

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 13 de julio de 2016
Ref: SMA 22/2016/AB

Asunto: Procedimiento de la DGMM para el muestreo y análisis del contenido de azufre de los combustibles marinos

Muy Srs. nuestros:

La DGMM nos ha enviado la Instrucción de Servicio 5/2016 que incluye el procedimiento que van a llevar a cabo los inspectores de las capitanías en relación con las comprobaciones documentales (diario de navegación y comprobantes de entrega de combustible), muestreos y análisis del contenido de azufre en el combustible de los buques, en cumplimiento de la Decisión de Ejecución 2015/253 de la UE, y que les adjuntamos en el Anexo 1.

El procedimiento se va a efectuar por alguno de los siguientes métodos:

1. Análisis de las muestras del combustible entregado a bordo, selladas y almacenadas en el buque, que acompañan al comprobante de entrega de combustible y tomadas en cumplimiento de la regla 18 del Anexo VI del MARPOL.
2. Muestreo puntual a bordo del combustible destinado a la combustión, seguido del análisis de la muestra en un laboratorio acreditado por la Norma ISO 17025.

Tras verificar y analizar el contenido de azufre, el inspector registrará los detalles de la inspección del combustible en el programa informático de Port State Control "THETIS-EU", desarrollado por la EMSA para armonizar y coordinar la inspección de buques en la UE.

Si del resultado del análisis se desprende una infracción a la normativa sobre el contenido máximo de azufre permitido, la Capitanía Marítima iniciará un expediente administrativo sancionador, de acuerdo con el RD 61/2006. Como es muy posible que antes de recibir el resultado de los análisis el buque ya haya zarpado del puerto en el que se tomó las muestras, el inspector incluirá una alerta en la aplicación informática de Despacho de Buques para que, cuando el buque haga escala en el siguiente puerto español, se le notifique que se va a iniciar el expediente sancionador.

En esencia, la instrucción establece las siguientes cuestiones sobre los muestreos de combustible que afectan directamente a las tripulaciones de los buques:

- El inspector solicitará al capitán/oficial encargado de acompañarle en la inspección que dé instrucciones para tomar muestras bajo su supervisión y control.
- No es adecuado tomar muestras de los tanques por su dificultad y peligrosidad. Siempre que sea posible se deben usar los grifos de muestreo/válvulas de extracción en el circuito de combustible aprobadas por el Estado de bandera o Sociedad de Clasificación, indicadas en el plan de distribución o circuitos de combustible del buque.
- El punto de muestreo se acordará de mutuo acuerdo entre el inspector y el capitán/oficial del buque.
- El inspector facilitará una botella de 1 litro de capacidad para que el tripulante designado tome una muestra homogénea del combustible bajo su supervisión.
- Con el contenido de la muestra se llenarán 3 botellas de muestra. Una vez precintadas y etiquetadas, una de las muestras se conservará en el buque al menos 12 meses desde la fecha de recogida.
- Si el procedimiento anterior se considerase inseguro o inadecuado, se puede analizar la muestra MARPOL del combustible entregado a bordo. La capacidad de la muestra MARPOL debe ser de al menos 400 ml, por lo que se deben tomar dos muestras de 100 ml cada una para que el buque conserve al menos otra cantidad representativa.

Por si fuera de su interés consultarla, les adjuntamos en el Anexo 2 la Decisión de Ejecución 2015/253 por la que se establecen las normas relativas al muestreo y los informes de conformidad con la Directiva 1999/32, por lo que respecta al contenido de azufre de los combustibles.

Saludos cordiales,

Manuel Carlier
Director General



INSTRUCCIÓN DE SERVICIO Nº...5.../2016 SOBRE PROCEDIMIENTO PARA LA REALIZACIÓN DE MUESTREOS Y ANALISIS DEL CONTENIDO DE AZUFRE EN EL COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES.

La DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/253 DE LA COMISIÓN, de 16 de febrero de 2015, por la que se establecen las normas relativas al muestreo y los informes de conformidad con la Directiva 1999/32/CE del Consejo (Ahora Directiva UE/2016/802), por lo que respecta al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, obliga a España como país miembro de la UE, fuera de una zona SECA, a realizar inspecciones documentales del azufre del combustible, al menos a un 10% del número total de buques individuales que hagan escala anualmente en los puertos el Estado.

Este número total de buques individuales corresponderá al promedio de los tres años precedentes, tal como se desprende de SafeSeaNet.

Esta decisión exige que a partir del uno de enero de 2016 hasta el 31 de diciembre de 2019, España como país no ribereño de una SECA, controle mediante muestreos o análisis al menos el 20% del número de inspecciones realizadas.

Tal como indica el artículo 5 de la Decisión, cuando se habla de muestreo o análisis, se refiere a analizar el contenido de las muestras MARPOL de que dispongan los buques, o bien de tomar muestras del sistema de combustible de los buques y analizar las muestras tomadas.

La Decisión de Ejecución, en su artículo 6, indica **donde y la forma que se ha considerado más adecuada de realizar los muestreos.**

No se considera apropiado tomar muestras del combustible de los tanques, por su dificultad y peligrosidad.

- Los Inspectores de la Dirección General de la Marina Mercante, al realizar las Inspecciones PSC a buques extranjeros, o al realizar las Inspecciones dentro del Plan Lista Blanca a los buques nacionales, incluirán las inspecciones del azufre.
- El inspector solicitará al Capitán u oficial encargado de acompañarle en la inspección que **haga tomar muestras de combustible, bajo su supervisión y control.**
- Para los análisis de las muestras se ha contratado un Laboratorio acreditado por ISO 17025 .
- Los análisis se realizan conforme a los criterios indicados en el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.



- El laboratorio certificará los resultados de los mismos para documentar, en su caso, los posibles incumplimientos, y tomar o no medidas sancionadoras en función de los resultados.
- Ya que las Capitanías Marítimas carecen de espacios apropiados para la conservación con seguridad de muestras, el laboratorio contratado será también quien se haga cargo de la custodia de las muestras.

Para realizar los muestreos, el Laboratorio suministrará el siguiente material a las Capitanías:

Material de muestreo por Capitanía:

- Un maletín de transporte de muestras.
- 6 botellas de muestras de litro adecuadas para la recogida de fuel caliente, hasta 150°C de resistencia. (Para 6 muestreos).
- 18 botellas 250 ml. (a razón de 3 botellas por muestreo).
- 2 Embudos para combustible destilado y residual.
- Bolsa sepiolita 100 litros capacidad.
- 30 Bolsas.
- 20 Precintos.
- 20 Etiquetas.
- Iconos Transporte Muestras 12 muestras.
- Rollo de cinta de embalaje.
- 6 Cajas transporte muestras.

El laboratorio contratado se hará cargo del transporte de las muestras hasta el mismo, cumpliendo todos los requisitos de seguridad establecidos para ello.

El procedimiento a seguir es el siguiente:

Para realizar la Inspección al buque muestreo, el Inspector portará consigo el maletín con el Kit de muestreo compuesto de, al menos:

- Una botella de muestra de litro de las suministradas.
- Tres botellas de 250 ml de capacidad.
- Los embudos suministrados.
- Tres precintos y alguno de recambio, para caso de rotura o fallo.
- Etiquetas para las botellas de muestras.

Caso de que el Inspector, tras realizar la inspección documental de azufre considere necesario proceder al muestreo del combustible utilizado por el buque, tendrá en cuenta lo indicado en los artículos 5 y 6 de la Decisión de Ejecución UE) 2015/253 de la Comisión de 16 de febrero de 2015.



Muchos buques cuentan con grifos de muestreo en el sistema de combustible del buque, aprobados por la Bandera o por la Sociedad de Clasificación para ese menester y así deberían constar en el diagrama de combustible del buque.

Siempre que sea factible se usarán estos grifos de muestreo para la toma de muestra.

Si no fuese así, se debe tener en cuenta que muchos buques cuentan con grifos de muestreo de combustible en las bombas de combustible de baja presión y algunos incluso en las de alta presión del sistema de combustible.

