



OŚRODEK DS. IMO
BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 05/2024

Najważniejsze
postanowienia

81 sesji Komitetu Ochrony
Środowiska Morskiego IMO
(MEPC 81)

W dniach 18-22 marca 2024 r. odbyła się 81. sesja Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO (MEPC 81). Główne podjęte decyzje podsumowano poniżej na podstawie informacji uzyskanych podczas debaty.

Grupy powołane na MEPC 81

Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) powołał na 81 sesji:

- Grupę Redakcyjną ds. Zmian w instrumentach obowiązkowych,
- Grupę Roboczą ds. Zanieczyszczenia powietrza i efektywności energetycznej;
- Grupę Roboczą ds. Redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków;
- Grupę Przeglądową ds. Wód balastowych oraz
- Grupę Techniczną ds. Wyznaczenia PSSA i Obszarów specjalnych.

W ramach programu obrad 81 sesji MEPC podjęto następujące najważniejsze ustalenia:

Agenda 3 sesji - Zmiany w instrumentach obowiązkowych

Zmiany do załącznika VI do konwencji MARPOL wchodzące w życie 1 sierpnia 2025 r.

Poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL (**Rez. MEPC.385(81)**) dotyczą głównie:

1. Wymogu (Praw.13) w zakresie poziomu NOx, w przypadku okrętowego silnika wysokoprężnego zastępującego system parowy. W takim przypadku silnik należy uznać za silnik zamienny, który może być zgodny z poziomem II zamiast poziomu III, jeżeli spełnia *Wytyczne na rok 2024 w odniesieniu do nieidentycznych silników zamiennych, od których nie wymaga się spełnienia limitu poziomu III (Rez.MEPC.386(81))*. Administracja powiadomi IMO o przypadkach, w których silnik zamienny spełniający wymogi poziomu II (zamiast poziomu III), został zainstalowany w dniu 1 sierpnia 2025 r. lub po tej dacie;
2. Wymagań dotyczących punktów poboru próbek paliwa (Praw.14), wyjaśniających, że wymagania dotyczące punktów poboru próbek nie mają zastosowania do systemów stosowanych do paliwa o niskiej temperaturze zapłonu lub paliwa gazowego. Wynikające z tego zmiany zostały uwzględnione w formularzu świadectwa IAPP;
3. Wymagań dotyczących BDN – dokumentu dostawy „paliwa o niskiej temperaturze zapłonu” (Praw.18), wyjaśniających, że BDN powinien spełniać określoną liczbę informacji zawartych w Dodatku V (pozycje od 1 do 6);
4. Informacji, które należy przekazywać do bazy danych IMO, dotyczącej zużycia paliwa olejowego na statkach (Dodatek IX), dodając bardziej szczegółowe informacje, takie jak:
 - rozróżnienie zużycia paliwa olejowego i zużycia paliwa gazowego, gdy statek nie jest w drodze/rejsie/not under way;
 - instalacja technologii innowacyjnych; oraz
 - dane dotyczące całkowitej pracy przewozowej, z wykorzystaniem rzeczywistych danych dotyczących tzw. tono-kilometrów, TEU-kilometrów i/lub pasażero-kilometrów.

Komitet zgodził się na umożliwienie wcześniejszego wdrożenia powyższych zmian od dnia 1 stycznia 2025 r.

Zostały również przyjęte stosowne poprawki do *Wytycznych SEEMP na 2022 r. (Rez. MEPC.388(81))* oraz *Poprawki do Wytycznych 2022 dotyczących weryfikacji przez administrację danych o zużyciu paliwa olejowego na statkach i intensywności emisji dwutlenku węgla podczas eksploatacji (Rez. MEPC.389(81))*.

Ponadto, w oczekiwaniu na przyszłe decyzje polityczne dotyczące stosowania wytycznych LCA, biopaliwo powinno być zgłaszane w DCS z nazwą zdefiniowaną przez użytkownika i współczynnikiem CF w kategorii "Inne" paliwa.

Poprawki do Konwencji BWM wchodzące w życie 1 października 2025 r.

Poprawki do Konwencji BWM (**Rez. MEPC.383(81)**) modyfikują przepisy A-1 i B-2, umożliwiając korzystanie z Elektronicznej książki zapisów o wodach balastowych zgodnie z *Wytycznymi dotyczącymi korzystania z elektronicznych ksiąg zapisów w ramach Konwencji BWM* (Rez. MEPC.372(80), z ewentualnymi poprawkami).

