

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI

z dnia 13 grudnia 2010 r.

w sprawie ustanowienia kryteriów stosowania przez gazowce LNG metod technicznych jako alternatywy dla stosowania paliw żeglugowych o niskiej zawartości siarki spełniających wymogi art. 4b dyrektywy Rady 1999/32/WE odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych zmienionej dyrektywą 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych

(notyfikowana jako dokument nr C(2010) 8753)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/769/UE)

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⁽¹⁾ zmienioną dyrektywą 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾, w szczególności jej art. 4c,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Artykuł 4b dyrektywy wymaga, aby od dnia 1 stycznia 2010 r. statki cumujące w portach Wspólnoty nie stosowały paliw żeglugowych o zawartości siarki przekraczającej 0,1 % na jednostkę masy. Wymóg ten nie ma jednak zastosowania do paliw używanych na statkach stosujących zatwierdzone technologie ograniczania emisji zgodnie z art. 4c.

(2) Artykuł 4c ust. 4 stanowi, że państwa członkowskie mogą zezwolić statkom na stosowanie zatwierdzonych technologii ograniczania emisji jako alternatywy dla stosowania paliw żeglugowych o niskiej zawartości siarki spełniających wymogi art. 4b, jeżeli statki te stale osiągają redukcję emisji, która jest co najmniej równorzędna z wynikami, które zostałyby uzyskane w wyniku zastosowania paliwa o zawartości siarki odpowiadającej limitom określonym w wymienionej dyrektywie.

(3) Artykuł 4c ust. 3 przewiduje ustalenie kryteriów stosowania metod technicznych na statkach pływających pod wszystkimi banderami w portach zamkniętych i ujściach rzek we Wspólnocie zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2 dyrektywy. O kryteriach tych należy poinformować IMO.

(4) Gazowce skroplonego gazu ziemnego (LNG) są często wyposażone w kotły zasilane dwoma rodzajami paliwa, wykorzystujące opary skroplonego gazu i ciężki olej opałowy do napędu oraz działań związanych z ładunkiem. Aby spełnić wymogi dyrektywy, większość gazowców LNG zawijających do portów UE mogłaby stosować technologię ograniczania emisji poprzez używanie mieszanki paliwa żeglugowego i oparów skroplonego gazu; w ten sposób produkowane emisje siarki byłyby równe emisjom z paliw o zawartości siarki 0,1 % lub mniejsze od nich.

(5) W perspektywie długoterminowej opary skroplonego gazu mogłyby być stosowane jako podstawowe paliwo w trakcie cumowania, co skutkowałoby obniżeniem emisji siarki poniżej poziomu emisji, jaki można osiągnąć poprzez ograniczanie zawartości siarki w paliwie, o którym mowa w dyrektywie.

(6) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu regulacyjnego ustanowionego na mocy art. 9 ust. 2 dyrektywy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Gazowce skroplonego gazu ziemnego (LNG) to statki towarowe zbudowane lub dostosowane do masowego przewozu skroplonego gazu ziemnego, zgodnie z definicją w Międzynarodowym kodeksie budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (kodeksie IGC).

Artykuł 2

Aby osiągnąć cel ograniczenia emisji ze statków w drodze alternatywnej metody technicznej ograniczania emisji poprzez używanie mieszanki paliwa żeglugowego i oparów skroplonego gazu, gazowce LNG powinny stosować kryteria obliczeniowe określone w załączniku.

⁽¹⁾ Dz.U. L 121 z 11.5.1999, s. 13.

⁽²⁾ Dz.U. L 191 z 22.7.2005, s. 59.

Gazowce LNG mogą stosować alternatywną metodę techniczną ograniczania emisji w trakcie cumowania w portach Wspólnoty, pozostawiając załódze dostatecznie dużo czasu na dokończenie wszelkich niezbędnych operacji wymiany paliwa na mieszankę paliwa żeglugowego i oparów skroplonego gazu możliwie najszybciej po przybyciu na miejsce cumowania i możliwie najpóźniej przed odpłynięciem.

Artykuł 3

Osiągnięte ograniczenie emisji siarki wynikające z zastosowania metody, o której mowa w art. 2, musi być co najmniej równoważne ograniczeniu, które osiąga się poprzez ograniczenie zawartości siarki w paliwach, o którym mowa w dyrektywie.

Artykuł 4

Od gazowców LNG stosujących alternatywną metodę techniczną ograniczania emisji i zawijających do portów pod jurysdykcją państw członkowskich, państwa te wymagają przedstawienia szczegółowych zapisów w dzienniku pokładowym na temat rodzaju i ilości paliw stosowanych na danym statku. W tym celu statki te powinny być wyposażone w urządzenia

do stałego monitorowania i pomiaru zużycia oparów skroplonego gazu i paliwa żeglugowego.

Artykuł 5

Państwa członkowskie podejmują odpowiednie działania, aby monitorować i kontrolować stosowanie alternatywnej metody technicznej ograniczania emisji w trakcie cumowania na podstawie dostarczonych przez gazowce LNG danych dotyczących osiągniętego ograniczenia emisji.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 grudnia 2010 r.

W imieniu Komisji

Siim KALLAS

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. Wzór

W celu określenia równoważności w rozumieniu art. 3 stosuje się następujący wzór:

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

gdzie:

- $S_F (\%)$ to odsetek zawartości siarki na jednostkę masy w stosowanym paliwie żeglugowym
- M_F to masa zużytego paliwa żeglugowego w trakcie postoju statku, w kg
- $M_{F0,1 \%}$ to równoważna masa paliwa o zawartości siarki $\leq 0,1 \%$, w kg. Współczynnik ten oblicza się według następującego wzoru:

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

gdzie:

- M_{BOG} to masa oparów skroplonego gazu zużytego w trakcie postoju, w kg
- E_{BOG} to wartość energetyczna zużytych oparów skroplonego gazu, w MJ/kg
- M_F to masa paliwa żeglugowego zużytego w trakcie postoju, w kg
- E_F to wartość energetyczna zużytego paliwa żeglugowego, w MJ/kg
- $E_{F0,1 \%}$ to wartość energetyczna paliwa żeglugowego o zawartości siarki $\leq 0,1 \%$ w MJ/kg

Rozwinięcie 1 wzoru

Dwa wyżej wymienione wzory można połączyć w następujący sposób:

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

Rozwinięcie 2 wzoru

Wzór można dalej rozwinąć w następujący sposób:

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

gdzie:

- $R_{G/F}$ to stosunek masy oparów skroplonego gazu i paliwa żeglugowego zużytych w trakcie postoju (M_{BOG}/M_F)

Drugie rozwinięcie można także przedstawić w następujący sposób:

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

2. Zastosowanie wzoru

Ponieważ wartość energetyczna poszczególnych paliw żeglugowych, o których mowa we wzorze, jest w dużej mierze podobna, aby ułatwić stosowanie wzoru w praktyce, uzasadnione jest stosowanie standardowych wartości dla $E_{F0,1 \%}$, E_F i E_{BOG} . Można mianowicie przyjąć następujące standardowe wartości energetyczne:

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

E_F = 40,8 MJ/kg (źródło: DNV Petroleum Services)

E_{BOG} = 50,0 MJ/kg (wartość opałowa metanu wg ISO)

Wzór byłby zatem uproszczony w następujący sposób:

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

Na tej podstawie jedyną wartością, którą należy podstawić we wzorze, aby otrzymać potrzebny stosunek masy zużytych oparów skroplonego gazu do masy zużytego paliwa żeglugowego ($R_{G/F}$ lub M_{BOG}/M_F), jest zawartość siarki w paliwie żeglugowym używanym w trakcie postoju. Poniższa tabela wskazuje przykładowe minimalne wartości stosunku tych mas niezbędne do spełnienia kryterium równoważności dla paliw żeglugowych o różnej zawartości siarki.

Zawartość siarki (w %)	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