



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 7/2021

Najważniejsze postanowienia 77 sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO (IMO MEPC)

Na 77. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC), która odbyła się w formie wirtualno-hybrydowej w dniach 22 – 26 listopada 2021 r., podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

DECYZJE INNYCH ORGANÓW IMO (2 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

Analiza postanowień Komitetów MSC 103, FAL 45 i LEG 108 oraz Rady IMO C 125.

IDENTYFIKACJA I OCHRONA OBSZARÓW SPECJALNYCH, OBSZARÓW KONTROLI EMISJI (ECAS) I SZCZEGÓLNIE WRAŻLIWYCH OBSZARÓW MORSKICH (PSSAS) (3 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

Propozycja przeprowadzenia studium wykonalności w celu uznania północno-zachodniej części basenu Morza Śródziemnego za Szczególnie Wrażliwy Obszar Morski (PSSA).

SZKODLIWE ORGANIZMY W WODACH BALASTOWYCH (4 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

- Przyjęcie Ujednoliconej interpretacji w sprawie daty wejścia w życie wdrożenia testów instalacyjnych systemów BWM.

SYSTEMY OCZYSZCZANIA GAZÓW SPALINOWYCH (PUNKTY 5 I 6 PORZĄDKU OBRAD)

- Zatwierdzenie wytycznych dotyczących EGCS na 2021 r.
- Zatwierdzenie zaktualizowanego okólnika MEPC w sprawie Wytycznych dotyczących wskazywania ciągłej zgodności w przypadku awarii pojedynczego urządzenia monitorującego oraz zalecanych działań, które należy podjąć, jeżeli EGCS nie spełnia przepisów Wytycznych EGCS.
- Porozumienie w sprawie projektu zakresu prac nad Oceną i harmonizacją zasad i wytycznych dotyczących zrzutu wód wylotowych z EGCS do środowiska wodnego, w tym warunków i obszarów.
- Zatwierdzenie Wytycznych z 2021 r. w sprawie przetwarzania innowacyjnych technologii efektywności energetycznej na potrzeby obliczania i weryfikacji osiągniętych EEDI i EEXI.

REDUKCJA EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH ZE STATKÓW (7 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

- Zakres prac oraz wstępne daty obrad dwóch Międzysesyjnych Grup Roboczych IMO ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG 11 i 12).
- Wyniki prac ISWG-GHG 9 i 10 – Dalsze prace Komitetu MEPC na temat zwiększenia rentowności paliw niskoemisyjnych i bez emisyjnych oraz środków rynkowych (wprowadzenie powszechnej opłaty za emisję gazów cieplarnianych ze statków).
- Zmienione propozycje dotyczące Międzynarodowej Rady ds. Badań i Rozwoju Morskiego (IMRB) i Funduszu (IMRF) – dyskusje będą kontynuowane podczas 12. spotkania Międzysesyjnej Grupy Roboczej IMO ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG 12).
- Środki średniookresowe i przegląd Wstępnej Strategii IMO – wezwanie IMO do zwiększenia poziomu ambicji i zerowej emisji netto GHG do 2050 r.

KRÓTKOTERMINOWE ŚRODKI REDUKCJI GHG (Wskaźnik eksploatacyjnej intensywności emisji GHG) (7 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

- Rozwój wytycznych dla Planu zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP) w celu ich przyjęcia na MEPC 78.
- Bieżący rozwój projektów wytycznych dotyczących współczynników korygujących dla niektórych typów statków, profili eksploatacyjnych i/lub podróży statków dla obliczeń wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) (G5)

ZANIECZYSZCZENIE MORZA ODPADAMI Z TWORZYW SZTUCZNYCH ZE STATKÓW (8 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

- Przyjęcie rezolucji MEPC dotyczącej *Strategii przeciwdziałania zanieczyszczeniom morza odpadami z tworzyw sztucznych ze statków*.

ZAPOBIEGANIE ZANIECZYSZCZENIOM I REAGOWANIE (SADZA I PALIWA) (9 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

- Przyjęcie rezolucji MEPC dotyczącej *Ochrony Arktyki przed emisją sadzy ze statków*.

SPRAWOZDANIA INNYCH PODKOMITETÓW (10 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

Rozpatrzono raporty z posiedzeń podkomitetów IMO SDC 7 oraz III 7.

PROGRAM PRAC KOMITETU I ORGANÓW POMOCNICZYCH (11 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

- Poprawki do Norm technicznych dla spalarek okrętowych, z 2014 r.
- Wymagania dla nieidentycznych silników zamiennych w zakresie poziomu III emisji.
- Poprawki do Załącznika VI do konwencji MARPOL i Kodeksu technicznego NO_x w sprawie stosowania wielu profili pracy dla okrętowego silnika wysokoprężnego.
- Rewizja Wytycznych dla systemów redukcji katalitycznej (SCR) z 2017 r., certyfikacji systemów SCR oraz zastosowania Ujednoliconej Interpretacji IACS UI MPC 112 Rev.1.

WYBÓR PRZEWODNICZĄCEGO MEPC I JEGO ZASTĘPCY (13 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

Na przewodniczącego MEPC na rok 2022 r. został ponownie wybrany H. Saito z Japonii, a wiceprzewodniczącym MEPC został wybrany ponownie H. Conway z Liberii.

GRUPY ROBOCZE NA MEPC 77

Podczas 77 sesji Komitetu MEPC IMO powołano trzy wirtualne grupy robocze:

- grupę ds. przeglądu wód balastowych (punkt 4 porządku obrad),
- grupę roboczą ds. zanieczyszczenia powietrza i efektywności energetycznej (punkty 5 i 6 porządku obrad) oraz
- grupę roboczą ds. morskich odpadów z tworzyw sztucznych (punkt 8 porządku obrad).

Podobnie jak miało to miejsce podczas poprzednich sesji MEPC, ze względu na Covid-19 i wirtualno-hybrydowy charakter sesji, delegacje odnotowały i uzgodniły wybór propozycji objętych różnymi punktami porządku obrad przed posiedzeniem, a pozostała część dokumentów została rozpatrzona podczas sesji plenarnej.

