ZALECENIE KOMISJI

z dnia 21 grudnia 2009 r.

w sprawie bezpiecznego wdrożenia stosowania paliwa o niskiej zawartości siarki przez statki cumujące w portach Wspólnoty

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/1020/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 292,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Art. 4b dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych [1], ze zmianami, przewiduje maksymalną zawartość siarki w paliwach żeglugowych stosowanych w statkach cumujących w portach Wspólnoty, w tym, ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2010 r., zobowiązanie państw członkowskich do zagwarantowania, aby statki nie stosowały paliw żeglugowych o zawartości siarki przekraczającej 0,1 % na jednostkę masy oraz aby olej napędowy żeglugowy nie był wprowadzany na rynek w obrębie ich terytorium, jeżeli zawartość siarki w tym paliwie przekracza 0,1 % na jednostkę masy.

(2) Art. 6 dyrektywy przewiduje również, że państwa członkowskie sprawdzają przez pobieranie próbek, że zawartość siarki w paliwach żeglugowych jest zgodna z odpowiednimi przepisami art. 4b, oraz że pobieranie próbek rozpoczyna się od dnia wprowadzenia w życie tego wymogu.

(3) Jak wskazano w komunikacie Komisji w sprawie powiadomień dotyczących odroczenia terminów realizacji i wyłączeń z obowiązku stosowania określonych wartości dopuszczalnych na mocy art. 22 dyrektywy 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza atmosferycznego i w sprawie czystszego powietrza dla Europy [2], w chwili obecnej stężenie PM_{10} przekracza dobową wartość dopuszczalną w ponad 40 % stref i aglomeracji na terenie Wspólnoty. Wdrożenie limitu w zakresie niskiej zawartości siarki w paliwie używanym przez statki cumujące w portach Wspólnoty jest konieczne dla poprawy jakości powietrza atmosferycznego, jak podkreślono w komunikatach Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady – Strategia Unii Europejskiej w celu ograniczenia emisji do powietrza ze statków dalekomorskich [3] oraz Strategia tematyczna dotycząca zanieczyszczenia powietrza [4], przyjętym w 2005 r.

(4) W kontekście przeglądu Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (konwencja MARPOL) Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) przyjęła w październiku 2008 r. wymogi, które mają być wdrożone od dnia 1 stycznia 2015 r. w odniesieniu do statków pływających na Obszarach Kontroli Emisji, jak określono w art. 2 ust. 3e dyrektywy 1999/32/WE.

(5) Biorąc pod uwagę potencjalne problemy w zakresie bezpieczeństwa, Komisja uważa za konieczne wydanie odpowiednich wskazówek dla państw członkowskich w celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i skutecznego zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków w ramach egzekwowania przepisów wspomnianej dyrektywy w całej Wspólnocie.

(6) Od dnia 1 stycznia 2010 r. statki używające ciężkiego oleju napędowego na morzu, cumując w portach Wspólnoty mają przechodzić na lżejsze paliwa żeglugowe, takie jak olej żeglugowy typu diesel lub olej napędowy, gdyż ciężki olej napędowy o wystarczająco niskiej zawartości siarki nie jest na ogół dostępny.

(7) Stosowanie oleju żeglugowego typu diesel lub oleju napędowego na statkach, które nie zostały zaprojektowane do stosowania tych paliw lub nie zostały poddane odpowiednim dostosowaniom technicznym może powodować problemy operacyjne i zagrożenia bezpieczeństwa. Komisja poddała analizie ryzyko związane ze zmianą paliwa i stwierdziła, że główne najważniejsze potencjalne zagrożenia dotyczą kotłów statków, które nie zostały jeszcze zbadane i zatwierdzone pod kątem stosowania określonego rodzaju paliwa. Mimo że w kotłach można stosować zarówno ciężki olej napędowy, jak i paliwa destylowane, wiąże się to z ryzykiem, ponieważ olej żeglugowy typu diesel i olej napędowy są mniej lepkie i bardziej lotne, a podgrzewanie układu paliwowego, które jest wymagane przy stosowaniu ciężkiego oleju napędowego, nie jest konieczne dla paliw destylowanych. Trudno jest ocenić precyzyjnie liczbę statków, których dotyczy ten problem i prawdopodobieństwo takich zdarzeń.

(8) Dyrektywa 1999/32/WE pozostawiła wystarczająco dużo czasu sektorowi transportu morskiego na przeprowadzenie technicznego dostosowania do maksymalnego limitu 0,1 % zawartości siarki na jednostkę masy w paliwach żeglugowych stosowanych w statkach cumujących w portach Wspólnoty. Dostępne są rozwiązania techniczne ograniczające zagrożenia. Jednak do chwili obecnej niektóre statki nadal nie zostały poddane niezbędnym modyfikacjom, a jedynie niewielka liczba statków przeszła konieczny proces weryfikacji i certyfikacji.

[1] Dz.U. L 121 z 11.5.1999, s. 13.
[2] COM(2008) 403.
[3] COM(2002) 595.
[4] COM(2005) 446.

(9) Dostępne są rozwiązania techniczne mające na celu złagodzenie ewentualnych konsekwencji zmiany paliwa w cumujących statkach. Ograniczony popyt ze strony sektora transportu morskiego opóźnił opracowanie niezbędnych rozwiązań technicznych, co następnie spowodowało opóźnienia w procesie weryfikacji i certyfikacji.

(10) Z informacji dostępnych Komisji wynika, że w przypadku statków, które nie przeszły modyfikacji technicznych, zakończenie całego procesu nie powinno trwać dłużej niż osiem miesięcy.

(11) Producenci kotłów i silników powinni opracować konkretne zalecenia i procedury dotyczące wprowadzenia tych rozwiązań, a armatorzy powinni opracować i wdrożyć szczegółowe procedury operacyjne oraz zapewnić odpowiednie szkolenia dla załóg,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ZALECENIE:

1. W ramach działań państw członkowskich w zakresie egzekwowania przepisów w stosunku do statków, które nie spełniają wymogu stosowania paliw o maksymalnej dopuszczalnej zawartości siarki do 0,1 %, podczas cumowania, państwa członkowskie powinny żądać od tych statków przedstawiania szczegółowych dowodów na podejmowane przez nie działania w celu osiągnięcia zgodności z przepisami. Wspomniane dowody powinny obejmować umowę z producentem i zatwierdzony plan modernizacji, który powinien być zatwierdzony przez towarzystwo klasyfikujące statki lub, dla statków pływających pod banderą państwa członkowskiego, przez uznaną organizację zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 [1]. Plan modernizacji powinien jasno określać datę zakończenia procesu dostosowania i certyfikacji.

2. Państwa członkowskie mogą brać pod uwagę istnienie zatwierdzonego planu modernizacji przy ocenie stopnia sankcji mających zastosowanie do statków, które nie są zgodne z przepisami.

3. Państwa członkowskie powinny podjąć właściwe działania, aby uwrażliwiać właścicieli, statków, operatorów i marynarzy na ryzyko związane z bezpieczeństwem w przypadku zmiany paliwa przy braku jakichkolwiek koniecznych dostosowań technicznych układu paliwowego statku oraz na konieczność zapewnienia szkoleń.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 grudnia 2009 r.

W imieniu Komisji
Antonio TAJANI
Wiceprzewodniczący

[1] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11.