Zmiany w art. V Protokołu I do Konwencji MARPOL wchodzące w życie 1 stycznia 2026 r.

Zgodnie z projektem wymagań dotyczących raportowania w rozdziale V Konwencji SOLAS w sprawie utraconego kontenera transportowego, zatwierdzonym przez MSC 107, Artykuł V w Protokole I Konwencji MARPOL zostaje zmieniony (**Rez. MEPC.384(81)**) w następujący sposób: "W przypadku utraty kontenera(ów) transportowego (ych), raport wymagany zgodnie z Art. II(1)(b) powinien być sporządzony zgodnie z wymaganiami dotyczącymi Komunikatów o niebezpieczeństwie przewidzianymi w Przepisach SOLAS V/31 i V/32."

PROJEKT POPRAWEK ZATWIERDZONYCH DO PRZYJĘCIA NA MEPC 82 (Październik 2024 r.)**Projekt poprawek do Załącznika VI do konwencji MARPOL**

Projekt poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL zmienia przepisy 13, 14 i Dodatek VII w celu wyznaczenia dwóch nowych obszarów kontroli emisji tlenków azotu (NOx), tlenków siarki (SOx) i pyłu zawieszonego (PM):

1. Morza Norweskiego,
 - dla statków zbudowanych w dniu 1 marca 2026 r. lub później, co oznacza statki:
 - o dla których umowa na budowę została zawarta w dniu 1 marca 2026 r. lub po tej dacie; lub
 - o w przypadku braku kontraktu na budowę, których stępka została położona lub które będą znajdować się na podobnym stadium budowy w dniu 1 września 2026 r. lub po tej dacie; lub
 - o których dostawa nastąpi w dniu 1 marca 2030 r. lub po tej dacie;
2. Wód Arktycznych podlegających suwerenności i jurysdykcji Kanady
 - o dla statków zbudowanych w dniu 1 stycznia 2025 r. lub po tej dacie.

Nowe obszary ECA wprowadzą wymóg, aby zawartość siarki w paliwie nie przekraczała 0,10% m/m, a emisja tlenków azotu osiągała poziom III dla statków pływających w ramach ECA 12 miesięcy po wejściu w życie przepisów, co przewiduje się na 1 marca 2026 r. (obowiązywanie od marca 2027 r.)

PRZYJĘTE/ZATWIERDZONE INSTRUMENTY O CHARAKTERZE REKOMENDACJI**Poprawki do Ujednoliconej interpretacji Załącznika VI do Konwencji MARPOL**

Okólnik (MEPC.1/Circ.795/Rev.9) obejmuje:

- określenie obowiązującego wymaganego wskaźnika EEDI każdej fazy dla: zbiornikowca LNG, wycieczkowego statku pasażerskiego, statku pasażerskiego ro-ro, statku towarowego ro-ro (pojazdowiec) i statku towarowego ro-ro, zbudowanych w dniu 1 września 2019 r. lub po tej dacie; oraz
- zdefiniowanie typu statku, „masowca do przewozu ładunków ciężkich” /heavy load carrier.

Wytyczne dotyczące tymczasowego przechowywania oczyszczonych ścieków i/lub ścieków szarych (TS/GW – Treatment Sewage/ Grey Water) w zbiornikach wód balastowych (BW – Ballast Water)

Wytyczne (**BWM.2/Circ.82**) zawierają procedurę tymczasowego przechowywania TS/GW w zbiornikach BW, dopuszczoną do stosowania jako opcja w określonych portach i obszarach, które ograniczają zrzut TS/GW i tam, gdzie statek nie ma dedykowanych zbiorników o odpowiedniej pojemności do przechowywania TS/GW.

Procedura opisuje kroki, które należy wykonać w oparciu o następujące zasady:

- zrzut BW powinien być zgodny z Konwencją BWM;

