



OŚRODEK DS. IMO
BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 16/2022

**Najważniejsze postanowienia
79 sesji Komitetu Ochrony
Środowiska Morskiego IMO
(MEPC 79)
oraz
13. posiedzenia
Międzysesyjnej Grupy
Roboczej IMO ds. Redukcji
Emisji GHG ze Statków
(ISWG-GHG 13)**

W dniach 12-16 grudnia 2022 r. odbyła się 79. sesja Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO (MEPC 79). Poprzedziło ją zorganizowane w dniach 5-9 grudnia 2022 r. 13. posiedzenie Międzysesyjnej Grupy Roboczej ds. Redukcji Emisji GHG ze Statków (ISWG-GHG 13).

Grupy powołane na MEPC 79

Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 79) powołał na sesji:

- Grupę Redakcyjną ds. zmian w instrumentach obowiązkowych,
- Grupę Roboczą ds. Zanieczyszczenia Powietrza i Efektywności Energetycznej;
- Grupę Roboczą ds. Redukcji Emisji Gazów Ciepłarnianych ze Statków;
- Grupę Przeglądową ds. Wód Balastowych oraz
- Grupę Techniczną ds. Wyznaczenia PSSA.

W ramach kolejnych punktów programu obrad 79 sesji MEPC podjęto następujące ustalenia:

PUNKT 3 PORZĄDKU OBRAD, ROZPATRZENIE I PRZYJĘCIE ZMIAN DO INSTRUMENTÓW OBOWIĄZKOWYCH

MEPC 79 przyjął następujące zmiany do konwencji MARPOL:

- **Rezolucja MEPC.359(79) – Zmiany do załączników I, II i IV do konwencji MARPOL dotyczące regionalnych urzędzeń do odbioru odpadów na wodach arktycznych oraz formularz Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (Świadectwo IOPP) i załącznika do świadectwa.**

Urządzenia odbiorcze na wodach arktycznych

Poprawka dotycząca regionalnych urzędzeń do odbioru odpadów na wodach arktycznych ma zastosowanie dla państw, których linia brzegowa graniczy z wodami Arktyki, dodając je do wykazu państw, które mogą rozwijać regionalne urzędzenia do odbioru odpadów. Nowe ustalenia regionalne mają obejmować jedynie portowe urzędzenia do odbioru odpadów na wodach arktycznych. Ustalenia regionalne zostają objęte zmienionymi *Wytycznymi dotyczącymi opracowania regionalnego planu ośrodków odbiorczych z 2012 r.* (rezolucja MEPC.221(63)). Obejmują one oleje, szkodliwe substancje ciekłe, ścieki fekalne, odpady oraz odpady z urzędzeń do zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza na statkach.

Wymogi dotyczące urzędzeń do odbioru odpadów mają zastosowanie do państw, a nie do statków, ale zarządzający statkami lub załogami pragnącymi przekazać do portowych urzędzeń odbiorczych w Arktyce olej, szkodliwe substancje ciekłe, ścieki, odpady lub odpady z urzędzeń do zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza na statkach, powinni mieć świadomość, że mogą istnieć rozwiązania regionalne, a urzędzenia do odbioru odpadów mogą nie być dostępne w każdym porcie.

Formularz Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (Świadectwo IOPP) i załącznika do świadectwa.

Zgodnie ze zmianami zbiornikowce o pojemności 150 GT i większej będą używać zmienionego załącznika do Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (Świadectwo IOPP) (formularz B), po wydaniu świadectwa w dniu 1 maja 2024 r. i po tej dacie. W formularzu B Załącznika do świadectwa, tytuł sekcji 5 otrzymuje brzmienie: "5 – Konstrukcja (prawidła 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28 i 33).

Wymaganie wchodzi w życie 1 maja 2024 r.

- **Rezolucja MEPC.360(79) – Poprawki do załącznika V do Konwencji MARPOL dotyczące regionalnych urzędzeń odbiorczych na wodach arktycznych i Dziennika Zapisów o Postępowaniu z Odpadami.**

Urządzenia odbiorcze na wodach arktycznych

W zakresie Załącznika V do Konwencji MARPOL w zakresie regionalnych urządzeń odbiorczych na wodach arktycznych obowiązują wymagania, takie same jak dla załączników I, II i IV do konwencji MARPOL.

Dziennik Zapisów o Postępowaniu z Odpadami.

Ponadto przyjęto poprawki do przepisu 10 załącznika V do konwencji MARPOL w celu rozszerzenia zakresu stosowania „Książki zapisów o postępowaniu z odpadami” oraz zapisów o zrzucie /utracie odpadów.

Wymaganie dotyczy armatorów statków o pojemności brutto większej od 100 GT, ale mniejszej od 400 GT, nawet jeśli przewożą mniej niż 15 osób, którzy będą musieli wyposażyć swoje jednostki w „Książki zapisów o postępowaniu z odpadami” dla rejestracji w nich wszelkich zrzutów lub utraty odpadów. Kierownicy jednostek o pojemności mniejszej niż 100 GT powinny takich zapisów dokonywać w dzienniku pokładowym.

Wymaganie wchodzi w życie 1 maja 2024 r.

- **Rezolucja MEPC.361(79) – Poprawki do załącznika VI do Konwencji MARPOL, przepisy 14 w celu włączenia Obszaru Kontroli Emisji SO_x Morza Śródziemnego (ECA) dla tlenków siarki i cząstek stałych.**

Wymaganie dotyczy wszystkich statków i wejdzie w życie 1 maja 2024 r.

Jednakże, zgodnie z wymaganiami przepisu 14.7 Załącznika VI do MARPOL, **wymaganie będzie obowiązywać od dnia 1 maja 2025 r.**

- **Rezolucja MEPC.362(79) – Poprawki do załącznika VI do Konwencji MARPOL (Regionalne urządzenia odbiorcze na wodach arktycznych, informacje, które należy zamieścić w dokumencie dostawy paliwa (BDN) oraz informacje, które należy przedłożyć do bazy danych IMO o zużyciu paliwa przez statki.**

Urządzenia odbiorcze na wodach arktycznych

W zakresie Załącznika VI do Konwencji MARPOL w zakresie regionalnych urządzeń odbiorczych na wodach arktycznych obowiązują wymagania, takie same jak dla załączników I, II, IV i V do konwencji MARPOL.

Poprawki do załącznika VI do Konwencji MARPOL, Dodatek V - informacje, które należy zamieścić w Dokumencie Dostawy Paliwa (BDN)

Podczas MEPC 79 nie poparto propozycji zmiany terminologii stosowanej w BDN z „Temperatura zapłonu (°C) lub stwierdzenie, że temperatura zapłonu została zmierzona w temperaturze lub powyżej 70°C” na „Dla paliw olejowych przeznaczonych do spełnienia wymagań Konwencji SOLAS II-2/4.2.1.1, rzeczywista temperatura zapłonu określona metodą zamkniętego tygla (°C) lub stwierdzenie, że temperatura zapłonu określona metodą zamkniętego tygla została zmierzona na poziomie lub powyżej 70°C”.

Na sesji uznano, że przy wprowadzaniu tej poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL konieczna będzie dalsza zmiana przepisu 18.4 tego załącznika w celu włączenia tematyki paliw niegazowych o niskiej temperaturze zapłonu. Prawdopodobnie stanie się to na przyszłej 80 sesji MEPC.

Dostawcy paliw powinni dodać dodatkowy wiersz w dokumencie dostawy paliwa (BDN) informujący o temperaturze zapłonu paliwa, jeśli jest ona na poziomie lub powyżej 70°C, a także dodać oświadczenie, że została ona zmierzona. Temperaturę zapłonu określa się zgodnie z normą *ISO 2719:2016, Oznaczanie temperatury zapłonu – metoda Pensky'ego-Martensa*

z zamkniętego tygła, procedura A (dla paliw destylatowych) lub procedura B (dla paliw pozostałościowych).

Wymaganie wchodzi w życie 1 maja 2024 r. i dotyczy:

- dostawców paliw żeglugowych dla wszystkich statków pojemności brutto 400GT i większej oraz wszystkich stałych i pływających platform wiertniczych lub innych platform,
- armatorów statków, którzy będą musieli sprawdzić, aby paliwu bunkrowanemu na statek/platformę, towarzyszył dokument BDN z odpowiednio zarejestrowaną temperaturą zapłonu.

Informacje, które należy przedłożyć do bazy danych IMO o zużyciu paliwa przez statki

Zakres danych dotyczących zużycia paliwa olejowego na statku, które muszą być gromadzone, zgłaszane i weryfikowane, został zmieniony i obejmuje:

<p>Charakterystyka techniczna statku:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rok budowy/dostawy; • osiągnięty EEDI; • osiągnięty EEXI
<p>Wskaźnik eksploatacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla (mający zastosowanie wyłącznie do tych statków, do których stosuje się wymagania w zakresie eksploatacyjnej intensywności emisji węgla określone w prawie 28, załącznika VI do Konwencji MARPOL¹):</p> <ul style="list-style-type: none"> • obowiązkowy wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla (CII), AER lub cgDIST; • wymagany eksploatacyjny roczny wskaźnik CII; • osiągnięty eksploatacyjny roczny wskaźnik CII przed jakąkolwiek korektą; • osiągnięty eksploatacyjny roczny wskaźnik CII; • Kategoria eksploatacyjnej rocznej emisji dwutlenku węgla (jedna z): A, B, C, D lub E
<p>CII do celów testowych (żaden, jeden lub więcej współczynników na zasadzie dobrowolności):</p> <ul style="list-style-type: none"> • EEPI (gCO₂/t/nm); • cbDIST (gCO₂/berth/nm); • clDIST (gCO₂/m/nm); • EEOI (gCO₂/t/nm lub inne)

Armatorzy i właściciele statków będą musieli dopilnować, aby część II SEEMP dla ich statków została zaktualizowana w celu uwzględnienia nowych danych wymaganych w dodatku IX do załącznika VI konwencji MARPOL i przedłożona do przeglądu. Będą oni również musieli dopilnować, aby sposób gromadzenia danych o zużyciu paliw na statku obejmował nowe informacje, ale wpływ powinien być minimalny, ponieważ jest to zasadniczo powielanie danych zgromadzonych przy użyciu SEEMP część III.

