KOMISIJAS IETEIKUMS

(2009. gada 21. decembris)

par zema sēra satura degvielas izmantošanas drošu īstenošanu Kopienas ostu piestātnēs stāvošajos kuģos

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2009/1020/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 292. pantu,

tā kā:

(1) Grozītajā 4.b pantā Padomes 1999. gada 26. aprīļa Direktīvā 1999/32/EK, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem [1], ir noteikts maksimālais sēra saturs kuģu degvielai, ko izmanto Kopienas ostu piestātnēs stāvošie kuģi, no 2010. gada 1. janvāra aptverot arī dalībvalstu pienākumus nodrošināt, lai kuģi neizmantotu degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par 0,1 masas %, un lai to teritorijā netiktu laista tirgū kuģu dīzeļdegviela, kuras sēra saturs ir lielāks par 0,1 masas %.

(2) Direktīvas 6. pants arī nosaka, ka dalībvalstis ar paraugu ņemšanu pārbauda, vai kuģu degvielas sēra saturs atbilst attiecīgajam 4.b panta noteikumam, un ka paraugu ņemšana sākas šās prasības spēkā stāšanās dienā.

(3) Kā norādīts Komisijas Paziņojumā par paziņojumiem attiecībā uz izpildes termiņu atlikšanu un atbrīvojumu no konkrētu robežlielumu piemērošanas pienākuma saskaņā ar 22. pantu Direktīvā 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai [2], vairāk nekā 40 % Kopienas zonu un aglomerāciju koncentrācija patlaban pārsniedz PM_{10} diennakts robežlielumu. Zema degvielas sēra satura izmantošana kuģos, kamēr tie stāv Kopienas ostu piestātnēs, ir būtiska, lai uzlabotu gaisa kvalitāti, – tas uzsvērts Komisijas Paziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei par ES stratēģiju jūras kuģu atmosfēras emisijas mazināšanai [3] un 2005. gadā pieņemtajā Tematiskajā stratēģijā par gaisa piesārņojumu [4].

(4) Starptautiskā jūrniecības organizācija sakarā ar Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL* konvencijas) pārskatīšanu 2008. gada oktobrī ir pieņēmusi prasības, kas no 2015. gada 1. janvāra īstenojamas attiecībā uz kuģiem, kuri peld Direktīvas 1999/32/EK 2. panta 3.e punktā noteiktajās emisijas kontroles zonās.

(5) Komisija, ievērojot drošības apdraudējumu, uzskata par nepieciešamu dot dalībvalstīm attiecīgus norādījumus, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni un kuģu radītā piesārņojuma efektīvu novēršanu, izpildot minētās direktīvas noteikumus visā Kopienā.

(6) No 2010. gada 1. janvāra kuģiem, kas jūrā izmanto mazutu, ir jāpāriet uz vieglāku kuģu degvielu, piemēram, kuģu dīzeļdegvielu vai vieglo dīzeļdegvielu, stāvot Kopienas ostu piestātnēs, jo mazuts ar pietiekami zemu sēra saturu nav vispārēji pieejams.

(7) Ir iespējamas ekspluatācijas problēmas un drošības apdraudējumi, kas saistīti ar kuģu dīzeļdegvielas un vieglās dīzeļdegvielas izmantošanu kuģos, kuri nav konstruēti šādas degvielas izmantošanai vai kuriem nav veikti nepieciešamie tehniskie pielāgojumi. Komisija ir izskatījusi apdraudējumus, kas saistīti ar degvielas maiņu, un secinājusi, ka galvenais drošības apdraudējums attiecas uz izmantošanu tādu kuģu katlos, kuri vēl nav novērtēti un sertificēti izmantošanai ar prasītā veida degvielu. Lai gan kuģu katliem var izmantot mazutu vai destilātu degvielas, rodas apdraudējums, jo kuģu dīzeļdegviela un vieglā dīzeļdegviela ir mazāk viskoza un gaisīgāka un destilātu degvielām nav nepieciešama degvielas sistēmas sildīšana, kas ir vajadzīga mazutam. Ir grūti precīzi noteikt tādu kuģu skaitu un tādu gadījumu varbūtību.

(8) Direktīva 1999/32/EK deva kuģniecības nozarei pietiekami daudz laika tehniski pielāgoties maksimālajam limitam 0,1 masas % sēra kuģu degvielās, ko izmanto Kopienas ostu piestātnēs stāvošie kuģi. Ir izstrādāti tehniski risinājumi minēto apdraudējumu mazināšanai. Tomēr līdz šim ne visiem kuģiem ir veikti vajadzīgie pārveidojumi, un tikai dažiem kuģiem ir pabeigta nepieciešamā verifikācija un sertifikācija.

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

(9) Ir pieejami tehniski risinājumi, lai mazinātu piestātnē veicamās degvielas maiņas sekas. Ierobežotais kuģniecības nozares pieprasījums ir aizkavējis nepieciešamo tehnisko risinājumu izstrādi, izraisot verifikācijas un sertifikācijas aizkavēšanos.

(10) Komisijas rīcībā esošajā informācijā ir uzsvērts, ka tiem kuģiem, kuriem nav veikti tehniskie pārveidojumi, visa procesa pabeigšanai nav vajadzīgs vairāk par astoņiem mēnešiem.

(11) Ir vajadzīgs, lai katlu un dzinēju ražotāji izstrādātu īpašus ieteikumus un procedūras šo risinājumu ieviešanai, bet kuģu īpašniekiem ir jāizstrādā un jāīsteno konkrēta ekspluatācijas kārtība un pienācīgi jāapmāca komandas,

IR PIEŅĒMUSI ŠO IETEIKUMU.

1. Veicot dalībvalstu izpildes pasākumus attiecībā uz kuģiem, kuri neatbilst prasībai, stāvot piestātnē, izmantot degvielu ar maksimālo atļauto sēra saturu 0,1 %, dalībvalstīm ir jāpieprasa, lai šie kuģi iesniegtu detalizētus pierādījumus par pasākumiem, ko tie veic, lai panāktu atbilstību. To vidū jābūt līgumam ar kuģubūvētāju un apstiprinātam pārbūves plānam, kuru jābūt apstiprinājušai kuģa klasificēšanas sabiedrībai vai – kuģiem, kas peld ar kādas dalībvalsts karogu – organizācijai, kura ir atzīta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 391/2009 [1]. Pārbūves plānā jābūt skaidri noteiktam pielāgošanas un sertifikācijas procesa pabeigšanas datumam.

2. Nosakot soda mēru kuģa neatbilstības gadījumā, dalībvalstis var ņemt vērā apstiprināta pārbūves plāna esību.

3. Dalībvalstīm ir jāveic piemēroti pasākumi, lai vairotu kuģu īpašnieku, ekspluatantu un kuģinieku izpratni par drošības apdraudējumu, ko rada degvielas maiņa, ja nav veikti nepieciešamie tehniskie pielāgojumi kuģa degvielas sistēmā, un apmācības nepieciešamību.

Briselē, 2009. gada 21. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Antonio TAJANI

[1] OV L 131, 28.5.2009., 11. lpp.