- zrzut TS powinien być zgodny z załącznikiem IV do konwencji MARPOL i wszelkimi lokalnymi wymaganiami;
- wytrzymałość kadłuba i stateczność statku nie powinny być zagrożone;
- w przypadku, gdy statek tymczasowo przechowuje TS/GW w zbiornikach BW, na statku powinny być przeprowadzane okresowe kontrole zbiorników BW i podejmowane środki zapobiegające negatywnemu oddziaływaniu na nie;
- w *Planie postępowania z wodami balastowymi* (BWMP) należy uwzględnić specyficzną dla każdego statku procedurę przełączania ze zbiorników BW na zbiorniki TS/GW i z powrotem na zbiorniki BW, w tym pomp i rurociągów związanych ze zbiornikami BW o podwójnym przeznaczeniu, wraz ze szczegółowymi informacjami na temat sposobu przeprowadzania płukania;
- zbiorniki BW, które mają być używane do tymczasowego przechowywania TS/GW, powinny zostać zidentyfikowane w BWMP;
- w Książce zapisów o postępowaniu z wodami balastowymi należy dokonać wpisu pod odpowiednim kodem związanym z dodatkowymi procedurami operacyjnymi i uwagami ogólnymi.

System ograniczania mocy wału/silnika zgodny z wymogami EEXI oraz wykorzystanie rezerwy mocy

Uzgodniono, co następuje:

1. poprawki do Wytycznych 2021 (**Rez. MEPC.390(81)**), w tym:

- dodatkowe wymagania techniczne dla jednostki sterującej służącej do obliczania i ograniczania mocy przenoszonej przez wał na śrubę (śruby), jeśli jest ona niezależna od automatyki silnika (np. alarm na mostku; automatyczna rejestracja danych w przypadku celowego wykorzystania rezerwy mocy; oraz maksymalnie 5-minutowy czas blokady alarmu przekroczenia w przypadku krótkotrwałego niezamierzonego przekroczenia limitu mocy systemu) (pkt 2.1.1.3);
- doprecyzowanie warunków, w których użycie rezerwy mocy byłoby dozwolone (tj. scenariusz w paragrafie 3 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, który może zagrozić bezpiecznej żegludze statku) (ust. 2.2.1, 3.1 i 3.3)
- wymóg aktualizacji załączników do "Zaleceń w sprawie dostarczania i wyświetlania informacji manewrowych na statkach" w celu uwzględnienia charakterystyk manewrowych statku, gdy statek ma dostępną całą moc wału i silnika oraz gdy moc wału lub silnika została ograniczona (nowy ust. 6).

2. procedurę raportowania, która ma być stosowana przez Administrację przy corocznym raportowaniu wykorzystania rezerwy mocy do IMO (**MEPC.1/Circ.908**).

Do 30 czerwca każdego roku Administracja powinna raportować do Sekretariatu IMO wykorzystania rezerwy mocy w okresie 12 miesięcy od 1 stycznia do 31 grudnia poprzedniego roku kalendarzowego.

Agenda 4 sesji - SZKODLIWE ORGANIZMY MORSKIE W WODACH BALASTOWYCH

Modyfikacje systemów obróbki wód balastowych z istniejącym zatwierdzeniem typu

Aby umożliwić armatorom korzystanie z BWMS w różnych scenariuszach i regionach lub w celu dostosowania się do zmian w łańcuchu dostaw lub poprawy wydajności komponentów, konieczna może okazać się zmiana istniejących części systemów BWMS. Jednak ze względu na świadectwo zatwierdzenia typu i konkretną listę komponentów związanych z zatwierdzenia typu BWMS, zmiana tych części może okazać się trudna.

MEPC omówił wymóg ewentualnego nowego zatwierdzenia typu dla systemów BWMS już je posiadających, a które po zatwierdzeniu zostały poddane modyfikacji. W związku z tym zdecydowano się zrewidować okólnik BWM.2/Circ.43/Rev.1, jako środek tymczasowy przed dalszym przeglądem konwencji BWM. Prace nad tymi zagadnieniami będą prowadzone w okresie międzysesyjnym, a dalsze konkretne propozycje zostaną przedłożone na 82 sesję MEPC.

Postępowanie w przypadku wystąpienia w portach wód o pogorszonej jakości

Nie wszystkie systemy BWMS pracują prawidłowo we wszystkich środowiskach, a system BWMS wybrany podczas budowy może nie być odpowiedni do profilu eksploatacyjnego statku, a tym samym może nie być zgodny z konwencją BWM.

Komitet MEPC uchwalił rezolucję **MEPC.387(81)** *Tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania konwencji BWM do statków działających w wodach o pogorszonej jakości*.

