

Objet : **Refonte de l'instruction portant sur l'utilisation des biocarburants comme combustible dans les soutes des navires**

Références : **MEPC 77/7/7, MEPC 70/7/2, Circulaire MEPC.1/Circ.795/Rev6, Norme ISO 8217 :2024**

Annexe : **- Instruction révisée portant sur l'utilisation des biocarburants comme combustible dans les soutes des navires (4 pages)**
- Circulaire MEPC.1/Circ.795/Rev6 (17 pages)

I/ Introduction:

La circulaire révisée MEPC.1/Circ.795/Rev6 du 10 juin 2022 portant interprétation uniforme de l'annexe VI de la Convention MARPOL est venue clarifier les modalités d'application des règles MARPOL en matière d'utilisation des biocarburants comme combustible dans les soutes des navires.

L'administration française a décidé de suivre cette interprétation uniforme pour les navires battant son pavillon, décision formalisée dans l'instruction SCH-017 aux Sociétés de classification habilitées et aux armateurs et communiquée à la commission, pour sa parfaite information, lors de la CCS du 5 octobre 2022.

La révision 2024 de la norme ISO 8217 tendant à reconnaître les biocarburants de type HVO et FAME en tant que carburants conventionnels même lorsqu'ils sont utilisés dans des proportions supérieures à 30% et jusqu'à 100% nécessite de mettre à jour l'instruction, afin d'exempter, pour l'utilisation de ces biocarburants spécifiques, de la transmission d'un dossier technique devant être validé par l'administration ou la SCH lorsque la teneur en HVO ou FAME dépasse 30% du mélange.

II/ Historique

L'annexe VI de la Convention MARPOL, fixe les dispositions nécessaires à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les émissions des moteurs marins. La règle 18 de cette Annexe contient à cet effet des dispositions à l'intention des Administrations, des fournisseurs de combustible et des propriétaires/exploitants de navires concernant la qualité et à la disponibilité du fuel-oil. En particulier, la règle 18.3.2 de l'Annexe VI contient des prescriptions relatives au fuel-oil obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole et la règle 18.3.2.2 dispose que les combustibles de ce type ne doivent pas : "provoquer un dépassement, par un moteur, de la limite d'émission de NOx applicable".

Les préoccupations relatives à l'application de la règle 18.3.2.2 de l'Annexe VI de MARPOL dans le cas de l'usage de biocarburants ont déjà été soulevées par IMarEST en 2016 dans le document publié sous la cote MEPC 70/7/2. Le document mettait en évidence les difficultés d'application de la règle 18.3.2 de l'Annexe VI de MARPOL pour les fuel-oils obtenus par des procédés autres que le raffinage du pétrole.

En effet, bien que certains biocarburants actuellement proposés sur le marché maritime soient 100 % biodérivés, nombre de ces combustibles sont issus du mélange de différents ratios de distillat ou de produits

résiduels du raffinage du pétrole, associés à des huiles de cuisson usagées ou à d'autres matériaux biodérivés, tels que les esters méthyliques d'acides gras (FAME) ou les esters éthyliques d'acides gras (FAEE). La gamme des mélanges possibles étant très vaste, il est de fait délicat de voir à quelle catégorie rattacher ces biocarburants. Le document mettait ainsi en évidence les problèmes découlant de l'application d'une règle principalement conçue autour d'une équivalence à des combustibles issus de distillats pétroliers, sans adresser spécifiquement le schéma de certification nécessaire aux produits biodérivés de caractéristiques physico-chimiques différentes.

Le document proposait en conséquence d'étendre le champ d'application de la règle 18.3.1 de l'Annexe VI de MARPOL pour couvrir tous les fuel-oils, quelle que soit leur matière brute, et de supprimer la règle 18.3.2 de ladite Annexe.

Le MEPC avait invité à soumettre des propositions pertinentes visant à inscrire un nouveau résultat (MEPC 70/18, paragraphe 7.7); sans toutefois qu'une proposition n'ait ensuite été avancée.

Alors qu'un engouement croissant est noté en matière de biocarburant pour le maritime, plusieurs études ont montré que le recours aux biocarburants pouvait entraîner dans certaines situations une augmentation des émissions de NOx (bien que nombre de ces études concernent des moteurs diesel non marins). Face à ce constat aux précédentes soumissions et discussions sur le sujet, l'OMI a souhaité clarifier l'application de l'Annexe VI de MARPOL sur les NOx eu égard aux biocarburants et à leurs mélanges.

Le document MEPC 77/7/7 est venu proposer cette clarification en soumettant une interprétation uniforme afin de faciliter l'application harmonisée des dispositions de ladite Annexe et du Code technique sur les NOx relatives aux impacts potentiels de l'utilisation des biocarburants sur les émissions de NOx telles qu'elles sont régies par la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL.

III/ Développement :

L'interprétation uniforme, proposée initialement par l'IACS et approuvée lors du MEPC 78, porte sur la règle 18.3 de l'Annexe VI de MARPOL relative à la qualité du fuel oil. Elle indique :

Aux fins de sa bonne application, la règle 18.3 de l'Annexe VI de MARPOL doit être interprétée comme suit :

a) un fuel-oil issu d'un mélange ne contenant pas plus de 30 % en volume de biocarburant devrait satisfaire aux dispositions de la règle 18.3.1 de l'Annexe VI de MARPOL. Un fuel-oil issu d'un mélange contenant plus de 30 % en volume de biocarburant doit satisfaire aux dispositions de la règle 18.3.2 de l'Annexe VI de MARPOL. Aux fins de la présente interprétation, un biocarburant est un fuel-oil dérivé de la biomasse et comprend donc, sans s'y limiter, les huiles de cuisson usagées transformées, les esters méthyliques d'acides gras ou les esters éthyliques d'acides gras, les huiles végétales pures, les huiles végétales hydrotraitées, le glycérol ou d'autres produits de transformation de la biomasse en liquide (BTL). Le nom du produit, tel qu'il est inscrit sur la note de livraison de soutes, doit être suffisamment détaillé pour permettre de déterminer si, et dans quelle mesure, un biocarburant est mélangé au produit tel qu'il a été fourni.

