za Komisiu
Antonio TAJANI
podpredseda

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 11.