Wymaganie dotyczy wszystkich statki o pojemności brutto 5000 GT i większej, z wyjątkiem statków odbywających podróże wyłącznie na wodach podlegających zwierzchnictwu lub jurysdykcji państwa,

¹ Dotyczy to następujących typów statków: masowce, masowce kombinowane, kontenerowce, wycieczkowce pasażerskie, gazowce, drobnicowce, zbiornikowce LNG, chłodniowce, statki towarowe typu ro-ro, towarowe statki typu ro-ro (pojazdowce), statki pasażerskie typu ro-ro i zbiornikowce (określone prawidło 2.2 załącznika VI do konwencji MARPOL).

pod którego banderą statek ma prawo pływać, statków bez napędu mechanicznego oraz platform, w tym FPSO i FSU oraz platform wiertniczych, niezależnie od ich napędu.

Wymaganie wchodzi w życie 1 maja 2024 r. Ze względu jednak na sposób gromadzenia danych w roku kalendarzowym, tj. od 1 stycznia do 31 grudnia, niektóre państwa członkowskie mogą zdecydować się na dobrowolne zastosowanie zmian wcześniej, tj. od 1 stycznia 2024 r.

PUNKT 4 PORZĄDKU OBRAD, SZKODLIWE ORGANIZMY WODNE W WODACH BALASTOWYCH

Komitet rozpatrzył, co następuje:

- **Sprawozdanie z 42. posiedzenia GESAMP - Grupa Robocza ds. Wód Balastowych.**

MEPC 79 zatwierdził sprawozdanie z 42. posiedzenia GESAMP - Grupa Robocza ds. Wód Balastowych. Ustalono, że 43. posiedzenie GESAMP-BWWG planuje się w dniach 20–24.02.2023 r., a szczegółowe informacje określono w okólniku BWM.2/76.

W następstwie 42. posiedzenia Grupy Roboczej GESAMP-Wody Balastowe Komitet rozpatrzył następujące zagadnienia:

Systemy postępowania z wodami balastowymi wykorzystujące substancje czynne

Zatwierdzono systemy postępowania z wodami balastowymi wykorzystującymi substancje czynne:

- systemy Both RADClean® BWMS i ECS-HYCHLOR™ 2.0 uzyskały końcowe zatwierdzenie IMO i dodano je do wykazu systemów obróbki wód balastowych IMO,
- system The AirTree BWMS ABWOT nie uzyskał zatwierdzenia podstawowego IMO.

Przegląd wartości krytycznych i granic wykrywalności dla substancji chemicznych powszechnie kojarzonych z oczyszczoną wodą balastową.

Obecnie granice wykrywalności substancji chemicznych powszechnie kojarzonych z oczyszczonymi wodami balastowymi są publikowane w załączniku do zmienionej metodologii gromadzenia informacji i prowadzenia prac GESAMP-BWWG (BWM.2/Circ.13/Rev.4). Aby zaktualizować te limity wykrywalności, należy zaktualizować cały dokument metodologiczny. Spowodowało to, że limity wykrywalności stały się nieaktualne ze względu na czas wymagany do aktualizacji całego dokumentu metodologicznego BWM.2/Circ.13.

Wykaz odpowiednich granic wykrywalności dla substancji chemicznych najczęściej związanych z uzdatnioną wodą balastową zostanie przeniesiony z dodatku 7 do załącznika do jego metodologii (okólnik BWM.2/okólnik 13, z późniejszymi zmianami) do GISIS lub na stronę internetową IMO, gdzie będzie można je łatwiej aktualizować. Granice wykrywalności wymienione w załączniku do BWM.2/Okólnik 13 zostaną zastąpione odpowiednim łączem internetowym.

- **Zatwierdzenie typu systemów BWMS**

Odnotowano zatwierdzenie typu dla nowych systemów BWMS:

- Senza BWMS
- LanghBW BWMS
- Chit's Blue Ocean Shield BWMS
- Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. HiBallastNFTM BWMS
- Aquastar Co., Ltd. AQUASTARTM BWMS
- Samkun Century Co., Ltd ARA Plus+ BWMS

- **Zastosowanie Konwencji BWM do określonych typów statków**

Na MEPC 79 zaproponowano aktualizację Konwencji BWM w celu rozszerzenia jej na wielozadaniowe statki ratownicze. Propozycja ta nie została przyjęta, ponieważ istnieją już opcje zawarte w konwencji, która wspiera określone typy statków.

- **Zmiany w formularzu Książki Zapisów Wód Balastowych (BWRB) i powiązane wytyczne**

Podkreślono, że w informacjach zebranych do tej pory w tzw. *Fazie Budowania Doświadczeń dot. Konwencji BWM* zauważono, że 70% wpisów w BWRB jest nieprawidłowych. Podczas MEPC 78 uznano, że obecna forma BWRB nie zapewnia wystarczającej jasności, aby spełnić wymagania załącznika II do Konwencji BWM.

Mając na uwadze powyższe MEPC 79 zatwierdził projekt zmian do załącznika II do konwencji BWM aktualizujący istniejącą wersję BWRB, w tym dodatkowe informacje na temat wpisów, które mają być zawarte w BWRB oraz zaktualizowaną stronę BWRB.

Rozważono również proponowaną część II BWRB w celu ułatwienia prowadzenia dokumentacji i sprawozdawczości zgodnie z konwencją BWM. Proponowane zmiany nie zostały zatwierdzone na tym etapie, ale zainteresowane strony zostały zaproszone do przedstawienia konkretnych propozycji na ten temat do rozpatrzenia na przyszłych sesjach.

Wpływ przepisów na podmioty: Operatorzy statków będą musieli wypełnić i utrzymać nowo uzgodniony format BWRB po jego zatwierdzeniu przez MEPC.

Wymaganie dotyczy statków o pojemności brutto 400GT i większej odbywających podróże międzynarodowe i zawijających do portów innych niż porty podlegające jurysdykcji administracji statku. Wymaganie nie obejmuje platform pływających, FSU i FPSO.

Wejście w życie: Oczekuje się, że projekt poprawek zostanie przyjęty na MEPC 80.

- **Poprawki do Konwencji BWM i nowe wytyczne ułatwiające elektroniczny system rejestracji raportowania wód balastowych**

Ze względu na ograniczenia czasowe nie było to omawiane i zostanie teraz przekazane MEPC 80 do dyskusji w połączeniu z wszelkimi dalszymi wnioskami w tej sprawie.

- **Wytyczne dotyczące tymczasowego składowania oczyszczonych ścieków i szarej wody w zbiornikach balastowych**

Uzgodniono, że potrzebne są wytyczne w tej sprawie, ponieważ konwencja nie wyklucza stosowania zbiorników wody balastowej do magazynowania wody szarej. Jednakże ze względu na ograniczenia czasowe nie zostało to omówione i zostało przekazane MEPC 80 do dyskusji w połączeniu z wszelkimi dalszymi wnioskami w tej sprawie.

- **Zastosowanie wymiany wód balastowych oraz obróbki dla statków pływających w portach o pogorszonej jakości wody**

Grupa przeglądowa ds. wód balastowych opracowała na MEPC 79 listę elementów, które należy wziąć pod uwagę przy opracowywaniu przyszłych wytycznych dla statków napotykających pogorszoną jakość wody. Zaproszono do przedstawienia propozycji wytycznych, biorąc pod uwagę elementy uzgodnione przez Grupę przeglądową.

- **Ujednolicone interpretacje postanowień Konwencji BWM**

Interpretacja pkt 4.10 Kodeksu Zatwierdzania Systemów Postępowania z Wodami Balastowymi (wymagania kalibracyjne dla komponentów BWMS wykonujących pomiary)

Informacje na temat wymagań dotyczących przeglądów systemów postępowania z wodami balastowymi (BWMS) są wymienione zarówno w Kodeksie zatwierdzania systemów postępowania

z wodami balastowymi (Kodeks BWMS, MEPC.300(72)), jak i w wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu badań i certyfikacji (HSSC), 2021 (rezolucja A.1156(32)). Stwierdzono, że pkt 4.10 Kodeksu BWMS i pozycja listy kontrolnej (BA) 1.2.1.21 nie są jednoznaczne i przez to mogą być wzajemnie sprzeczne.