Szczegółowy przebieg 77 sesji Komitetu MEPC IMO był następujący:

DECYZJE INNYCH ORGANÓW IMO (2 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

Komitet MEPC podczas swojej 77. sesji, rozważył wyniki pracy komitetów MSC 103, FAL 45 i LEG 108 oraz 125 sesji Rady IMO, w zakresie spraw odnoszących się do zagadnień omawianych na sesjach Komitetu MEPC, z których niektóre przedstawiono poniżej:

MSC 103:

- MEPC 77 odnotował, że MSC podejmie decyzję o ustanowieniu wspólnej grupy roboczej w celu koordynacji prac regulacyjnych związanych z morskimi autonomicznymi jednostkami nawodnymi (MASS), po sfinalizowaniu zadania dotyczącego zakresu regulacji.
- w sprawie środków zwiększających bezpieczeństwo statków, związanych z wykorzystaniem paliwa olejowego, MEPC 77 odnotował potencjalną konieczność wspólnej pracy komitetów MSC i MEPC, w celu wyjaśnienia terminu "reprezentatywna próbka", dokumentowania temperatury zapłonu oraz opracowania obowiązkowych wymagań związanych z systemami licencjonowania dostawców paliw.

C 125:

- Komitet polecił Sekretariatowi opracowanie projektu priorytetowej listy konwencji będących w gestii Komitetu, dla których stworzenie wersji skonsolidowanej byłoby najkorzystniejsze, do rozważenia przez MEPC 78.

IDENTYFIKACJA I OCHRONA OBSZARÓW SPECJALNYCH, ECA I PSSAS (3 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

Morze Śródziemne jest uznawane za obszar, na którym prowadzona jest znaczna działalność morska, zarówno transportowa, jak i rekreacyjna. Uważa się, że działalność ta, a zwłaszcza transport morski, stanowi zagrożenie dla tego zróżnicowanego, naturalnego siedliska morskiego, a zwłaszcza dla dużych ssaków morskich, takich jak wieloryby.

Uznając potrzebę ochrony tej morskiej różnorodności biologicznej, Komitet MEPC odnotował propozycję wysuniętą przez grupę zainteresowanych państw członkowskich, aby przeprowadzić studium wykonalności w celu uznania północno-zachodniej części basenu Morza Śródziemnego za Szczególnie Wrażliwy Obszar Morski (PSSA).

Obszary wyznaczone jako PSSA wymagają stosowania i przestrzegania przez statki szczególnych środków, takich jak wyznaczone trasy żeglugowe, rygorystyczne wymagania Konwencji MARPOL dotyczące wyładunku oraz instalacja systemu kontroli ruchu statków (VTS). Obecnie, do wyznaczonych obszarów PSSA należą m.in. Wielką Rafę Koralową w Australii, Wyspy Kanaryjskie w Hiszpanii oraz obszar Morza Bałtyckiego

SZKODLIWE ORGANIZMY WODNE W WODACH BALASTOWYCH (4 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

Biorąc pod uwagę liczbę tematów wymagających uwagi oraz ze względu na ograniczenia czasowe spotkania zdalnego, niektóre dyskusje odbyły się w formie korespondencyjnej przed debatą na MEPC 77. Podczas sesji powołano grupę roboczą. W ramach tego porządku obrad podczas 77. Sesji rozpatrzono następujące kwestie:

Zatwierdzenie systemów obróbki wód balastowych (BWMS)

Przeglądowi zostały poddane informacje na temat wielu systemów BWMS oraz podjęto następujące działania:

- FlowSafe BWMS: Nie udzielono zatwierdzenia końcowego.
- RADClean BWMS: Udzielono zatwierdzenie podstawowe.

- JFE BallastAce: (który wykorzystuje system NEO-CHLOR MARINE): Udzielono zatwierdzenia końcowego.
- HiBallast NF: Udzielono zatwierdzenia końcowego.

Grupa ds. przeglądu zagadnień wód balastowych

MEPC 77 podjął następujące działania w odniesieniu do tematów rozważanych przez grupę:

Wytyczne dotyczące stosowania konwencji BWM dla statków

Projekt okólnika BWM.2 w sprawie wytycznych dotyczących stosowania konwencji BWM do statków działających w portach o złej jakości wody nie mógł zostać sfinalizowany podczas tej sesji ze względu na ograniczenia czasowe. Uznano, że jest to złożona kwestia, która wymaga dalszego rozważenia i w związku z tym MEPC 77 zaprosił do przedstawienia dalszych wniosków, biorąc pod uwagę pewne podstawowe elementy przyszłych wytycznych, jak uzgodniono podczas tej sesji.

Zatwierdzenie ujednoczonych interpretacji prawideł E-1.1.1 i E-1.1.5

Prawidła E-1.1.1 i E-1.1.5 Konwencji BWM, zmienionej MEPC.325(75), nie podają daty wejścia w życie przeprowadzenia testów rozruchowych poszczególnych BWMS zainstalowanych na pokładzie statków, co prowadzi do niespójności w stosowaniu przepisów. W celu promowania jednolitego stosowania przepisów, przedstawiono propozycję, która została zatwierdzona przez MEPC 77, aby wdrożenie testów rozruchowych systemów BWMS opierało się na faktycznym „terminie zakończenia” obowiązujących przeglądów po zainstalowaniu systemów na nowych i istniejących statkach.

Inne kwestie związane z wodami balastowymi

MEPC 77 odroczył następujące kwestie, które mają być omawiane międzysesyjnie i będą zgłoszone na MEPC 78:

- Wniosek mający na celu wyjaśnienie stosowania konwencji BWM do ratownictwa wielozadaniowego przez statki zaangażowane w różne zadania, w tym ratowanie zagrożonych statków na morzu, reagowanie na wycieki ropy naftowej oraz awaryjne operacje holownicze.
- Propozycje podkreślające wyzwania stojące przed holownikami w kwestii instalacji BWMS na statkach istniejących.
- Projekt okólnika w sprawie wariantów zgodności z konwencją BWM dla wszystkich statków, sugerujący dostępne opcje dla armatorów od momentu, gdy ich statki muszą spełniać standard wydajności D-2.
- Przegląd książki zapisów balastowych (BWRB) w celu rozwiązania problemu postrzeganej niejednoznaczności w procesach, kodów operacji balastowych i różnych interpretacji dotyczących sposobu rejestrowania wpisów.
- Różne propozycje i informacje związane z fazą budowania doświadczeń (EBP) – mając to na uwadze, dane analizowane w ramach EBP są nadal w toku i mają zostać zgłoszone do MEPC 78, dyskusja na temat tych propozycji została odroczone do tego czasu.
- Projekt jednolitej interpretacji prawidła B-3.10 Konwencji BWM. Został on przesłany do Podkomitetu ds. zapobiegania zanieczyszczeniom i reagowania (PPR) w celu dalszego rozpatrzenia.
- Ponowna ocena BWMS wykorzystujących substancje czynne, została odroczone na późniejszą sesję.

