

**ROCZNY ZBIORCZY RAPORT
DLA KOMISJI EUROPEJSKIEJ**

**DOTYCZĄCY ZAWARTOŚCI SIARKI W
LEKKIM OLEJU OPAŁOWYM, CIĘŻKIM
OLEJU OPAŁOWYM, OLEJU DO SILNIKÓW
STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ ORAZ
PALIWIE ŻEGLUGOWYM STOSOWANYM W
STATKACH MORSKICH
w 2007 r.**

Spis treści

1. Informacje dotyczące instytucji sporządzającej raport	3
2. Ogólne informacje dotyczące monitorowania i kontrolowania zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich	4
2.1. Podstawy prawne	4
2.2. Definicje i wyjaśnienia	5
2.3. Cel kontroli zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich	5
2.4. Instytucje odpowiedzialne za prowadzenie kontroli zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich	6
3. Pobieranie próbek	7
3.1. Miejsca pobierania próbek	7
3.2. Częstotliwość pobierania próbek	8
3.3. Selekcja miejsc pobierania próbek	8
3.3.1. Lekki olej opałowy	8
3.3.2. Ciężki olej opałowy i olej do silników statków żeglugi śródlądowej	9
3.3.3. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich	9
4. Metody badań	9
5. Informacje dotyczące zużycia oraz sprzedaży lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliw żeglugowych stosowanych w statkach morskich (informacja sporządzona na podstawie danych przekazanych przez Agencję Rynku Energii i Urzędy Morskie)	10
6. Podsumowanie wyników monitorowania i kontrolowania lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliw żeglugowych stosowanych w statkach morskich	11
6.1. Lekki olej opałowy	12
6.2. Ciężki olej opałowy	12
6.3. Olej do silników statków żeglugi śródlądowej	12
6.4. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich	13
Aneks I: Informacje dotyczące wyników monitorowania i kontrolowania zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich	14

Niniejszy raport został sporządzony na podstawie art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Nr 169, poz. 1200). Ustawa o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw przenosi do polskiego porządku prawnego m.in. postanowienia dyrektyw:

- 1999/32/WE Rady z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz. Urz. WE nr L 121, 11.05.1999),
- 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lipca 2005 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 191, 22.07.2005).

Raport zawiera dane uzyskane na podstawie wyników kontroli zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich, prowadzonych od stycznia do grudnia 2007 r.

1. Informacje dotyczące instytucji sporządzającej raport

Rok, którego dotyczy raport	2007
Data sporządzenia raportu	maj 2008 r.
Instytucja odpowiedzialna za sporządzenie raportu	Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Adres instytucji	Plac Powstańców Warszawy 1 00-950 Warszawa
Telefon nr:	(22) 55 60 390
Adres e-mail:	dnr@uokik.gov.pl

2. Ogólne informacje dotyczące monitorowania i kontrolowania zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich

2.1. Podstawy prawne

Podstawę prawną dla monitorowania i kontrolowania zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich w Polsce stanowią:

- ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Nr 169, poz. 1200), zwana dalej „ustawą o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw”,
- ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 4, poz. 25 ze zm.) oraz wydane na jej podstawie akty wykonawcze,
- ustawa z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2007 r. Nr 44, poz. 287 ze zm.),
- ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692), zwana dalej „ustawą o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki”,
- rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 lutego 2007 r. w sprawie sposobu pobierania próbek lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. Nr 41, poz. 261), zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie sposobu pobierania próbek”,
- rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 lutego 2007 r. w sprawie metod badania jakości lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. Nr 41, poz. 262), zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie metod badania”,
- rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 4 stycznia 2007 r. w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki dla olejów oraz rodzajów instalacji i warunków, w których będą stosowane ciężkie oleje opałowe (Dz. U. Nr 4, poz. 30), zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki”,
- rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 4 maja 2006 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie dostarczonym na statek (Dz. U. Nr

79, poz. 555), zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki”.

2.2. Definicje i wyjaśnienia

Zgodnie z ustawą o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw określenia użyte w raporcie oznaczają:

- *lekki olej opałowy* – olej stosowany do celów opałowych w instalacjach energetycznego spalania paliw, oznaczony kodami CN 2710 19 45 oraz 2710 19 49;
- *ciężki olej opałowy* – olej opałowy stosowany do celów opałowych w instalacjach energetycznego spalania paliw, oznaczony kodami CN 2710 19 51, 2710 19 55, 2710 19 61, 2710 19 63, 2710 19 65 oraz 2710 19 69;
- *olej do silników statków żeglugi śródlądowej* – paliwo żeglugowe stosowane w statkach żeglugi śródlądowej.

