

Objet : **Projet d'instruction de la DGAMPA aux sociétés de classification habilitées pour la prise en compte des biocarburants dans le dispositif CII de la convention MARPOL Annexe VI dans l'attente d'une méthode définie à l'échelle internationale**

Références :

1. MARPOL Annexe VI
2. Résolution MEPC.336(76)
3. Directive (EU) 2018/2001 sur les énergies renouvelables (RED II)

I/ Introduction

Dans le cadre de la Règle 28 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL, définissant les règles d'application du "Carbon intensity indicator" (CII) des navires, le CII obtenu doit être calculé selon la méthode établie dans les Directives dites « G1 » relatives aux méthodes de calcul du CII (Résolution MEPC.352(78) de l'OMI).

Au paragraphe 4.1 de ces Directives, il est précisé que le facteur de conversion C_F de la masse de carburant en masse de CO₂ utilisé pour chaque carburant doit être celui défini dans les Directives de 2018 relatives aux méthodes de calcul de l'EEDI (résolution MEPC.308(73) de l'OMI), et que dans les cas où le carburant n'est pas visé par ces Directives, le facteur de conversion établi par le fournisseur du carburant, accompagné de pièces justificatives, peut être utilisé. Cette possibilité est confirmée au paragraphe 7.3 des Directives de 2022 pour l'élaboration du Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (Résolution MEPC.346(78)).

Dans l'attente d'une méthode plus précise et pleinement cohérente avec le cadre CII (qui est basé sur des facteurs de conversion ne tant compte que des émissions à la combustion des carburants fossiles) qui pourrait être définie à l'échelle internationale par l'OMI (notamment via les Directives sur l'analyse de cycle de vie des carburants en cours de développement, appelées "Guidelines LCA" et éventuellement une modification des paramètres du CII), la DGAMPA souhaite encadrer, par une instruction aux sociétés de classification habilitées qui seront en charge de la validation du calcul du CII obtenu, la méthode de calcul pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par les biocarburants dans la mise en œuvre du CII.

L'objectif est de permettre aux navires sous pavillon français de bénéficier autant que possible de l'apport en termes de réduction de GES résultant de l'utilisation de biocarburants dans le calcul de leur CII obtenu, tout en permettant de différencier les biocarburants en fonction de leur intensité carbone réelle sur l'ensemble de leur cycle de vie ("well-to-wake"), afin de préserver la soutenabilité environnementale de la mesure.

Il est proposé de se baser sur le schéma très complet de comptabilisation et de certification de l'empreinte carbone des biocarburants offert par la directive européenne (EU) 2018/2001 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (dite "RED II"), applicable à tout biocarburant produit dans l'UE ou dans un Etat tiers, et qui permet d'inclure les émissions générées par la production du carburant, dont l'éventuel changement dans l'affectation des sols, tout en comptant pour nulles les émissions de CO₂ résultant de la combustion du biocarburant à bord. La méthode prévue est cohérente avec le dispositif prévu dans l'orientation générale sur le projet de règlement FuelEU Maritime adoptée par le Conseil de l'UE le 2 juin 2022.

II/ Instruction prévue pour la méthode de calcul des facteurs de conversion C_F des biocarburants dans le dispositif CII

L'instruction disposera que, lors du calcul de leur CII obtenu, les navires sous pavillon français utilisant des biocarburants devront déterminer le facteur de conversion C_{Fj} de chaque biocarburant j utilisé comme suit :

$$C_{Fj} = E_j \times \frac{LCV_j}{1000}$$

où :

- E est la valeur de l'intensité carbone du carburant sur l'ensemble de son cycle de vie ("well-to-wake"), exprimée en gCO_{2eq}/MJ.

En l'absence de certification spécifique justifiant d'une valeur calculée d'intensité carbone du biocarburant, E devra être une valeur par défaut établie comme suit :

- pour les biocarburants autres que le bio-GNL, en utilisant les méthodes précisées dans la Partie C de l'Annexe V de la directive (EU) 2018/2001 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (RED II) ainsi que les valeurs par défaut associées en application des Parties D et E de l'Annexe V de la même directive ;
- pour le bio-GNL, en utilisant les méthodes précisées dans la Partie B de l'Annexe VI de la directive (EU) 2018/2001 ainsi que les valeurs par défaut associées en application de la Partie D de l'Annexe VI de la même directive.

En alternative, E pourra être une valeur calculée et certifiée dans le cadre d'un régime de certification approuvé par la Commission européenne au titre de l'Article 30(5) et (6) de la directive (EU) 2018/2001.

La valeur E, accompagnée le cas échéant des certificats la justifiant, doit être établie et donnée par le fournisseur de carburant en complément des notes de livraison de soutes. En cas de mélange de biocarburants, les informations et éventuelles certifications doivent être fournies pour chaque biocarburant.

- LCV est la valeur du pouvoir calorifique inférieur ("lower calorific value") du carburant, exprimé en MJ/kg, selon les valeurs établies dans l'Annexe III de la directive (EU) 2018/2001. Cette valeur doit être divisée par 1000 puisque les autres termes sont exprimés en grammes.

La Directive RED est cours de modification dans le cadre des négociations relatives au paquet Fit for 55 (projet RED III), mais sa logique devrait rester la même. Si nécessaire, à l'issue de l'adoption de la dernière version, l'instruction sera actualisée pour continuer d'avoir les bonnes références.

A noter enfin que ce projet d'instruction a été partagé avec les autres Etats Membres européens à titre d'information et d'échange de bonnes pratiques.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission prend note du projet d'instruction et émet un avis favorable.