ZAPOBIEGANIE ZANIECZYSZCZANIU POWIETRZA I EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA (punkty porządku obrad 5 i 6)

MEPC 77 rozważył następujące dyskusje w grupie roboczej ds. zanieczyszczenia powietrza i efektywności energetycznej:

Wytyczne dotyczące systemów oczyszczania gazów spalinowych (EGCS), 2021

Wcześniejszy projekt Wytycznych z 2020 r. został sfinalizowany i przyjęty przez MEPC 77 rezolucją MEPC.340(77) *Wytyczne dla systemów oczyszczania spalin z 2021 r.* po uzgodnieniu następujących kwestii:

- Modyfikacje definicji "ekwiwalentu fenantrenu" i wyjaśnienie wymagań dotyczących urządzeń do monitorowania zmętnienia w celu dostosowania do wymagań normy ISO 7027.
- Postanowienia dotyczące stosowania – brak zmian w pierwotnie proponowanym 6-miesięcznym okresie karencji po przyjęciu. Wytyczne mające zastosowanie również do istniejących EGCS, w odniesieniu do których wprowadzono zmiany do systemu A lub systemu B, jak określono w 4.2.2.4 i 5.6.3 wytycznych, w dniu rozpoczęcia stosowania lub po tej dacie.
- doprecyzowanie pkt. 10.1.6.1 projektu wytycznych w celu wykluczenia dodatkowej oceny wody wylotowej w przypadku użycia dodatków takich jak środki neutralizujące, np. wodorotlenek sodu oraz flokulanty stosowane w zatwierdzonych urządzeniach do separacji wody zaolejonej pod warunkiem, że odczyn kwasowości pH wody wylotowej nie przekracza 8,0;

Ocena i harmonizacja zasad i wytycznych dotyczących zrzutów wód wylotowych z EGCS do środowiska wodnego, w tym warunków i obszarów

Ze względu na duże różnice zdań na temat wpływu wód wylotowych EGCS na ekosystem morski, MEPC 77 uznał potrzebę ujednoczenia prawodawstwa w celu lepszej kontroli zanieczyszczenia wód i zajęcia się wszelkimi skutkami gospodarczymi dla przemysłu morskiego.

Po rozpatrzeniu przez grupę roboczą, MEPC 77 zatwierdził projekt zakresu prac "Ocena i harmonizacja zasad i wytycznych dotyczących zrzutu wód wylotowych z EGCS do środowiska wodnego, w tym warunków i obszarów" z docelową datą zakończenia w 2022 r., a PPR 9 (oczekiwany w kwietniu 2022 r.) otrzymał zadanie podjęcia tych prac.

MEPC.1/Circ.883/Rev.1 – Zmieniony okólnik MEPC w sprawie wytycznych dotyczących wskazywania ciągłej zgodności w przypadku awarii pojedynczego urządzenia monitorującego oraz zalecanych działań, które należy podjąć, jeżeli EGCS nie spełnia postanowień Wytycznych EGCS

W ramach MEPC 74 zatwierdzono wytyczne dotyczące wskazywania ciągłej zgodności w przypadku awarii pojedynczego urządzenia monitorującego oraz zalecono podjęcie działań, jeśli system oczyszczania spalin (EGCS) nie spełnia przepisów wytycznych EGCS z 2015 r. (rezolucja MEPC.259(68)) (MEPC.1/Circ.883). Okólnik pełnił rolę wytycznych ustawowych w przypadkach nieprawidłowego działania EGCS, prowadzącego do potencjalnych przypadków, w których emisje mogą tymczasowo przekroczyć próg wymagany przepisami.

MEPC 77 rozpatrzył argumenty za i przeciw propozycji zmiany okólnika MEPC.1/Circ.883, który w interesie bezpieczeństwa i w celu umożliwienia ukończenia zamierzonego rejsu statku, pozwala na natychmiastowe użycie niezgodnego paliwa olejowego w przypadku awarii EGCS, po poinformowaniu odpowiednich administracji państwa bandery i państwa portu. W związku z tym zatwierdzony został przez MEPC 77 zmieniony okólnik odwołujący MEPC.1/Circ.883.

Zatwierdzono okólnik MEPC.1/Circ.896 dotyczący Wytycznych postępowania z innowacyjnymi technologiami efektywności energetycznej do obliczania i weryfikacji osiągniętego EEDI i EEXI, 2021 r.

Wytyczne z 2013 r. dotyczące postępowania z innowacyjnymi technologiami efektywności energetycznej w celu obliczania i weryfikacji osiągniętego EEDI (MEPC.1/Circ.815) zostały uzgodnione przez MEPC 65 i rozpowszechnione w celu wsparcia zainteresowanych stron i innowatorów poprzez zapewnienie metodologii obliczania, badania i certyfikacji innowacyjnych technologii efektywności

energetycznej, tj. tych, które nie były jeszcze objęte dostępnymi wytycznymi EEDI. Wytyczne miały być poddawane przeglądowi w celu uwzględnienia doświadczeń zdobytych w zakresie stosowania takich technologii, ale także w celu uwzględnienia nowszych zmian w zakresie efektywności energetycznej w miarę ich występowania. Wspomagane wiatrem układy napędowe (WAPS) są jednym z przykładów, w których potrzeba dalszego rozwijania istniejących wytycznych została zidentyfikowana w szeregu wniosków. MEPC 77, po rozważeniu szeregu wniosków w ramach WAPS, zatwierdził Wytyczne postępowania z innowacyjnymi technologiami efektywności energetycznej do obliczania i weryfikacji osiągniętego EEDI i EEXI, 2021 r.

Poprawki uchylają okólnik MEPC.1/Circ.815.

Podczas zatwierdzania wytycznych, komitetowi MEPC 77 przedstawiono dwie opcje obliczania macierzy wiatrowej, z których opcja użycia górnej połowy macierzy wiatrowej, w której 1/2 jest związana z prawdopodobieństwem, a nie z liczbą elementów, została uznana za "bardziej realistyczną opcję" pod względem rzeczywistych oszczędności paliwa.

Uzgodniono, że wytyczne będą podlegać przeglądowi do czasu zdobycia wystarczającego doświadczenia w ich stosowaniu.

INNE SPRAWY

Załącznik VI do konwencji MARPOL – Dostępność i jakość paliwa olejowego

MEPC 77 rozważył następujące działania w przypadku poniższych zagadnień:

- Poparł zalecane ogólne ulepszenia interfejsu użytkownika modułu Załącznika VI do Konwencji MARPOL dotyczącego GISIS, aby umożliwić bardziej płynne raportowanie danych dotyczących dostępności i niedostępności paliwa olejowego.
- W związku z proponowaną poprawką do Dodatku V do Załącznika VI do Konwencji MARPOL w celu włączenia temperatury zapłonu, jako obowiązkowej informacji do dokumentu dostawy paliwa – MEPC 77 zauważył, że MSC opracowuje szereg projektów wytycznych związanych z temperaturą zapłonu i że MSC 103 utworzył grupę korespondencyjną w celu zajęcia się tą sprawą. W związku z tym uzgodniono, że zostanie to odroczone do odpowiedniej sesji MEPC do czasu zakończenia prac przez MSC.

Załącznik VI do konwencji MARPOL – baza danych IMO o zużyciu paliwa olejowego na statkach

MEPC 77 zatwierdził co do zasady raport z danymi o zużyciu paliwa olejowego za 2020 r. i przyjął do wiadomości następujące zalecenia:

- Ogólne usprawnienia procesu raportowania w GISIS i usprawnienie generowania rocznych wykazów statków objętych zakresem przepisu 22A Załącznika VI do Konwencji MARPOL.
- Zaproszenie państw członkowskich i uznanych organizacji do weryfikacji podkategorii statków, w szczególności podczas składania sprawozdań w ramach kategorii statków pasażerskich.

Następujące tematy, które obecnie znajdują się w punkcie 6 porządku obrad, zostały odroczone na 78 sesję MEPC:

- Aktualizacja koncepcji ograniczenia mocy wału i szczegółowych wytycznych dla EEDI po MEPC 76.
- Sprawozdanie grupy korespondencyjnej na temat ewentualnego wprowadzenia fazy 4 EEDI.
- Wymogi dotyczące raportowania danych EEDI zgodnie z załącznikiem VI do Konwencji MARPOL.
- Daty stosowania EEDI dla statków pasażerskich z napędem niekonwencjonalnym.
- Proponowana zmiana wytycznych dotyczących obliczeń EEDI, 2018 r.

- Techniczne rozważenie EEDI w projektowaniu urządzeń okrętowych i napotykanne problemy; przyszła ewolucja wymogów EEDI; rozważania dotyczące dużych zbiornikowców.

REDUKCJA EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH ZE STATKÓW (7 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

MEPC 77 uwzględnił w niniejszym punkcie porządku obrad, co następuje:

Wynik prac 9. Międzysesyjnej grupy roboczej ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG 9) i następujące zagadnienia:

Analiza cyklu życia (LCA) paliw morskich

Projekt wytycznych dotyczących analizy cyklu życia paliwa morskiego LCA jest obecnie na wstępnym etapie przygotowań. Zidentyfikowano wyzwania, szczególnie od źródła paliwa do jego zabunkrowania na statek, ponieważ IMO nie jest w stanie nadzorować globalnych procesów produkcji paliwa. Pojawiły się sugestie dotyczące klasyfikacji lub oznakowania paliw w oparciu o źródło węgla i inne aspekty zrównoważonego rozwoju. Należą do nich paliwa kopalne, biomasa, biopaliwa bez-emisyjne, gazowe itp. MEPC 77 zaprosił do dalszych dyskusji i zachęcił ekspertów do dalszego informowania o rozwoju wytycznych LCA podczas kolejnych dyskusji na te tematy na ISWG-GHG.

Emisja metanu i lotne związki organiczne (VOCs)

W związku z wnioskiem dotyczącym zmiany Konwencji MARPOL w celu rozwiązania problemu emisji lotnych związków organicznych (VOCs) Grupa Robocza uznała, że potrzebne są dalsze prace w celu uzasadnienia wymogu wprowadzenia zmian do prawidła 15 Załącznika VI do Konwencji MARPOL. Pojawiły się opinie, że systemy kontroli lotnych związków organicznych (VOCs) na zbiornikowcach, są stosunkowo dobrze znane i w związku z tym dodatkowe koszty dokładnego dostrojenia systemów na statkach, w porównaniu z korzyściami dla środowiska, wymagają dalszego rozważenia. Dyskusje na temat emisji VOCs mają być kontynuowane podczas kolejnych posiedzeń ISWG-GHG 11, przy wsparciu podkomitetu PPR, jeżeli zajdzie taka potrzeba. Emisja metanu będzie rozpatrywana wtedy w kontekście wytycznych dla analizy cyklu życia paliw morskich.

Wynik prac 10. Międzysesyjnej grupy roboczej ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG 10)

MEPC 77 rozważył następujące dyskusje wynikające z prac ISWG-GHG 10:

Sprawozdanie okresowe grupy korespondencyjnej ds. redukcji intensywności emisji

MEPC 77 zwrócił uwagę na pilną potrzebę opracowania i przyjęcia pozostałych wytycznych związanych z wdrażaniem środków krótkoterminowych:

- w sprawie opracowania projektu wytycznych dotyczących współczynników korygujących dla niektórych typów statków, profili eksploatacyjnych i/lub podróży statków dla obliczeń wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) (G5) – MEPC 77 poparł pogląd, że proponowane odrębne wytyczne zostały opracowane w celu rozwiązania ww. problemów, tak aby złagodzić, jeśli będzie to możliwe, potrzebę zmiany już zatwierdzonych i przyjętych przez Komitet wytycznych G2 lub G4.
- oczekuje się, że projekt wytycznych dotyczących planu zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP) w celu wsparcia środków krótkoterminowych, zostanie ukończony na czas w celu przyjęcia przez MEPC 78, przed wejściem w życie zmienionego Załącznika VI do Konwencji MARPOL w dniu 1 listopada 2022 r.

Opracowanie Kodeksu intensywności emisji węgla

MEPC 77 zwrócił uwagę na potrzebę sfinalizowania wytycznych związanych z krótkoterminowymi środkami redukcji gazów cieplarnianych, tj. wskaźnikiem efektywności energetycznej istniejącego

statku (EEXI) i wskaźnikiem intensywności węgla CII przed uzgodnieniem zakresu proponowanego kodeksu i kalendarza jego wprowadzania.

Rozważenie średnioterminowych środków redukcji GHG – Faza 1 rozwoju

Dyskusje podczas MEPC 77 koncentrowały się na zaletach różnych propozycji na temat średnioterminowych środków redukcji GHG, nie wykluczając żadnej z nich na tym etapie. Wydaje się, po analizie dyskusji na sesji, że wstępne poglądy Państw, aby w wyniku działania środków średnioterminowych osiągnąć cel Wstępnej Strategii IMO w 2050 r., tj. redukcję całkowitych rocznych emisji gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej o co najmniej 50%, w porównaniu z 2008 r., zmieniły się w wielu delegacjach Państw Stron konwencji MARPOL, w kierunku odzwierciedlenia bardziej ambitnego celu redukcji, czyli „zerowej emisji netto do 2050 roku”.

W ramach tematów ogólnych dyskusji można odnotować: liczne apele o ocenę skutków przyszłych regulacji przed wprowadzeniem instrumentów finansowych (MBM), podkreślanie konieczności ciągłego promowania wykorzystania paliw niskoemisyjnych, np. poprzez rozwój odpowiednich standardów (np. wytycznych dla oceny cyklu życia paliw LCA) oraz połączenie wyżej wymienionych w celu uwzględnienia bardziej holistycznego podejścia dla osiągnięcia średnioterminowych celów IMO.

Oczekuje się, że szczegółowe dyskusje i rozważenie nowszych propozycji dotyczących środków średniookresowych, będą kontynuowane podczas ISWG-GHG 12.

Przegląd wstępnej strategii IMO w zakresie emisji gazów cieplarnianych – poziomy ambicji w kontekście 2050 r.

MEPC 77 wysłuchał apeli - w szczególności ze strony kilku małych rozwijających się państw wyspiarskich (SIDS) - o osiągnięcie zerowej emisji GHG netto w 2050 r.

Wyrażono opinię, że środki krótkoterminowe określone w zmienionym Załączniku VI do Konwencji MARPOL, przyjętym przez MEPC 76, same w sobie były niewystarczające do osiągnięcia celów Porozumienia Paryskiego w zakresie temperatury i że konieczne są dalsze wysiłki, aby osiągnąć ten cel. W świetle tych zmian oraz w celu uznania potrzeby zmiany Strategii IMO w zakresie emisji gazów cieplarnianych, MEPC 77 rozważył przyjęcie projektu rezolucji w sprawie "Żeglugi bez-emisyjnej do 2050 r.". Chociaż proponowana rezolucja była szeroko popierana, propozycja rezolucji została jednak odrzucona. Zamiast tego pojawiły się apele o opracowanie i rozważenie bardziej konkretnych propozycji w celu zwiększenia wysiłków i ambicji redukcji GHG przy jednoczesnym podjęciu przeglądu Wstępnej Strategii IMO w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków. Uzgodniono, że ostateczny projekt zmienionej Strategii musi zostać rozpatrzony do przyjęcia przez MEPC 80 wiosną 2023 r.

Powołanie Międzynarodowej Rady ds. Badań i Rozwoju Morskiego (International Maritime Research and Development Board – IMRB)

Propozycje rozpatrywane przez MEPC 77 w tym temacie objęły:

- Pilną potrzebę przyspieszenia badań i rozwoju technologii zeroemisyjnych poprzez proponowane ustanowienie Międzynarodowej Rady Badań i Rozwoju Morskiego (IMRB) oraz projektu, który IMRB może zlecić i administrować.
- Propozycja zautomatyzowanego systemu funduszu IMRF w badania i rozwój redukcji emisji GHG w celu wykazania, w jaki sposób przedsiębiorstwa żeglugowe mogą zakładać i obsługiwać konta IMRF.
- Argumenty państw członkowskich i stowarzyszeń branżowych na poparcie koncepcji IMRB oraz udowodnienie, że globalnie skoordynowane i przyspieszone podejście badawczo-rozwojowe oraz sprawiedliwy dostęp do technologii są drogą naprzód w realizacji Strategii IMO w zakresie redukcji emisji GHG.

- Rozwiązywanie problemów związanych z własnością intelektualną w projektach badawczo-rozwojowych zleconych przez IMRB.

Charakter dyskusji w ramach tego zagadnienia był podobny do wcześniejszej debaty na MEPC 76. Chociaż koncepcja IMRB została poparta przez szereg delegacji, pojawiły się obawy, że wniosek IMRB nie odzwierciedla odpowiednio zasad CBDR-RC (*Common but Differentiated Responsibilities and Respective Capabilities*) - Wspólnej, ale zróżnicowanej odpowiedzialności i możliwościach poszczególnych państw. Pojawiły się również obawy, że wygenerowane fundusze będą koncentrowały się na działalności badawczo-rozwojowej i jako takie nie było jasne, w jaki sposób to sprawiedliwe przejście do bardziej ekologicznych gospodarek zostanie osiągnięte na całym świecie. Między innymi poszukiwano jasności w zakresie zarządzania funduszami i zarządzania nimi. W świetle różnorodności wyrażonych opinii, MEPC 77 zaprosił do przedstawienia dalszych propozycji w celu rozwiązania kwestii poruszonych podczas spotkania i odroczył bardziej szczegółowe rozpatrzenie kwestii na posiedzenie ISWG-GHG 12.

Proponowana zmiana systemu gromadzenia danych IMO Data Collection System

MEPC 77 odroczyła następujące dyskusje do czasu spotkania ISWG-GHG 12:

- Włączenie wartości EEXI i CII oraz ocena systemu gromadzenia danych IMO (DCS) i odpowiednie zmiany do dodatku IX do Załącznika VI do Konwencji MARPOL.
- Stworzenie publicznie dostępnej bazy danych dla uzyskanego CII statku i związanego z nim ratingu.

Następujące zagadnienia zostały odroczone na MEPC 78:

- Propozycja odzwierciedlenia w EEDI i EEXI CO₂ wychwytywanego na pokładzie (usuwanie CO₂).
- Zgodności redukcji emisji tlenków azotu (NO_x) w silnikach wykorzystujących biopaliwa oraz w próbach z wykorzystaniem mieszanek biopaliw.
- Propozycja włączenia do EEDI wszystkich gazów cieplarnianych emitowanych ze statków, w tym metanu.

Grupa Korespondencyjna ds. redukcji intensywności emisji węgla

MEPC 77 zatwierdził nowy zakres zadań dla Grupy Korespondencyjnej ds. redukcji intensywności emisji węgla – pod przewodnictwem Chin, Japonii i Komisji Europejskiej.

Prace tej grupy mają skupić się na zagadnieniach dotyczących:

- Zakończenia aktualizacji wytycznych dla Planów zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP).
- Rozpatrzenia i zmiany: Wytycznych z 2017 r. dot. weryfikacji administracyjnej danych dotyczących zużycia paliwa olejowego przez statki (rezolucja MEPC.292(71)) oraz Wytycznych z 2017 r. dot. opracowywania i zarządzania bazą danych IMO dotyczącej zużycia paliwa olejowego przez statki (rezolucja MEPC.293(71)).
- Procedury przedkładania danych do systemu gromadzenia danych IMO dotyczących zużycia oleju opałowego przez statki z państwa niebędącego stroną konwencji MARPOL.
- Procedur kontroli państwa portu, 2019 r. (rezolucja A.1138(31)).
- Rozwoju wytycznych dotyczących współczynników korygujących dla niektórych typów statków, profili eksploatacyjnych i/lub podróży statków dla obliczeń wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) (G5).

Ponadto grupa powinna opracować nowe lub zmienić istniejące szczegółowe wytyczne dotyczące:

- Procesu audytu i weryfikacji SEEMP, w tym ramy weryfikacji SEEMP przez administrację oraz weryfikację zmienionego SEEMP dla statków, od których wymaga się opracowania planu działań naprawczych (*Plan of corrective actions PCA*).

- Parametrów i szablonów dla celów raportowania, weryfikacji i przedkładania danych dla próbnej oceny CII poszczególnych statków na zasadzie dobrowolności, jak określono w G1 oraz dla innych wskaźników próbnych dla statków morskich i offshore.
- Gromadzenia i przekazywanie danych dotyczących zużycia paliwa na statku nowej administracji i/lub armatorowi, w przypadku zmiany z jednej administracji na drugą i/lub z jednego przedsiębiorstwa na drugie.

oraz rozważyć proponowane zmiany w wytycznych dotyczących obliczeń EEXI oraz wytycznych dotyczących badań i certyfikacji EEXI w celu włączenia metody pomiaru w eksploatacji dla określania prędkości odniesienia statku.

Doraźne warsztaty ekspertów dla kompleksowej oceny skutków środków krótkoterminowych

W ramach prac tej Grupy MEPC przyjął zakres prac dla doraźnych warsztatów ekspertów, powołanych dla oceny skutków środków krótkoterminowych (termin warsztatów został zaplanowany wstępnie na 8 i 9 marca 2022 r.) Biorąc pod uwagę wyniki ISWG-GHG 10 i MEPC 77 oraz dokumenty, które będą przedłożone na ISWG-GHG 11, warsztaty eksperckie powinny:

- .1 dokonać przeglądu założeń i metodologii zarówno oceny wpływu na statki, jak i na państwa, w tym w odniesieniu do stosowania zweryfikowanych/zatwierdzonych linii bazowych i Krzywej krańcowego kosztu redukcji (*Marginal Abatement Cost Curve (MACC)*) oraz innych danych wejściowych;
- .2 określić sposób przeprowadzania ocen jakościowych/ocen zainteresowanych stron i przedstawić raport z prac warsztatów na ISWG GHG 11.

Ustanowienie grup międzysesyjnych do spraw redukcji GHG (zakres działania i wstępne terminy posiedzeń)

Określono wstępnie terminy posiedzenia **ISWG-GHG 11** (14-18 marca 2022 r.) i **ISWG-GHG 12** (16-20 maja 2022) oraz następujący zakres działania tych grup:

ISWG-GHG 11

1. Opracowanie projektu wytycznych dotyczących cyklu życia paliw i emisji gazów cieplarnianych oraz intensywności emisji dwutlenku węgla dla paliw morskich.
2. Rozważenie konkretnych propozycji dotyczących sposobu utrzymania w ramach przeglądu skutków użytych środków krótkoterminowych.
3. Kontynuowanie doświadczeń zdobytych podczas kompleksowej oceny skutków środka krótkoterminowego, z uwzględnieniem wyników doraźnych warsztatów eksperckich na temat oceny skutków, a w szczególności:
 - dokonanie przeglądu procedury oceny wpływu na państwa środków kandydujących (MEPC.1/Circ.885), biorąc pod uwagę zakres uprawnień dla kompleksowej oceny wpływu środka krótkoterminowego, sposób w jaki został on wdrożony w praktyce, jak również istotne aspekty określone w dokumentach z ISWG-GHG 10/,
 - opracowanie ulepszenia istniejącej procedury oceny wpływu, koncentrując się na elementach wymienionych w sprawozdaniu ISWG-GHG 10.
4. Rozpatrzenie propozycji przeglądu systemu gromadzenia danych dotyczących zużycia paliwa olejowego na statkach (DCS).
5. Przedłożenie pisemnego sprawozdania z prac na MEPC 78.

ISWG-GHG 12

1. Rozpatrzenie wszelkich kwestii wynikających ze sprawozdania końcowego Grupy korespondencyjnej ds. redukcji intensywności emisji.
2. Rozważenie konkretnych propozycji środków średnio- i długoterminowych oraz związanych z nimi ocen skutków w kontekście fazy I Planu Prac na rzecz opracowania środków średnio-

- i długoterminowych, w tym dalsze rozważenie środków omawianych przez ISWG-GHG 10 i MEPC 77, a także propozycję ustanowienia Międzynarodowej Rady Badań Morskich.
3. Rozważenie ponadto kwestii sposobu rozwiązania problemu rosnącego obciążenia pracą w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków oraz propozycje możliwych alternatywnych ustaleń roboczych, biorąc pod uwagę uwagi poczynione podczas MEPC 77, i
 4. Przedłożenie pisemnego sprawozdania z prac na MEPC 78.

ACTION PLAN TO ADDRESS MARINE PLASTIC LITTER FROM SHIPS (Agenda Item 8)

Uznając szkodliwy wpływ odpadów tworzyw sztucznych ze statków na życie morskie i bioróżnorodność i ludzkie zdrowie, a także negatywny wpływ na działalność taką jak turystyka, czy też rybołówstwo i żegluga, IMO przyjęło w październiku 2018 r. rezolucję MEPC.310(73) *Plan działań IMO na rzecz przeciwdziałania zanieczyszczeniom morza odpadami z tworzyw sztucznych ze statków*.

W ramach tego planu IMO corocznie dokonuje przeglądu i oceny potrzeby aktualizacji i/lub włączenia nowych działań do Planu, a także kompleksowego przeglądu oceniającego skuteczność tych działań po pięciu latach.

Podczas MEPC 77 rozważono propozycje, które miałyby wprowadzić obowiązek oznaczania narzędzi połowowych numerem IMO statku, poprzez wprowadzenie zmian do Załącznika V do Konwencji MARPOL. Obejmują one wymagania dotyczące skutecznego raportowania na temat porzuconych, zagubionych lub w inny sposób utraconych narzędzi połowowych (ALDFG) oraz dostępnych technologii ich znakowania.

Komitet MEPC wysłuchał rozbieżnych opinii przedstawionych przez delegacje, z których część popierała wprowadzenie obowiązku znakowania narzędzi połowowych, a część wyrażała zastrzeżenia co do technicznych i prawnych aspektów takiego działania, ponieważ używane narzędzia połowowe nie są klasyfikowane jako odpady, a zatem Załącznik V do Konwencji MARPOL nie jest odpowiednim instrumentem do uregulowania tej kwestii. Opracowanie dobrowolnych instrumentów IMO, takich jak wytyczne, mogłoby stanowić alternatywne działanie w tej materii. Inne opinie wyrażane w czasie sesji, zwracały uwagę na docenienie roli rządów krajowych w rozwiązywaniu tego ważnego zagadnienia.

Odnotowując potrzebę dalszych dyskusji i wyjaśnienia poruszonych kwestii, Komitet MEPC polecił Podkomitetowi PPR dalsze rozważenie tej sprawy, podczas swojej 9 sesji, w kwietniu 2022 r.

Propozycja wprowadzenia obowiązku posiadania *Książki zapisów o postępowaniu z odpadami dla statków o pojemności brutto 100 i większej*

Komitet MEPC odnotował propozycję zmiany prawideł 10.3 i 10.3.6 Załącznika V do Konwencji MARPOL, w celu włączenia wymogu posiadania *Książki zapisów o postępowaniu z odpadami* przez wszystkie statki o pojemności brutto 100 i większej, zamiast 400 GT i większej.

Komitet odnotował zarówno opinie popierające tę propozycję jako prosty i stosunkowo łatwy do wdrożenia środek, jak i takie, których autorzy domagali się dalszych wyjaśnień na temat korzyści i wpływu ww. poprawki. Ze względu na różnorodność poglądów wyrażonych w tej sprawie, sprawa ta została odłożona do czasu PPR 9 w celu dalszego rozpatrzenia.

Wyniki prac Grupy Roboczej ds. odpadów z tworzyw sztucznych

Komitet MEPC przekazał do Podkomitetu PPR, w celu dalszego rozpatrzenia, dokument omawiający ekonomiczny, społeczny i środowiskowy wpływ plastikowych granulek na zanieczyszczenie środowiska morskiego, w odniesieniu do niedawnego przypadku statku MV X-Press Pearl.

Po rozpatrzeniu przez grupę roboczą, Komitet MEPC przyjął rezolucję MEPC.341(77) w sprawie *Strategii postępowania z odpadami z tworzyw sztucznych ze statków*.

Komitet MEPC odnotował działania podjęte przez tę Grupę Roboczą oraz:

- Zachęcał do wsparcia zainicjowania Studium IMO na temat odpadów z tworzyw sztucznych.
- Poparł zaangażowanie konsultanta do doradzania MEPC 78 w sprawie warunków wyżej wymienionego Studium IMO.

ZAPOBIEGANIE ZANIECZYSZCZENIOM I REAGOWANIE (9 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)

W tym punkcie porządku obrad, MEPC 77 rozpatrzył następujące tematy:

Emisje sadzy (*Black Carbon BC*)

Twierdzi się, że niektóre mieszane paliwa niskosiarkowe zawierają duży udział związków aromatycznych - w porównaniu z konwencjonalnym ciężkim paliwem olejowym (HFO) - które bezpośrednio przyczyniają się do powstawania emisji BC. Z tego powodu pojawiły się głosy wzywające do wprowadzenia zakazu stosowania takiego niskosiarkowego HFO oraz wszelkich, w przeważającej mierze aromatycznych, paliw żeglugowych, a także do przejścia na paliwa destylowane, w przypadku statków pływających w Arktyce.

Podczas MEPC 77 miała miejsce znacząca debata nad propozycją rezolucji MEPC, wspierającej zalecane tymczasowe środki redukcji emisji BC z żeglugi międzynarodowej. Zwolennicy propozycji wskazywali na dobrowolny charakter rezolucji, podkreślając jednocześnie potrzebę pilnego przejścia na czystsze paliwa. Przeciwnicy natychmiastowego przyjęcia tej rezolucji sugerowali, że dowody na jej poparcie nie są wystarczająco mocne i potrzeba więcej danych.

Po długiej dyskusji i wprowadzeniu poprawki redakcyjnej, która usunęła z tekstu odniesienie do "niskiej aromatyczności", Komitet przyjął rezolucję MEPC.342(77) w sprawie ochrony Arktyki przed emisją sadzy z żeglugi międzynarodowej.

Wyniki prac podkomitetu PPR 8

W uzupełnieniu do powyższych działań, MEPC 77:

- zachęcał do dalszych badań nad emisją sadzy, szczególnie w obszarach umożliwiającym dokładne i identyfikowalne pomiary,
- wrócił się do ISO o dalsze doradzanie Podkomitetowi PPR i Komitetowi MEPC, w zależności od potrzeb, dla dalszego postępu przeglądu normy ISO 8217 dla paliw żeglugowych,
- odnotował plan pracy dla państwa członkowskiego oraz powołanie międzynarodowej Technicznej Grupy Roboczej ds. opracowania znormalizowanego protokołu pobierania próbek, kondycjonowania i pomiaru emisji sadzy z silników okrętowych,
- zatwierdził proponowany zakres zadań dla tematu redukcji wpływu emisji sadzy z żeglugi międzynarodowej na Arktykę,
- rozpatrzył propozycję rezolucji MEPC wspierającej dobrowolne stosowanie czystszych paliw przez statki pływające w Arktyce lub w jej pobliżu.

Propozycja poprawek do Załącznika II do Konwencji MARPOL - procedura oceny zagrożeń GESAMP

W celu odzwierciedlenia zmian w tabeli GESAMP dot. profilu zagrożeń, po ukończeniu raportów i opracowań GESAMP nr 102, Komitet zatwierdził propozycję poprawek do Uzupełnienia I do Załącznika II do Konwencji MARPOL (*Wytyczne do klasyfikacji szkodliwych substancji ciekłych*), która zostanie następnie przekazana do MEPC 78 w celu przyjęcia.

Sprawy inne

Przegląd projektu Wytycznych z 2020 r. dla zintegrowanego systemu oczyszczania wód zęzowych (IBTS) oraz poprawek do Świadectwa IOPP i Książki zapisów olejowych.

MEPC 77 zlecił Podkomitetowi PPR dokonanie przeglądu projektu *Wytycznych z 2020 r. dotyczących systemów postępowania z wodą zaolejoną w maszynowniach statków, uwzględniających wytyczne dotyczące zintegrowanego systemu oczyszczania wód zęzowych* (Wytyczne IBTS 2020) oraz projektu wynikających z nich poprawek do Załącznika I do Konwencji MARPOL i przekazanie wyników prac do Komitetu MEPC.

SPRAWOZDANIA INNYCH PODKOMITETÓW (10 PUNKT PORZĄDKU OBRAD)**Raport z 7. sesji podkomitetu SDC**

Drzwi wodoszczelne na statkach towarowych

MEPC 77 zatwierdził zagadnienia związane z drzwiami wodoszczelnymi na statkach towarowych zatwierdzone uprzednio na MSC 102, w celu ich przyjęcia na MEPC 78 i wejścia w życie 1 stycznia 2024 r.:

- Poprawki do rozdziału 2 Kodeksu IBC.
- Poprawki do przepisu 28 Załącznika I do Konwencji MARPOL

Raport z 7. sesji podkomitetu III

MEPC 77 zatwierdził następujące kwestie, które zostały wcześniej zatwierdzone przez Komitet MSC:

- Procedury kontroli państwa portu, 2021 oraz związane z nimi projekt rezolucji Zgromadzenia, w celu uchylecia rezolucji A.1138(31), oraz przyjęcia ich przez 32. sesję Zgromadzenia Ogólnego IMO (A32).
- Wytyczne dotyczące badań w ramach Zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji (HSSC), 2021, oraz związane z nimi projekt rezolucji Zgromadzenia, w celu uchylecia rezolucji A.1140 (31), i ich przyjęcia przez A 32.
- Niewyczerpujący wykaz obowiązków wynikających z instrumentów istotnych dla kodeksu wdrażania instrumentów IMO z 2019 r. i związane z nim projektu rezolucji Zgromadzenia w celu uchylecia rezolucji A.1141(31) i ich przyjęcia przez A32.
- Okólnik MSC-MEPC.5 w sprawie wzoru umowy o autoryzację organizacji uznanych działających w imieniu Administracji.

MEPC 77 autoryzował również podkomitet III, do zatwierdzonego wcześniej przez MSC, przeglądu wytycznych dotyczących kontroli państwa portu na mocy Konwencji BWM (rezolucja MEPC.252(67)) w celu dodania jej jako nowego dodatku do Procedur kontroli państwa portu w jej zmienionej wersji.

PROGRAM PRAC KOMITETU I ORGANÓW POMOCNICZYCH (PUNKT 11 PORZĄDKU OBRAD)

W ramach tego punktu porządku obrad MEPC 77 uzgodniono następujące propozycje:

- Nowe zagadnienie dotyczące opracowania poprawek do *Norm technicznych dla spalarek okrętowych, z 2014 r.* (rezolucja MEPC.244(66)) poprzez przegląd przepisów załącznika 2 tych norm dotyczących wymogów ochrony przeciwpożarowej dla spalarek i przestrzeni magazynowania odpadów dla spalarek, w celu usunięcia zauważonych rozbieżności między rezolucją MEPC.244(66), a rozdziałem II-2 konwencji SOLAS. Temat zostanie podjęty i rozpatrzony przez podkomitet SSE w celu jego zakończenia w 2022 r.
- Nowe zagadnienie dotyczące poprawki w przepisie 13.2.2 Załącznika VI do Konwencji MARPOL w celu wyjaśnienia, czy okrętowy silnik wysokoprężny zastępujący kocioł jest uważany za silnik zastępczy, a jeśli tak, uzgodnienia wynikających z tego zmian w wytycznych z 2013 r., zgodnie z wymogami pkt 13.2.2 Załącznika VI do Konwencji MARPOL w odniesieniu do nieidentycznych silników zamiennych,

które nie muszą spełniać wymagań dla poziomu III emisji (rezolucja MEPC.230(65)). Temat zostanie podjęty i rozpatrzony przez podkomitet PPR w latach 2022-2023.

Komitet MEPC 77 przekazał podkomitetowi PPR do dalszego rozpatrzenia następujące tematy:

- Opracowanie poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL i Kodeksu technicznego NO_x w sprawie stosowania wielu profili pracy dla okrętowego silnika wysokoprężnego.
- Rewizja Wytycznych dla systemów redukcji katalitycznej (SCR) z 2017 r., certyfikacji systemów SCR oraz zastosowania Ujednoliconej Interpretacji IACS UI MPC 112 Rev.1.

SPRAWY RÓŻNE (PUNKT 14 PORZĄDKU OBRAD)

Ten punkt porządku obrad został rozpatrzony w drodze korespondencji przed MEPC 77.

MEPC 77 podjął następujące działania w tych kwestiach w ramach tego punktu porządku obrad:

- Poleciał PPR rozpatrzenie wniosku w sprawie zmiany pkt 6.2.2 zmienionych wytycznych i specyfikacji dotyczących urządzeń zapobiegających zanieczyszczeniom w przedziałach maszynowych statków (rezolucja MEPC.107(40)).
- Zaprosił zainteresowane strony do przedstawienia propozycji dotyczących najlepszego sposobu postępowania w pracach związanych z morskimi autonomicznymi statkami nawodnymi (MASS).
- Odnotował badanie dotyczące zawartości i objętości szarej wody ze statków pasażerskich i zarządzaniem na Alasce oraz zaprosił do przedłożenia wniosków dotyczących nowych wyników prac.

WSTĘPNE ZESTAWIENIE REZOLUCJI I OKÓLNIKÓW PRZYJĘTYCH PODCZAS 77 SESJI MEPC:

- **Rezolucja MEPC.340(77) 2021 GUIDELINES FOR EXHAUST GAS CLEANING SYSTEMS (EGCS)** / Wytyczne dla systemów oczyszczania spalin z 2021 r.
- **Rezolucja MEPC.341(77) STRATEGY TO ADDRESS MARINE PLASTIC LITTER FROM SHIPS** /Strategia postępowania z morskimi tworzywami sztucznymi ze statków.
- **Rezolucja MEPC.342(77) PROTECTING THE ARCTIC FROM SHIPPING BLACK CARBON EMISSIONS**/ Ochrona Arktyki przed emisją sadzy z żeglugi międzynarodowej.
- **Okólnik BWM.2/Circ.66/Rev.2 Unified interpretation of regulations E-1.1.1 and E-1.1.5 of the BWM Convention**/ Ujednolicona interpretacja przepisów E-1.1.1 i E-1.1.5 Konwencji BWM.
- **Okólnik MEPC.1/Circ.883/Rev.1 Guidance on indication of ongoing compliance in the case of the failure of a single monitoring instrument, and recommended actions to take if the exhaust gas cleaning system (EGCS) fails to meet the provisions of the EGCS Guidelines** / Wytyczne dotyczące wskazywania ciągłej zgodności w przypadku awarii pojedynczego przyrządu monitorującego oraz zalecane działania, które należy podjąć, jeśli system oczyszczania gazów spalinowych (EGCS) nie spełnia postanowień Wytycznych EGCS.
- **Okólnik MEPC.1/Circ.896 2021 Guidance on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI and EEXI**/ Wytyczne z 2021 r. w sprawie postępowania z innowacyjnymi technologiami efektywności energetycznej dla obliczania i weryfikacji osiągniętego EEDI i EEXI.
- **Okólnik MEPC.1/Circ.897 Cross-referencing tables between the 2021 revised MARPOL Annex VI and the previous MARPOL Annex VI**/ Tabele porównawcze pomiędzy zmienionym w 2021 r. załącznikiem VI do konwencji MARPOL, a poprzednim załącznikiem VI do konwencji MARPOL.
- **Okólnik MEPC.1/Circ.898 Model agreement for the authorization of recognized organizations acting on behalf of the Administration**/ Wzór umowy o upoważnienie uznanej organizacji działającej w imieniu Administracji.