Zgodnie z ustawą o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki:

- *paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich* - oznacza każde ropopochodne paliwo płynne przeznaczone do użycia lub używane na statku, w tym paliwo określone normą przenoszącą normę ISO 8217.

2.3. Cel kontroli zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich

Celem kontroli jest monitorowanie pod względem statystycznym zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich oraz sporządzenie Roczego zbiorczego raportu dla Komisji Europejskiej dotyczącego zawartości siarki w tych olejach.

2.4. Instytucje odpowiedzialne za prowadzenie kontroli zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich

Kontrole zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich są prowadzone przez:

- Inspekcję Handlową (IH) w zakresie lekkiego oleju opałowego (podległą Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów),
- Inspekcję Ochrony Środowiska (IOŚ) w zakresie ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej,
- Urzędy Morskie (UM) w zakresie paliw żeglugowych stosowanych w statkach morskich.

Analizę jakości próbek olejów prowadzą laboratoria posiadające akredytację Polskiego Centrum Akredytacji na badanie zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich, metodami określonymi w rozporządzeniu w sprawie metod badania.

Niniejszy Raport został sporządzony przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w oparciu o wyniki kontroli zawartości siarki w poszczególnych olejach przekazane przez:

- Głównego Inspektora Inspekcji Handlowej w zakresie zawartości siarki w lekkim oleju opałowym,
- Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w zakresie zawartości siarki w ciężkim oleju opałowym oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej,
- Dyrektorów Urzędów Morskich w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich.

3. Pobieranie próbek

3.1. Miejsca pobierania próbek

3.1.1. Lekki olej opałowy

Z informacji przekazanych przez Inspekcję Handlową wynika, że próbki lekkiego oleju opałowego pobierane były bezpośrednio ze zbiorników, w których był przechowywany ten gatunek paliwa. Próbki pobierane były zgodnie z rozporządzeniem w sprawie sposobu pobierania próbek.

3.1.2. Ciężki olej opałowy oraz olej do silników żeglugi śródlądowej.

Z informacji przekazanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska wynika, że do badań pobrano próbki ciężkiego oleju opałowego bezpośrednio ze zbiorników zasilających instalacje energetycznego spalania. Natomiast próbki oleju do silników statków żeglugi śródlądowej pobrano bezpośrednio ze zbiorników zasilających silnik statku, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie sposobu pobierania próbek.

3.1.3. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich

Z informacji przekazanych przez Urzędy Morskie wynika, że w przypadku paliw żeglugowych stosowanych w statkach morskich, próbki pobierano w trakcie dostawy paliwa na statek. Jeżeli pobranie próbki w taki sposób nie było możliwe, próbki paliwa były pobierane z urządzenia probierczego zainstalowanego w bunkrze, w którym paliwo jest magazynowane. W sytuacjach, gdzie podejrzewano, że stosowane było paliwo niespełniające wymagań rozporządzenia w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki, próbkę pobierano bezpośrednio ze zbiorników zasilających, które znajdowały się na statkach. W tym przypadku próbki były pobierane zgodnie z normą PN-EN ISO 3170, która opisuje ręczny sposób pobierania próbek ciekłych lub półciekłych węglowodorów, pozostałości i osadów ze zbiorników stacjonarnych, cystern kolejowych, pojazdów drogowych, statków i barek, bębnów i pojemników oraz cieczy pompowanych rurociągami.

3.2. Częstotliwość pobierania próbek

Na podstawie informacji uzyskanych od instytucji odpowiedzialnych za kontrolę zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich, częstotliwość pobierania próbek poszczególnych gatunków olejów z podziałem na miesiące prezentowała się w następujący sposób:

Miesiąc, w którym pobrano próbki	Inspekcja Ochrony Środowiska			Inspekcja Handlowa	Urzędy Morskie
	Ciężki olej opałowy	Olej do silników statków żeglugi śródlądowej	Olej do silników statków żeglugi śródlądowej (olej napędowy)	Lekki olej opałowy	Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich
styczeń					16
luty					28
marzec					26
kwiecień					33
maj					32
czerwiec					32
lipiec					25
sierpień					27
wrzesień		3	1		29
październik	6	10	5		28
listopad	32	18	5	6	21
grudzień	26	11		12	19
RAZEM	64	42	11	18	316

3.3. Selekcja miejsc pobierania próbek

3.3.1. Lekki olej opałowy

Zgodnie z ustawą o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów określa minimalną liczbę przedsiębiorców, wykonujących działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu lekkiego oleju

opałowego, u których zostanie dokonana kontrola. W 2007 r. Inspekcja Handlowa przeprowadziła po raz pierwszy kontrolę zawartości siarki w lekkim oleju opałowym.