Wytyczne te pomogą właścicielom i operatorom statków w planowaniu zgodności z Konwencją BWM i standardem zgodnym z prawidłem D-2, gdy zatwierdzony typ BWMS, który został prawidłowo zainstalowany, obsługiwany i konserwowany, napotyka ograniczenia eksploatacyjne lub ma trudności ze spełnieniem wymagań eksploatacyjnych w portach o pogorszonej jakości wody (*Challenging Water Quality* - CWQ). Zalecane kroki mają na celu:

- zidentyfikowanie, kiedy system nie działa z powodu CWQ;
- wskazanie działań mających na celu uniknięcie obejścia systemu;
- wskazanie kroków do odzyskania sprawności po obejściu, w tym mających na celu przywrócenie zgodności ze standardem D-2;
- zasady planowania, prowadzenia dokumentacji i komunikacji.

Operatorzy statków korzystający z niniejszych wytycznych powinni uwzględnić specyficzne dla statku zmiany w procedurach eksploatacyjnych określonych w Planie postępowania z wodami balastowymi (BWMP).

Agenda 5 sesji - Ochrona przed zanieczyszczeniem powietrza ze statków

MEPC rozważył warunki, w których Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczenia powietrza przez silnik (EIAPP) pozostaje ważne, w szczególności w przypadku zmiany bandery statku. Złożono dwie podstawowe propozycje, z których jedna zakłada, że EIAPP pozostaje ważne przez cały okres eksploatacji silnika, pod warunkiem, że charakterystyka silnika wpływająca na emisje NOx nie zostanie zmieniona po jego zainstalowaniu. W ten sposób zmiana bandery statku nie unieważnia świadectwa.

Inny pogląd był taki, że EIAPP, podobnie jak każdy inne świadectwo statku, musi być wydany z upoważnienia władzy państwa bandery, tj. w przypadku zmiany bandery, EIAPP jest unieważniany i musi zostać ponownie wydany. W ten sposób metodologia i warunki ponownego wydania leżą w gestii państwa bandery.

Ze względu na rozbieżne poglądy na ten temat i brak wystarczającego poparcia dla proponowanej interpretacji dotyczącej EIAPP w momencie zmiany bandery statku, Komitet nie rozwiązał tej kwestii.

Systemy oczyszczania gazów spalinowych

MEPC przeanalizował raporty dotyczące wpływu na środowisko zrzutów z systemów oczyszczania spalin (EGCS) do środowiska morskiego.

MEPC rozważył propozycję zmiany *Wytycznych 2021 dla systemów oczyszczania gazów spalinowych* (MEPC.340(77)) w celu odniesienia się do opcji alternatywnej, tj. wykorzystanie danych dotyczących stężeń azotanów w wodach zrzutowych zebranych z systemów EGCS o podobnej konstrukcji, jako alternatywę dla wymagań dotyczących pobierania próbek, analizy i oznaczania ilościowego. Zaproponowano ograniczenie takich sytuacji do instalacji/wstępnego przeglądu systemu na statku, aby upewnić się, że przy każdym przeglądzie odnowieniowym pobierane są próbki z rzeczywistego systemu EGCS, a nie z systemu o podobnej konstrukcji.

MEPC otrzymał również poradę prawną dostarczoną przez Sekretariat IMO na temat wzajemnych powiązań między stosowaniem EGCS jako równoważnego środka zgodności z wymogami dotyczącymi siarki zawartymi w Załączniku VI do Konwencji MARPOL, a Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza. Zalecono, aby IMO ustaliła, przy jakiej wartości progowej stosowanie EGCS spowodowałoby szkodliwe skutki i/lub szkody dla środowiska morskiego.

W opinii prawnej rozważono również podstawę, na której poszczególne państwa mogą jednostronnie ograniczać wykorzystanie EGCS. Uzgodniono, że nie przedstawiono wystarczających dowodów na poparcie takiej zmiany i MEPC zaprosił zainteresowane państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe do przedłożenia propozycji z odpowiednimi uzasadnieniami na przyszłą sesję.

Agenda 6 sesji - Efektywność energetyczna statków

MEPC zgodził się na zmianę klasyfikacji zbiornikowców LNG, które są obecnie zgłaszane do celów raportowania danych w paragrafie 27 załącznika VI jako gazowce, oraz klasyfikowanie ich w ramach oceny intensywności emisji węgla CII, jako zbiornikowców LNG.

MEPC zwrócił się do Sekretariatu o ponowne obliczenie rocznego współczynnika efektywności (emisje CO₂ na jednostkę pracy transportowej) dla flot LNG i gazowców na lata 2021 i 2022 po zmianie klasyfikacji. Zgodzono się jednocześnie, że ta zmiana kategorii nie powinna być interpretowana jako mająca wpływ na oznaczenie typu statku w Międzynarodowym Świadectwie Efektywności Energetycznej (IEEC) i nie powinna przesądzać o możliwym wyniku CII.

