DÉCISIONS

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 13 décembre 2010

établissant des critères pour l'utilisation, par les transporteurs de gaz naturel liquéfié, de méthodes techniques en remplacement de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en soufre remplissant les conditions de l'article 4 *ter* de la directive 1999/32/CE du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, modifiée par la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins

[notifiée sous le numéro C(2010) 8753]

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2010/769/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides [1], telle qu'elle a été modifiée par la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil [2], et notamment son article 4 *quater*,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 4 *ter* de la directive exige qu'à compter du 1er janvier 2010, les navires à quai dans les ports communautaires n'utilisent pas de combustibles marins dont la teneur en soufre est supérieure à 0,1 % en masse. Cette exigence ne s'applique cependant pas aux combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des technologies de réduction des émissions conformément à l'article 4 *quater*.

(2) L'article 4 *quater*, paragraphe 4, dispose que les États membres peuvent autoriser les navires à recourir à une technologie de réduction des émissions approuvée en remplacement de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en soufre répondant aux exigences de l'article 4 *ter*, à condition que lesdits navires obtiennent continuellement des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées par la directive.

(3) L'article 4 *quater*, paragraphe 3, prévoit la fixation de critères d'utilisation des technologies par les navires, quel que soit leur pavillon, dans les ports et estuaires clos de la Communauté, en conformité avec la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2, de la directive. Ces critères doivent être communiqués à l'OMI.

(4) Les transporteurs de gaz naturel liquéfié (GNL) sont fréquemment équipés de chaudières mixtes utilisant du gaz d'évaporation et du fioul lourd pour la propulsion et les opérations de manutention des marchandises. Pour satisfaire aux exigences de la directive, la plupart des transporteurs de GNL qui font escale dans les ports de l'Union européenne pourraient utiliser une technologie de réduction des émissions employant un mélange de combustibles marins et de gaz d'évaporation afin de générer des émissions de soufre inférieures ou égales à 0,1 % en masse.

(5) À long terme, le gaz d'évaporation pourrait être utilisé comme combustible principal à quai, avec des émissions de soufre inférieures à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles prévues dans la directive.

(6) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité de réglementation établi conformément à l'article 9, paragraphe 2, de la directive,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Un transporteur de gaz naturel liquéfié (transporteur de GNL) est un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac de gaz naturel liquéfié tel que défini en vertu du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (recueil IGC).

Article 2

Pour atteindre l'objectif de réduction des émissions des navires au moyen d'une technologie alternative de réduction impliquant l'emploi d'un mélange de combustible marin et de gaz d'évaporation, les transporteurs de GNL utilisent les critères de calcul définis en annexe et s'y conforment.

[1] JO L 121 du 11.5.1999, p. 13.
[2] JO L 191 du 22.7.2005, p. 59.

Les transporteurs de GNL peuvent utiliser la technologie alternative de réduction des émissions lorsqu'ils se trouvent à quai dans les ports de la Communauté, en laissant à l'équipage suffisamment de temps pour appliquer toute mesure éventuellement nécessaire à l'emploi d'un mélange de combustible marin et de gaz d'évaporation dès que possible après l'arrivée à quai du navire et le plus tard possible avant son départ.

Article 3

Les réductions des émissions de soufre obtenues grâce à l'application de la méthode visée à l'article 2 doivent être au moins équivalentes aux réductions qui seraient obtenues par l'application des valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans la directive.

Article 4

Les États membres exigent des transporteurs de GNL qui utilisent la technologie alternative de réduction des émissions et font escale dans des ports se trouvant sous leur juridiction qu'ils consignent, dans le journal de bord du navire, un relevé détaillé des types et quantités de combustibles utilisés à bord. À cette fin, ces navires possèdent l'équipement requis pour surveiller et mesurer en permanence la consommation de gaz d'évaporation et de combustible marin.

Article 5

Les États membres prennent les mesures appropriées pour surveiller et vérifier l'utilisation à quai de la technologie alternative de réduction des émissions, sur la base des résultats en matière de réduction des émissions communiqués par les transporteurs de GNL.

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 13 décembre 2010.

Par la Commission

Siim KALLAS

Vice-président

ANNEXE

1. **La formule**

La formule suivante est utilisée pour établir l'équivalence au sens de l'article 3:

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

où:

— $S_F\ (\%)$ est la teneur en soufre par unité de masse du combustible marin utilisé, exprimée en pourcentage

— M_F est la masse de combustible marin, exprimée en Kg, consommée lorsque le navire est à quai

— $M_{F0{,}1\ \%}$ est la masse équivalente, exprimée en Kg, d'un combustible dont la teneur en soufre est ≤ 0,1 %. Ce facteur est calculé à l'aide de la formule suivante:

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

où:

— M_{BOG} est la masse de gaz d'évaporation consommée à quai, exprimée en Kg

— E_{BOG} est la valeur énergétique du gaz d'évaporation utilisé, exprimée en MJ/Kg

— M_F est la masse de combustible marin consommée à quai, exprimée en Kg

— E_F est la valeur énergétique du combustible marin utilisé, exprimée en MJ/Kg

— $E_{F0{,}1\ \%}$ est la valeur énergétique d'un combustible marin dont la teneur en soufre est ≤ 0,1 %, exprimée en MJ/Kg

Premier développement de la formule

Les deux formules exposées ci-dessus peuvent être combinées comme suit:

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

Second développement de la formule

La formule peut encore être développée comme suit:

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

où:

— $R_{G/F}$ est le ratio entre la masse de gaz d'évaporation et la masse de combustible marin consommées à quai (M_{BOG}/M_F)

Ce second développement peut aussi s'exprimer comme suit:

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

2. **Application de la formule**

Étant donné que les valeurs énergétiques des différents combustibles marins utilisés dans la formule sont très semblables, il est justifié d'utiliser des valeurs standard pour $E_{F0{,}1\ \%}$, E_F et E_{BOG} afin de simplifier, dans la pratique, l'application de la formule. Plus précisément, on peut présumer que les valeurs énergétiques standard suivantes s'appliquent:

$E_{F0{,}1\ \%}$= 43,0 MJ/Kg (source: DNV Petroleum Services)

E_F= 40,8 MJ/Kg (source: DNV Petroleum Services)

E_{BOG}= 50,0 MJ/Kg (valeur énergétique du méthane selon ISO)

La formule serait par conséquent simplifiée comme suit:

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

Sur cette base, la seule valeur qu'il convient d'introduire dans la formule pour calculer le ratio exigé entre les masses de gaz d'évaporation et de combustible marin consommées ($R_{G/F}$ ou M_{BOG}/M_F) est la teneur en soufre du combustible marin utilisé lorsque le navire est à quai. Le tableau ci-dessous indique, par des exemples, le ratio minimal requis pour satisfaire au critère d'équivalence avec des combustibles marins présentant différentes teneurs en soufre.

Teneur en soufre (%)	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