Komitec MEPC zatwierdził wobec powyższego interpretację pkt 4.10. Interpretacja potwierdza, że odstęp czasu na kontrolę/kalibrację dokładności (lub wymianę czujnika, w przypadku, gdy nie można go skalibrować) nie powinien być obowiązkowo powiązany z systemem przeglądu BWMS, nawet jeśli kontrola ważności świadectw kalibracji powinna być przeprowadzana podczas przeglądów rocznych/pośrednich/odnowieniowych BWM. Kontrola/kalibracja dokładności komponentów BWMS, które dokonują pomiarów, powinna być przeprowadzana zgodnie z procedurą kalibracji w odstępach czasu określonych w instrukcjach producenta.

Armatorzy mając na uwadze powyższą interpretację powinni:

- kalibrować BWMS w odstępach czasu określonych w *Podręczniku operacyjnym, konserwacji i bezpieczeństwa* (OISM) dla BWMS oraz
- posiadać podczas przeglądu odnowieniowego potwierdzenie, że przeprowadzono kontrolę kalibracji lub wymianę czujnika (w przypadku, gdy nie można go skalibrować) zgodnie z zatwierdzonym OISM.

Wymaganie ma zastosowanie dla statków o pojemności brutto 400GT i większej odbywających podróże międzynarodowe i zawijających do portów innych niż porty podlegające jurysdykcji administracji statku. Nie obejmuje to platform pływających, FSU i FPSO.

Niniejsza interpretacja została zatwierdzona przez MEPC i wydany jako okólnik BWM.2/Circ.66/Rev.4 (*Unified Interpretations of the Ballast Water Convention*).

Doprecyzowanie wymogu przeprowadzenia testów instalacyjnych systemu BWMS, który przeszedł istotną modyfikację lub modernizację na istniejącym statku

Rezolucje MEPC.325(75) i BWM.2/Circ.66/Rev.3 określają wymagania dotyczące testy instalacyjne poszczególnych BWMS. Nie jest jednak jasne, czy test instalacyjny jest wymagany, gdy BWMS zainstalowany na istniejącym statku przeszedł poważną modyfikację lub modernizację w celu poprawy zgodności z prawidłem D-2.

MEPC zgodził się z interpretacją, że jeżeli BWMS zainstalowany na statku zostanie poddany modernizacji lub zmianie uległ jego główny komponent, odpowiedzialny za zgodność ze standardem określonym w prawidło D-2 zgodnie z definicją zawartą w ust. 3.9 Kodeksu BWMS, to system należy uznać za nowo zainstalowany BWMS. Należy przeprowadzić test instalacyjny zgodnie z prawidłem E-1.1.5 Konwencji BWM i odpowiednio ponownie wydać międzynarodowe Świadectwo o postępowaniu z wodami balastowymi (IBWMC) dla tego statku.

Jeżeli BWMS zostanie poddany poważnej modyfikacji lub modernizacji, która wymaga nowej certyfikacji typu systemu, armatorzy będą musieli:

- Przeprowadzić test instalacyjny.
- Upewnić się, że świadectwo IBWMC jest zaktualizowany w celu odzwierciedlenia:
 - nowego uznania BWMS;
 - zarejestrowane pole "data zainstalowania" to data zakończenia ostatniego testu rozruchowego, zgodnie z sekcją 8 Kodeksu BWMS.

Dotyczy to statków o ≥ 400 GT odbywających podróże międzynarodowe i zawijających do portów innych niż porty podlegające jurysdykcji administracji statku. Nie obejmuje to platform pływających, FSU i FPSO.

Projekt interpretacji został zatwierdzony przez MEPC 79 i będzie wydany jako okólnik BWM.2/Circ.66/Rev.4 (*Unified Interpretations of the Ballast Water Convention*).

PUNKT 5 PORZĄDKU OBRAD, ZAPOBIEGANIE ZANIECZYSZCZENIU POWIETRZA

Komitet rozpatrzył następujące zagadnienia:

Systemy oczyszczania spalin (EGCS)

Na MEPC 79 omówiono szereg kwestii, które zostaną przesłane do PPR 10 w celu ich dalszego rozważenia:

- Uwagi i zalecenia wymagane do uzyskania reprezentatywnych wskaźników emisji dla zrzutów z EGCS.
- Opracowanie metodologii przed zatwierdzeniem wskaźników emisji z EGCS.
- Proponowane zmiany w załączniku VI do konwencji MARPOL w celu zapewnienia zgodności z definicjami obszarów wodnych zawartymi w *Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS)* oraz w *Wytycznych do 2022 r. dotyczących oceny ryzyka i wpływu wody odprowadzanej z systemów oczyszczania gazów spalinowych* (okólnik MEPC.1/okólnik 899).
- Braki wykryte podczas inspekcji EGCS.

Ponadto Komitet MEPC zgodził się, że Sekretariat będzie udzielał porad prawnych w sprawie wszelkich niespójności między konwencją UNCLOS, a stosowaniem EGCS jako alternatywnego sposobu zapewnienia zgodności z załącznikiem VI do konwencji MARPOL w odniesieniu do emisji SO_x. Zostanie to zgłoszone Komitetowi na MEPC 80.

Zmniejszenie wpływu sadzy w Arktyce

MEPC omówiło wniosek mający na celu zmniejszenie wpływu sadzy w Arktyce poprzez poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL, aby zachęcić do stosowania morskich paliw destylatowych lub paliw alternatywnych/metod napędu. Uzgodniono, że sprawę dalej rozważy PPR.

Systemy licencjonowania dostawców paliw bunkrowych

Na podstawie analizy zbiorów danych pochodzących od przedsiębiorstwa badającego paliwa bunkrowe stwierdzono, że istnieją znaczne różnice geograficzne w odniesieniu do zgodności z przepisami dotyczącymi siarki w odniesieniu do paliwa olejowego o bardzo niskiej zawartości siarki (VLSFO). Grupa robocza ds. zanieczyszczenia powietrza omówiła systemy licencjonowania związane z dostawcami paliw, zachęcając państwa członkowskie do korzystania ze zmienionych *Wytycznych dotyczących najlepszych praktyk dla państw członkowskich/państw nadbrzeżnych* (MEPC.1/okólnik 884/Rev.1) i w razie zainteresowania przedkładając informacje na temat najlepszych praktyk w zakresie ich wdrażania na przyszłą 80 sesję MEPC.

Biopaliwa i mieszanki biopaliw

W przypadku certyfikacji silników pod kątem dopuszczalnej emisji NO_x, mieszanki biopaliw zawierające do 30% biopaliw powinny być traktowane w taki sam sposób jak węglowodorowe paliwa olejowe zgodnie z ujednoczoną interpretacją przepisu 18.3 załącznika VI do konwencji MARPOL (MEPC.1/Circ.795/Rev.6). W związku z tym:

- Nie było poparcia dla opracowania standardowej metody testowania, ale będą mile widziane dalsze uwagi w celu dostarczenia dalszych informacji na przyszłej sesji MEPC.
- Zgodność z normami ISO 8217:2005, 2010, 2012 lub 2017, w tym produkty FAME, jest dopuszczalną specyfikacją paliwa do stosowania w badaniu emisji NO_x silnika macierzystego.
- Istniejące ujednoczone interpretacje były wystarczające do rozwiązania wszelkich problemów związanych ze stosowaniem załącznika VI do konwencji MARPOL i kodeksu technicznego NO_x. Przyszłe kwestie powinny być przedkładane Komitetowi do dalszego rozpatrzenia.

Włączenie paliw syntetycznych typu drop-in do grupy RFNBO

Paliwa syntetyczne mają wyższą czystość niż większość biopaliw, co prowadzi do lepszych osiągnięć pod kątem zmniejszenia emisji NO_x, ale ujednolicona interpretacja przepisu 18.3 załącznika VI do konwencji MARPOL (MEPC.1/Circ.795/Rev.6) nie zawiera odniesienia do takich paliw syntetycznych w grupie paliw odnawialnych pochodzenia nie biologicznego (RFNBO).

Ujednolicona interpretacja została rozszerzona o paliwa syntetyczne objęte jej zakresem. Dodano również definicję paliw syntetycznych (zgodnie z normą ISO 8217:2017).

Informacja na ten temat zostanie opublikowana jako MEPC.1/Circ.795/Rev.7, po zakończeniu posiedzenia.

PUNKT 6 PORZĄDKU OBRAD, EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA STATKÓW

Sprawozdanie dotyczące danych dotyczących zużycia paliwa olejowego przedłożone do bazy danych IMO o zużyciu paliwa przez statki w GISIS (za rok 2021)

Sekretariat IMO aktualizuje moduł zużycia paliwa przez statki w GISIS w celu uwzględnienia zaktualizowanych wytycznych z 2022 r. dotyczących opracowywania bazy danych IMO dotyczących zużycia paliwa przez statki (MEPC.349(78)) i zarządzania nią.

MEPC zasadniczo zatwierdził sprawozdawczość na temat zmian intensywności emisji dwutlenku węgla na podstawie pomiarów opartych na podaży, z wykorzystaniem wskaźników AER i cgDIST i zauważył, że sekretariat IMO nie jest w stanie obliczyć zmian intensywności emisji na podstawie pomiarów opartych na zapotrzebowaniu (demand-based), ale jest w trakcie pozyskiwania takich danych dla przyszłej sprawozdawczości.

Wskaźnik projektowy efektywności energetycznej (EEDI) Faza 4

Ze względu na inne powiązane obciążenia pracą, MEPC zgodził się nie rozpoczynać prac nad fazą 4 EEDI na sesji i poprosił o dalsze propozycje na przyszłe sesje. W związku z tym propozycja włączenia wszystkich gazów cieplarnianych emitowanych ze statków, w tym metanu, do EEDI nie została poparta.