Z prowadzonego przez Prezesa UOKiK wykazu przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu lekkiego oleju opałowego, w którym w 2007 r. znajdowało się 802 przedsiębiorców wylosowano do kontroli 231, co stanowi ok. 30%. Z informacji przekazanych przez Inspekcję Handlową wynika, że kontrolą objęto 110 przedsiębiorców, natomiast pobranie prób było możliwe tylko u 18 podmiotów. Do najczęściej wymienianych przyczyn braku możliwości pobrania prób należały m.in. brak tego gatunku paliwa w ofercie w dniu kontroli lub podmiot nie istnieje pod wskazanym adresem.

3.3.2. Ciężki olej opałowy i olej do silników statków żeglugi śródlądowej

Z informacji przekazanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska wynika, że rozpoznano 953 statki żeglugi śródlądowej, w których powinien być stosowany olej do silników statków żeglugi śródlądowej oraz 96 instalacji energetycznego spalania, w których stosuje się ciężki olej opałowy (na podstawie informacji uzyskanych z Urzędów Żeglugi Śródlądowej oraz wojewódzkich inspektoratów ochrony środowiska). Do przeprowadzenia działań kontrolnych wyznaczono wszystkie instalacje energetycznego spalania, w których stosowany był ciężki olej opałowy oraz losowo 30% statków, w których stosowany był olej do silników statków żeglugi śródlądowej.

3.3.3. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich

Z informacji przekazanych przez Urzędy Morskie wynika, że kontrole zostały przeprowadzone w sposób losowy przyjmując, że dla małego portu zostaną pobrane 2 próbki miesięcznie natomiast dla dużego portu około 20 próbek miesięcznie. Selekcja była uzależniona od ilości statków znajdujących się w porcie i od tego, ile statków zdecydowało się na zakup paliwa u firm bunkrujących.

4. Metody badań

Zgodnie z ustawą o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, Minister Gospodarki w rozporządzeniu w sprawie metod badania określił metody oznaczania siarki dla:

- lekkiego oleju opałowego, oznaczonego kodami CN 2710 19 45 oraz CN 2710 19 49 według norm PN-EN 24260, PN-EN ISO 8754, PN-EN ISO 14596,
- ciężkiego oleju opałowego, oznaczonego kodami CN 2710 19 51, CN 2710 19 55, CN 2710 19 61, CN 2710 19 63, CN 2710 19 65 oraz CN 2710 19 69 według norm PN-EN ISO 8754, PN-EN ISO 14596,
- oleju do silników statków żeglugi śródlądowej według normy PN-EN ISO 8754, PN-EN ISO 14596.

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki, siarkę w paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich oznacza się według normy PN-EN ISO 8754.

Procedurę postępowania w sprawach dotyczących precyzji metody badania oraz interpretacji wyników badań określa norma PN-EN ISO 4259.

5. Informacje dotyczące zużycia oraz sprzedaży lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliw żeglugowych stosowanych w statkach morskich (informacja sporządzona na podstawie danych przekazanych przez Agencję Rynku Energii i Urzędy Morskie)

Informacje dotyczące zużycia krajowego lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej zostały opracowane na podstawie jednostkowych sprawozdań statystycznych (sprawozdania o symbolach RAF-1, RAF-2 i RAF-3) przekazanych przez poszczególne podmioty do ARE.

Dane dotyczące sprzedaży paliwa żeglugowego stosowanego w statkach morskich (tzw. bunkier statków morskich) opracowane zostały na podstawie corocznych sprawozdań dostawców paliw działających w polskich obszarach morskich przesłanych do Dyrektorów Urzędów Morskich zgodnie z art. 13e ust. 4. ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Główny gatunek paliw	Całkowite krajowe ¹⁾ (w tys. ton)	
	Zużycie ²⁾	Sprzedaż ³⁾

Ciężki olej opałowy	771	
<i>w tym</i>		
– niskosiarkowy < 1%	408	
– wysokosiarkowy ≥ 1%	363	
Lekki olej opałowy	1 302	
<i>w tym</i>		
– o zawartości siarki do 0,2 % (m/m)	257	
– o zawartości siarki do 0,1 % (m/m)	1 045	
Olej do silników statków żeglugi śródlądowej	180	
<i>w tym</i>		
– olej napędowy o zawartości siarki do 0,1%	52	
– olej opałowy ciężki niskosiarkowy <1 %	10	
– olej opałowy ciężki wysokosiarkowy ≥ 1%	118	
Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich ⁴⁾		293
<i>w tym</i>		
– MDO DMC		122
– MFO 40		82
– MGO DMA		89

¹⁾ Dane szacunkowe.