Aux fins de sa bonne application, la règle 18.3.2.2 de l'Annexe VI de MARPOL doit être interprétée comme suit :

b) un moteur diesel marin certifié conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL, qui peut fonctionner avec un biocarburant ou un mélange de biocarburants sans modification de ses composants critiques relatives aux émissions de NOx ou de ses réglages/valeurs de fonctionnement en dehors de ceux indiqués dans le dossier technique approuvé de ce moteur, devrait être autorisé à utiliser ce type de carburant sans avoir à être soumis à l'évaluation prévue par la règle 18.3.2.2 de l'Annexe VI de MARPOL. Aux fins de la présente interprétation, les essais d'émissions des moteurs de base effectués sur des combustibles de catégorie DM ou RM régis par la norme ISO 8217:2005, comme l'exige le paragraphe 5.3.2 du Code technique sur les NOx, devraient être validés pour tous les combustibles de ces catégories utilisés en service et pour lesquels le moteur a été conçu ou avec lesquels il est compatible, y compris ceux qui répondent aux normes ISO 8217 remplaçant la norme ISO 8217:2005;

c) lorsque les fuel-oils sont obtenus à partir de procédés autres que le raffinage du pétrole, ou le fuel-oil issu d'un mélange contenant plus de 30 % en volume de biocarburant et qui ne relève pas de l'alinéa b) de la présente interprétation uniforme, ou d'autres combustibles qui doivent faire l'objet de l'évaluation prévue par la règle 18.3.2.2 de l'Annexe VI de MARPOL et qui n'ont pas été spécifiquement certifiés conformément aux limites de la règle 13 au banc d'essai pour ce combustible spécifique et ce groupe/cette famille de moteurs, les dispositions ci-après sont interprétées comme un moyen acceptable de démontrer la conformité à la règle 18.3.2.2 :

- i) le certificat IAPP du navire peut continuer à être délivré lorsqu'il a été vérifié que la performance globale en matière d'émissions de NOx n'entraîne pas le dépassement de la limite d'émissions de NOx applicable par le moteur concerné lors de la combustion desdits combustibles au moyen de la méthode de mesure simplifiée à bord, conformément au paragraphe 6.3 du Code technique sur les NOx de 2008, ou de la méthode de mesure et de contrôle directs, conformément au paragraphe 6.4 dudit Code, ou par référence à des essais pertinents sur banc d'essai. Aux fins de la présente interprétation et de la démonstration de la conformité à la règle 18.3.2.2 de l'Annexe VI de MARPOL, et compte tenu des éventuels écarts qui surviennent lors de mesures effectuées à bord, une tolérance de 10 % de la limite applicable peut être acceptée

Cette interprétation uniforme définit des critères qui, dans le cas d'un mélange de biocarburants, seraient utilisés pour déterminer si les règles 18.3.1 ou 18.3.2 de l'Annexe VI de MARPOL, et toutes les suivantes, s'appliquent. Le critère retenu est de 30 % en volume. Si cette valeur est égale ou inférieure, la règle 18.3.1 de l'Annexe VI de MARPOL s'applique, si elle est supérieure à cette valeur, c'est la règle 18.3.2 de l'Annexe qui s'applique. Cette valeur a été choisie sur la base des indications fournies à ce jour selon lesquelles les mélanges inférieurs à 30% ont tendance à ne pas avoir d'impact significatif sur les émissions de NOx et correspond à la moyenne des mélanges de biocarburants généralement disponibles actuellement.

Dans le cadre d'un moteur diesel marin certifié conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL, qui peut fonctionner avec un biocarburant ou un mélange de biocarburants sans modification de ses composants critiques relatifs aux émissions de NOx ou de ses réglages/valeurs de fonctionnement en dehors de ceux indiqués dans le dossier technique approuvé de ce moteur, celui-ci est autorisé à utiliser un tel carburant sans avoir à faire l'objet de l'évaluation prévue par la règle 18.3.2.2 de l'Annexe VI de MARPOL (et donc quel que soit la valeur du mélange).

La nouvelle version de norme ISO 8217 (ISO 8217 :2024) considère les seuls biocarburants de type HVO et FAME comme des carburants conventionnels, jusqu'à une teneur de 100% dans le volume utilisé comme carburant dans un moteur marin. Dès lors, il convient de faire évoluer la pratique de l'administration et des SCH en exemptant les navires utilisant du HVO ou du FAME, y compris dans des proportions supérieures à 30% et jusqu'à 100%, de la transmission d'un dossier technique au titre des émissions de NOx (traitement similaire au cas où la proportion est inférieure à 30%).

L'administration soumet à la CCS pour sa parfaite information l'instruction révisée jointe à ce PV. Cette instruction reprend les dispositions de la précédente version, complétées d'un cas de figure supplémentaire pour tenir compte de la nouvelle version de la norme ISO 8217 de 2024.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission prend note de l'instruction révisée qui sera diffusée pour application auprès des armateurs et sociétés de classification habilitées agissant en qualité d'organisme reconnu par le pavillon français.