Baza danych DCS

Komitet MEPC stoi na stanowisku, że dane przechowywane przez IMO w DCS dotyczące zużycia paliwa olejowego są podstawowym narzędziem przeglądu skuteczności środków regulacyjnych, jak również projektowania przyszłych środków, a dane te nie zawsze są przekazywane w jednolity sposób.

Uzgodniono, że jednolite raportowanie do DCS takich paliw, jak VLSFO i ULSFO – o bardzo małej lub znikomej ilości siarki w paliwie, byłoby korzystne i że odpowiednia nomenklatura pozwoliłaby uniknąć nadmiernej liczby różnych i niestandardowych nazw paliw w DCS.

W związku z tym MEPC zwrócił się do państw członkowskich i organizacji międzynarodowych o przedstawienie propozycji ujednoliconej interpretacji dla spójnego raportowania VLSFO i ULSFO na przyszłą sesję.

Transport biopaliw

Tradycyjne paliwo olejowe jest transportowane jako produkt objęty Załącznikiem I do konwencji MARPOL na zbiornikowcach, podczas gdy biopaliwa są klasyfikowane jako produkt objęty Załącznikiem II do konwencji MARPOL i nie mogą być obecnie transportowane tradycyjnymi zbiornikowcami (w przypadku produktów o wyższym udziale biopaliwa niż 25%).

W związku z tym MEPC skierował sprawę na 30 sesję Grupy Roboczej ds. Oceny Zagrożeń dla Bezpieczeństwa i Zanieczyszczenia Chemikaliami (ESPH 30), która będzie miała posiedzenie w dniach 14-18 października 2024 r. w celu dalszego rozpatrzenia.

Agenda 7 sesji - Ograniczenie emisji GHG ze statków

W ramach prac nad średnioterminowymi środkami służącymi osiągnięciu celów redukcji emisji gazów cieplarnianych (GHG) w żegludze międzynarodowej, opracowywany jest koszyk proponowanych środków, obejmujący zarówno element techniczny jak i ekonomiczny, zgodnie ze strategią IMO w zakresie redukcji emisji GHG z 2023 roku.

Do tej pory zaproponowano różne środki, takie jak:

- w odniesieniu do elementu technicznego, oparty na celach standard paliwa żeglugowego regulujący stopniowe zmniejszanie intensywności emisji gazów cieplarnianych (GHG Fuel Standard);
- w odniesieniu do elementu ekonomicznego - nałożenie opłat za emisje gazów cieplarnianych (Universal Mandatory GHG Levy) oraz połączenie nałożenia opłaty na statki eksploatujące paliwa kopalne i zwrotu dochodów statkom eksploatującym paliwa o zerowej emisji (feebate) itp.

Uzgodniono następujący plan prac w celu opracowania środków średnioterminowych, z przewidywanym wejściem w życie do 2027 r:

Lata	Element planu pracy
2023-2024	Przeprowadzenie kompleksowej oceny wpływu na różne kraje i międzynarodową żeglugę (CIA) - wynikającego z kombinacji odpowiedniego koszyka środków, oraz sfinalizowanie środków średnioterminowych.
2025	Zatwierdzenie i przyjęcie środków średnioterminowych
2027	Wejście w życie środków średnioterminowych

Postępy w zakresie środków średnioterminowych

W oparciu o dyskusje podczas międzysesyjnej grupy roboczej ds. gazów cieplarnianych (ISWG-GHG16) i MEPC 81, osiągnięto porozumienie w sprawie opracowania, w ramach koszyka środków średnioterminowych, następujących elementów:

- standardu dla paliw żeglugowych opartego na celu, bazującego na emisjach GHG paliw żeglugowych w cyklu życia paliw well-to-wake i obejmującego elastyczne mechanizmy zgodności (np. handel jednostkami nadwyżek, zakup jednostek naprawczych i grupowanie); oraz
- elementu ekonomicznego, opartego na mechanizmie ustalania cen emisji gazów cieplarnianych w celu skutecznego promowania transformacji energetycznej i zapewnienia światowej flocie niezbędnej zachęty, przyczyniając się jednocześnie do równych szans oraz sprawiedliwej i równej transformacji.