Wytyczne w sprawie metody obliczania osiągniętego wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków

Omówiono następujące tematy w celu włączenia ich do wytycznych w sprawie metody obliczania osiągniętego wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków:

- **Włączenie współczynnika konwersji dla etanu**

Uzgodniono włączenie etanu do wykazu paliw zawierającego wartości standardowe dla „dolnej wartości opałowej”, „zawartości węgla” i współczynnika konwersji (CF) między zużyciem paliwa, a emisjami CO₂ (w odniesieniu do wytycznych IPCC z 2006 r.). Zostanie on opublikowany jako *Wytyczne z 2022 r. w sprawie metody obliczania osiągniętego wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków* (rezolucja MEPC.364(79)).

- **Wyjaśnienie maksymalnego dopuszczalnego zmniejszenia wartości EEDI dla prądnicy wałowej**

Uzgodniono, że uwzględniono wyjaśnienie maksymalnego dopuszczalnego odliczenia ze względu na zmianę formatu równania przez prądnice wałowe bez zmiany wyniku obliczeń. Zostanie on opublikowany jako *Wytyczne z 2022 r. w sprawie metody obliczania osiągniętego wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków* (rezolucja MEPC.364(79)).

- **Doprecyzowanie stosowania współczynnika korekcji zdolności przesyłowej dla gazowców i zbiornikowców LNG**

Nie uzyskano wystarczającego wsparcia dla propozycji uwzględnienia pojemnościowego

współczynnika korekcji dla gazowców i zbiornikowców LNG w wytycznych dotyczących obliczania EEDI. Zauważono jednak, że zastosowanie pojemnościowego współczynnika korekcji dla gazowców i zbiornikowców LNG w ramach EEXI zasługuje na dalsze rozważenie.

- **Spójność podejścia w odniesieniu do sposobu traktowania wielu linii ładunkowych**

Omówiono, że nowe statki z wieloma certyfikatami linii ładunkowej lub nowe statki z certyfikatem linii ładunkowej z wieloma liniami ładunkowymi, powinny być oceniane pod kątem wymaganego i osiągniętego EEDI przy użyciu najwyższej wartości nośności. Uzgodniono zmiany do *Wytycznych z 2018 r. w sprawie metody obliczania osiągniętego wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków*, które obejmowały ocenę wymaganego i osiągniętego EEDI przy użyciu maksymalnego letniego zanurzenia do celów „nośności” zarówno w przypadku certyfikacji wielokrotnej, jak i pojedynczej linii ładunkowej, dostosowując się w ten sposób do istniejącej definicji nośności w MEPC.308(73). Nie ma to wpływu na istniejące statki z wieloma ocenami EEDI odpowiadającymi wielu liniom ładunkowym.

Niniejsze rozważania dotyczą następujących nowych statków $\geq 400GT$, które posiadają wiele międzynarodowych certyfikatów linii ładunkowej lub jednego międzynarodowego certyfikatu linii ładunkowej z wieloma liniami ładunkowymi: masowców, statków kombinowanych, kontenerowców, statków pasażerskich, gazowców, drobnicowców, zbiornikowców LNG, chłodniowców, statków towarowych typu ro-ro, statków towarowych typu ro-ro (pojazdowców), statków pasażerskich typu ro-ro i zbiornikowców (określonych w prawie 2.2 załącznika VI do konwencji MARPOL), dla których wnioskowano o przegląd wstępny lub przegląd dodatkowy określony w prawie 5 załącznika VI do konwencji MARPOL.

Omówienie zostanie opublikowane jako *Wytyczne z 2022 r. w sprawie metody obliczania osiągniętego wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków* (rezolucja MEPC.364(79)).

- **Systemy ograniczenia mocy wału w celu spełnienia wymogów EEDI i wykorzystania rezerwy mocy**

Ustalono, że równanie w pkt 2.2.5.2 rezolucji MEPC.308(73) jest niejednoznaczne. W związku z tym Komitet rozważył propozycję, która przewiduje dwie możliwości wyjaśnienia, że celem wyżej cytowanego ustępu jest ograniczenie odliczenia PPTO(i) do wartości nie większej niż PAE/0,75. Istniało ogólne poparcie dla wprowadzenia ograniczenia mocy wału (ShaPoLi) i ograniczenia mocy silnika (EPL) do ram EEDI, ale potrzebne są dalsze obszary prac, w tym definicja wpływu PME na kodeks techniczny NOx i MCR w ramach certyfikacji NOx. W związku z tym prowadzone będą prace międzysesyjne w celu opracowania projektu zmian do wytycznych dotyczących obliczania EEDI.

Omówienie zagadnienia zostanie opublikowane jako *Wytyczne z 2022 r. w sprawie metody obliczania osiągniętego wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków* (rezolucja MEPC.364(79)).

- **Wytyczne dla administracji w przypadku stosowania rezerwy mocy poprzez nieograniczenie układu ograniczenia mocy wału/silnika w celu zapewnienia zgodności z EEXI**

Wytyczne z 2021 r. w sprawie systemu ograniczania mocy wału/silnika w celu spełnienia wymogów EEXI i stosowania rezerwy mocy (rezolucja MEPC.335(76)) stanowią, że rezerwa mocy może być wykorzystywana w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu oraz opisuje kroki, które należy podjąć w takich przypadkach. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego, ale bez negatywnego wpływu na zgodność z wymogiem EEXI, zaproponowano dodatkowe wytyczne dla administracji do stosowania w szczególnych przypadkach.

Chociaż projekt wytycznych cieszył się ogólnym poparciem, zauważono, że przed ich sfinalizowaniem potrzebne jest więcej doświadczeń w zakresie wykorzystania i częstotliwości stosowania rezerwy mocy. Zainteresowane strony mogą składać propozycje na przyszłe sesje, biorąc pod uwagę doświadczenia zdobyte podczas wdrażania rozporządzeń EEXI.

- **Wytyczne dotyczące badania i certyfikacji wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI)**

Okólnik MEPC.1/Circ.855/Rev.2 zawiera skonsolidowany tekst *Wytycznych z 2014 r. w sprawie badania i certyfikacji wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI)*.

Wytyczne zostały zaktualizowane w celu odzwierciedlenia zalecanych procedur Międzynarodowej Konferencji Zbiornikowców Holowniczych (ITTC) na lata 2017, 2021 lub 2022, które mogą mieć zastosowanie w czasie prób morskich. Zostaną one wydane jako skonsolidowany dokument rezolucją MEPC.365(79) *Wytyczne z 2022 r. dotyczące badania i certyfikacji wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI)*.

Niniejsze rozważania dotyczą następujących nowych statków o pojemności brutto 400 GT i powyżej: masowców, statków kombinowanych, kontenerowców, statków pasażerskich, gazowców, drobnicowców, zbiornikowców LNG, chłodniowców, statków towarowych typu ro-ro, statków towarowych typu ro-ro (pojazdowców), statków pasażerskich typu ro-ro i zbiornikowców (określonych w prawie 2.2 załącznika VI do konwencji MARPOL), dla których wnioskowano o przegląd wstępny lub przegląd dodatkowy określony w prawie 5 załącznika VI do konwencji MARPOL.

Omówienie zagadnienia zostanie opublikowane jako *Wytyczne z 2022 r. w sprawie przeglądów i certyfikacji wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI)* (rezolucja MEPC.365(79)).

- **Ujednolicone interpretacje do załącznika VI do konwencji MARPOL MEPC.1/Circ.795/Rev.6)**

Omówiono różne propozycje dotyczące zmian w ujednoliconych interpretacjach do załącznika VI do konwencji MARPOL (MEPC.1/Circ.795/Rev.6). Wyniki tych dyskusji podsumowano poniżej. Ujednolicone zmiany zostaną skonsolidowane z istniejącymi ujednoliconymi interpretacjami i opublikowane jako MEPC.1/Circ.795/Rev.7.

Poniższe zmiany zapewnią większą jasność stosowania załącznika VI do konwencji MARPOL, w szczególności niektórych elementów nowych wymogów dotyczących eksploatacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla, w odniesieniu do których dane zaczną być gromadzone od dnia 1 stycznia 2023 r.

Zastosowanie: Wszystkie statki, do których stosuje się załącznik VI do konwencji MARPOL.

Wejście w życie: Zmieniony okólnik jest dostępny do stosowania od 16 grudnia 2022 r.

Prawidło 2.2.18 konwencji MARPOL Załącznik VI – Definicje, nowy statek

Zaproponowano nową, ujednoliconą interpretację w celu wydłużenia odstępu czasu między umową, a datą dostawy przy stosowaniu wymagań fazy 3 EEDI do statków pasażerskich z napędem niekonwencjonalnym. Poparcie dla wniosku nie było jednak wystarczające.

Prawidło 22 do Konwencji MARPOL Załącznik VI – Osiągnięty projektowy wskaźnik efektywności energetycznej (osiągnięty EEDI)

Wyjaśniono stosowanie prawidła 22.3 dotyczącego zgłaszania osiągniętych i wymaganych wartości EEDI. Nowe dane przedkłada się w ciągu siedmiu miesięcy od daty zakończenia wstępnego przeglądu lub w terminie siedmiu miesięcy od dnia 1 kwietnia 2022 r. w przypadku statków przekazanych przed kwietniem 2022 r.

