ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 13. prosince 2010

o stanovení kritérií pro použití technických postupů tankery na zkapalněný zemní plyn jako alternativy k používání lodních paliv s nízkým obsahem síry, která splňují požadavky článku 4b směrnice Rady 1999/32/ES o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/33/ES o obsahu síry v lodních palivech

(oznámeno pod číslem K(2010) 8753)

(Text s významem pro EHP)

(2010/769/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Rady 1999/32/ES ze dne 26. dubna 1999 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech [1] ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/33/ES [2], a zejména na článek 4c uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Článek 4b směrnice vyžaduje, aby lodě v kotvištích v přístavech Společenství nepoužívaly ode dne 1. ledna 2010 lodní paliva s obsahem síry vyšším než 0,1 % hmotnostních. Tento požadavek se však nevztahuje na paliva používaná na palubách plavidel využívajících schválených technologií snižování emisí v souladu s článkem 4c.

(2) Podle ustanovení čl. 4c odst. 4 mohou členské státy povolit, aby lodě používaly schválené technologie snižování emisí jako alternativu k používání lodních paliv s nízkým obsahem síry, která splňují požadavky článku 4b, jestliže tyto lodě nepřetržitě dosahují snížení emisí, které je přinejmenším rovnocenné snížení emisí, jehož by bylo dosaženo pomocí mezních hodnot obsahu síry v palivech stanovených ve směrnici.

(3) Podle ustanovení čl. 4c odst. 3 budou kritéria pro použití technických postupů loděmi všech vlajek v uzavřených přístavech, přístavištích a ústích řek ve Společenství stanovena postupem podle čl. 9 odst. 2 směrnice. Tato kritéria budou oznámena Mezinárodní námořní organizaci (IMO).

(4) Tankery na zkapalněný zemní plyn (LNG) jsou často vybaveny kotli schopnými spalovat dva druhy paliva, které využívají odpařený zemní plyn a těžký topný olej pro pohon a manipulaci s nákladem. Pro splnění požadavků směrnice by většina tankerů na LNG zastavujících v přístavech EU mohla využívat technologii snižování emisí využívající směsi lodních paliv a odpařeného zemního plynu, jejichž produktem by byly emise síry rovné emisím z paliva obsahujícího 0,1 % síry nebo nižší.

(5) Dlouhodobě by mohl být odpařený zemní plyn používán v kotvištích jako primární palivo, jehož produktem by byly emise síry nižší než emise dosažené prostřednictvím mezních hodnot pro obsah síry v palivech stanovených ve směrnici.

(6) Opatření tohoto rozhodnutí jsou v souladu se stanoviskem regulativního výboru zřízeného podle čl. 9 odst. 2 směrnice,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Tanker na zkapalněný zemní plyn (tanker na LNG) je nákladní loď postavená nebo upravená a používaná pro hromadnou přepravu zkapalněného zemního plynu podle definice v Mezinárodním předpise pro stavbu a vybavení lodí hromadně přepravujících zkapalněné plyny (předpis IGC).

Článek 2

Pro splnění cíle snížení emisí lodí pomocí alternativních technických postupů snižování emisí použitím směsi lodního paliva a odpařeného zemního plynu tankery na LNG použijí a splní vypočtená kritéria uvedená v příloze.

[1] Úř. věst. L 121, 11.5.1999, s. 13.
[2] Úř. věst. L 191, 22.7.2005, s. 59.

Tankery na LNG mohou v kotvištích v přístavech Společenství používat alternativní technické postupy snižování emisí, přičemž poskytnou posádce dostatek času pro provedení nutných opatření k použití směsi lodního paliva a odpařeného zemního plynu co nejdříve po připlutí do kotviště a co nejpozději před odplutím.

Článek 3

Dosažené snížení emisí síry použitím postupu uvedeného v článku 2 musí být alespoň rovnocenné snížení, kterého by se dosáhlo pomocí mezních hodnot obsahu síry v palivu stanovených ve směrnici.

Článek 4

Členské státy vyžadují, aby tankery na LNG, které používají alternativní technické postupy snižování emisí a zastavují v přístavech v jejich jurisdikci, vedly podrobné záznamy v lodním deníku o druhu a množství paliv používaných na palubě. Za tímto účelem jsou tyto lodě vybaveny zařízením pro nepřetržité sledování a měření spotřeby odpařeného zemního plynu a lodního paliva.

Článek 5

Členské státy přijmou příslušná opatření pro sledování a ověřování používání alternativního technického postupu snižování emisí během kotvení v přístavech na základě údajů o snížení emisí poskytnutých tankery na LNG.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne 13. prosince 2010.

Za Komisi
Siim KALLAS
místopředseda

PŘÍLOHA

1. **Vzorec**

Pro účely stanovení rovnocennosti ve smyslu článku 3 se použije tento vzorec:

$$S_F\ (\%) \cdot M_F \leq 0{,}1\ \% \cdot M_{F0{,}1\ \%}$$

kde:

— S_F *(%)*: obsah síry v procentech na jednotku hmotnosti použitého lodního paliva

— M_F: hmotnost lodního paliva v kg spotřebovaného během kotvení lodi v přístavu

— $M_{F0{,}1\ \%}$: ekvivalentní hmotnost paliva s obsahem síry ≤ 0,1 % v kg. Tento součinitel se vypočte podle následujícího vzorce:

$$M_{F0{,}1\ \%} = (M_{BOG} \cdot E_{BOG} + M_F \cdot E_F)/E_{F0{,}1\ \%}$$

kde:

— M_{BOG}: hmotnost odpařeného zemního plynu spotřebovaného v kotvišti v kg

— E_{BOG}: energetická hodnota spotřebovaného odpařeného zemního plynu v MJ/kg

— M_F: hmotnost lodního paliva spotřebovaného v kotvišti v kg

— E_F: energetická hodnota spotřebovaného lodního paliva v MJ/kg

— $E_{F0{,}1\ \%}$: energetická hodnota lodního paliva s obsahem síry ≤ 0,1 % v MJ/kg

Rozepsání vzorce 1

Dva výše uvedené vzorce lze spojit takto:

$$S_F\ (\%) \cdot M_F/(M_{BOG} \cdot E_{BOG} + M_F \cdot E_F) \leq 0{,}1\ \%/E_{F0{,}1\ \%}$$

Rozepsání vzorce 2

Vzorec lze dále rozepsat takto:

$$S_F\ (\%)/(R_{G/F} \cdot E_{BOG} + E_F) \leq 0{,}1\ \%/E_{F0{,}1\ \%},$$

kde:

— $R_{G/F}$: poměr mezi hmotností odpařeného zemního plynu a lodního paliva spotřebovaných v kotvišti (M_{BOG}/M_F)

Toto druhé rozepsání lze rovněž vyjádřit takto:

$$R_{G/F} \geq (S_F\ (\%) \cdot E_{F0{,}1\ \%} - 0{,}1\ \% \cdot E_F)/0{,}1\ \% \cdot E_{BOG}$$

2. **Použití vzorce**

Jelikož energetické hodnoty různých lodních paliv zahrnutých ve vzorci jsou většinou podobné, je odůvodněné používat pro $E_{F0{,}1\ \%}$, E_F a E_{BOG} standardní hodnoty, aby se zjednodušilo používání vzorce v praxi. Konkrétně lze předpokládat použití těchto standardních energetických hodnot:

$E_{F0{,}1}$ %= 43,0 MJ/kg (zdroj: DNV Petroleum Services)

E_F= 40,8 MJ/kg (zdroj: DNV Petroleum Services)

E_{BOG}= 50,0 MJ/kg (energetická hodnota metanu dle ISO)

V souladu s tím by se vzorec zjednodušil takto:

$$R_{G/F} \geq 8{,}6 \cdot S_F\ (\%) - 0{,}816$$

Na tomto základě je jedinou hodnotou, kterou je nutno do vzorce doplnit, aby se vypočetl požadovaný poměr mezi hmotností spotřebovaného odpařeného zemního plynu a lodního paliva ($R_{G/F}$ nebo M_{BOG}/M_F), obsah síry v lodním palivu spotřebovaném během kotvení v přístavu. V níže uvedené tabulce jsou na příkladech uvedeny minimální poměry požadované pro splnění kritéria rovnocennosti pro lodní paliva s různými obsahy síry.

Obsah síry (%)	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5
M_{BOG}/M_F	7,8	12,1	16,4	20,7	25,0	29,3