



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 11/2023

Strategia IMO

redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków 2023

Państwa Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), zebrane na posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 80), przyjął strategię IMO na 2023 r. w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków, obejmującą wzmocnione cele dotyczące zwalczania szkodliwych emisji.

Zmieniona strategia IMO w zakresie gazów cieplarnianych obejmuje wzmocnione wspólne ambicje osiągnięcia zerowej emisji netto gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej blisko 2050 r., zobowiązanie do zapewnienia stosowania alternatywnych paliw o zerowej i bliskiej zerowej emisji gazów cieplarnianych do 2030 r., a także orientacyjne punkty kontrolne strategii dla 2030 i 2040 roku.

Sekretarz generalny IMO Kitack Lim powiedział:

„Przyjęcie strategii IMO w zakresie gazów cieplarnianych do 2023 r. jest dla IMO ogromnym osiągnięciem i otwiera nowy rozdział w kierunku dekarbonizacji mórz. Jednocześnie nie jest to cel końcowy, ale pod wieloma względami punkt wyjścia do pracy, która wymaga zintensyfikować się jeszcze bardziej w nadchodzących latach i dziesięcioleciach. Jednak, dzięki zmienionej strategii, na którą się zgodziliście, mamy jasny kierunek, wspólną wizję i ambitne cele, które pomogą nam osiągnąć to, czego oczekuje od nas świat”.

„Przede wszystkim szczególnie znaczące jest jednomyślne poparcie wszystkich państw członkowskich. W związku z tym uważam, że musimy zwrócić większą uwagę na wspieranie krajów rozwijających się, w szczególności krajów SIDS i LDC, tak aby nikt nie został pominięty, ” dodał.

IMO jest wyspecjalizowaną agencją ONZ odpowiedzialną za opracowywanie światowych standardów żeglugi i wspieranie krajów we wdrażaniu tych zasad.

Elementy Strategii przedstawiono poniżej:

Strategia IMO 2023 dotycząca redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków

Strategia IMO z 2023 r. w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków stanowi kontynuację prac IMO jako właściwego organu międzynarodowego zajmującego się emisjami gazów cieplarnianych (GHG) z żeglugi międzynarodowej.

Wizja

IMO pozostaje zaangażowana w redukcję emisji gazów cieplarnianych pochodzących z żeglugi międzynarodowej i w trybie pilnym dąży do ich jak najszybszego wycofania, jednocześnie promując, w kontekście niniejszej strategii, sprawiedliwą i sprawiedliwą transformację.

Poziomy ambicji

Poziomy ambicji kierujące strategią IMO w zakresie gazów cieplarnianych do 2023 r. są następujące:

.1 spadek intensywności emisji dwutlenku węgla przez statek poprzez dalszą poprawę efektywności energetycznej nowych statków

dokonanie przeglądu w celu zaostrzenia wymogów projektowych dotyczących efektywności energetycznej statków;

.2 spadek intensywności emisji dwutlenku węgla w żegludze międzynarodowej

zmniejszenie emisji CO₂ przypadającej na pracę transportową, średnio w żegludze międzynarodowej, o co najmniej 40% do 2030 r. w porównaniu z 2008 r.;

.3 wzrost wykorzystania technologii, paliw i/lub źródeł energii o zerowej lub bliskiej zeru emisji gazów cieplarnianych

przyjęcie technologii, paliw i/lub źródeł energii o zerowej lub bliskiej zeru emisji gazów cieplarnianych, aby do 2030 r. stanowiły co najmniej 5%, dążąc do osiągnięcia 10% energii zużywanej w żegludze międzynarodowej; i

.4 redukcja emisji gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej do zera netto

jak najszybsze osiągnięcie maksymalnego poziomu emisji gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej i osiągnięcie zerowej emisji netto gazów cieplarnianych do około 2050 r., jako realizacja długoterminowego celu w zakresie temperatury określonego w art. 2 Porozumienia Paryskiego.

Orientacyjne punkty kontrolne

Orientacyjne punkty kontrolne pozwalające osiągnąć zerową emisję netto gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej:

.1 zmniejszenie całkowitej rocznej emisji GHG z żeglugi międzynarodowej o co najmniej 20%, dążąc do 30% do 2030 r. w porównaniu z 2008 r.; i

.2 zmniejszenie całkowitej rocznej emisji GHG z żeglugi międzynarodowej o co najmniej 70%, dążąc do 80%, do 2040 r. w porównaniu z 2008 r.

Koszyk proponowanych średniookresowych środków redukcji emisji gazów cieplarnianych

Strategia dotycząca gazów cieplarnianych 2023 stanowi, że należy opracować i sfinalizować koszyk kandydujących środków, realizujących cele w zakresie redukcji, obejmujący zarówno:

1. element techniczny, a mianowicie norma dotycząca paliw żeglugowych oparta na celach, regulująca stopniowe zmniejszanie intensywności emisji gazów cieplarnianych w paliwie żeglugowym; i
2. element ekonomiczny, na podstawie mechanizmu ustalania cen emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego.

Kandydujące środki gospodarcze zostaną ocenione zgodnie z określonymi kryteriami, które należy uwzględnić w kompleksowej ocenie skutków, aby ułatwić sfinalizowanie koszyka środków.

Średniookresowe środki redukcji emisji gazów cieplarnianych powinny skutecznie wspierać transformację energetyczną żeglugi i zapewniać flocie światowej potrzebną zachętę, jednocześnie przyczyniając się do równych warunków działania oraz sprawiedliwej i sprawiedliwej transformacji.

Wpływ na państwa

Strategia mówi, że wpływ środka/połączenia środków na państwa powinien zostać oceniony i odpowiednio uwzględniony przed przyjęciem środka zgodnie ze zmienioną procedurą oceny wpływu środków kandydujących na państwa. Szczególną uwagę należy zwrócić na potrzeby krajów rozwijających się, zwłaszcza SIDS i LDC.

Bariery i działania wspierające; budowanie potencjału i współpraca techniczna; R & D

W strategii Komitet uznaje, że kraje rozwijające się, w szczególności LDC i SIDS, mają szczególne potrzeby w zakresie budowania potencjału i współpracy technicznej. Dodatek zawiera przegląd odpowiednich inicjatyw IMO wspierających redukcję emisji gazów cieplarnianych ze statków.

Zintegrowany Program Współpracy Technicznej IMO (ITCP); dobrowolny fundusz powierniczy wielu darczyńców („GHG TC-Trust Fund”); wspierany przez UE projekt Sieci Światowych Centrów Współpracy w zakresie Technologii Morskich (MTCC) (GMN); Norwegia wspierała projekt Green Voyage 2050; program GHG-SMART oraz Future Fuels and Technology for Low- and Zero-carbon Shipping Projects (projekt FFT) wspierany przez Republikę Korei; projekt UNDP-GEF GloFouling Partnerships; Norwegia wspierała projekt TEST Biofouling (Transfer of Environmentally Sound Technologies); wspierany przez Królestwo Arabii Saudyjskiej projekt Fundacji IMO CARES (skoordynowane działania na rzecz redukcji emisji z żeglugi); Forum Innowacji IMO-UNEP-Norwegia; współprowadzony przez IMO-EBOR-Bank Światowy Okrągły Stół Finansowania Zrównoważonego Transportu Morskiego (FIN-SMART); oraz NextGEN (zielony i wydajny Nawigacja) oraz projekty NextGEN Connect.

Następne kroki

Strategia 2023 określa harmonogram przyjęcia koszyka środków i przyjęcia zaktualizowanej strategii IMO w zakresie GHG 2028 dotyczącej redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków zgodnie z kolejnymi sesjami Komitetu MEPC IMO:

MEPC 81 (wiosna 2024 r.) — Sprawozdanie okresowe dotyczące kompleksowej oceny skutków koszyka proponowanych środków średniookresowych/zakończenie koszyka środków

- MEPC 82 (jesień 2024 r.) — Końcowy raport dotyczący kompleksowej oceny skutków koszyka proponowanych środków średniookresowych
- MEPC 83 (wiosna 2025 r.) — Przegląd środka krótkoterminowego, który powinien zostać zakończony do 1 stycznia 2026 r.

- MEPC 84 (wiosna 2026 r.) – Zatwierdzenie środków / Przegląd środków krótkoterminowych (EEXI i CII), który powinien zostać zakończony do 1 stycznia 2026 r.
- Nadzwyczajny jedno- lub dwudniowy MEPC (sześć miesięcy po MEPC 83 jesienią 2025 r.) – Przyjęcie środków

Daty docelowe:

- MEPC 85 (jesień 2026)
- 16 miesięcy po przyjęciu środków (2027 r.) - Wejście w życie środków
- MEPC 86 (lato 2027) – Rozpoczęcie przeglądu strategii IMO w zakresie GHG 2023
- MEPC 87 (wiosna 2028)
- MEPC 88 (jesień 2028) – Zakończenie przeglądu Strategii IMO GHG 2023 w celu przyjęcia Strategii IMO 2028 dotyczącej redukcji emisji GHG ze statków.

Przyjęto wytyczne dotyczące oceny emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia

Komitet MEPC przyjął wytyczne dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw żeglugowych (wytyczne LCA) do rozpatrzenia i przyjęcia. Wytyczne LCA pozwalają na obliczenie emisji paliw „od źródła do wykorzystania” „well-to-wake”, w tym współczynników emisji „od źródła do zbiornika na statku” „well-to-tank” i „od zbiornika paliwa do wykorzystania” „tank-to-wake”, całkowitych emisji gazów cieplarnianych związanych z produkcją i wykorzystaniem paliw żeglugowych.

Tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania biopaliw

MEPC zatwierdził również okólnik MEPC w sprawie tymczasowych wytycznych dotyczących stosowania biopaliw zgodnie z przepisami 26, 27 i 28 Załącznika VI do Konwencji MARPOL (zagadnienia dotyczące systemu raportowania zużycia paliw - DCS i wskaźnik intensywności emisji CO₂ - CII).