Niniejsza interpretacja dotyczy następujących nowych statków o pojemności brutto 400 GT i powyżej: masowców, statków kombinowanych, kontenerowców, statków pasażerskich, gazowców, drobnicowców, zbiornikowców LNG, chłodniowców, statków towarowych typu ro-ro, statków

towarowych typu ro-ro (pojazdowców), statków pasażerskich typu ro-ro i zbiornikowców (określonych w prawie 2.2 załącznika VI do konwencji MARPOL), dla których wnioskowano o przegląd wstępny lub przegląd dodatkowy określony w prawie 5 załącznika VI do konwencji MARPOL.

- **Dodatek IX do Konwencji MARPOL Załącznik VI – Gaz odparowany używany na pokładzie statków (BOG)**

MEPC rozpatrzył i zatwierdził propozycję zmiany MEPC.1/Circ.795/Rev.6, wyjaśniając, że cały gaz odparowany (BOG) użyty na pokładzie statków, w tym gaz wysyłany do jednostki używającej gaz (GCU), należy zgłaszać jako paliwo użyte w systemie gromadzenia danych IMO.

Prawidła 8, 26.3.1 i 28 Załącznika VI do Konwencji MARPOL – Forma Zaświadczenia zgodności, wdrożenia i weryfikacji SEEMP III

MEPC rozpatrzył i zatwierdził propozycję zmiany MEPC.1/Circ.795/Rev.6, wyjaśniając następujące zagadnienia:

- Wartości rocznego osiągniętego eksploatacyjnego CII i kategoryzacja CII dla statków nie zostaną uwzględnione w zmienionym *Zaświadczeniu zgodności* (załącznik X, załącznika VI do konwencji MARPOL) (wejście w życie 1 listopada 2022 r.) do 2024 r., kiedy dostępne będą wartości,
- Nowe statki dostarczane od dnia 1 stycznia 2023 r. mają być opatrzone częścią III SEEMP w momencie dostawy. W przypadku dostarczenia statku od 1 października lub później, kolejny rok stanie się pierwszym rokiem w 3-letnim planie wdrażania. Gdyby taki statek otrzymał niższą ocenę w pozostałej części roku kalendarzowego, nie byłoby to uwzględniane na poczet potrzeby opracowania *Planu Działań Naprawczych*,
- Wyjaśniono, że statki zmieniające armatora lub przechodzące z jednego państwa bandery do innego i jednocześnie zmieniające przedsiębiorstwo muszą posiadać nową część III SEEMP. Rok zmian powinien być pierwszym rokiem kolejnego 3-letniego planu wdrożenia,
- Doprecyzowano, że część III SEEMP powinna być kroczącym planem trzyletnim, YYYY, YYYY+1 i YYYY+2 w celu udokumentowania sposobu osiągnięcia rocznego eksploatacyjnego CII, gdzie YYYY jest pierwszym rokiem realizacji planu wdrażania,
- Wyjaśniono, że jeżeli prawidło 26.3.1 załącznika VI do Konwencji MARPOL zostanie zaktualizowane w celu zmiany wymaganych elementów części III SEEMP, pierwotny plan 3-letni może pozostać niezmienny,
- Wyjaśniono, że jeżeli statek otrzymał kategorię „D” przez trzy kolejne lata lub „E”, do uzyskania kategorii „C” wymagana jest zmieniona część III SEEMP i *Plan Działań Naprawczych*. *Plan Działań Naprawczych* musi zostać przeprowadzony zgodnie ze zmienionym SEEMP. Zmieniony SEEMP, w tym plan działań naprawczych, powinien zostać zweryfikowany w YYYY+1 i powinna zostać opracowana w celu osiągnięcia wymaganych rocznych danych eksploatacyjnych CII zgromadzonych w roku kalendarzowym RRRR+2, gdzie RRRR jest rokiem, w którym zgromadzono dane.

PUNKT 7 PORZĄDKU OBRAD, REDUKCJA EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH ZE STATKÓW

Redukcja emisji gazów cieplarnianych ze statków

W zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków w wyniku posiedzeń ISWG-GHG 13 i MEPC 80 ustalono dalsze działania IMO dla ustanowienia nowej Strategii IMO w zakresie redukcji GHG.

Największe znaczenie dla przemysłu żeglugowego miały dyskusje wokół przeglądu strategii redukcji emisji gazów cieplarnianych IMO, która wpłynie na rodzaj i skalę średnio- i długoterminowych środków, które mają zostać wprowadzone w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

W tej chwili nie ustalono jeszcze, jaka będzie nowa strategia, ale wiele delegacji Państw członkowskich wykazuje znaczące poparcie i ambicje, dla przejścia do formy zerowej emisji do 2050 r., z możliwymi celami pośrednimi na lata 2030 i 2040.

Przegląd Systemu gromadzenia danych o zużyciu paliwa przez statek

ISWG-GHG 13 Grupa rozważyła propozycje obejmujące ulepszenia w zakresie anonimizacji danych, zaokrąglania i dostępności, a także poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL, dodatek IX. Szerokie poparcie osiągnięto dla włączenia danych z pracy transportowej, wykorzystania innowacyjnych technologii i bardziej szczegółowego przekazywania danych. Prace te będą kontynuowane w ISWG-GHG 14.

Przegląd strategii IMO dotyczącej emisji gazów cieplarnianych

ISWG-GHG 13

Grupa rozważyła szereg przedłożonych wniosków, które obejmowały:

- Zerowe emisje netto do 2050 r.
- Wniosek sugerujący zerowe emisje netto do 2050 r. na zasadzie "well-to-wake".
- Spadek emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia do 2030 i 2040 r., przy nieokreślonych poziomach.
- Pośredni cel redukcji emisji CO₂ do 40% poziomu z 2008 r. do 2030 r.
- Kolejny cel pośredni polegający na zmniejszeniu emisji CO₂ do 50% poziomu z 2008 r. do 2040 r.
- Emisje gazów cieplarnianych w całym cyklu życia pochodzące z żeglugi międzynarodowej zostaną wycofane najpóźniej do 2050 r.
- Zachęty do stosowania paliw o zerowej emisji gazów cieplarnianych.
- Harmonogram opracowywania środków średniookresowych, które mają zostać zakończone w 2027 lub 2028 r.
- Propozycja 5% udziału w całkowitej energii zużywanej na statkach ze źródeł alternatywnych do 2030 r.
- Opracowanie wytycznych dotyczących intensywności emisji gazów cieplarnianych / emisji dwutlenku węgla w całym cyklu życia dla wszystkich rodzajów paliwa.
- Ustanowienie IMRB (Międzynarodowej Rady Badań Morskich) w celu nadzorowania wysiłków w zakresie badań i rozwoju.
- Wyjaśnienie pojęć „net-zero”, „near-zero”, „absolute-zero” i „zero” w zakresie redukcji GHG.

Warto zauważyć ponadto, że:

- ISWG-GHG 13 opracowała dokument roboczy **MEPC 79/J/8** - Draft Report of the Working Group on Reduction of GHG emissions from ships zawierający w Załączniku 1 wszystkie propozycje zmiany strategii redukcji emisji gazów cieplarnianych IMO.
- Posłuży on jako podstawa do dalszych dyskusji na przyszłych spotkaniach i będzie dalej rozpatrywany na 14. i 15. posiedzeniu ISWG-GHG w 2023 r., a finalizacja i przyjęcie nowej strategii przewidywane jest na MEPC 80 w lipcu 2023 r.
- Kilka wniosków dotyczących zmiany środków krótkoterminowych (EEXI i CII), w tym propozycje przyjęcia nowych współczynników korygujących, zostało odroczone na MEPC 80.
- Oczekuje się, że końcowy raport z Analizy Cyklu Życia Paliw zostanie przedłożony MEPC 80 w lipcu 2023 r.

MEPC 79

Grupa robocza podczas prac na sesji skupiła się na obszarach strategii, które nie zostały uwzględnione w ISWG-GHG 13. W wyniku dyskusji w grupie roboczej uzgodniono następujące punkty:

- Przed dalszym omawianiem wizji strategii dotyczącej emisji gazów cieplarnianych konieczne jest dalsze rozważenie i konwergencja poziomów ambicji.
- Wizja powinna być prosta i aspiracyjna podczas dalszego omawiania zmienionej strategii dotyczącej emisji gazów cieplarnianych.
- Proponowane teksty zostaną zaktualizowane pod względem redakcyjnym, aby wyraźnie wymienić wszystkie możliwe środki kandydujące w celu ułatwienia przyszłej decyzji.
- Zmieniona strategia powinna podlegać okresowemu przeglądowi; Jednakże okres przeglądu zostanie ustalony na przyszłej sesji.
- Do zmienionej strategii można by włączyć strukturę działań następczych i związanych z nimi celów pośrednich; Szczegółowa treść tej nowej struktury zostanie jednak omówiona na przyszłej sesji.

Proponowane zmiany w strategii będą nadal opracowywane przez ISWG-GHG 14 i 15 do rozpatrzenia na MEPC 80 i uwzględnienia wszelkich przyszłych propozycji.

Kandydujące środki krótko-, średnio- i długoterminowe

Zakończenie prac z wniosków wynikających z kompleksowej oceny skutków działania krótkoterminowego oraz przeglądu procedury oceny wpływu proponowanych środków na państwa (okólnik MEPC.1/885)

MEPC 79 skompletował wnioski z prac, wraz z zaleceniami ISWG-GHG, zgodnie z którymi przyszłe oceny wpływu dotyczące przyjęcia środków średnio- i długoterminowych począwszy od 2023 r. uzupełnią procedury pod względem kolejności, okres i definicja wykonania zadania. Sekwencjonowanie będzie pracą jakościową, a następnie pracą ilościową, w okresie około 6 miesięcy z równym czasem zarezerwowanym na oba zestawy pracy.

ISWG-GHG 13 – Proponowane środki krótkoterminowe

Rozważono następujący zakres propozycji:

- Projekt poprawek do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczący systemu limitów emisji i handlu, który wymagałby włączenia statków o pojemności ≥ 400 GT do systemu sprawozdawczości IMO w zakresie raportowania zużycia paliwa olejowego (Fuel Oil Consumption Reporting System) od 2027 r. i ograniczyłby całkowitą *Liczbę Jednostek Emisji* ze statków, które mogą być udostępniane każdego roku, przez 5 etapów w latach 2027-2050. Obejmowałoby to ustanowienie Morskiego Organu Handlu Emisjami.
- Kolejny środek regulacyjny zapewniający standard dotyczący paliw cieplarnianych w celu zachęcenia armatorów do korzystania z paliw alternatywnych wcześniej niż w przypadku ceny emisji dwutlenku węgla. Stanowiłoby to wymóg średniorocznej emisji gazów cieplarnianych na MJ energii paliwowej na statkach.
- Standard dotyczący paliw cieplarnianych powinien zostać uzupełniony środkiem rynkowym Market Based Measure (MBM), aby zapewnić zachętę ekonomiczną do dekarbonizacji i zapewnić dochody wspierające kraje małe i wyspiarskie (LDCs i SIDS) w sprawiedliwej transformacji.
- Przemysł żeglugowy nie powinien być nadmiernie obciążony, a emisje na wcześniejszych etapach łańcucha dostaw nie powinny być przenoszone na statki, tak aby zróżnicowane obowiązki i zasada odpowiednich zdolności zostały w pełni zintegrowane w ramach

zmienionej strategii, wszelki pobór dochodów powinien być wykorzystywany w sektorze żeglugi morskiej oraz że należy unikać i łagodzić jego wpływ na kraje rozwijające się.

- Udoskonalony wniosek w sprawie bezemisyjnego systemu zachęt dla żeglugi (ZESIS) (mechanizm Feebate), który miałby zastosowanie do statków o pojemności 5000 GT i większej w podróżach międzynarodowych i zachęcałby podmioty traktowane jako first movers, wykorzystując dochody uzyskane z wkładów w zakresie emisji gazów cieplarnianych do nagradzania armatorów stosujących paliwa bezemisyjne. Mechanizm nagród zostałby zakończony do 2040 r., a statki zbudowane wcześniej, które wykorzystują paliwa alternatywne, otrzymałyby większe nagrody.
- Zryczałtowany wkład ze statków w ramach funduszu i nagrody.
- Opłata węglowa, która ma zostać wprowadzona w 2025 r., w oparciu o emisje ekwiwalentu CO₂ na wszystkich etapach łańcucha życia, zgodnie z projektem wytycznych dotyczących intensywności emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia paliw żeglugowych (wytyczne LCA). Opłata zostałaby zdefiniowana na podstawie danych zebranych w ramach IMO DCS, z pięcioma rocznymi przeglądami i podwyżkami opłat w celu wyeliminowania luki cenowej między paliwami kopalnymi a paliwami o niskiej lub zerowej emisji.
- Utworzenie Międzynarodowej Rady Badań i Rozwoju Morskiego oraz Funduszu Badań Morskich IMO.

Chociaż na tym etapie nie podjęto żadnych decyzji, osiągnięto pewną zgodę co do tego, że koszty środków powinien obejmować zarówno elementy techniczne, jak i ekonomiczne. Panuje coraz większa zgoda co do tego, że przed sfinalizowaniem porozumienia należy rozważyć wpływ na państwa oraz, że potrzeby krajów rozwijających się, w szczególności państw wyspiarskich (SIDS) i krajów najślabiej rozwiniętych (LDC), należy uznać za część sprawiedliwej i sprawiedliwej transformacji. Oczekuje się, że prace te będą kontynuowane aż do MEPC 80.

MEPC 79 - Proponowane środki krótkoterminowe

Przedłożono szereg dokumentów na temat wdrażania krótkoterminowych środków redukcji emisji gazów cieplarnianych (EEXI i CII) i ich przeglądu, zgodnie z MARPOL VI. Dyskusja nad dokumentami została odroczone do rozpatrzenia przez techniczną grupę roboczą ds. zanieczyszczenia powietrza i efektywności energetycznej, która ma zostać ustanowiona na MEPC 80 w lipcu 2023 r. Tematy poruszane w tych dokumentach obejmują:

- Propozycję współczynników korekcyjnych i opcji „zgodności floty” dla zbiornikowców LNG z napędem parowym;
- Dalsze uzasadnienie współczynników korekcyjnych dla krótkich rejsów i czasu oczekiwania w porcie;
- Wniosek w sprawie włączenia ładunków chłodniczych pod pokładem do współczynnika korygującego FC_{electrical,j};
- Wniosek dotyczący zmiany wytycznych G2 CII (MEPC.353(78)) w celu ustanowienia masowców samowyładowczych jako oddzielnej kategorii statków z własną linią odniesienia.
- Informacje na temat alternatywnej metryki CII dla statków wycieczkowych, która ma zostać przedłożona MEPC 80;
- Informacje na temat alternatywnej metryki CII dla statków wycieczkowych, która ma zostać przedłożona MEPC 80;
- Informacje na temat aktualnego stanu technologii i rozwoju technologii napędu wiatrowego;
- Informacje na temat wpływu zamówień czarterujących, przebytej odległości i czasu oczekiwania na CII, z którymi borykają się właściciele/zarządcy masowców, oraz potrzeby wprowadzenia współczynników korygujących lub innych korekt podróży;

- Informacje na temat niedawno ukończonego Praktycznego przewodnika wyboru technologii *efektywności energetycznej dla statków*, opracowanego przez Global Industry Alliance to Support Low Carbon Shipping (Low Carbon GIA), w ramach projektu IMO-Norway GreenVoyage2050;
- Informacje na temat raportu *Analiza wpływu biofoulingu na odporność hydrodynamiczną i efektywność energetyczną statków*, zleconego przez Global Industry Alliance (GIA), utworzonego w ramach projektu GEF- UNDP-IMO GloFouling Partnerships.

Komitet MEPC odnotował dyskusje w III 8 na temat procedur kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (PSC) związanych z krótkoterminowymi środkami redukcji intensywności emisji dwutlenku węgla. W pkt III 8 stwierdzono, że brak jest poparcia dla uznania braku wdrożenia części III SEEMP lub planu działań naprawczych za defekt podlegający zatrzymaniu.

ISWG-GHG 13 – Kandydujące środki średnioterminowe

ISWG-GHG 13 uwzględnił zakres środków średniookresowych przedłożonych na MEPC 79 i ISWG-GHG 13. Zauważono, że istnieje konwergencja w zakresie koszyka środków, zwiększone wsparcie dla połączenia elementu technicznego i elementu ekonomicznego w koszyku środków oraz podkreślono, że należy ocenić wpływ na państwa, w szczególności małe rozwijające się państwa wyspiarskie (SIDS) i kraje najstabilniej rozwinięte (LDC).

MEPC 79 – Proponowane środki średnioterminowe

MEPC odnotował wynik ISWG-GHG 13 i zgodził się, że decyzje o tym które propozycje będą dalej rozpatrywane, zostaną omówione na przyszłej 80 sesji.

Wytyczne dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw żeglugowych i biopaliw

ISWG-GHG 13 – Rozpatrzenie sprawozdania okresowego Grupy Korespondencyjnej ds. Analizy Gazów Cieplarnianych w Cyklu Życia Paliwa Żeglugowego

Grupa rozważyła kwestie związane z wykorzystaniem biopaliw, w tym proponowaną potrzebę współczynnika konwersji dla ich wykorzystania w oparciu o ocenę cyklu życia i międzynarodowy system akredytacji. Raport końcowy ma zostać ukończony na MEPC 80 w lipcu 2023 r. Grupa zgodziła się zaprosić zainteresowane strony do opracowania projektu rezolucji w sprawie wykorzystania zrównoważonych biopaliw w żegludzie.

MEPC 79 - Sprawozdanie okresowe Grupy Korespondencyjnej ds. Analizy Emisji Gazów Cieplarnianych w Cyklu Życia Paliwa Żeglugowego

MEPC odnotowało postępy poczynione w opracowywaniu projektu wytycznych dotyczących analizy cyklu życia (LCA) i rozważyło postępy poczynione w zakresie wstępnej listy ścieżek paliwowych, które należy uwzględnić w projekcie wytycznych, tak aby lista mogła zostać sfinalizowana w końcowych rundach korespondencji.

Oczekuje się, że raport końcowy zostanie przedłożony MEPC 80 w lipcu 2023 r.

ISWG-GHG 13 - Wniosek w sprawie systemu akredytacji biopaliw i wniosek dotyczący współczynnika emisji biopaliw

Powyższe propozycje zostały rozpatrzone przez ISWG-GHG i zainteresowane strony zostały zaproszone do skontaktowania się z wnioskodawcą w celu opracowania projektu rezolucji w sprawie wykorzystania zrównoważonych biopaliw w żegludzie na MEPC 80.

