ПРЕПОРЪКА НА КОМИСИЯТА

от 21 декември 2009 година

за безопасното използване на гориво с ниско съдържание на сяра от кораби на котвена стоянка в пристанища на Общността

(текст от значение за ЕИП)

(2009/1020/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 292 от него,

като има предвид, че:

(1) Член 4б от изменената Директива 1999/32/ЕО на Съвета от 26 април 1999 г. относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива [1], определя максималното съдържание на сяра в корабни горива, използвани от кораби на котвена стоянка в пристанища на Общността, включително задължението от 1 януари 2010 г. за държавите-членки да гарантират, че корабите не използват корабни горива със съдържание на сяра над 0,1 масови процента и че корабни газьоли не се пускат на пазара на тяхна територия, ако съдържанието на сяра в тези корабни газьоли надвишава 0,1 масови процента.

(2) Член 6 от директивата предвижда също така че държавите-членки трябва да проверяват чрез вземане на проби дали съдържанието на сяра в корабните горива отговаря на съответната разпоредба на член 4б, като вземането на проби започва от датата на влизане в сила на изискването.

(3) Както е посочено в Съобщението на Комисията относно нотифициране на удължаването на крайните срокове за постигане и за освобождаване от задължението да се прилагат някои пределно допустими стойности съгласно член 22 от Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа [2], концентрациите в повече от 40 % от зоните и агломерациите в Общността понастоящем превишават дневната пределно допустима стойност за PM_{10}. Прилагането на ограничението за ниско съдържание на сяра в горивото, използвано от кораби, докато са на котвена стоянка в пристанища на Общността, е от съществено значение за подобряване на качеството на околния въздух, както е изтъкнато в Съобщението на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно стратегия на ЕС за намаляване на емисиите в атмосферата от морски кораби [3] и в Тематичната стратегия относно замърсяването на въздуха, приета през 2005 година [4].

(4) Изискванията бяха приети през октомври 2008 г. от Международната морска организация (ММО) в контекста на преразглеждането на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (конвенцията MARPOL), като те трябва да се прилагат от 1 януари 2015 г. за кораби, плаващи в зони за контрол на емисиите, както е определено от член 2, параграф 3д от Директива 1999/32/ЕО.

(5) Комисията, като има предвид рисковете за безопасността, счита за необходимо да издаде подходящи указания към държавите-членки с цел да се осигури високо ниво на безопасност и ефективно предотвратяване на замърсяване от кораби в изпълнение на разпоредбите на посочената директива навсякъде в Общността.

(6) От 1 януари 2010 г. корабите, използващи тежко гориво, докато са в открито море, трябва да преминават към по-леки корабни горива като корабно дизелово гориво или газьол, когато са на котвена стоянка в пристанища на Общността, тъй като обикновено няма на разположение тежко гориво с достатъчно ниско съдържание на сяра.

(7) Възможно е да съществуват експлоатационни проблеми и рискове за безопасността, свързани с използването на корабно дизелово гориво и газьол в кораби, които не са проектирани за използване на такива горива или не са били подложени на необходимото техническо приспособяване. Комисията разгледа рисковете, свързани с промяната на горивата, и заключи, че основният риск за безопасността се отнася до използването в корабни котли, които все още не са оценени и сертифицирани за използване с изисквания вид гориво. Макар да е възможно използването в котлите на тежко гориво или дестилатни горива, възниква риск, тъй като корабното дизелово гориво и газьолите са по-малко вискозни и по-летливи и изискваното за тежко гориво подгряване на горивната система не е необходимо за дестилатни горива. Трудно е да се прецени точно броят на засегнатите кораби и вероятността за възникване на риск.

(8) В Директива 1999/32/ЕО е предвидено достатъчно време за корабостроенето да извърши техническото приспособяване към максималната допустима стойност от 0,1 масови процента съдържание на сяра за корабните горива, използвани от кораби на котвена стоянка в пристанища на Общността. Налице са технически решения за ограничаване на рисковете. Въпреки това, досега все още съществуват кораби, които не са преминали през необходимите изменения и много малко кораби са преминали през необходимия процес на проверка и сертифициране.

[1] ОВ L 121, 11.5.1999 г., стр. 13.
[2] COM(2008) 403.
[3] COM(2002) 595.
[4] COM(2005) 446.

(9) Налице са технически решения за смекчаване на възможните последици от смяната на горивото на котвената стоянка. Ограниченото търсене от страна на корабния отрасъл забави разработването на необходимите технически решения, което доведе до последващи закъснения в процеса на проверка и сертифициране.

(10) В информацията, с която разполага Комисията, се подчертава, че за тези кораби, които не са преминали през технически изменения, завършването на целия процес следва да отнеме не повече от осем месеца.

(11) Необходимо е производителите на котли и двигатели да разработят специфични препоръки и процедури за модернизиране с тези решения, а корабособствениците следва да разработят и приложат специфични експлоатационни процедури и да осигурят подходящо обучение на екипажите,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ПРЕПОРЪКА:

1. Като част от мерките на държавите-членки за правоприлагане спрямо кораби, които не отговарят на изискването да използват горива с максимално допустимо съдържание на сяра 0,1 %, докато са на котвена стоянка, държавите-членки следва да изискват от тези кораби да предоставят подробни данни за предприетите от тях стъпки, за да изпълнят изискването. Това следва да включва договор с производител и одобрен план за модернизация, който следва да е одобрен от класификационната организация на кораба или за кораби, плаващи под флага на държава-членка — от организацията, призната в съответствие с Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета [1]. В плана за модернизация изрично следва да се посочва датата на завършване на процеса на приспособяване и сертифициране.

2. Държавите-членки могат да се съобразят с наличието на одобрен план за модернизация, когато преценяват степента на наказанията, които да се налагат на кораби, неотговарящи на изискването.

3. Държавите-членки следва да предприемат подходящи мерки за повишаване на осведомеността на собствениците, операторите и моряците относно свързания с промяната на горивото риск за безопасността, ако не е извършено необходимото техническо приспособяване на горивната система на кораба, и относно необходимостта да се предостави обучение.

Съставено в Брюксел на 21 декември 2009 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател

[1] ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 11.