Dodatkowe prace nad powyższymi kwestiami zostaną przeprowadzone w okresie międzysesyjnym przed MEPC 82 (październik 2024 r.), podczas dwudniowych warsztatów eksperckich (GHG-EW 5) i międzysesyjnej grupy roboczej ds. gazów cieplarnianych (ISWG-GHG17).

Wytyczne dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw żeglugowych (Wytyczne LCA)

Wytyczne LCA zostały zmodyfikowane (**Rez. MEPC.391(81)**) w celu wprowadzenia m.in:

- parametrów związanych z produkcją biopaliw, oceny intensywności emisji dwutlenku węgla GHG dla energii elektrycznej oraz metodologii tank-to-wake dla rzeczywistych wskaźników emisji na statku (sekcje 4, 5, 9 i 10 oraz Załącznik 3);
- *Wzoru zgłoszenia domyślnego współczynnika emisji od złoza do zbiornika "well-to-tank"* (Załącznik 4) i nowego *Wzoru zgłoszenia dla współczynników emisji od zbiornika do zużycia „tank-to-wake”* (Załącznik 5).

Pozostałe kwestie związane z LCA (np. certyfikacja, rozliczanie wychwyconego CO₂) będą przedmiotem dalszych prac między sesjami, a kwestie naukowe i techniczne zostaną omówione przez grupę roboczą GESAMP ds. intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw żeglugowych.

Wychwytywanie dwutlenku węgla na statku i emisje gazów cieplarnianych innych niż dwutlenek węgla

Komitet zgodził się opracować ramy regulacyjne dla wykorzystania wychwytywania dwutlenku węgla na statkach. Utworzono międzysesyjną grupę korespondencyjną ds. wychwytywania dwutlenku węgla (CG) w celu osiągnięcia postępów w tej kwestii oraz w zakresie pomiaru i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych innych niż CO₂ (tj. wskaźników emisji metanu i podtlenku azotu oraz wartości C_{slip} dla układów przetwarzania energii).

Agenda 7 sesji - Morskie odpady plastikowe

Okólnik w sprawie przewozu granulatu tworzyw sztucznych

MEPC zatwierdził **MEPC.1/Circ.909** *Zalecenia dotyczące przewozu granulatów tworzyw sztucznych drogą morską w kontenerach* w następstwie prac podjętych przez podkomitety PPR i CCC. Okólnik ten będzie działał jako środek krótkoterminowy mający na celu zmniejszenie zagrożeń dla środowiska związanych z przewozem granulatu tworzyw sztucznych w formie opakowanej drogą morską przed opracowaniem obowiązkowych instrumentów.

Agenda 10 sesji - Sprawozdania innych podkomitetów IMO

Podkomitet SDC 10 – Redukcja emisji hałasu podwodnego (URN)

Żegluga komercyjna jest jednym z głównych czynników przyczyniających się do emisji podwodnego hałasu (URN), który ma niekorzystny wpływ na życie morskie, w tym ssaki morskie, co oddziałuje na utrzymanie społeczności przybrzeżnych i tubylczych pod względem żywności i źródeł utrzymania.

Faza budowania doświadczenia URN (EBP)

Głównym celem fazy budowania doświadczenia w zakresie URN jest zebranie informacji na temat zdobytych doświadczeń i najlepszych praktyk w zakresie stosowania i wykorzystania zmienionych wytycznych MEPC.1/Circ.906 dotyczących redukcji emisji podwodnego hałasu przez projektantów, konstruktorów, właścicieli i operatorów statków w celu zmniejszenia URN danego statku.

Uznając potrzebę opracowania planu działania w celu usunięcia barier utrudniających przyjęcie wytycznych MEPC.1/Circ.906 MEPC zatwierdził zasadniczo projekt planu działania na rzecz zmniejszenia hałasu podwodnego powodowanego przez żeglugę handlową, w celu dalszego rozważenia i ostatecznego zatwierdzenia na sesji MEPC 82. Plan działania ma na celu:

- Zwiększenie świadomości społecznej, edukacji i szkolenia marynarzy;
- Standaryzację procesu planowania zarządzania emisją hałasu podwodnego;
- Opracowanie celów w zakresie redukcji emisji hałasu podwodnego;
- Dalszy rozwój polityki redukcji URN;
- Opracowanie narzędzi do gromadzenia danych i udostępniania informacji;
- Zachęcanie do badań nad URN i GHG/URN oraz biofoulingiem, wpływem URN na gatunki i siedliska.

Podkomitet HTW-9 - Przepisy szkoleniowe dla marynarzy związane z Konwencją BWM

MEPC 80 rozważył i zgodził się z decyzją podkomitetu HTW 9, że w ramach *Kompleksowego przeglądu Konwencji i Kodeksu STCW 1978* należy również rozważyć prace nad opracowaniem przepisów szkoleniowych dla marynarzy związanych z Konwencją BWM.

Podkomitet III-9 - Przegląd wytycznych dotyczących kontroli państwa portu (PSC) w ramach Konwencji o postępowaniu z wodami balastowymi i osadami (BWM)

MEPC zgodził się z decyzją podkomitetu IMO III 9, aby rozważyć zmianę wytycznych MEPC.252(67) dotyczących kontroli państwa portu (PSC) w ramach Konwencji o **postępowaniu z wodami balastowymi i osadami** (BWM) dopiero po zakończeniu nowelizacji Konwencji BWM.

Agenda 15 sesji - Inne sprawy

Konwencja z Hongkongu w sprawie bezpiecznego i ekologicznego recyklingu statków, HKC 2009

Nowy projekt formatów raportowania GISIS w celu wdrożenia Konwencji z Hongkongu

Konwencja HKC wejdzie w życie 26 czerwca 2026 roku. Zgodnie z wymogami HKC strony konwencji są zobowiązane do zgłaszania do IMO różnych informacji. Po dyskusji na sesji Komitet MEPC:

- Poleciał Sekretariatowi opracowanie nowego modułu GISIS dla Stron Konwencji w celu wypełnienia ich obowiązków sprawozdawczych w zakresie recyklingu statków.
- Zatwierdził **MEPC.1/Circ.910** *Formaty obowiązkowych raportów zgodnie z artykułem 12 Konwencji z Hongkongu do tymczasowego wykorzystania* w oczekiwaniu na opracowanie modułu GISIS.

- Zwrócił się do Sekretariatu o przedkładanie na MEPC rocznego sprawozdania, począwszy od roku 2026, który określi liczbę zatwierdzonych zakładów recyklingu statków, liczbę statków, którym wydano międzynarodowy certyfikat gotowości do recyklingu, liczbę statków poddanych recyklingowi, a także odpowiadający im tonaż brutto w poprzednim roku kalendarzowym.

Dostosowanie konwencji bazylejskiej i konwencji z Hongkongu

Po wejściu w życie konwencji HKC globalne ramy prawne dotyczące recyklingu statków ulegną zmianie. W tym momencie, gdy statek otrzyma Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu (IRRC) zgodnie z konwencją, może być jednocześnie uznany za odpad niebezpieczny zgodnie z postanowieniami innej konwencji - Konwencji bazylejskiej (BC). Przez cały okres ważności IRRC (do trzech miesięcy), statek może być zatem narażony na ryzyko aresztowania za naruszenie wymogów konwencji BC, podczas gdy nadal prowadzi działalność handlową.

MEPC omówił to wyzwanie regulacyjne i uzgodnił, że niespójności prawne powinny zostać wyjaśnione z BC poprzez komunikację pomiędzy IMO i BC za pośrednictwem państw członkowskich, sekretariatów i poprzez przekazanie wyników z MEPC 81 na następne spotkanie Konwencji Bazylejskiej. Ponadto Sekretariat został poproszony o opracowanie wytycznych dotyczących tych dwóch konwencji do rozważenia na MEPC 82.

Portowe urządzenia odbiorcze

MEPC przedyskutował wymóg stron Konwencji MARPOL do powiadamiania IMO i jej członków o ich krajowych przepisach dotyczących zrzutu oczyszczonych ścieków fekalnych i ścieków szarych ze statków. Zaproponowano, aby Organizacja opracowała bazę danych lokalnych/regionalnych przepisów dotyczących zrzutów oczyszczonych ścieków w obszarze publicznym portowych urządzeń odbiorczych. MEPC skierował dokument do podkomitetu PPR 12, który zostanie rozpatrzony jako część prac w ramach punktu 4 porządku obrad, dotyczącego Poprawek do Załącznika MARPOL. II

Reakcja na zanieczyszczenie środowiska morskiego

Krajowe służby meteorologiczne i hydrologiczne (NMHS) odgrywają ważną rolę w zapewnianiu morskich usług meteorologicznych i specjalistycznych usług w zakresie reagowania kryzysowego na morzu, w tym we wspieraniu reagowania kryzysowego na zanieczyszczenie środowiska morskiego oraz operacji poszukiwawczych i ratowniczych. Światowa Organizacja Meteorologiczna proponuje rozszerzenie morskiego wsparcia meteorologicznego dla reagowania na zanieczyszczenia środowiska morskiego poprzez ustanowienie Regionalnych Specjalistycznych Centrów Meteorologicznych (RSMC) Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO) do reagowania w sytuacjach kryzysowych na morzu. MEPC poparł ustanowienie RSMC i zachęcił do zaangażowania się w działalność tych ośrodków na poziomie krajowym oraz uzgodnił, że po ustanowieniu RSMC będą one wspierać działania związane z konwencją MARPOL. Proponowane poprawki do podręcznika dotyczącego globalnego systemu prognozowania powinny zostać opracowane lokalnie na poziomie państw członkowskich.

Używanie zbiorników resztkowych na zbiornikowcach olejowych

MEPC odnotował propozycję wyjaśnienia zagadnienia czy po ładunkowy zbiornik resztkowy może być wyznaczony do przewozu olejów jako ładunku i przekazał ją na obrady podkomitetu PPR 12 w celu dalszego rozważenia i doradzenia Komitetowi w sprawie dalszych działań.

WYKAZ REZOLUCJI I OKÓLNIKÓW PRZYJĘTYCH NA MEPC 81

REZOLUCJA	TYTUŁ
REZOLUCJA MEPC.383(81)	Poprawki do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004 r. (Stosowanie elektronicznej książki zapisów o wodach balastowych)
REZOLUCJA MEPC.384(81)	Poprawki do Protokołu I do Konwencji MARPOL dotyczące Procedur zgłaszania przypadków utraty kontenerów
REZOLUCJA MEPC.385(81)	Poprawki do Załącznika Vi do konwencji MARPOL dotyczące paliw o niskiej temperaturze zapłonu i innych kwestii związanych z paliwem olejowym morskich silników wysokoprężnych zastępujących system parowy, dostępności danych i włączenia danych dotyczących pracy transportowej oraz zwiększenia szczegółowości danych w Bazie Danych IMO dotyczącej zużycia paliwa przez statki (IMO DCS)
REZOLUCJA MEPC.386(81)	Wytyczne z 2024 r. wynikające z przepisu 13.2.2 załącznika VI do konwencji MARPOL w odniesieniu do nieidentycznych silników zamiennych, które nie muszą spełniać limitu poziomu III emisji
REZOLUCJA MEPC.387(81)	Tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania konwencji BMW w stosunku do statków eksploatowanych w wodach o pogorszonej jakości
REZOLUCJA MEPC.388(81)	Poprawki do Wytycznych z 2022 r. dotyczących opracowania planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP) (rezolucja MEPC.346(78))
REZOLUCJA MEPC.389(81)	Poprawki do Wytycznych na 2022 r. dotyczących weryfikacji przez administracje danych dotyczących zużycia paliwa olejowego przez statki i eksploatacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla (rezolucja MEPC.348(78))
REZOLUCJA MEPC.390(81)	Poprawki do Wytycznych z 2021 r. dotyczących systemu ograniczania mocy wału/silnika w celu zapewnienia zgodności z wymogami dotyczącymi EEXI i wykorzystania rezerwy mocy (rezolucja MEPC.335(76)), zmieniona rezolucją MEPC.375(80))
REZOLUCJA MEPC.391(81)	Wytyczne z 2024 r. dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw okrętowych (Wytyczne LCA 2024)

NUMER OKÓLNIKA	TYTUŁ
BWM.2/Circ.82	Wytyczne dotyczące tymczasowego przechowywania oczyszczonych ścieków i/lub szarej wody w zbiornikach balastowych
MEPC.1/Circ.908	Projekt Procedury zgłaszania do Organizacji przypadków wykorzystania rezerwy mocy na statku
MEPC.1/Circ.909	Zalecenia dotyczące przewozu drogą morską granulek plastikowych w kontenerach ładunkowych
MEPC.1/Circ.910	Formaty raportów obowiązkowych, zgodnie z artykułem 12 konwencji z Hongkongu

Raport z 81 posiedzenia MEPC IMO zostanie dołączony do niniejszego Biuletynu po jego wydaniu przez IMO.