Działania w zakresie „zielonych tras żeglugi” mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych ze statków

Proponowane zmiany w dokumentach MEPC.323(74) i MEPC.323(75) zachęcają państwa członkowskie do „działań w zakresie zielonych tras żeglugi” lub "zielonych korytarzy", zachęcają do ich stosowania oraz zachęcają do produkcji paliw odnawialnych dla żeglugi w krajowych planach działania na rzecz rozwiązania problemu emisji gazów cieplarnianych ze statków.

Przyjęto poprawki w celu zmiany rezolucji MEPC.323(74) w sprawie *Zaproszenia Państw Członkowskich do zachęcania do dobrowolnej współpracy między sektorem portu i żeglugi w celu przyczynienia się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych ze statków* oraz MEPC.323(75) w sprawie *Zachęcania państw członkowskich do opracowywania i przedkładania dobrowolnych Krajowych Planów Działania (KPD) w celu rozwiązania problemu emisji gazów cieplarnianych ze statków*. Zmiany zostaną opublikowane w ramach nowych rezolucji uchylających MEPC.323(74) i MEPC.323(75). MEPC.366(79):

- MEPC.366(79) *Zaproszenie Państw Członkowskich do zachęcania do dobrowolnej współpracy między sektorem portu i żeglugi w celu przyczynienia się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych ze statków*
- MEPC.367(79) *Zachęcanie państw członkowskich do opracowywania i przedkładania dobrowolnych Krajowych Planów Działania (KPD) w celu rozwiązania problemu emisji gazów cieplarnianych ze statków*.

Wychwytywanie dwutlenku węgla na statkach

MEPC odroczył dyskusję na temat szeregu propozycji dotyczących wykorzystania technologii wychwytywania dwutlenku węgla do MEPC 80 (lipiec 2023 r.).

PUNKT 8 PORZĄDKU OBRAD, DZIAŁANIA NASTĘPCZE WYNIKAJĄCE Z PLANU DZIAŁANIA NA RZECZ ROZWIĄZANIA PROBLEMU MORSKICH ODPADÓW Z TWORZYW SZTUCZNYCH ZE STATKÓW

Plan działania na rzecz rozwiązania problemu morskich odpadów z tworzyw sztucznych pochodzących ze statków

- Odpady z tworzyw sztucznych w oceanach uznaje się za poważny problem środowiskowy. Przyczyniają się do tego zarówno źródła lądowe, jak i morskie. W ostatnim dziesięcioleciu wzrosła wiedza na temat poziomów, źródeł, ścieżek i negatywnych skutków odpadów morskich i mikrodrobin plastiku w oceanach na świecie, podobnie jak środki mające na celu zmniejszenie ich wpływu. Jednak wkład w globalne obciążenie oceanami z tworzyw sztucznych odpadami z tworzyw sztucznych jest słabo poznany.

Komitet MEPC rozważył zalecenia z przeglądu zakresu uprawnień do badania IMO dotyczącego morskich odpadów z tworzyw sztucznych ze statków, biorąc pod uwagę sprawozdanie zewnętrznego konsultanta. Uzgodniono, że:

- Komitetowi należy przedłożyć propozycje dotyczące sposobów dalszych postępów i określenia priorytetowych obszarów prac w celu zlikwidowania luk w danych, w oparciu o już istniejące programy krajowe i wyciągając z nich wnioski.
- Sekretariat będzie współpracował z innymi zainteresowanymi stronami w celu rozważenia, w jaki sposób współpraca z projektem partnerstwa GloLitter oraz ustanowionymi partnerstwami krajowymi i branżowymi, zarówno w tym projekcie, jak i poza nim, mogłaby przyczynić się do wypełnienia zakresu wymagań i obowiązków badania IMO dotyczącego morskich odpadów z tworzyw sztucznych ze statków.
- Zakres zadań Planu Działania zostałby poddany przeglądowi i zaktualizowany w celu uwzględnienia przyjęcia stopniowego podejścia i realizacji mniejszych podprojektów, które dotyczą określonych grup danych (np. według regionu, branży, rodzaju statku lub rodzaju odpadów) w celu stworzenia globalnego zbioru danych do oceny morskich odpadów z tworzyw sztucznych ze statków.

PUNKT 9 PORZĄDKU OBRAD, SPRAWOZDANIA INNYCH PODKOMITETÓW

Komitet MEPC podjął następujące działania w związku z odpowiednimi sprawozdaniami następujących podkomitetów IMO:

Raport HTW 8

MEPC zatwierdził projekt zmian do Wytycznych dotyczących opracowywania, przeglądu i walidacji

kursów modelowych (MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.1), dostarczając nowe załączniki 4 i 5 dotyczące odpowiednio „Taksonomii czasowników działania dla kursów modelowych” i „Wytycznych dotyczących efektów uczenia się” zatwierdzone przez MSC 106. Zaktualizowane wytyczne (MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2) będą dostępne do natychmiastowego wykorzystania po zakończeniu spotkania.

Raport SSE 8

MEPC przyjęła rezolucję MEPC.368(79) w sprawie zmian w specyfikacji normy z 2014 roku dla spalarek okrętowych (rezolucja MEPC.244(66)).

Usunięcie wymagań ochrony przeciwpożarowej ze specyfikacji, zapewnia jasność, że wymagania SOLAS w zakresie ochrony przeciwpożarowej muszą być spełnione.

Dotyczy to spalarek okrętowych o mocy do 4 000 kW na statkach, do których stosuje się konwencję SOLAS. Wejście w życie: do natychmiastowego stosowania po zakończeniu MEPC 79.

Raport III 8

Komitet MEPC ogólnie zatwierdził raport III 8.

W następstwie sprawozdania III 8, MEPC:

- zwrócił się do Sekretariatu o dokonanie przeglądu pełnej funkcjonalności i interoperacyjności modułu portowego urządzenia do odbioru odpadów (PRF) w GISIS w celu zbadania zasobów wymaganych do opracowania i wdrożenia mechanizmu przekazywania danych.
- Poparł wnioski, że zgodnie z Konwencją AFS nie ma wymogu certyfikacji typu jako wstępnej kwalifikacji dla farb przeciwporostowych dla wydania Międzynarodowego Świadectwa Systemu Przeciwporostowego, chociaż administracja powinna decydować czy potrzeba więcej niż to, co jest wymagane na mocy postanowień Konwencji.
- Potwierdził wnioski, że nie są wymagane żadne dalsze działania w zakresie „Opracowania wytycznych dotyczących ocen i zastosowań badań zdalnych, audytów Kodeksu ISM i weryfikacji Kodeksu ISPS”, w szczególności ram wyników, mapy drogowej i metodologii oraz dalszych działań.

Po zatwierdzeniu na MSC 106, MEPC:

- zatwierdził zalecenie III, że przegląd mający na celu zidentyfikowanie wszelkich istniejących luk między Wytycznymi Dotyczącymi Przeglądów w ramach HSSC, a obowiązkowymi wymogami, w celu usunięcia tych pozycji, które nie są bezpośrednio związane z wymogami w instrumentach obowiązkowych, nie powinien uniemożliwiać zatwierdzenia i przyjęcia zaktualizowanych wytycznych dotyczących przeglądów w ramach HSSC, jak zwykle, biorąc pod uwagę, że przeprowadzenie przeglądu może zająć trochę czasu.
- Potwierdził uzgodnioną metodologię, że III powinna koordynować przegląd, tak aby w każdym przypadku, gdy przyjmowana jest zmiana instrumentu ustawowego, która pociąga za sobą wynikające z tego zmiany Wytycznych Dotyczących Przeglądów, projekt zmian do wytycznych dotyczących przeglądów powinien zostać opracowany przez III w ramach jego stałego punktu „Zaktualizowane wytyczne dotyczące przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC)” przed wejściem w życie zmian.
- Uzgodniono zasadę, że projekty zmian do wytycznych dotyczących przeglądów powinny wywodzić się z obowiązkowych wymogów i być z nimi powiązane, co jednak nie powinno oznaczać, że przy opisywaniu sposobu przeglądu, pozycje dodatkowe i skuteczne środki wykonawcze bezpośrednio związane z obowiązkowymi wymogami są wyłączone z zakresu Wytycznych Dotyczących Przeglądów na mocy HSSC.
- Upoważniono III do składania sprawozdań z wyników prac w sprawach, w szczególności związanych z PSC; wytyczne dotyczące przeglądów w ramach HSSC, w tym część zawierającą przeglądy zdalne; zmienione wytyczne w sprawie wdrażania Kodeksu ISM przez administrację, dotyczące zdalnych audytów ISM; oraz niewyczerpujący wykaz obowiązków,

które wymagałyby przyjęcia projektów rezolucji Zgromadzenia, bezpośrednio na 33 posiedzenie Zgromadzenia IMO A 33.

Raport CCC 8

MEPC zatwierdził:

- Zaktualizowany dwuletni raport o stanie Podkomitetu CCC na lata 2022-2023, odnotowując, że zgodnie z ustaleniami MSC 106 Temat 2.3 może zostać rozszerzony i że tytuł może zostać zmieniony na „Zmiany do Kodeksu IGF i opracowanie wytycznych dla paliw alternatywnych i powiązanych technologii”, w celu uwzględnienia paliw alternatywnych, które nie są uważane za posiadające niską temperaturę zapłonu.
- Zaktualizowany plan prac dotyczący opracowania kodeksu IGF i przepisów bezpieczeństwa dotyczących paliw alternatywnych.
- Zaproponowany wstępny porządek obrad CCC 9.

PUNKT 10 PORZĄDKU OBRAD, IDENTYFIKACJA I OCHRONA OBSZARÓW SPECJALNYCH, OBSZARÓW KONTROLI EMISJI ECA I OBSZARÓW SZCZEGÓLNIENIE WRAŻLIWYCH PSSA

Morze Śródziemne uznaje się za obszar o znacznej wartości ekologicznej, społeczno-gospodarczej i naukowej. Działalność morska zarówno handlowa, jak i rekreacyjna jest znacząca, a ponad 30 000 statków rocznie żegluguje po tym obszarze, co stanowi 7% światowej działalności żeglugowej. Międzynarodowy ruch morski został zidentyfikowany jako zagrożenie dla ochrony waleni, w szczególności pod względem przypadkowej śmiertelności i poważnych obrażeń dużych waleni, takich jak płetwal i kaszalot, wraz z zagrożeniami chemicznymi i akustycznymi.

Uzgodniono, że obszar północno-zachodniej części Morza Śródziemnego zostanie wyznaczony jako obszar szczególnie wrażliwy (PSSA). Obejmie to dwa obszary już wyznaczone jako specjalne obszary chronione rejonu Morza Śródziemnego (SPAM) na mocy konwencji barcelońskiej i śródziemnomorskiego planu działania ONZ.

Podkomitet NCSR zostanie poinformowany i poproszony o zajęcie się odpowiednimi powiązаныmi środkami ochronnymi dla tego obszaru. Obszar ten zostanie wyznaczony jako PSSA na przyszłej 80 sesji MEPC po zatwierdzeniu powiązanych środków ochronnych.

PUNKT 12 PORZĄDKU OBRAD, PROGRAM PRAC KOMITETU I ORGANÓW POMOCNICZYCH

Zagrożenia środowiskowe wynikające z transportu substancji parafinopodobnych

Wniosek dotyczący nowych wyników w celu zmiany załącznika II do konwencji MARPOL w celu poprawy skuteczności demontażu zbiorników ładunkowych, operacji mycia zbiorników i procedur mycia wstępnego produktów o wysokiej temperaturze topnienia i/lub lepkości.

Na niektórych obszarach geograficznych prawidło 13.7.1.4 załącznika II do konwencji MARPOL wymaga wstępnego mycia substancji zaliczonych do kategorii zanieczyszczenia Y, które są trwałymi (zgodnie z definicją w prawidło 1.23 załącznika II do konwencji MARPOL) o lepkości równej lub większej niż 50 mPas w temperaturze 20°C i/lub o temperaturze topnienia $\geq 0^{\circ}\text{C}$.

Substancje te są identyfikowane za pomocą specjalnego wymogu "16.2.7" w kolumnie "o" rozdziału 17 zmienionego kodeksu IBC (wydanie 2020).

Załącznik II do konwencji MARPOL, w dodatku VI sekcji C stanowi, że do celów procedur mycia wstępnego trwałe substancje, do których stosuje się prawidło 13.7.1.4 załącznika II do konwencji MARPOL, traktuje się jako substancje krzepnące lub o wysokiej lepkości. Większość substancji parafinopodobnych w kategorii zanieczyszczeń Y podlega nowym wymaganiom dotyczącym zrzutów z załącznika II do konwencji MARPOL zawartym w prawidło 13.7.1.4.

Stwierdza się, że substancje tego typu zostały wyrzucone na plaże na całym świecie.

Uzgodniono, że PPR powinien rozważyć ulepszone usuwanie izolacji zbiornika ładunkowego, operacje mycia zbiorników i procedury mycia wstępnego dla produktów o wysokiej temperaturze topnienia i/lub wysokiej lepkości. Oczekuje się, że zajmie to dwie sesje PPR.

Wniosek dotyczący nowego tematu prac PPR w celu zmiany Zmienionych wytycznych i specyfikacji dotyczących urządzeń zapobiegających zanieczyszczeniom w zężach przedziałów maszynowych statków (rezolucja MEPC.107(49))

Stwierdzono, że alarm zęzowy 15 ppm nie daje ostrzeżenia, gdy rura próbkowania oczyszczonej wody zęzowej jest zablokowana lub ręczny zawór odcinający został przypadkowo lub celowo uruchomiony, w wyniku czego do badania nie wchodzi próbka wody. Zablokowany przewód próbki nie ma jednak wpływu na działanie separatora zęzowego i jego zatrzymanie. Taka sytuacja, gdyby miała miejsce, mogłaby spowodować wyciek niezbadanej zaolejonej wody za burtę. Obecnie nie ma szczególnych wymagań w Zmienionych wytycznych i specyfikacji dotyczących urządzeń zapobiegających zanieczyszczeniom w zężach przedziałów maszynowych statków (rezolucja MEPC.107(49)) dla każdej sytuacji, w której alarm zęzowy 15 ppm utracił próbkę wody. Zwiększa to ryzyko zanieczyszczenia środowiska morskiego.

Uzgodniono nowe zadanie dla PPR: Zmiany do w/w wytycznych i specyfikacji dla urządzeń zapobiegających zanieczyszczeniom dla zęz przestrzeni maszynowej statków (rezolucja MEPC.107(49)) powinny być jak najszybciej włączone do dwuletniego porządku obrad PPR.

Oczekuje się, że wniosek zajmie dwie sesje PPR.

PUNKT 13 PORZĄDKU OBRAD, WYBÓR PRZEWODNICZĄCEGO I WICEPRZEWODNICZĄCEGO MEPC NA 2023 ROK

W czasie obrad MEPC 79 dokonano wyboru Przewodniczącego MEPC, którym został Pan Harry Conway z Liberii oraz wiceprzewodniczącego, którym został Pan Hanqiang Tan z Singapuru.

PUNKT 14 PORZĄDKU OBRAD, SPRAWY RÓŻNE

Wniosek dotyczący zmiany prawidła 43A załącznika I do konwencji MARPOL w sprawie specjalnych wymogów dotyczących stosowania i przewozu olejów jako paliw w wodach arktycznych

Propozycja zmiany prawidła 43A i zwiększenia jego skuteczności w ochronie Arktyki przed HFO, przeglądu i usunięcia przepisów umożliwiających odstępstwa od specjalnych wymogów dotyczących stosowania i przewozu olejów jako paliw w wodach arktycznych nie została poparta przez MEPC.

Konwencja z Hong Kongu – Recykling statków

MEPC zauważył, że Konwencję ratyfikowało lub przystąpiło do niej 19 państw, których połączone floty handlowe stanowią 29,32% światowej żeglugi handlowej, a łączna maksymalna roczna wielkość recyklingu statków stanowi tonaż brutto 13 971 726. Wymogi dotyczące wejścia w życie nie zostały jeszcze spełnione.

Bezpieczeństwo FSO

MEPC odnotował raport o stanie na temat ograniczania ryzyka wycieku ropy z pływającej jednostki magazynowania i rozładunku (FSO) SAFERAL, która jest zacumowana u wybrzeży Jemenu.

WYKAZ REZOLUCJI I OKÓLNIKÓW PRZYJĘTYCH NA MEPC 79

WYKAZ REZOLUCJI

RESOLUTION MEPC.359(79)	Amendments to MARPOL Annexes I, II and IV concerning regional reception facilities within Arctic waters and Form of IOPP Certificate and supplements
RESOLUTION MEPC.360(79)	Amendments to MARPOL Annex V concerning regional reception facilities within Arctic waters and Garbage Record Book
RESOLUTION MEPC.361(79)	Amendments to MARPOL Annex VI concerning Mediterranean Sea Emission Control Area for Sulphur Oxides and Particulate Matter
RESOLUTION MEPC.362(79)	Amendments to MARPOL Annex VI concerning regional reception facilities within Arctic waters, information to be included in the Bunker Delivery Note (BDN) and information to be submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database
RESOLUTION MEPC.363(79)	Amendments to the 2012 Guidelines for the Development of a Regional Reception Facilities Plan (Resolution MEPC.221(63))
RESOLUTION MEPC.364(79)	2022 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for New Ships
RESOLUTION MEPC.365(79)	2022 Guidelines on the Survey and Certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI)
RESOLUTION MEPC.366(79)	Invitation to Member States to Encourage Voluntary Cooperation between the Port and Shipping Sectors to Contribute to Reducing GHG Emissions from Ships

WYKAZ OKÓLNIKÓW

BWM.2/Circ.66/Rev.4	Unified Interpretations to the BWM Convention
MEPC.1/Circ.795/Rev.7	Unified Interpretations to MARPOL Annex VI
MEPC.1/Circ.885/Rev.1	Revised Procedure for Assessing Impacts on States of Candidate Measures
MSC- MEPC.1/Circ.5/Rev.4	Organization and Method of Work of the MSC and MEPC and their Subsidiary Bodies
MSC- MEPC.2/Circ.15/Rev.2	Guidelines for the Development, Review and Validation of Model Courses

[Raport końcowy z 79 Sesji MEPC](#)

[Załącznik do Raportu końcowego z 79 Sesji MEPC](#)