El punto de muestreo se acordará de mutuo acuerdo por el inspector del azufre y el Capitán u oficial acompañante la inspección, de acuerdo con la normativa OMI sobre la materia.

1. El Inspector, en el punto de muestreo propuesto por el Jefe de Máquinas, facilitará a la tripulación del buque la botella de un litro de capacidad para que bajo su supervisión el tripulante designado tome una muestra homogénea del combustible utilizado.
2. Con el contenido de la muestra tomada en la botella de litro, se llenarán tres botellas de muestra, representativas del muestreo del combustible realizado.
3. Una vez precintadas y etiquetadas, una se conservará por el representante del buque para mantenerla al menos durante 12 meses, cómo mínimo desde la fecha de recogida.
4. Las otras dos se trasladarán por el Inspector a tierra para su análisis.
5. Una será para análisis directo de laboratorio y la otra quedará en custodia por parte del Laboratorio, para el caso de que se requiriese un contra análisis.
6. Para este proceso se levantará el correspondiente acta, indicando el nombre del buque, número IMO del mismo, fecha y hora, puerto de Inspección, lugar a bordo donde se haya realizado el muestreo, tipo de combustible muestreado, números de precintos de las botellas de muestra, con nombre y firma del Representante del Buque, y del Inspector actuante (ver Anexo 1 con ejemplo de Acta), y cada botella de muestra contará con una etiqueta identificativa, con al menos estos mismos datos.

La capacidad de las botellas será de acuerdo con EMSA y el Laboratorio, de al menos 250ml.

No obstante, caso de que el procedimiento anterior sea inapropiado o inseguro, se podrá proceder a analizar la muestra MARPOL del buque, para lo que se deberá proceder a levantar acta del desprecintado de la misma y su motivación, para constancia del buque, así



como del nuevo precinto que se instale una vez tomadas las muestras del contenido de la misma (ver Anexo 2 con ejemplo de acta).

La capacidad de la muestra MARPOL debe ser de al menos 400ml , por lo que las dos muestras a tomar deberán ser de al menos 100ml cada una, para que el buque conserve al menos otra cantidad representativa.

Caso de que la muestra MARPOL fuese de mayor capacidad a la indicada, se debería procurar el que las dos muestras fuesen de 250 ml.

- Los Inspectores, una vez tomadas las muestras a bordo, transportarán dos muestras debidamente precintadas e identificadas a la Capitanía.
- El Inspector se pondrá en contacto con el laboratorio, por los medios convenidos, para que la empresa de transporte especializada designada por el Laboratorio proceda, a la hora convenida por el Inspector, a la recogida y transporte de las dos muestras y una copia del acta hasta las dependencias del Laboratorio, manteniendo una adecuada custodia.
- Los Inspectores notificarán por mail al laboratorio la entrega de las muestras al transportista, remitiendo copia del/las actas y números de precinto de las muestras, con copia al Coordinador Nacional del THETIS-EU en la DGMM jlrada@fomento.es , debiendo el Laboratorio confirmar la recepción de las mismas y que las muestras han llegado con el precinto intacto.
- Tal como aconseja la EMSA sería conveniente tomar fotos de las muestras con su precinto intacto.
- El Inspector cumplimentará el informe de inspección en la aplicación THETIS-EU, dejando la inspección con el “outcome: waiting for sampling results” haciendo llegar al buque copia del informe de inspección.
- Realizado el análisis, el laboratorio remitirá por correo los resultados de los análisis a la Capitanía Marítima remitente de las muestras, adelantando esto por correo electrónico al Inspector remitente, con copia al Coordinador Nacional del THETIS-EU jlrada@fomento.es.
- Si el resultado de los análisis fuese correcto, de acuerdo a las normas, el Inspector confirmará la recepción vía mail de los análisis, solicitando al laboratorio que puede proceder a la destrucción de las muestras.



- El Inspector comunicará lo anterior al representante del buque o a su Capitán, si el buque continúa en puerto, e introducir en el THETIS-EU los resultados de los análisis y cambiar el status de la Inspección a “Inspected”.
- En caso contrario, si de los resultados de los análisis recibidos se desprendiese una infracción a la normativa, el Inspector propondrá al Capitán Marítimo la apertura del correspondiente expediente administrativo sancionador, de acuerdo a lo indicado en el Real Decreto 61/2006, enmendado, para su comunicación al buque o a su representante, debiéndose, en tal caso, informar al laboratorio para que proceda a la debida custodia de la tercera muestra hasta nuevo aviso, al menos por un tiempo no inferior a los tres años.
- El Inspector deberá entonces cambiar en el THETIS-EU el estatus de la inspección a “Inspected and penalty applied”.
- Dado que es probable que para cuando se reciban los resultados de estos análisis el buque haya partido de puerto, previamente al inicio del expediente administrativo sancionador, se deberá incluir una alerta al buque en el THETIS-EU con los resultados de los análisis y otra en la aplicación de despacho de buques, para que caso de que el buque toque otro puerto español, proceder entonces al inicio, del expediente sancionador y notificación del mismo al buque.

El Director General.



Rafael Rodríguez Valero.



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

ANEXO 1

ACTA DE TOMA DE MUESTRAS (FUEL SAMPLE STATEMENT)

A las..... horas del día, el Inspector abajo firmante ha procedido a la recogida de las muestras de combustible identificadas por los números de precinto más abajo indicadas, tomadas a bordo del buque:

.....
Número IMO:.....
En el puerto de:
Lugar del buque donde se tomaron las muestras:
Tipo de combustible de las muestras tomadas:.....

Athours of the day, the Inspector bellow indicated hereby declares that the following fuel samples which seals are bellow indicated were taken on board of the vessel named:

.....
IMO number:
At the port of:
Location o/b were the samples were drawn:
Type of fuel sampled:

Seal number Sample 1:
Seal number Sample 2:
Seal number Sample 3:

Ships Representative:

Inspector:

Name/Signature/Stamp
ID. Number:

Name/Signature/Stamp
ID. Number:



ANEXO 2

ACTA DE TOMA DE MUESTRAS MUESTRA MARPOL (MARPOL FUEL SAMPLE STATEMENT)

A las..... horas del día, el Inspector abajo firmante ha procedido al desprecintado de la Muestra MARPOL identificada con el precinto número, con objeto de tomar de ella las muestras de combustible identificadas por los números de precinto más abajo indicadas, a bordo del buque:
Número IMO:.....
En el puerto de:
Tras tomar las muestras, la muestra MARPOL fue nuevamente precintada con el precinto número:, quedando bajo la custodia del buque.
Tipo de combustible de las muestras tomadas:.....

Athours of the day the Inspector bellow indicated hereby declares that the following fuel samples which seals are bellow indicated, were taken from the MARPOL SAMPLE number on board of the vessel named:

.....
IMO number:
At the port of:
After the samples taken, the MARPOL SAMPLE was newly sealed with the seal number: resting under vessel's custody.
Type of fuel sampled:

Seal number Sample 1:

Seal number Sample 2:

Ships Representative:

Inspector:

Name/Signature/Stamp

ID. Number:

Name/Signature/Stamp

ID. Number:

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/253 DE LA COMISIÓN**de 16 de febrero de 2015****por la que se establecen las normas relativas al muestreo y los informes de conformidad con la Directiva 1999/32/CE del Consejo, por lo que respecta al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE (¹), y, en particular, su artículo 6, apartado 1 *ter*, y su artículo 7, apartado 1 *bis*,

Considerando lo siguiente:

- (1) Una aplicación y una ejecución coherentes y rentables de la Directiva 1999/32/CE constituyen una prioridad fundamental para obtener los beneficios ambientales y sanitarios previstos como consecuencia de la reducción de las emisiones de dióxido de azufre del transporte marítimo, promoviendo así una competencia leal y una mayor sostenibilidad de dicho transporte.
- (2) Para aplicar eficazmente los artículos 3 *bis*, 4 *bis* y 4 *ter*, de la Directiva 1999/32/CE, es necesario que los Estados miembros garanticen que el muestreo de los combustibles para uso marítimo suministrados a los buques o utilizados a bordo se realice con la suficiente frecuencia y exactitud, incluidas las inspecciones de los diarios de navegación y de los comprobantes de entrega de carburante de los buques.
- (3) El artículo 6, apartado 1, de la Directiva 1999/32/CE exige a los Estados miembros que tomen todas las medidas necesarias para controlar mediante muestreo el contenido de azufre del combustible para uso marítimo utilizado a efectos de combustión a bordo por los buques en las correspondientes zonas marítimas y puertos. En este contexto, el muestreo debe interpretarse en un sentido amplio que incluya todos los métodos de verificación del cumplimiento establecidos en el artículo 6, apartado 1 *bis*, letras a), b) y c), de dicha Directiva.
- (4) El muestreo físico del combustible para uso marítimo utilizado a efectos de verificación del cumplimiento debe realizarse mediante la obtención y análisis de una muestra puntual de combustible procedente del circuito de combustible del buque o mediante el análisis de las muestras pertinentes del combustible entregado, selladas y conservadas a bordo del buque.
- (5) La frecuencia del muestreo debe determinarse sobre la base del número de buques que hacen escala en un Estado miembro, la verificación de la documentación del buque, la utilización de tecnologías alternativas de selección para garantizar una rentabilidad y un reparto justo de la carga entre los Estados miembros, así como sobre la base de alertas específicas sobre buques concretos.
- (6) El muestreo de combustibles para uso marítimo cuando se estén suministrando a los buques debe centrarse en los proveedores de combustible para uso marítimo respecto a los cuales se haya constatado repetidamente que no cumplen la especificación recogida en el comprobante de entrega de combustible, teniendo en cuenta el volumen de combustibles para uso marítimo comercializados por el proveedor.
- (7) Para aplicar la Directiva 1999/32/CE de forma rentable, se debe animar a los Estados miembros a respetar la frecuencia de muestreo seleccionando los buques para la verificación del cumplimiento del combustible con arreglo a mecanismos nacionales de selección basados en el riesgo o el uso de tecnologías innovadoras de verificación del cumplimiento y a compartir con otros Estados miembros la información obtenida.
- (8) Un sistema de información específico de la Unión, elaborado y gestionado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima, y a disposición de los Estados miembros a partir del 1 de enero de 2015, debe servir de plataforma para registrar e intercambiar información sobre los resultados de cada una de las verificaciones del cumplimiento efectuadas de conformidad con la Directiva 1999/32/CE. Se debe animar a los Estados miembros a utilizar este sistema, que puede contribuir de manera significativa a racionalizar y optimizar la evaluación del cumplimiento de los requisitos de dicha Directiva.
- (9) A fin de no imponer una carga administrativa desproporcionada a los Estados miembros sin costa, a los buques que enarbolan su pabellón o a sus proveedores de combustible para uso marítimo, conviene que determinadas disposiciones no se apliquen a esos Estados miembros.
- (10) Para elaborar los informes debe tenerse en cuenta el mejor uso posible de todas las tecnologías avanzadas disponibles de manera que la carga administrativa se reduzca al mínimo, ofreciendo al mismo tiempo flexibilidad a los Estados miembros que prefieran informar de una manera más tradicional. Por tanto, los Estados miembros tienen la posibilidad de utilizar el sistema de información de la Unión para cumplir las obligaciones anuales pertinentes en materia de informes en virtud de la Directiva 1999/32/CE.

(¹) DO L 121 de 11.5.1999, p. 13.

- (11) No antes del 1 de enero de 2016, y en función de la disponibilidad de datos comunes compartidos sobre el muestreo y las verificaciones del cumplimiento en relación con el azufre, los Estados miembros pueden utilizar el mecanismo de selección basado en el riesgo integrado en el sistema de información de la Unión a fin de primar de manera rentable la verificación del combustible utilizado por los buques.
- (12) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité establecido de conformidad con el artículo 9, apartado 1, de la Directiva 1999/32/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Objeto

La presente Decisión establece las normas relativas a la frecuencia y los métodos de muestreo, así como a los informes de conformidad con la Directiva 1999/32/CE, por lo que respecta al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos de la presente Decisión, se entenderá por:

- 1) «tanque de servicio»: el tanque de donde se obtiene combustible para alimentar la maquinaria de combustión posterior de fuelóleo;
- 2) «circuito de combustible»: el sistema que permite la distribución, filtración, purificación y suministro de combustible desde los tanques de servicio hasta la maquinaria de combustión de fuelóleo;
- 3) «representante del buque»: el capitán del buque u oficial responsable de los combustibles para uso marítimo utilizados, de la documentación y del acuerdo sobre la ubicación de otros puntos de muestreo de combustible;
- 4) «inspector del azufre»: la persona habilitada por la autoridad competente de un Estado miembro para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la Directiva 1999/32/CE;
- 5) «sistema de información de la Unión»: el sistema que utiliza los datos de escala de cada buque en el marco del SafeSeaNet, el sistema de gestión de la información establecido mediante el artículo 22 *bis* de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ («SafeSeaNet») para registrar e intercambiar información sobre los resultados de las verificaciones de cumplimiento previstas en la Directiva 1999/32/CE y gestionado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima; sobre la base de los resultados de las verificaciones de cumplimiento y de las conclusiones correspondientes en virtud de la Directiva 1999/32/CE, se elabora un mecanismo de selección de la Unión basado en el riesgo.

Artículo 3

Frecuencia de muestreo de los combustibles para uso marítimo utilizados a bordo de los buques

1. Los Estados miembros realizarán inspecciones de los diarios de navegación y de los comprobantes de entrega de carburante a bordo de, al menos, el 10 % del número total de buques que hagan escala anualmente en el Estado miembro de que se trate.

El número total de buques que hacen escala en un Estado miembro corresponderá al promedio de buques de los tres años precedentes, tal como se desprende de SafeSeaNet.

⁽¹⁾ Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo, DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

2. A partir del 1 de enero de 2016, el contenido de azufre del combustible para uso marítimo utilizado a bordo se controlará asimismo mediante muestreo o análisis, o ambos, de al menos el porcentaje siguiente de los buques inspeccionados a que se refiere el apartado 1:

- a) el 40 % en los Estados miembros exclusivamente ribereños de zonas de control de emisiones de SO_x (SECA);
- b) el 30 % en los Estados miembros parcialmente ribereños de SECA;
- c) el 20 % en los Estados miembros no ribereños de SECA.

A partir del 1 de enero de 2020, en los Estados miembros no ribereños de SECA, el contenido de azufre del combustible para uso marítimo utilizado a bordo se controlará asimismo mediante muestreo o análisis, o ambos, del 30 % de los buques inspeccionados a que se refiere el apartado 1.

Los Estados miembros podrán respetar las frecuencias especificadas en el presente apartado seleccionando los buques sobre la base de mecanismos nacionales de selección en función del riesgo y de alertas específicas sobre buques concretos, notificados en el sistema de información de la Unión.

3. El número de buques calculado de conformidad con el apartado 2 que también se controlará mediante muestreo o análisis, o ambos, podrá ajustarse, pero no reducirse en más del 50 %:

- a) sustrayendo el número de buques cuyo posible incumplimiento se verifique utilizando tecnologías de teledetección avanzadas o métodos de análisis rápido, o
- b) estableciendo el número adecuado cuando las verificaciones de documentos de conformidad con el apartado 1 se lleven a cabo a bordo de al menos el 40 % de los buques que hagan escala anualmente en el Estado miembro en cuestión.

El ajuste contemplado en las letras a) y b) se registrará en el sistema de información de la Unión.

4. A partir del 1 de enero de 2016, en lugar de respetar la frecuencia anual establecida en los apartados 1, 2 y 3, los Estados miembros podrán aplicar una frecuencia anual de muestreo sobre la base del mecanismo de selección de la Unión basado en el riesgo.

5. El presente artículo no se aplicará a Chequia, Luxemburgo, Hungría, Austria y Eslovaquia.

Artículo 4

Frecuencia de muestreo de los combustibles para uso marítimo cuando se estén suministrando a los buques

1. De conformidad con el artículo 6, apartado 1 bis, letra b), de la Directiva 1999/32/CE, y teniendo en cuenta el volumen de combustibles para uso marítimo entregados, los Estados miembros llevarán a cabo el muestreo y análisis de los combustibles para uso marítimo cuando se estén suministrando a los buques en caso de proveedores de combustible registrados en ese Estado miembro respecto a los cuales se constate, al menos tres veces en un año dado, que han entregado combustible no conforme con la especificación recogida en el comprobante de entrega de combustible sobre la base de los datos incluidos en el sistema de información de la Unión o en el informe anual a que se refiere el artículo 7.

2. El presente artículo no se aplicará a Chequia, Luxemburgo, Hungría, Austria y Eslovaquia.

Artículo 5

Métodos de muestreo para la verificación del contenido de azufre del combustible para uso marítimo utilizado a bordo

1. De conformidad con el artículo 3, cuando se verifique el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados a bordo, los Estados miembros aplicarán al muestreo y verificación del cumplimiento de las normas sobre el azufre el siguiente enfoque gradual:

- a) inspección de los diarios de navegación y de los comprobantes de entrega de carburante de los buques;
- b) si procede, uno de los siguientes métodos de muestreo y análisis, o ambos:
 - i) análisis de las muestras del combustible entregado, selladas y conservadas a bordo de los buques que acompañan al comprobante de entrega de combustible, tomadas de conformidad con la regla 18 (8.1) y (8.2) del anexo VI del MARPOL,

- ii) muestreo puntual, a bordo, de los combustibles para uso marítimo destinados a combustión a bordo de conformidad con el artículo 6, seguido de análisis.
2. Una vez finalizados la verificación y el análisis del contenido de azufre, el inspector del azufre registrará los detalles de la inspección específica del combustible y las conclusiones de conformidad con el tipo de información solicitada a que se refiere el artículo 7, letra a).

Artículo 6

Muestreo puntual a bordo

1. Los Estados miembros tomarán una muestra puntual a bordo del combustible para uso marítimo mediante una muestra puntual única o múltiple en el lugar en que esté instalada una válvula a efectos de extracción de una muestra en el circuito de combustible, indicada en el plan de distribución o circuitos de combustible del buque y aprobada por la Administración de abanderamiento o por una organización reconocida que actúe en su nombre.
2. A falta del lugar a que se refiere el apartado 1, el punto de muestreo de combustible será el lugar en el que esté instalada una válvula a efectos de extracción de la muestra y cumplirá todas las condiciones siguientes:
 - a) tener un acceso fácil y seguro;
 - b) tener en cuenta los diferentes tipos de combustible utilizados para cada máquina de combustión del combustible;
 - c) estar en una parte del circuito de combustible posterior al tanque de servicio;
 - d) estar lo más cerca que sea posible y seguro de la entrada de combustible de la máquina de combustión de fuelóleo, teniendo en cuenta el tipo de combustible, el caudal, la temperatura y la presión subyacentes al punto de muestreo seleccionado;
 - e) ser propuesto por el representante del buque y aceptado por el inspector del azufre.
3. Los Estados miembros podrán tomar una muestra puntual en más de un lugar del circuito de combustible para determinar si se produce una posible contaminación cruzada de combustible a falta de circuitos de combustible totalmente separados o en caso de múltiples tanques de servicio.
4. Los Estados miembros velarán por que la muestra puntual se recoja en un recipiente de muestreo del que puedan llenarse al menos tres botellas de muestra que sean representativas del combustible para uso marítimo utilizado.
5. Los Estados miembros adoptarán medidas para garantizar lo siguiente:
 - a) que las botellas de muestra sean selladas por el inspector del azufre con un sistema de identificación único establecido en presencia del representante del buque;
 - b) que dos botellas de muestra se lleven a tierra para su análisis;
 - c) que el representante del buque conserve una botella de muestra durante un período mínimo de doce meses a partir de la fecha de recogida.

Artículo 7

Información que debe figurar en el informe anual

El informe anual que los Estados miembros deben presentar a la Comisión sobre el cumplimiento de las normas relativas al azufre de los combustibles para uso marítimo incluirá al menos la información siguiente:

- a) el número total anual y el tipo de incumplimientos del contenido de azufre medido en el combustible examinado, incluido el alcance de los casos de no conformidad del contenido de azufre y el contenido de azufre medio determinado tras el muestreo y análisis;
- b) el número total anual de verificaciones de documentos, incluidos los comprobantes de entrega de combustible, el lugar del suministro de combustible, el libro de registro de hidrocarburos, los diarios de navegación, los procedimientos de cambio de combustible y los registros;

- c) las declaraciones de no disponibilidad de combustible para uso marítimo a que se refiere el artículo 4 bis, apartado 5 ter, de la Directiva 1999/32/CE, en particular información sobre el buque, puerto de suministro de combustible y Estados miembros donde se produce la no disponibilidad, número de declaraciones realizadas por el mismo buque y tipo de combustible no disponible;
- d) las notificaciones y las cartas de protesta contra los proveedores de combustible para uso marítimo en su territorio respecto al contenido de azufre de los combustibles;
- e) una lista con el nombre y la dirección de todos los proveedores de combustible para uso marítimo del Estado miembro pertinente;
- f) la descripción del uso de métodos alternativos de reducción de emisiones, en particular ensayos y seguimiento continuo de emisiones, o combustibles alternativos y controles del cumplimiento del logro continuo de reducciones de SOx de conformidad con los anexos I y II de la Directiva 1999/32/CE respecto a los buques que enarbolan el pabellón del Estado miembro;
- g) si procede, descripción de los mecanismos nacionales de selección basados en el riesgo, incluidas las alertas específicas, y el uso y los resultados de la teledetección y otras tecnologías disponibles para priorizar buques concretos a efectos de verificación del cumplimiento;
- h) el número total y tipo de procedimientos de infracción emprendidos o sanciones, o ambos, y los importes de las multas impuestas por la autoridad competente tanto a los operadores de buques como a los proveedores de combustible para uso marítimo;
- i) respecto a cada buque, tras la inspección de los diarios de navegación y de los comprobantes de entrega de combustible o el muestreo o ambos:
 - i) datos del buque, en particular número OMI, tipo, edad del buque y tonelaje,
 - ii) informes del muestreo y análisis, en particular el número y el tipo de muestras, los métodos de muestreo utilizados y el lugar del muestreo, a efectos de verificación del cumplimiento del tipo de buque,
 - iii) información pertinente sobre los comprobantes de entrega de combustible, el lugar de suministro de combustible, el libro de registro de hidrocarburos, los diarios de navegación, los procedimientos de cambio de combustible y los registros,
 - iv) medidas de ejecución y procedimientos judiciales emprendidos a nivel nacional o sanciones, o ambos, contra ese buque.

Artículo 8

Formato del informe

1. Los Estados miembros podrán utilizar el sistema de información de la Unión para registrar en él, inmediatamente después de la verificación, todos los detalles y conclusiones pertinentes de las inspecciones específicas del combustible, incluida la información relacionada con el muestreo.
2. Todo Estado miembro que utilice el sistema de información de la Unión para registrar, intercambiar y compartir datos sobre la verificación del cumplimiento podrá utilizar la recopilación agregada anual de los esfuerzos de ejecución que ofrece el sistema de información de la Unión para satisfacer sus obligaciones en materia de presentación de informes establecidas en el artículo 7 de la Directiva 1999/32/CE.
3. Los Estados miembros que no utilicen el sistema de información de la Unión facilitarán una conexión entre ese sistema y su sistema nacional que permita al menos registrar, si procede, los mismos campos que los que figuran en el sistema de información de la Unión, o informarán por vía electrónica sobre todos los elementos contemplados en el artículo 7.

Artículo 9

Entrada en vigor

La presente Decisión entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 16 de febrero de 2015.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER