

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2015/253**z dnia 16 lutego 2015 r.****ustanawiająca zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącą się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającą dyrektywę 93/12/EWG⁽¹⁾, w szczególności jej art. 6 ust. 1b oraz art. 7 ust. 1a,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Racjonalne pod względem kosztów i spójne wdrażanie i egzekwowanie dyrektywy 1999/32/WE ma znaczenie priorytetowe w osiąganiu przewidywanych korzyści dla zdrowia i środowiska wynikających z redukcji emisji dwutlenku siarki w żegludze, przy jednoczesnym wspieraniu uczciwej konkurencji i bardziej zrównoważonego rozwoju transportu morskiego.
- (2) W celu skutecznego wdrażania art. 3a, 4a i 4b dyrektywy 1999/32/WE konieczne jest, aby państwa członkowskie zapewniły odpowiednio częste i dokładne pobieranie próbek paliw żeglugowych dostarczanych na statki lub używanych na statkach, w tym kontrole dzienników okrętowych statków i kwitów bunkrowych.
- (3) Artykuł 6 ust. 1 dyrektywy 1999/32/WE zobowiązuje państwa członkowskie do podejmowania wszystkich koniecznych środków, aby sprawdzić zawartość siarki w paliwie żeglugowym przeznaczonym do spalania na statku przez pobieranie próbek, w danych obszarach morskich i w danych portach. W związku z tym dobór próbek musi obejmować wszystkie metody weryfikacji zgodności określone w art. 6 ust. 1a lit. a), b) i c) tej dyrektywy.
- (4) Praktyczne pobranie próbek paliwa żeglugowego przeznaczonego do celów weryfikacji zgodności powinno być przeprowadzane poprzez pobranie próbki pierwotnej z paliwa systemu paliwowego statku i jej analizę albo przez analizę odpowiednich zaplombowanych próbek paliwa bunkrowego znajdującego się na statku.
- (5) Częstotliwość pobierania próbek powinna być określona na podstawie liczby statków zawijających do portów danego państwa członkowskiego, weryfikacji dokumentacji statku, wykorzystywania innych technologii ukierunkowanych na zapewnienie sprawiedliwego podziału obciążeń między państwa członkowskie i efektywności pod względem kosztów, jak również na podstawie konkretnych ostrzeżeń dotyczących poszczególnych statków.
- (6) Pobieranie próbek paliwa żeglugowego w trakcie jego dostawy na statek powinno być ukierunkowane na dostawców paliwa żeglugowego, co do których wielokrotnie stwierdzono, że nie przestrzegali specyfikacji zawartej w kwitach bunkrowych, z uwzględnieniem ilości paliw żeglugowych wprowadzonych do obrotu przez dostawcę.
- (7) W celu wdrożenia dyrektywy 1999/32/WE w sposób racjonalny kosztowo państwa członkowskie należy zachęcać do przestrzegania częstotliwości pobierania próbek w odniesieniu do statków wybranych do sprawdzenia zgodności paliwa na podstawie krajowych ukierunkowanych mechanizmów opartych na analizie ryzyka lub w oparciu o innowacyjne technologie sprawdzania zgodności, jak również zachęcać do dzielenia się zebranymi informacjami z innymi państwami członkowskimi.
- (8) Specjalny unijny system informacji, opracowany i obsługiwany przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, dostępny dla państw członkowskich od dnia 1 stycznia 2015 r., ma za zadanie służyć jako platforma do wymiany informacji na temat wyników poszczególnych weryfikacji zgodności na podstawie dyrektywy 1999/32/WE. Państwa członkowskie należy zachęcać do korzystania z tego systemu, który może znacząco przyczynić się do racjonalizacji i optymalizacji oceny zgodności z wymogami tej dyrektywy.
- (9) Aby nie nakładać nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych na państwa członkowskie nieposiadające wybrzeża, statki pływające pod ich banderą lub ich dostawców paliwa żeglugowego, niektóre przepisy nie powinny mieć zastosowania do tych państw członkowskich.
- (10) W sprawozdaniach należy wziąć pod uwagę najlepsze wykorzystanie wszelkich dostępnych i nowoczesnych technologii, tak by obciążenia administracyjne były ograniczone do minimum, pozostawiając przy tym elastyczność tym państwom członkowskim, które mogą preferować sporządzanie sprawozdań w bardziej tradycyjny sposób. W związku z tym państwa członkowskie mają możliwość wykorzystywania unijnego systemu informacji w celu spełnienia odpowiednich wymogów rocznej sprawozdawczości na podstawie dyrektywy 1999/32/WE.

(¹) Dz.U. L 121 z 11.5.1999, s. 13.

- (11) Nie wcześniej niż od dnia 1 stycznia 2016 r. oraz z zastrzeżeniem dostępności wspólnych danych dotyczących weryfikacji zgodności i pobierania próbek w zakresie zawartości siarki, państwa członkowskie mogą stosować ukierunkowany mechanizm oparty na analizie ryzyka, zintegrowany z unijnym systemem informacji, w celu określenia priorytetowej kolejności przy sprawdzaniu zgodności paliwa żeglugowego w sposób racjonalny pod względem kosztów.
- (12) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu powołanego zgodnie z art. 9 ust. 1 dyrektywy 1999/32/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza decyzja ustanawia zasady dotyczące metod i częstotliwości pobierania próbek, jak również sprawozdawczości, na podstawie dyrektywy 1999/32/WE w odniesieniu do zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej decyzji stosuje się następujące definicje:

- 1) „zbiornik magazynowy” oznacza zbiornik, z którego pobiera się paliwo do zasilania dalszych urządzeń spalania paliwa;
- 2) „system obiegu paliwa” oznacza system dystrybucji, filtracji, oczyszczania i dostarczania paliwa ze zbiorników magazynowych do urządzeń spalania paliwa;
- 3) „przedstawiciel statku” oznacza kapitana statku lub oficera odpowiedzialnego za stosowane paliwa żeglugowe, dokumentację oraz zatwierdzenie lokalizacji alternatywnego punktu poboru próbek paliwa;
- 4) „inspektor ds. siarki” oznacza osobę upoważnioną przez właściwe organy państwa członkowskiego do sprawdzenia zgodności z przepisami dyrektywy 1999/32/WE;
- 5) „unijny system informacji” oznacza system wykorzystujący dane portu zawinięcia dotyczące poszczególnych statków w ramach SafeSeaNet – systemu zarządzania informacjami wprowadzonego art. 22a dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ (zwanego dalej „SafeSeaNet”) w celu gromadzenia i wymiany informacji dotyczących wyników zgodności poszczególnych kontroli przeprowadzanych na podstawie dyrektywy 1999/32/WE – i zarządzany przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu. Unijny ukierunkowany mechanizm oparty na analizie ryzyka opiera się na tych wynikach indywidualnych weryfikacji zgodności i powiązanych ustaleniach zgodnie z dyrektywą 1999/32/WE.

Artykuł 3

Częstotliwość pobierania próbek paliw żeglugowych stosowanych na statkach

1. Państwa członkowskie przeprowadzają kontrole dzienników okrętowych oraz kwitów bunkrowych na statku w odniesieniu do co najmniej 10 % łącznej liczby statków zawijających rocznie do portów danego państwa członkowskiego.

Całkowita liczba statków zawijających do portów danego państwa członkowskiego odpowiada średniej liczbie statków z trzech poprzednich lat zapisanych w SafeSeaNet.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

2. Począwszy od dnia 1 stycznia 2016 r., zawartość siarki w paliwie żeglugowym stosowanym na statku należy również sprawdzić za pomocą pobierania próbek lub ich analizy, bądź obydwu tych operacji, w odniesieniu do co najmniej następującego procentu skontrolowanych statków, o których mowa w ust. 1:

- a) 40 % w państwach członkowskich, których granice morskie całkowicie odpowiadają obszarom kontroli emisji tlenu siarki (SECA);
- b) 30 % w państwach członkowskich, których granice morskie częściowo odpowiadają obszarom SECA;
- c) 20 % w państwach członkowskich nieposiadających granic morskich odpowiadających obszarom SECA.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2020 r., w państwach członkowskich nieposiadających granic morskich odpowiadających obszarom SECA zawartość siarki w paliwie żeglugowym stosowanym na statku należy również sprawdzić za pomocą pobierania próbek lub ich analizy, bądź obydwu tych operacji, w odniesieniu do 30 % skontrolowanych statków, o których mowa w ust. 1.

Państwa członkowskie mogą przestrzegać częstotliwości określonej w tym ustępie, wybierając statki w oparciu o krajowe ukierunkowane mechanizmy oparte na ocenie ryzyka oraz na podstawie konkretnych ostrzeżeń dotyczących poszczególnych statków zgłoszonych w unijnym systemie informacji.

3. Liczba statków obliczona zgodnie z ust. 2, które mają być kontrolowane za pomocą pobierania próbek lub analizy, bądź obu tych operacji, może być dostosowana (ale nie może być zmniejszona o więcej niż 50 %) w jeden z następujących sposobów:

- a) przez odjęcie liczby statków, wobec których sprawdza się ewentualną niezgodność przy użyciu technologii teledetekcji lub metodami analizy „szybkiego przeglądu”; albo
- b) przez określenie odpowiedniej liczby, w przypadku gdy weryfikacje dokumentów przeprowadzone zgodnie z ust. 1 są wykonywane na statkach w odniesieniu do co najmniej 40 % statków zawijających do portów danego państwa członkowskiego rocznie.

Wyniki dostosowania, o którym mowa w lit. a) i b), wprowadza się do unijnego systemu informacji.

4. Począwszy od dnia 1 stycznia 2016 r., zamiast przestrzegania rocznej częstotliwości określonej w ust. 1, 2 i 3, państwo członkowskie może stosować roczną częstotliwość pobierania próbek określoną na podstawie unijnego ukierunkowanego mechanizmu opartego na analizie ryzyka.

5. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do Republiki Czeskiej, Luksemburga, Węgier, Austrii i Słowacji.

Artykuł 4

Częstotliwość pobierania próbek paliw żeglugowych dostarczanych na statki

1. Zgodnie z art. 6 ust. 1a lit. b) dyrektywy 1999/32/WE i biorąc pod uwagę ilość dostarczonych paliw żeglugowych, państwa członkowskie przeprowadzają pobieranie próbek i analizę paliw żeglugowych w trakcie ich dostawy na statek w odniesieniu do tych dostawców paliw żeglugowych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim, u których co najmniej trzy razy w danym roku stwierdzono, że dostarczyli paliwo niezgodne ze specyfikacją zawartą w kwicie bunkrowym, na podstawie sprawozdań zapisanych w unijnym systemie informacji lub w sprawozdaniu rocznym, o którym mowa w art. 7.

2. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do Republiki Czeskiej, Luksemburga, Węgier, Austrii i Słowacji.

Artykuł 5

Metody pobierania próbek do celów weryfikacji zawartości siarki w paliwie żeglugowym stosowanym na statku

1. Zgodnie z art. 3 przy weryfikacji zawartości siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na statku państwa członkowskie stosują następujące etapy pobierania próbek i weryfikacji zgodności z normami emisji siarki:

- a) kontrola dzienników okrętowych oraz kwitów bunkrowych;
- b) w stosownych przypadkach, jedna lub obie następujące metody pobierania próbek i analizy:
 - (i) analiza zaplombowanych próbek paliwa bunkrowego na statku towarzyszących kwitowi bunkrowemu, które zostały pobrane zgodnie z prawidem 18 ust. 8.1 i 8.2 załącznika VI do konwencji MARPOL;

- (ii) pobranie na statku próbek pierwotnych paliwa żeglugowego przeznaczonego do spalania na statku zgodnie z art. 6, a następnie przeprowadzenie jego analizy.
2. Po zakończeniu weryfikacji i analizy zawartości siarki, inspektor ds. siarki zapisuje informacje dotyczące inspekcji i jej wyników dla danego paliwa zgodnie z wnioskowanym rodzajem informacji, o których mowa w art. 7 lit. a).

Artykuł 6

Pobranie próbek pierwotnych na statku

1. Państwa członkowskie pobierają na statku próbki pierwotne paliwa żeglugowego za pomocą jednego lub wielu pobrań próbek pierwotnych, na poziomie zaworu przeznaczonego do pobierania próbek w systemie obiegu paliwa, w miejscu zgodnym z rysunkiem schematycznym rur paliwa lub planem oraz zatwierdzonym przez administrację państwa bandery lub uznaną organizację działającą w jego imieniu.
2. W przypadku braku miejsca, o którym mowa w ust. 1, punktem poboru próbek paliwa jest miejsce, w którym zawór nadaje się do pobrania próbki i spełnia wszystkie następujące warunki:
 - a) jest łatwo dostępny i bezpieczny;
 - b) uwzględnia różne gatunki paliwa używanego do każdego urządzenia spalania paliwa;
 - c) jest zamocowany za zbiornikiem magazynowym, skąd płynie wykorzystywane paliwo;
 - d) znajduje się możliwie jak najbliżej, uwzględniając względy bezpieczeństwa, wlotu paliwa w urządzeniu do spalania paliwa, biorąc pod uwagę rodzaj paliwa, natężenie przepływu, temperaturę i ciśnienie za wybranym punktem poboru próbek;
 - e) jest zaproponowany przez przedstawiciela statku i zaakceptowany przez inspektora ds. siarki.
3. Państwa członkowskie mogą pobrać próbki pierwotne w więcej niż jednym miejscu w systemie obiegu paliwa, aby ustalić, czy istnieje możliwość krzyżowego zanieczyszczenia z powodu braku w pełni odrębnych systemów paliwowych lub w przypadku wielu kombinacji zbiorników roboczych.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby pobrane próbki pierwotne były zbierane w pojemniku, z którego co najmniej trzy butelki do próbek mogą być napełnione próbkami reprezentatywnymi dla stosowanego paliwa żeglugowego.
5. Państwa członkowskie podejmują środki mające na celu zapewnienie, by:
 - a) butelki z próbkami zostały zaplombowane przez inspektora ds. siarki przy pomocy niepowtarzalnych środków identyfikacji założonych w obecności przedstawiciela statku;
 - b) dwie butelki z próbkami wzięto na ląd w celu przeprowadzenia analizy;
 - c) jedną butelkę z próbką zatrzymał przedstawiciel statku przez okres nie krótszy niż 12 miesięcy od daty pobrania.

Artykuł 7

Informacje, które mają być zawarte w sprawozdaniu rocznym

Roczne sprawozdania, przekazywane przez państwa członkowskie Komisji, dotyczące zgodności z normami zawartości siarki w paliwach żeglugowych, zawierają co najmniej następujące informacje:

- a) całkowita roczna liczba i rodzaj niezgodności poddanej pomiarowi zawartości siarki w przebadanym paliwie, w tym zakres indywidualnej niezgodności w zawartości siarki oraz średnia zawartość siarki określona w wyniku pobierania próbek i analizy;
- b) całkowita roczna liczba weryfikacji dokumentów, w tym kwity bunkrowe, lokalizacja paliwa bunkrowego, książki zapisów olejowych, dzienniki okrętowe, procedury wymiany paliwa oraz zapisy;

- c) oświadczenia w sprawie braku dostępności paliw żeglugowych, o których mowa w art. 4a ust. 5b dyrektywy 1999/32/WE, w tym szczegóły dotyczące statku, portu bunkrowania i państw członkowskich, w których miał miejsce brak dostępności paliwa, liczba oświadczeń złożonych przez ten sam statek i rodzaj niedostępnego bunkra;
- d) zgłoszenia i listy protestacyjne dotyczące zawartości siarki w paliwach, skierowane do dostawców paliwa żeglugowego na obsługuwanym przez nich terytorium;
- e) wykaz zawierający nazwy i adresy wszystkich dostawców paliwa żeglugowego w danym państwie członkowskim;
- f) opis stosowania alternatywnych metod redukcji emisji, w tym prób doświadczalnych i stałego monitorowania emisji, lub paliw alternatywnych i kontroli zgodności co do ciągłego osiągania redukcji emisji tlenu siarki zgodnie z załącznikami I i II do dyrektywy 1999/32/WE na statkach pływających pod banderą danego państwa członkowskiego;
- g) tam gdzie ma to zastosowanie, opis krajowych ukierunkowanych mechanizmów opartych na analizie ryzyka, w tym konkretnych ostrzeżeń, oraz wykorzystanie i wyniki teledetekcji i innych dostępnych technologii służących ustalaniu kolejności priorytetowej poszczególnych statków w poddawaniu ich weryfikacji zgodności;
- h) liczba i rodzaj wszczętych postępowań w sprawie naruszenia i/lub kar, kwota grzywien nałożonych przez właściwe organy, zarówno na operatorów statków, jak i dostawców paliwa żeglugowego;
- i) dla każdego statku, w następstwie kontroli ich dzienników okrętowych oraz kwitów bunkrowych lub pobierania próbek lub obu tych operacji:
 - (i) dane statku, w tym numer IMO, rodzaj, wiek statku i jego pojemność;
 - (ii) sprawozdania z pobierania próbek i analizy, w tym liczba i rodzaj próbek, stosowane metody pobierania próbek i miejsca pobierania próbek, na potrzeby weryfikacji zgodności w odniesieniu do tego rodzaju statku;
 - (iii) istotne informacje na temat kwitów bunkrowych, lokalizacji paliwa bunkrowego, książek zapisów olejowych, dzienników okrętowych, procedur wymiany paliwa oraz zapisów;
 - (iv) działania w zakresie egzekwowania przepisów i procedur prawnych wszczętych na szczeblu krajowym i/lub kar w odniesieniu do tych poszczególnych statków.

Artykuł 8

Format sprawozdania

1. Państwa członkowskie mogą korzystać z unijnego systemu informacji do celów rejestrowania w systemie bezpośrednio po weryfikacji wszystkich właściwych dla danego paliwa szczegółowych informacji na temat inspekcji i ustaleń, w tym informacji dotyczących pobierania próbek.
2. Państwo członkowskie korzystające z unijnego systemu informacji do celów rejestrowania, wymiany informacji oraz dzielenia się danymi na temat weryfikacji zgodności może zastosować roczne sumaryczne zestawienie działań w zakresie egzekwowania prawa przewidzianych przez unijny system informacji w celu wypełnienia swoich obowiązków sprawozdawczych określonych w art. 7 dyrektywy 1999/32/WE.
3. Państwa członkowskie, które nie korzystają z unijnego systemu informacji, powinny ułatwiać połączenie unijnego systemu informacji z ich krajowym systemem, który jest w stanie zapewnić co najmniej rejestrowanie, stosownie do sytuacji, elementów odpowiadających rejestrowanym w unijnym systemie informacji, lub powinny zgłaszać w formie elektronicznej wszystkie elementy, o których mowa w art. 7.

Artykuł 9

Wejście w życie

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 lutego 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący