DECIZII

DECIZIA COMISIEI

din 13 decembrie 2010

privind stabilirea criteriilor pentru utilizarea de către navele transportatoare de gaz natural lichefiat a metodelor tehnologice ca alternativă la utilizarea combustibililor marini cu conținut redus de sulf care respectă cerințele articolului 4b din Directiva 1999/32/CE a Consiliului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la conținutul de sulf al combustibililor marini

[notificată cu numărul C(2010) 8753]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/769/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi [1], astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului [2], în special articolul 4c,

întrucât:

(1) Articolul 4b din directiva respectivă prevede că navele aflate la dană în porturile comunitare nu trebuie să utilizeze, începând cu 1 ianuarie 2010, combustibili marini cu un conținut de sulf ce depășește 0,1 % din masă. Totuși, această cerință nu se aplică combustibililor utilizați la bordul navelor care folosesc tehnologii omologate de reducere a emisiilor, în conformitate cu articolul 4c.

(2) Articolul 4c alineatul (4) prevede că statele membre pot permite navelor să utilizeze o tehnologie omologată de reducere a emisiilor ca alternativă la utilizarea combustibililor marini cu conținut redus de sulf care respectă cerințele articolului 4b, cu condiția ca aceste nave să înregistreze în mod continuu reduceri ale emisiilor care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin aplicarea valorilor limită ale conținutul de sulf din combustibili, specificate în directiva respectivă.

(3) Articolul 4c alineatul (3) prevede stabilirea unor criterii pentru utilizarea metodelor tehnologice de către navele care arborează orice pavilion în porturi și estuare închise din Comunitate, în conformitate cu procedura menționată la articolul 9 alineatul (2) din directiva respectivă. Aceste criterii trebuie comunicate OMI.

(4) Navele transportatoare de gaz natural lichefiat (GNL) sunt frecvent echipate cu cazane cu combustibil mixt care utilizează gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării și păcură grea pentru propulsie și operațiuni legate de transportul de marfă. Pentru a respecta cerințele directivei, majoritatea navelor transportatoare de GNL care intră în porturile UE ar putea utiliza tehnologii de reducere a emisiilor folosind un amestec de combustibili marini și gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării pentru a produce emisii de sulf mai mici sau egale cu 0,1 % din emisiile de sulf din combustibili.

(5) Pe termen lung, gazul lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării ar putea fi utilizat drept combustibil primar la dană, producând emisii de sulf mai reduse decât cele care s-ar obține prin aplicarea valorilor limită ale conținutul de sulf din combustibili, specificate în directiva respectivă.

(6) Măsurile prevăzute de prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului de reglementare instituit în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din directivă,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

O navă transportatoare de gaz natural lichefiat (denumită în continuare „navă transportatoare de GNL”) este o navă construită sau adaptată și utilizată la transportul gazului natural lichefiat, astfel cum este definit de Codul internațional pentru construcția și echiparea navelor care transportă gaze lichefiate în vrac (Codul IGC).

Articolul 2

Pentru a realiza obiectivul de reducere a emisiilor provenite de la nave printr-o metodă tehnologică alternativă de reducere, utilizând un amestec de combustibil marin și gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării, navele transportatoare de GNL trebuie să utilizeze și să respecte criteriile de calcul prevăzute în anexă.

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

Navele transportatoare de GNL pot utiliza metoda tehnologică alternativă de reducere a emisiilor pe durata staționării la dană în porturile comunitare, acordând echipajului suficient timp pentru a pune în aplicare toate măsurile necesare pentru a utiliza un amestec de combustibil marin și de gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării cât mai curând posibil după sosirea la dană și cât mai târziu posibil înainte de plecare.

Articolul 3

Reducerile de emisii de sulf obținute prin aplicarea metodei menționate la articolul 2 trebuie să fie cel puțin echivalente cu reducerile care s-ar obține prin aplicarea valorilor limită ale conținutul de sulf din combustibili, specificate în directivă.

Articolul 4

Statele membre solicită navelor transportatoare de GNL care utilizează metoda tehnologică alternativă de reducere a emisiilor și care intră în porturi aflate sub jurisdicția lor să consemneze în jurnalul de bord al navei informații detaliate cu privire la tipul și cantitatea de combustibili utilizați la bord. În acest scop, aceste nave trebuie echipate astfel încât consumul de combustibili marini și de gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării să poată fi monitorizat și măsurat în mod permanent.

Articolul 5

Statele membre iau măsurile corespunzătoare pentru a monitoriza și a verifica utilizarea metodei tehnologice alternative de reducere a emisiilor pe durata staționării la dană, pe baza rezultatelor obținute în materie de reducere a emisiilor, comunicate de navele transportatoare de GNL.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 13 decembrie 2010.

Pentru Comisie

Siim KALLAS

Vicepreședinte

ANEXĂ

1. **Formula**

În scopul stabilirii echivalenței în sensul articolului 3, se va utiliza următoarea formulă:

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

Unde:

— $S_F\ (\%)$: procentajul conținutului de sulf pe unitate de masă din combustibilul marin utilizat

— M_F: masa combustibilului marin consumat în timpul staționării la dană, în kg

— $M_{F0{,}1\ \%}$: masa echivalentă în kg a unui combustibil cu un conținut de sulf ≤ 0,1 %. Acest factor se calculează cu următoarea formulă:

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

Unde:

— M_{BOG}: masa gazului lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării consumat la dană, în kg

— E_{BOG}: valoarea energetică a gazului lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării utilizat, în MJ/Kg

— M_F: masa combustibilului marin consumat la dană, în kg

— E_F: valoarea energetică a combustibilului marin utilizat, în MJ/Kg

— $E_{F0{,}1\ \%}$: valoarea energetică a combustibilului marin cu un conținut de sulf ≤ 0,1 %, în MJ/Kg

Dezvoltarea formulei 1

Cele două formule menționate anterior pot fi combinate după cum urmează:

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

Dezvoltarea formulei 2

Formula poate fi dezvoltată în continuare, după cum urmează:

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

Unde:

— $R_{G/F}$: raportul dintre masa gazului lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării și masa combustibilului marin consumate la dană (M_{BOG}/M_F)

Această a doua dezvoltare poate fi exprimată și în felul următor:

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

2. **Aplicarea formulei**

Întrucât valorile energetice ale diferiților combustibili marini luate în considerare în cadrul formulei sunt foarte asemănătoare, se justifică utilizarea valorilor standard pentru $E_{F0{,}1\ \%}$, E_F și E_{BOG}, pentru a simplifica aplicarea formulei în practică. În special, se poate emite ipoteza aplicării următoarelor valori energetice standard:

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

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

E_{BOG} = 50,0 MJ/Kg (valoarea energetică ISO pentru metan)

În consecință, formula ar urma să fie simplificată după cum urmează:

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

Pe această bază, unica valoare care trebuie introdusă în formulă pentru a obține raportul cerut între masa gazului lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării și masa combustibilului marin consumate la dană ($R_{G/F}$ sau M_{BOG}/M_F) este conținutul de sulf din combustibilul marin utilizat pe durata staționării la dană. Tabelul de mai jos exemplifică ponderea minimă necesară pentru a îndeplini criteriile de echivalență pentru combustibilii marini cu conținuturi diferite de sulf.

Conținutul de sulf (%)	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