²⁾ Dane dotyczące całkowitego zużycia lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do silników statków żeglugowych (bunkier statków krajowych) opracowano na podstawie informacji z Agencji Rynku Energii S.A.

³⁾ Dane dotyczące sprzedaży paliwa żeglugowego stosowanego w statkach morskich (tzw. bunkier statków morskich) opracowano na podstawie informacji z Urzędów Morskich.

⁴⁾ Nazwy na podstawie normy ISO 8217.

6. Podsumowanie wyników monitorowania i kontrolowania lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliw żeglugowych stosowanych w statkach morskich

Zbiorczy roczny raport dotyczący zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz w paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich po raz pierwszy zostanie przekazany Komisji Europejskiej przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Tabelaryczne zestawienie wyników kontroli poszczególnych olejów znajduje się w Aneksie I dołączonym do niniejszego raportu.

6.1. Lekki olej opałowy

Przeprowadzone kontrole zawartości siarki w lekkim oleju opałowym wykazały, że na 18 pobranych próbek, 2 nie spełniały wymagań jakościowych określonych w przepisach prawa, co stanowi 11,1%. W próbkach, w których stwierdzono nieprawidłowości poziom zawartości siarki wynosił 0,35% (m/m) oraz 0,31% (m/m) przy normie max 0,2%. W wyniku stwierdzenia tych nieprawidłowości Inspekcja Handlowa skierowała zawiadomienia do właściwych miejscowo prokuratur oraz przekazała informacje do Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki. W jednym przypadku sprawa jest w toku i wymaga dalszych wyjaśnień.

6.2. Ciężki olej opałowy

Przeprowadzone kontrole zawartości siarki w ciężkim oleju opałowym wykazały, że na 64 pobrane próbki, 30 nie spełniało wymagań jakościowych określonych przepisach prawa, co stanowi 46,9%. Należy podkreślić, że liczba próbek niespełniających wymagań nie jest tożsama z liczbą instalacji, w których ten olej był stosowany, gdyż w niektórych przypadkach próbki paliwa były pobierane z dwóch, a nawet z trzech zbiorników należących do tej samej instalacji. Ogółem 21 instalacji stosujących ciężki olej opałowy nie spełniało wymagań jakościowych. W badanych próbkach najmniejsza zawartość siarki wynosiła 0,01% (m/m), a największa 2,2% (m/m) przy obowiązującej normie max 1% (m/m). W wyniku stwierdzenia nieprawidłowości Główny Inspektor Ochrony Środowiska skierował 10 zawiadomień do właściwych miejscowo prokuratur o podejrzeniu popełnienia przestępstwa oraz został skierowany 1 wniosek do Sądu Rejonowego o ukaranie przedsiębiorcy za stosowanie paliwa niewłaściwej jakości. Do dnia 30 marca 2008 r. znane były następujące rezultaty złożonych zawiadomień:

- w 1 przypadku wszczęto postępowanie,
- w 1 przypadku odmówiono wszczęcia postępowania z braku danych dostatecznie uzasadniających podejrzenie jego popełnienia,
- w 2 przypadkach umorzono postępowania.

W pozostałych przypadkach wnioski nie zostały jeszcze rozpatrzone przez prokuratury i sądy.

6.3. Olej do silników statków żeglugi śródlądowej

Przeprowadzona kontrola 67 statków żeglugi śródlądowej, należących do 34 armatorów, w trakcie której pobrano do badań 42 próbki oleju do silników statków żeglugi

śródlądowej oraz 11 próbek oleju napędowego wykazała, że wszystkie pobrane próbki spełniały wymagania jakościowe określone w przepisach prawa. Wyniki zawartości siarki w oleju w przeliczeniu na masę wahały się od 0,004% do 0,17% przy normie max 0,2%.

Ze względu na precyzję przedstawiania wyników dotyczących zawartości siarki w badanym oleju zastosowano dwie metody badawcze. W przypadku oleju napędowego zastosowano metodę PN-EN ISO 20846, w której wyniki są wyrażone w mg/kg, natomiast w przypadku oleju do silników statków żeglugi śródlądowej zastosowano metody badawcze PN-EN ISO 8754 oraz PN EN ISO 14596, w których wyniki są wyrażone w % (m/m).

6.4. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich

Przeprowadzone kontrole zawartości siarki w paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich wykazały, że na 316 pobranych próbek w 9 próbkach odnotowano przekroczenia dopuszczalnej wartości, co stanowi 2,85%. Największe przekroczenie wynosiło 2,24% (m/m) przy obowiązującej normie 1,5% (m/m). W wyniku stwierdzenia nieprawidłowości Dyrektorzy Urzędów Morskich skierowali zawiadomienia do organizacji Port State Control¹. W jednym przypadku Dyrektor Urzędu Morskiego wymierzył karę pieniężną.

¹ Port State Control, PSC - organizacja przeprowadzającą kontrole na statkach, podlegających wymaganiom międzynarodowych konwencji: o bezpieczeństwie życia na morzu SOLAS sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 84 r. Nr 61, poz. 318) oraz o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki MARPOL sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV i V oraz Protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji wraz z załącznikiem I sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 87 r. Nr 17, poz. 101).

Aneks I: Informacje dotyczące wyników monitorowania i kontrolowania zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich.

								Kraj		Polska	
								Rok		2007	
		Jednostka ⁽²⁾	Wyniki analityczne i statystyczne					Wartości graniczne ⁽¹⁾			
								Krajowe specyfikacje ⁽³⁾		Według dyrektyw 99/32/WE oraz 2005/33/WE	
Nazwa	Instytucja odpowiedzialna za kontrolę		Liczba próbek	min.	max.	średnia	Odchylenie standardowe	min.	max.	min.	max.
Lekki olej opałowy	IH	% (m/m)	18	0,017	0,35	0,14	0,09	-	0,2	-	0,2 ⁽⁴⁾
Ciężki olej opałowy	IOŚ	% (m/m)	64	0,01	2,2	1,22	0,55	-	1	-	1
Olej do silników statków żeglugi śródlądowej	IOŚ	% (m/m)	42	0,004	0,17	0,105	0,04	-	0,2	-	0,2 ⁽⁵⁾
Olej do silników statków żeglugi śródlądowej (olej napędowy)	IOŚ	mg/kg	11 ⁽⁶⁾	3,3	25,8	9,53	8,38	-	50	-	50 ⁽⁷⁾
Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich	UM ⁽⁸⁾	% (m/m)	316	0,01	2,24	0,48	0,61	-	1,5	-	1,5

(1) Wartości graniczne są „prawdziwymi wartościami” i zostały ustanowione zgodnie z procedurami dla ustanawiania limitu w EN ISO 4259:1995. Rezultaty indywidualnych pomiarów powinny być interpretowane zgodnie z kryteriami opisanymi w EN ISO 4259:1995.

- (2) Jednostki % (m/m) są równoważne do: % masy albo mg/kg*1/10000.
- (3) Wynikające z przepisów:
 - rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 4 stycznia 2007 r. w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki dla olejów oraz rodzajów instalacji i warunków, w których będą stosowane ciężkie oleje opałowe (Dz. U. Nr 4, poz. 30);
 - rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 4 maja 2006 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie dostarczonym na statek (Dz. U. Nr 79, poz. 555).
 - rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 19 października 2005 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dz. U. Nr 216, poz. 1825 ze zm.)
- (4) Wartość graniczna od dnia 1 stycznia 2008 r. – 0,1 % (m/m).
- (5) Wartość graniczna od dnia 1 stycznia 2010 r. – 0,1% (m/m).
- (6) W statystyce nie ujęto 5 próbek ON badanego zgodnie z normą PN-EN ISO 8754: 2004 (U), gdzie wyniki znajdowały się poniżej zakresu badawczego aparatury pomiarowej, tj. poniżej 0,03% (m/m).
- (7) Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. w sprawie jakości benzyny i olejów napędowych (Dz. Urz. WE nr L 350/58, 28.12.98) zmieniona dyrektywą 2003/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 marca 2003 r. (Dz. Urz. WE nr L 76/10, 22.03.2003).
- (8) Wyniki przedstawione w tabeli pochodzą z trzech Urzędów Morskich: Urząd Morski w Słupsku, Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie.