



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 08/2025

Najważniejsze postanowienia

83 sesji Komitetu

Ochrony Środowiska Morskiego

(IMO MEPC 83)

Osiemdziesiąta trzecia sesja Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 83) odbyła się w dniach 7-11 kwietnia 2025 r. w siedzibie IMO w Londynie. Niniejszy biuletyn zawiera podsumowanie najważniejszych decyzji podjętych na tym posiedzeniu.

Redukcja emisji gazów cieplarnianych ze statków

Średnioterminowe środki redukcji emisji gazów cieplarnianych

MEPC poprzedziły dwa spotkania międzysesyjnej Grupy roboczej ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG), 18. sesja w lutym br. i 19. sesja tydzień przed MEPC, podczas których opracowano przepisy mające na celu wprowadzenie w życie średniookresowych środków redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Sfinalizowane i zatwierdzone na sesji przepisy zostały rozesłane do stron Załącznika VI do Konwencji MARPOL w postaci listu okólnego nr 5005. Zmiany powinny zostać przyjęte na drugiej nadzwyczajnej sesji MEPC (MEPC/ES 2) jesienią tego roku (październik 2025 r.) i wejść w życie 1 marca 2027 r., jednakże warto zaznaczyć, że przepisy budzą wiele kontrowersji a część państw deklaruje ich odrzucenie.

Na sesji zmiany zostały zatwierdzone większością 79% głosów w procedurze formalnego głosowania, które w IMO jest niezwykle rzadkie. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że na sesji nadzwyczajnej w październiku odbędzie się drugie głosowanie nad poprawkami, gdzie większość 2/3 Stron Załącznika VI do Konwencji MARPOL będzie musiała zagłosować pozytywnie, aby regulacje weszły w życie.

Jeśli przepisy wejdą w życie, będą miały zastosowanie do wszystkich statków o pojemności brutto 5000 ton i większej, z uwzględnieniem następujących wyjątków:

- statki pływające wyłącznie po wodach państwa ich bandery;
- statki bez napędu mechanicznego oraz platformy, w tym FPSO i FSU oraz platformy wiertnicze, niezależnie od ich napędu;
- statki półzanurzalne, do czasu dalszego przeglądu stosowania nowego rozdziału do Załącznika VI MARPOL.

Intensywność zużycia paliwa GHG (GHG Fuel Intensity GFI)

„Standard” intensywności emisji zużytego paliwa GHG (GFI) ocenia energochłonność GHG statku w oparciu o paliwo i inne źródła energii, a także wykorzystanie energii z innych źródeł i ograniczenie emisji dzięki takim technologiom jak wychwytywanie dwutlenku węgla. Każdy statek będzie zobowiązany do obliczenia rocznego wskaźnika GFI, który jest średnią ważoną wykorzystywanych przez niego źródeł energii.

Zgodnie z założeniami każde źródło energii musi zostać ocenione i certyfikowane przez uznany przez IMO System Certyfikacji Zrównoważonego Paliwa w celu zweryfikowania emisji gazów cieplarnianych „od wydobycia do zużycia” (*from Well-to-Wake (WtW)*) paliwa lub źródła energii. Intensywność emisji gazów cieplarnianych z różnych źródeł paliwa będzie obliczana z uwzględnieniem wytycznych IMO dotyczących cyklu życia paliw (LCA) i domyślnego współczynnika emisji w nim wskazanego.

Przepisy zakładają, że w przypadku, gdy statek osiągnie GFI mniejszy niż bezpośredni cel zgodności, to zostanie uznany za zgodny i nie będzie musiał podejmować dalszych działań w celu uzyskania certyfikatu. Natomiast w przypadku, gdy statek osiągnie GFI większy niż bezpośredni cel zgodności, to będzie musiał go „zrównoważyć”. Przepisy wprowadzają równocześnie możliwość transakcji jednostek nadwyżkowych ze statku spełniającego wymagania na statek niespełniający wymagań, co będzie regulowane prywatną umową zaangażowanych stron w ramach otwartego rynku handlu nimi lub ich przechowywanie do późniejszego wykorzystania lub ich dobrowolne anulowanie.

W celu obsługi powyższego zapewnienia zgodności zostanie utworzony centralny rejestr IMO GFI. Statki będą musiały się w nim zarejestrować do 1 października 2027 r., a do 30 czerwca 2028 r. (i 30

czerwca każdego kolejnego roku) uiścić opłatę administracyjną, która zostanie określona przez Sekretarza Generalnego z uwzględnieniem wytycznych, które zostaną opracowane.

Rejestr ten będzie zawierał dane każdego statku związane z GFI, które są uzyskiwane z „Etykiety cyklu życia paliwa” (FLL), która może towarzyszyć dokumentowi dostawy paliwa po zweryfikowaniu tych danych przez administrację lub uznaną organizację. Rejestr ułatwi następnie wydawanie jednostek nadwyżkowych, ich obrót lub deponowanie oraz zakup jednostek naprawczych, a także wystawienie wyciągu z rachunku pokazującego transakcje statków i saldo zgodności.

Zachęty dla paliw i technologii o zerowej lub bliskiej zeru emisji gazów cieplarnianych

Nowe przepisy przewidują finansowe nagradzanie statków wykorzystujących paliwo lub technologię o zerowej lub bliskiej zeru emisji gazów cieplarnianych (ZNZ). Te benefity nie zostały jeszcze określone, jednak uzgodniono kryterium, zgodnie z którym ZNZ obejmuje technologie, paliwa i źródła energii w oparciu o ich GFI. W początkowym okresie do 31 grudnia 2034 r., próg GFI dla ZNZ został ustalony na poziomie 19,0 gCO₂eq/MJ, tzn. paliwo o GFI poniżej tego progu będzie uznawane za ZNZ kwalifikujące się do nagrody finansowej. Przepisy stanowią, że od 1 stycznia 2035 r. próg ten wyniesie 14,0 gCO₂eq/MJ. Istnieje jednak możliwość uzgodnienia przez MEPC innych ZNZ oraz klauzuli wzywającej MEPC do określenia nagrody nie później niż 1 marca 2027 r., a następnie co 5 lat.

Wspierające wytyczne i przyszłe prace

Komitet MEPC zatwierdził projekt poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL do przyjęcia jesienią tego roku. Należy opracować jeszcze wiele szczegółów, które zostaną zawarte w dziesięciu zestawach wspierających wytycznych, natomiast cztery zestawy istniejących wytycznych wymagają zmiany w związku z zatwierdzeniem nowych przepisów.

Wytyczne, które będą miały największe znaczenie dla operacjonalizacji przepisów obejmują:

- Wytyczne dotyczące wymogów i procedur uznawania systemów/standardów certyfikacji oraz raportowania działań certyfikacyjnych do Organizacji

Wytyczne określą wymagania dla Systemu Certyfikacji Zrównoważonego Paliwa, w tym standardy, których Systemy Certyfikacji muszą przestrzegać podczas certyfikacji paliw, a także proces uzyskiwania uznania od IMO.

- Wytyczne dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia

Istniejące Wytyczne 2024 w sprawie intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw żeglugowych (Wytyczne 2024 LCA) (rez. MEPC.391(81)) będą wymagały dalszego rozwoju w celu uwzględnienia ścieżek paliwowych i domyślnych współczynników emisji do wykorzystania przy obliczaniu GFI statku i całkowitych emisji.

- Wytyczne SEEMP

Istniejące wytyczne z 2024 r. dotyczące opracowania planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP), przyjęte rezolucją MEPC.388(81), będą wymagały zmiany w celu uszczegółowienia, w jaki sposób należy zmienić SEEMP, aby odzwierciedlał ramy regulacyjne GFI, w szczególności sposób gromadzenia nowych danych.

- Wytyczne dotyczące definicji, nagradzania i metodologii określania nagród w zakresie ZNZ
- Wytyczne dotyczące otwierania i zarządzania rachunkiem statku w Rejestrze GFI IMO oraz rocznej opłaty administracyjnej
- Wytyczne dotyczące weryfikacji przez administrację osiągniętego rocznego GFI, docelowego rocznego GFI i bilansu zgodności statku z GFI oraz zgłaszania zweryfikowanych danych do Rejestru GFI IMO

MEPC uzgodnił, że podczas Nadzwyczajnej Sesji, która ma się odbyć w październiku 2025 r., zostanie opracowany plan prac dotyczący przygotowań do wejścia w życie ram IMO Net-Zero. Ponadto zorganizowane zostaną dwie kolejne sesje ISWG-GHG (20 i 21), przy czym spotkanie 20 odbędzie się tydzień po nadzwyczajnej sesji MEPC w październiku, a spotkanie 21 przed MEPC 84 w kwietniu 2026 roku.

Spotkania 20 i 21 ISWG-GHG będą miały za zadanie:

- Opracowanie nowych lub przegląd istniejących wytycznych, przepisów, wskazówek i innych dokumentów, w celu wsparcia jednolitego i skutecznego wdrożenia ram IMO Net-Zero.
- Rozważenie opracowania ram oceny emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia (LCA) IMO.
- Sfinalizowanie projektu zakresu zadań dla 5. Studium GHG.

Piąte Studium emisji gazów cieplarnianych IMO

Komitet MEPC otrzymał projekt zakresu zadań dla Piątego Studium IMO GHG przygotowanego przez Sekretariat IMO o następującym zakresie i tematyce:

- Ocena spisu emisji gazów cieplarnianych ze statków o tonażu 100GT i większym podczas rejsów międzynarodowych.
- Gazy cieplarniane w tym kontekście mają obejmować: dwutlenek węgla (CO₂), metan (CH₄), podtlenek azotu (N₂O), fluorowęglowodory (HFC), perfluorowęglowodory (PFC) i sześćfluorek siarki (SF₆).
- Inne substancje, które mają związek ze zmianami klimatu, takie jak: tlenki azotu (NO_x), niemetanowe lotne związki organiczne (NMVOC), tlenek węgla (CO), pył zawieszony (PM) i tlenki siarki (SO_x), sadza (BC).
- Inwentaryzacja ma obejmować całkowitą roczną emisję gazów cieplarnianych w latach 2018-2025.
- Należy uwzględnić emisje od wydobycia do zużycia (*Well-to-Wake*) zgodnie z metodą zawartą w Wytycznych LCA.
- Intensywność emisji dwutlenku węgla w przeliczeniu na pracę przewozową należy uwzględnić dla okresu 2018-2025.
- Zostanie uwzględniona i zweryfikowana intensywność emisji dwutlenku węgla dla roku 2008.
- Należy rozważyć modelowanie scenariuszy emisji gazów cieplarnianych w latach 2025-2050.

Projekt zakresu zadań określa, że podobnie jak w przypadku poprzednich badań, komitet sterujący ma zostać powołany przez MEPC w celu nadzorowania prac, a przetarg zostanie ogłoszony dla wykonawców, którzy podejmą się przeprowadzenia wykonania studium do 30 września 2026 r.

Wyjaśniono również, że raport końcowy z wykonania 5. Studium będzie musiał zostać przedłożony MEPC 87 wiosną 2028 roku.

Ze względu na ograniczenia czasowe MEPC odroczył rozpatrzenie tej kwestii do następnego spotkania ISWG-GHG (20), które ma się odbyć tydzień po nadzwyczajnej sesji MEPC w październiku 2025 r.

Ocena cyklu życia (LCA) emisji gazów cieplarnianych

Wyniki prac GESAMP-LCA

Komitet MEPC rozważył raport Grupy roboczej GESAMP (Wspólna grupa ekspertów ds. naukowych aspektów ochrony środowiska morskiego) ds. intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw morskich (GESAMP-LCA WG) i podjął następujące działania:

- Stwierdził, że poprawki do Wytycznych LCA podkreślone przez GESAMP-LCA WG mogą zostać włączone do przyszłej rewizji Wytycznych LCA, ale ze względu na ograniczenia czasowe nie było możliwe ich wprowadzenie na tej sesji.
- Zatwierdził metodologię przedkładania domyślnych wskaźników emisji do przeglądu naukowego przez GESAMP-LCA WG.

- Odnotował, że Grupa GESAMP-LCA WG opracowała narzędzie Excel w celu standaryzacji raportowania parametrów i obliczania proponowanych domyślnych wskaźników emisji, w oparciu o Wytyczne LCA 2024, oraz że Sekretariat umieści edytowalny plik Excel na stronie internetowej IMO.
- Wyjaśnił, że istniejące domyślne wskaźniki emisji w załączniku 2 do Wytycznych LCA mogą być wykorzystywane do obliczeń LCA do czasu ich przeglądu. Wartości te nie powinny być jednak uznawane za zatwierdzone przez MEPC i powinny zostać ponownie przedłożone zgodnie z metodologią opracowaną przez GESAMP-LCA WG.
- Zwrócił się do państw członkowskich, które przedkładają propozycje domyślnych wskaźników emisji, o wniesienie dobrowolnego wkładu finansowego do Funduszu Powierniczego GHG w wysokości co najmniej 10 000 USD w celu odzyskania kosztów poniesionych przez IMO w związku z usługami świadczonymi przez Grupę.
- Zatwierdził terminy składania propozycji domyślnych wskaźników emisji do przeglądu przez Grupę Roboczą GESAMP-LCA na 2 maja 2025 r. i 29 sierpnia 2025 r., zbiegające się odpowiednio z drugim i trzecim posiedzeniem grupy roboczej.
- Uzgodnił, że państwa członkowskie przedkładające propozycje domyślnych wskaźników emisji do przeglądu przez grupę roboczą GESAMP-LCA powinny jednocześnie przedłożyć MEPC krótki dokument podsumowujący jawny opis ich propozycji.

Metodologia przedkładania domyślnych wskaźników emisji

MEPC zatwierdził projekt metodologii przedkładania, przeglądu naukowego i rekomendacji proponowanych domyślnych współczynników emisji przez GESAMP-LCA WG (okólnik MEPC.1/Circ.916). Określa ona, że w celu uzyskania domyślnych współczynników emisji (wartości, do których każdy dostawca paliwa może ubiegać się o certyfikację i których statki mogą używać do obliczania swoich GFI i całkowitych emisji), stosowne informacje muszą zostać przekazane do GESAMP-LCA WG w celu przeprowadzenia przeglądu naukowego. Następnie Grupa zaleci MEPC włączenie domyślnego współczynnika emisji dla określonej ścieżki paliwowej do Wytycznych LCA.

Komitet MEPC otrzymał szereg domyślnych wskaźników emisji, które zostały przekazane do GESAMP-LCA a wnioskodawcy zostali poproszeni o ponowne ich przesłanie przy użyciu narzędzia Excel opracowanego przez GESAMP-LCA. Wskaźniki te dotyczą m.in. amoniaku, etanolu, LNG oraz biodiesla na bazie soi.

Kryteria zrównoważonego rozwoju

MEPC odnotował wyniki prac grupy korespondencyjnej, która rozważała zasady i cele dla tematów/aspektów zrównoważonego rozwoju, w szczególności w odniesieniu do Wytycznych LCA 2024, które obejmowały:

- Prawa do użytkowania gruntów: produkcja zrównoważonych paliw morskich powinna odbywać się z poszanowaniem formalnych i zwyczajowych praw do gruntów;
- Prawa do korzystania z wody: produkcja zrównoważonych paliw morskich powinna odbywać się z poszanowaniem wcześniejszych formalnych lub zwyczajowych praw do korzystania z wody;
- Rozwój lokalny i społeczny: produkcja zrównoważonych paliw morskich powinna respektować i przyczyniać się do rozwoju społecznego i gospodarczego społeczności lokalnych i wiejskich.
- Prawa człowieka i prawa pracownicze: produkcja zrównoważonych paliw morskich powinna odbywać się z poszanowaniem praw człowieka i praw pracowniczych.
- Bezpieczeństwo żywnościowe: produkcja zrównoważonych paliw morskich powinna promować bezpieczeństwo żywnościowe.

Komitet będzie nadal dopracowywać możliwe metryki/wskaźniki, z naciskiem na ocenę jakościową, dla wszystkich pięciu powyższych aspektów zrównoważonego rozwoju społecznego i gospodarczego, które

będą miały na celu ich zharmonizowanie z istniejącymi aspektami zrównoważonego rozwoju środowiska określonymi w Wytycznych LCA 2024.

Przyszłe prace nad ramami LCA

MEPC rozważył inne kwestie związane z ramami LCA i zgodził się przekazać następujące kwestie do Grupy GESAMP-LCA w celu zmiany Wytycznych LCA:

- Rewizja kodów ścieżek paliwowych i poprawa precyzji definicji ścieżek poprzez włączenie kodów ścieżek paliwowych, które uwzględniają różne surowce, źródła węgla, regiony i źródła energii, w szczególności dla odnawialnych paliw typu drop-in, w tym biopaliw.
- Zapewnienie jasnej i szczegółowej treści związanej z paliwami, aby uniknąć błędów w klasyfikacji i zapewnić dokładną kategoryzację.
- Wzmocnienie i włączenie identyfikacji regionalnej związanej ze ścieżkami paliwowymi.
- Rozdzielenie domyślnych wartości GHG dla różnych elementów części WtT ścieżki paliwowej.
- Zapewnienie równego traktowania wszystkich paliw w ramach LCA w celu uwzględnienia emisji niezorganizowanych w części WtT ścieżki paliwowej.
- Uwzględnienie w ramach LCA różnych ścieżek dla etanolu.

Efektywność energetyczna statków

Raportowanie i dostęp do danych o zużyciu paliwa olejowego

MEPC zatwierdził poprawki do prawidła 27 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, które zwiększą dostęp do danych DCS w celu zapewnienia większej przejrzystości. Poprawki, które mają wejść w życie od 1 marca 2027 r., zapewnią dodatkowy dostęp do bazy danych DCS w następujący sposób:

- Pełny dostęp do danych dla Organizacji Uznaných działających w imieniu Administracji statku.
- Pełny dostęp do danych dla wszystkich statków Stron Załącznika VI do Konwencji MARPOL w celach analitycznych.
- Zapewnienie anonimowości danych dla publicznych kont użytkowników.

Komitet MEPC zgodził się, że konieczne są dalsze prace w celu wzmocnienia przepisów dotyczących zapewnienia anonimowości w Wytycznych 2022 dotyczących rozwoju i zarządzania bazą danych zużycia paliwa olejowego na statkach IMO (rez. MEPC.349(78)) oraz upewnienia się, że nieprawidłowe raporty są filtrowane przed pobraniem zestawu danych do GISIS.

MEPC.401(83) Poprawki do Wytycznych 2024 dotyczących opracowania planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP) (rez. MEPC.395(82))

MEPC przyjął poprawki do Wytycznych SEEMP 2024 (rez. MEPC.395(82)) w celu wsparcia gromadzenia danych, o którym mowa w rezolucji MEPC.385(81) (Poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL) a które stanie się obowiązkowe, wg następującego schematu:

- w dniu 1 sierpnia 2025 r. lub po tej dacie dla statków wchodzących do eksploatacji; oraz
- w dniu 1 stycznia 2026 r. dla statków już gromadzących dane przed tą datą.

Poprawki dokładnie definiują między innymi termin „(statek) w drodze” w odniesieniu do gromadzenia danych dotyczących paliwa olejowego. Zgodnie z poprawkami jest to okres między przejściem statku na „całą naprzód”, a końcem przejścia morskiego zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi ustanowienia morskiego punktu kompleksowej obsługi (FAL.5/Circ.42/Rev.3). Poprawki aktualizują też przykładowy formularz planu gromadzenia danych dla SEEMP część II.

Raporty dotyczące intensywności emisji dwutlenku węgla

MEPC odnotował raport Sekretariatu w sprawie intensywności emisji dwutlenku węgla w żegludze międzynarodowej w latach 2019–2023, w którym stwierdzono, że międzynarodowa żegluga zmniejszyła intensywność emisji dwutlenku węgla o 31% w porównaniu z 2008 r. Jest to istotne

w kontekście przeglądu środków krótkoterminowych, w oparciu o cel IMO polegający na osiągnięciu 40% redukcji intensywności emisji dwutlenku węgla do 2030 r. w porównaniu z 2008 r., określony w strategii IMO z 2023 r. w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (rez. MEPC.377(80)). Zauważono m.in., że intensywność emisji dwutlenku węgla wykazała większy spadek w 2023 r. w porównaniu z latami 2019-2022, co można przypisać wielu przyczynom, w tym wprowadzeniu CII, które weszło w życie w 2023 r., a także zmianom w transporcie morskim.

Przegląd krótkoterminowych środków IMO w zakresie emisji gazów cieplarnianych (EEXI i CII)

Prawidło 28 Załącznika VI do Konwencji MARPOL (Eksploatacyjna intensywność emisji dwutlenku węgla) wzywa IMO do przeprowadzenia do dnia 1 stycznia 2026 r. przeglądu:

- Skuteczności CII w zmniejszaniu intensywności emisji dwutlenku węgla w żegludze międzynarodowej.
- Potrzeby wzmocnienia działań naprawczych lub innych środków zaradczych, w tym ewentualnych dodatkowych wymogów EEXI.
- Potrzeby wzmocnienia mechanizmów egzekwowania przepisów.
- Potrzeby usprawnienia systemu gromadzenia danych.
- Współczynnika redukcji (Z) i wartości referencyjnych CII.

IMO przeprowadza przegląd środków krótkoterminowych w dwóch fazach - pierwsza faza ma zakończyć się do 2026 r., a druga faza będzie kontynuowana po 2026 roku. Na ten przegląd składają się:

- Pierwsze spotkanie Międzysesyjnej Grupy roboczej ds. zanieczyszczenia powietrza i efektywności energetycznej (ISWG-APEE 1), które odbyło się tydzień przed MEPC 83 w celu kontynuowania przeglądu krótkoterminowych środków GHG.
- Zakończenie fazy 1 przeglądu prac (część przed 2026 r.), która obejmowała uzgodnienie współczynników Z oraz dostęp do danych i przejrzystość wraz z planem pracy w celu przeprowadzenia prac fazy 2 przeglądu (po 2026 r.).

Współczynniki Z

W ramach ram prawnych określonych dla CII określono szereg współczynników redukcji „Z” odnoszących się do wartości referencyjnych CII z 2019 r. podanych w rez. MEPC.338(76) *Wytyczne z 2021 r. w sprawie wartości eksploatacyjnych współczynników redukcji intensywności emisji dwutlenku węgla odnoszących się do linii referencyjnej* (Wytyczne G3). Współczynniki redukcji określono jako procent redukcji w porównaniu z rokiem 2019 dla kolejnych lat 2023-2026 w poniższy sposób zakładając, że współczynniki redukcji dla lat 2027-2030, zostaną uzgodnione w ramach dalszego przeglądu:

Rok	Współczynnik redukcji Z w odniesieniu do 2019 r.
2023	5%
2024	7%
2025	9%
2026	11%

MEPC.400(83) Poprawki do Wytycznych z 2021 r. dotyczących współczynników redukcji intensywności emisji dwutlenku węgla w odniesieniu do linii referencyjnej (wytyczne dotyczące współczynników redukcji CII, G3) (rez. MEPC.338(76))

MEPC zgodził się na uzupełnienie współczynników Z do 2030 r. w fazie 1 i przyjął poprawki do Wytycznych 2021 r. w sprawie współczynników redukcji intensywności operacyjnej w odniesieniu do linii odniesienia (wytyczne w sprawie współczynników redukcji CII, G3) (MEPC.338(76)) z następującymi współczynnikami Z:

Rok	Współczynnik redukcji Z w odniesieniu do 2019 r.
2027	13,625%
2028	16,25%
2029	18,875%
2030	21,5%

Plan pracy

W ramach szerszego przeglądu środków krótkoterminowych MEPC podkreślił szereg wyzwań i luk w ramach regulacyjnych wraz z możliwymi rozwiązaniami, oraz uzgodnił plan pracy dla tych zadań:

Rok	Zadanie
2026 (MEPC 84)	Zakończenie opracowywania ulepszonych ram SEEMP. Sfinalizowanie wskaźnika cgHRS dla wycieczkowych statków pasażerskich, który wykorzystuje godziny do obliczania pracy przewozowej. Rozważenie propozycji mających na celu zapewnienie synergii między ramami IMO dotyczącymi intensywności emisji dwutlenku węgla/efektywności energetycznej a ramami IMO Net-Zero.
2026 (MEPC 85)	Rozważanie opracowania innych wskaźników CII.
2027 (MEPC 86)	Rozważanie opracowania innych wskaźników CII. Rozważenie dalszych propozycji współczynników korygujących CII i/lub korekt linii odniesienia. Rozważenie propozycji mających na celu zapewnienie synergii między ramami IMO dotyczącymi intensywności emisji dwutlenku węgla/efektywności energetycznej a ramami IMO Net-Zero.
2028 (MEPC 87)	Zakończenie analizy innych wskaźników CII. Zakończenie opracowywania zmienionych linii referencyjnych, w stosownych przypadkach. Rozważenie dalszych propozycji dotyczących współczynników korekcyjnych CII i/lub korekt linii referencyjnych, w stosownych przypadkach. Zakończenie fazy 2 przeglądu. Rozważenie propozycji mających na celu zapewnienie synergii między ramami IMO dotyczącymi intensywności emisji dwutlenku węgla/efektywności energetycznej a ramami IMO dotyczącymi zerowego poziomu emisji netto oraz, w stosownych przypadkach, opracowanie możliwych dalszych działań dla ram IMO dotyczących intensywności emisji dwutlenku węgla/efektywności energetycznej po 2030 r.

Wychwytywanie i składowanie dwutlenku węgla

MEPC zatwierdził plan prac nad opracowaniem ram regulacyjnych dotyczących wykorzystania wychwytywania i składowania dwutlenku węgla na statkach (OCCS), z wyjątkiem kwestii związanych z rozliczaniem CO₂ wychwyconego na jednostkach.

Cele podjętych prac obejmują:

- Unikanie emisji do powietrza i zrzutów do morza, które są szkodliwe dla środowiska oraz zapewnienie identyfikowalności wychwyconego węgla.
- Rozważenie barier prawnych, które mogą utrudniać korzystanie z OCCS oraz transport i transfer wychwyconego węgla do bezpiecznego stałego składowania lub wykorzystania.
- Ułatwienie dostępu do certyfikowanych urządzeń odbiorczych w celu trwałego składowania lub wykorzystania wychwyconego dwutlenku węgla.
- Umożliwienie rejestrowania i raportowania odpowiednich danych.
- Opracowanie opcji uwzględniających redukcję emisji gazów cieplarnianych dzięki wychwytywaniu dwutlenku węgla na pokładzie w ramach regulacyjnych IMO dotyczących gazów cieplarnianych.

Niniejszy plan zakłada zakończenie prac w 2028 r. oraz zadania priorytetowe, w których unikanie emisji do powietrza i zrzutów jest celem nadrzędnym.

Pomiary i monitorowanie gazów cieplarnianych innych niż CO₂

MEPC przyjął rezolucję MEPC.402(83) w sprawie Wytycznych dotyczących pomiarów metanu (CH₄) i/lub podtlenku azotu (N₂O) z okrętowych silników wysokoprężnych, których celem jest określenie procedury dla pomiarów stanowiskowych i pokładowych oraz raportowania wartości emisji tych gazów, ich dokumentowania i weryfikacji.

Pomiary, obliczenia i raportowanie wartości emisji CH₄ i N₂O należy przeprowadzać zgodnie z Kodeksem Technicznym NO_x 2008 z późniejszymi zmianami, z wyjątkiem przypadków wyraźnie określonych w Wytycznych. W przypadku pomiarów na statku, procedury podane w Wytycznych są akceptowane dla pojedynczego silnika lub grupy silników reprezentowanej przez silnik macierzysty, ale nie dla rodziny silników, chyba że jest to dodatkowo uzasadnione. W przypadku pomiarów na stanowisku badawczym procedura może być zaakceptowana dla rodziny silników.

Podejście to będzie wspierać ocenę kombinacji paliwa i silnika od zbiornika do wzbudzenia CH₄ i N₂O w kontekście Wytycznych z 2024 r. w sprawie intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw żeglugowych (Wytyczne 2024 LCA).

Biorąc pod uwagę potrzebę kontynuowania prac związanych z pomiarem i weryfikacją emisji gazów cieplarnianych innych niż CO₂ i wychwytywaniem dwutlenku węgla na pokładzie, MEPC ponownie powołał grupę korespondencyjną w celu:

- Dalszego opracowania ram dla pomiaru i weryfikacji rzeczywistych wskaźników emisji metanu (CH₄) i/lub podtlenku azotu (N₂O) od zbiornika do zużycia oraz wartości wycieku metanu (Cslip) dla okrętowych silników wysokoprężnych.
- Opracowania ram regulacyjnych dla stosowania wychwytywania i składowania dwutlenku węgla na statku (OCCS).

Ponadto MEPC przyjął rezolucję MEPC.403(83) w sprawie poprawek do Wytycznych 2022 dotyczących przeglądu i certyfikacji projektowego wskaźnika efektywności energetycznej (EEDI) (rez. MEPC.365(79), zmieniona rez. MEPC.374(80) w celu aktualizacji odniesień.

Przyjęcie poprawek do instrumentów obowiązkowych

MEPC przyjął poprawki do Kodeksu Technicznego NO_x dotyczące stosowania wielu profili operacyjnych wysokoprężnego silnika okrętowego oraz certyfikacji silnika poddanego znacznej modyfikacji lub

certyfikowanego w celu potwierdzenia poziomu emisji NOx, na który nie był certyfikowany w momencie instalacji.

Zmiany związane z profilami operacyjnymi wielu silników wprowadzają nowy rozdział 8 do Kodeksu NOx, który umożliwia zatwierdzanie przełączania profili operacyjnych silnika w przypadkach, gdy:

- Silnik jest certyfikowany do przełączania między poziomami emisji w trakcie eksploatacji;
- Silnik jest certyfikowany na więcej niż jeden cykl testowy, w którym profil operacyjny silnika można przełączać w trakcie eksploatacji w oparciu o zadania/funkcje silnika; lub
- Silnik jest certyfikowany zgodnie z tą samą normą emisji, tą samą mocą znamionową, tą samą prędkością znamionową i tym samym cyklem testowym, ale można go przełączać w trakcie eksploatacji między profilami operacyjnymi (charakterystykami wpływającymi na emisję NOx).

Poprawki te wprowadzają również przepisy wyjaśniające związane z pomocniczymi urządzeniami kontrolnymi (ACD), które nie mają na celu tworzenia nowych wymagań, ale wyjaśniają ich zastosowanie tam, gdzie do tej pory nie było wyraźnych przepisów w Kodeksie, mimo że ACD są powszechnie stosowane.

Uzgodniono, że zmiany wejdą w życie 1 marca 2027 r., jednak ich wdrożenie będzie przebiegać w następujący sposób:

- Dla nowych silników indywidualnych lub macierzystych, które nie były wcześniej certyfikowane, nowe wymagania obowiązują od 1 stycznia 2028 r. w oparciu o datę certyfikatu EIAPP.
- W przypadku nowego silnika należącego do rodziny lub grupy, której silnik macierzysty został certyfikowany przed 1 stycznia 2028 r., przed certyfikacją silnika należącego do rodziny lub grupy należy wykazać, że rodzina lub grupa silników spełnia nowe wymagania do 1 stycznia 2030 r. na podstawie daty certyfikatu EIAPP dla silnika należącego do rodziny lub grupy.
- W przypadku istniejących silników, które są już certyfikowane, nowe wymagania nie mają zastosowania, chyba że silnik będzie podlegał znacznej modyfikacji w dniu 1 stycznia 2028 r. lub po tej dacie, tj. w przypadku instalacji na statkach zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2000 r. dotyczy to silników, które podlegają znacznej modyfikacji, będącej modyfikacją zwiększającą istniejącą charakterystykę emisji; a w przypadku instalacji na statkach zbudowanych w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie dotyczy to silników, które podlegają znacznej modyfikacji, jeśli używane jest pomocnicze urządzenie sterujące i/lub silnik ma wiele profili operacyjnych.
- W przypadku identycznej wymiany instalacji silnika w dniu 1 stycznia 2028 r. lub po tej dacie nadal obowiązuje wersja Kodeksu w momencie wydania EIAPP, chyba że wymieniony silnik jest wyposażony w wiele profili operacyjnych, w którym to przypadku obowiązują nowe wymagania.

Oczekuje się, że powiązane zmiany do Załącznika VI do Konwencji MARPOL zostaną przyjęte na drugiej nadzwyczajnej sesji MEPC w październiku 2025 r.

Zmiany związane z certyfikacją istniejącego silnika podlegającego znacznej modyfikacji lub przejścia na poziom emisji, na który silnik nie był certyfikowany w momencie jego instalacji, wejdą w życie 1 września 2026 r. Zmiany te przewidują procedurę ponownej certyfikacji i będą miały zastosowanie do wszelkich istotnych modyfikacji po wejściu zmian w życie. Zmiany odnoszą się do „Planu testów emisji silnika”, który ma zostać przygotowany przez wnioskodawcę przed rozpoczęciem testów, który będzie wspierany przez wytyczne dotyczące jego treści, które zostaną opublikowane w momencie wejścia w życie zmian.

Szkodliwe organizmy wodne w wodach balastowych

Komitet MEPC zatwierdził następujące systemy BWMS wykorzystujące substancje czynne:

- ERMA FIRST FLOW BWMS - ostateczne zatwierdzenie
- OceanGuard® Sim BWMS - ostateczne zatwierdzenie
- Blue Ocean Shield chlorowanie elektrolityczne (EC) BWMS - zatwierdzenie podstawowe

MEPC zwrócił również uwagę na następujące kwestie:

- Zatwierdzenie systemu postępowania z wodami balastowymi BSKY™ przez Chiny.
- Weryfikacja przez Danię urządzenia do monitorowania zgodności BallastWISE w oparciu o protokoły testowe IMO i ISO.

MEPC kontynuował przegląd Konwencji BWM, a Grupa ds. przeglądu wód balastowych zakończyła następujące kwestie z nim związane:

- Kodeks zatwierdzania systemów postępowania z wodami balastowymi (Kodeks BWMS; rez. MEPC.300(72)), w szczególności w odniesieniu do:
 - Poprawek do Podręcznika eksploatacji, konserwacji i bezpieczeństwa (OMSM) w zakresie części zamiennych oraz konieczności jego zatwierdzenia. Uzgodniono, że obowiązkowa lista krytycznych części zamiennych dla każdego systemu BWMS nie będzie wymagana w Kodeksie, ale powinna być dostarczona przez producentów. Jeśli chodzi o termin zatwierdzenia OMSM, stwierdzono, że powinno się to odbywać równoległe z zatwierdzaniem modyfikacji BWMS.
 - Wyjaśnienia definicji głównych i drugorzędnych komponentów w powiązaniu z modyfikacjami systemów BWMS (prace będą kontynuowane przez grupę korespondencyjną).
 - Celów dotyczących parametrów testowych BWMS i warunków testowych - uzgodniono, że w Kodeksie BWMS powinien zostać wprowadzony nowy dodatkowy test dotyczący oceny wymagającej jakości wody (CWQ), który byłby obowiązkowy dla wszystkich systemów BWMS.
- Wymagane poprawki wynikające z dotychczasowych prac nad przeglądem Konwencji BWM do:
 - Okólnika BWM.2/Circ.62 (*Guidance on contingency measures under the BWM Convention*) w celu zwiększenia przejrzystości jego stosowania.
 - Załącznika II (Formularz BWRB), wymaganego do opracowania szablonu dziennika obsługi BWMS.
 - Okólnika BWM.2/Circ.80/Rev.1 (*Guidance on ballast water record-keeping and reporting*) w celu odzwierciedlenia zmienionego formularza BWRB, w związku z wprowadzeniem dziennika obsługi BWMS.
- Włączenie następujących tematów w ramach przeglądu Konwencji BWM:
 - Kontrola państwa portu (PSC) i inspekcje bandery związane z przejściem statków ze standardów D-4 na D-2, ustanowienie ujednoczonych procedur w celu ułatwienia tego przejścia i zapewnienia spójnego i skutecznego wdrożenia Konwencji BWM.
 - Poprawka do rezolucji MEPC.252(67) Wytyczne PSC w celu włączenia do wstępnej listy kontrolnej inspekcji PSC przeglądu zarówno dziennika obsługi BWMS (w ramach BWRB), jak i dzienników pracy i alarmów BWMS.
 - Standaryzacja dzienników danych w celu uwzględnienia uzgodnionego i spójnego stosowania terminologii.
 - Wymagania szkoleniowe, finalizacja poprawek do prawidła B-6 w celu odniesienia się do wymagań szkoleniowych dotyczących zapoznania załogi z konkretnym statkiem.
- Zmiana ram inspekcji państwa bandery i kontroli państwa portu (związana z D-2) nie powinna być obecnie częścią przeglądu Konwencji BWM.

MEPC zdecydował o ponownym powołaniu grupy korespondencyjnej w celu sfinalizowania projektu poprawek do obowiązkowych przepisów (prawideł i dodatków w Załączniku do Konwencji oraz Kodeksu BWMS), przed przedłożeniem do zatwierdzenia przez MEPC 84 (wiosna 2026 r.) i przewidywanym przyjęciem przez MEPC 85 (jesień 2026 r.).

Kontrola zrzutu produktów ubocznych dezynfekcji (DBP) z BWMS

Komitet uznał, że produkty uboczne dezynfekcji (*disinfection by-products* - DBP) w obecnych procesach certyfikacji typu BWMS są niedostatecznie oceniane. To wynika z faktu, że obecne procedury zatwierdzenia typu systemów postępowania z wodami balastowymi nie podają maksymalnych dopuszczalnych stężeń zrzutów DBP, a niewiele krajów wymaga lub prowadzi monitorowanie DBP. MEPC 83 zwrócił uwagę na tę rozbieżność między poziomami DBP na etapie zatwierdzenia typu, a eksploatacją i uznał, że ta kwestia wymaga szeroko zakrojonych rozważań technicznych. Komitet zaprosił więc zainteresowane strony do przedłożenia danych i informacji na temat powstawania i zakresu DBP oraz innych istotnych chemikaliów używanych z BWMS, które wykorzystują substancje czynne, w tym bezfiltrowe BWMS, na przyszłą sesję w celu rozważenia wszelkich działań wymaganych do rozwiązania tego problemu.

Zwolnienia z wymogów postępowania z wodami balastowymi na mocy prawidła A-4 Konwencji BWM

W 2017 r. MEPC przyjął Wytyczne 2017 dotyczące oceny ryzyka zgodnie z prawidłem A-4 Konwencji BWM (G7) (rez. MEPC.289(71)), które wskazują, że zgodnie z prawidłem A-4 państwo na wodach podlegających jego jurysdykcji może przyznać zwolnienia z wszelkich wymagań dotyczących stosowania prawideł B-3 lub C-1, oprócz zwolnień zawartych w innych częściach Konwencji, ale tylko wtedy, gdy są one przyznawane na podstawie wytycznych dotyczących oceny ryzyka opracowanych przez IMO. Biorąc pod uwagę fakt, że zwolnienia wydane do tej pory w dużej mierze nie były zgodne z wymaganiami prawidła A-4, MEPC 83 poprosił zainteresowane strony o przedstawienie konkretnych propozycji na przyszłą sesję w celu poprawy spójnego przyznawania i raportowania zwolnień, zapewniając, że są one w pełni zgodne z wymaganiami prawidła A-4.

Wyzwania eksploatacyjne i implikacje dla statków wdrażających Tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania Konwencji BWM do statków pływających w wodach o pogorszonej jakości

MEPC rozważył wyzwania eksploatacyjne i wynikające z nich konsekwencje dla statków stosujących Tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania Konwencji BWM do statków pływających w wodach o pogorszonej jakości (rez. MEPC.387(81)). Dyskusja dotyczyła:

- Wpływu na emisje ze statków, które podejmują działania eksploatacyjne w następstwie ich decyzji o pominięciu systemu postępowania z wodami balastowymi (BWMS) ze względu na wodę o pogorszonej jakości lub niemożność przeprowadzenia wymiany lub oczyszczania wód balastowych ze względu na ograniczenia fizyczne i/lub czasowe.
- Dostępności punktów kontaktowych państw nadbrzeżnych w celu uzyskania zgody na wyprzedzające obejście BWMS.

W wyniku dyskusji MEPC zaprosił zainteresowane strony do przedłożenia danych i propozycji dotyczących wpływu BWMS na emisje na przyszłą sesję w ramach punktu 6 porządku obrad (Efektywność energetyczna statków). Ponadto zachęcono państwa członkowskie do dostarczenia Sekretariatowi informacji o aktualnych punktach kontaktowych w celu uzyskania zgody na prewencyjne obejście BWMS w celu ich rozpowszechnienia.

Zapobieganie zanieczyszczeniu powietrza

Systemy oczyszczania spalin jako alternatywa dla prawidła 14 Załącznika VI do Konwencji MARPOL

Komitet omówił kwestię emisji z systemów oczyszczania spalin (EGCS), które w myśl zapisów prawidła 14 MARPOL (tlenki siarki i cząstki stałe) są traktowane jako równoważne z emisjami wytwarzanymi w wyniku spalania ciężkiego paliwa olejowego HFO. MEPC przeanalizował badania, w których dowiedziono, że emisje ze spalania HFO w połączeniu z EGCS nie powodują większej ilości cząstek stałych i sadzy w porównaniu z emisjami pochodzącymi ze spalania żeglugowego gazowego paliwa olejowego MGO.

MEPC rozważył propozycję opracowania normy dotyczącej cząstek stałych w ramach prawidła 14 (gdzie obecnie w prawidło wyraźnie wymieniona jest tylko maksymalna zawartość siarki w paliwie) i przekazał tę propozycję do PPR 13 (spodziewanego w lutym 2026 r.) w celu dalszego rozważenia.

Dalsze prace wynikające z Planu działania na rzecz rozwiązania problemu odpadów morskich z tworzyw sztucznych pochodzących ze statków

Plan działania na 2025 r. w sprawie odpadów morskich z tworzyw sztucznych pochodzących ze statków

MEPC rozważył projekt Planu działania na 2025 r. w sprawie morskich odpadów z tworzyw sztucznych ze statków oraz priorytetyzację działań, w celu aktualizacji załącznika 1 do rezolucji MEPC.341(77) - *Strategii w sprawie morskich odpadów z tworzyw sztucznych ze statków*, z których oba zostały uzgodnione przez PPR 12. MEPC przyjął rezolucję MEPC.404(83) 2025 (*Plan działania na rzecz rozwiązania problemu odpadów morskich z tworzyw sztucznych pochodzących ze statków*), przy założeniu, że zostanie ona zastąpiona na przyszłej sesji pojedynczą rezolucją zawierającą połączoną strategię i plan działania, po dodatkowych pracach, które zostaną przeprowadzone przez PPR 13.

Plan działania na 2025 r. ma na celu:

- Zmniejszenie ilości morskich odpadów z tworzyw sztucznych generowanych przez statki rybackie i przez nie wyławianych.
- Zmniejszenie udziału żeglugi w zaśmiecaniu morza plastikiem.
- Poprawę skuteczności portowych urzędzeń odbiorczych i przetwarzania w zakresie zmniejszania ilości morskich odpadów z tworzyw sztucznych.
- Zwiększenie świadomości społecznej, edukacji i szkolenia marynarzy.
- Lepsze zrozumienie udziału statków w zaśmiecaniu morza tworzywami sztucznymi.

MEPC zatwierdził zaktualizowaną priorytetyzację i grupowanie działań krótko-, średnio- i długoterminowych. PPR przeprowadzi przegląd Strategii MEPC.341(77) w celu rozwiązania problemu odpadów morskich z tworzyw sztucznych pochodzących ze statków, uwzględniając zaktualizowane grupy działań, w celu połączenia zarówno planu działania, jak i strategii w jedną rezolucję.

MEPC również:

- Zaprosił do składania wniosków z kompleksowymi zakresami prac w celu realizacji działań w ramach planu działania na 2025 r.
- Zwrócił się do Sekretariatu o dostarczenie aktualizacji, w formie dokumentu informacyjnego, na wznowioną piątą sesję Międzyrządowego Komitetu Negocjacyjnego, w celu opracowania międzynarodowego prawnie wiążącego instrumentu mającego na celu wyeliminowanie zanieczyszczenia tworzywami sztucznymi.

Raportowanie utraty i zrzutu narzędzi połowowych

MEPC odnotował prace prowadzone przez PPR nad danymi, które należy gromadzić w celu zgłaszania przypadkowej utraty lub zrzutu narzędzi połowowych zgodnie z Załącznikiem V do Konwencji MARPOL, prawidła 7.1.3 i 7.1.4. Jednocześnie MEPC zaprosił zainteresowane strony do składania propozycji prac, które należy podjąć w ramach planu działania na 2025 rok.

Zmniejszenie ryzyka środowiskowego związanego z transportem morskim granulatu tworzyw sztucznych

MEPC zauważył, że w ramach przeglądu Planu działania w sprawie odpadów z tworzyw sztucznych pochodzących ze statków, uzgodniono konkretne działanie dotyczące opracowania obowiązkowych środków w celu zmniejszenia zagrożenia dla środowiska związanego z granulem tworzyw sztucznych przewożonym drogą morską w kontenerach towarowych. Ponadto zauważono, że prace nad rozważeniem potencjalnych obowiązkowych instrumentów, które mogłyby zostać zmienione w celu uregulowania przewozu granulatu tworzyw sztucznych, będą kontynuowane na PPR 13.

Podwodny hałas z żeglugi

Faza gromadzenia doświadczeń w zakresie redukcji podwodnego hałasu z żeglugi

MEPC rozważył wyniki dyskusji na temat podwodnego hałasu z żeglugi (URN) podjętej na SDC 11, w tym:

- Opracowanie ram monitorowania fazy gromadzenia doświadczeń, które powinny obejmować informacje z istniejących i nowych badań URN.
- Decyzję o utworzeniu grupy korespondencyjnej URN, która ma przedstawić sprawozdanie na SDC 12, koncentrując się na:
 - opracowaniu ram oceny postępów w stosowaniu i przyjmowaniu zmienionych wytycznych;
 - przeglądzie celów technicznych planu działania i opracowaniu kolejnych kroków; oraz
 - wyborze badań, omówieniu luk w wiedzy i włączeniu wyników do EBP.

MEPC odnotował, że drugie warsztaty URN na temat związku między efektywnością energetyczną a URN zostały wstępnie zaplanowane na październik 2025 roku.

Podkomitet Zapobiegania i reagowania na zanieczyszczenia (PPR)

Wytyczne dotyczące czyszczenia w wodzie (okólnik MEPC.1/Circ.918)

Nowe Wytyczne dotyczące czyszczenia kadłubów statków w wodzie (okólnik MEPC.1/Circ.918) zostały zatwierdzone w związku z koniecznością opracowania międzynarodowych standardów zarządzania czyszczeniem w wodzie, o której mowa w Wytycznych z 2023 roku (rez. MEPC.378(80)).

Celem nowych Wytycznych jest wspieranie globalnej dostępności bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska usług czyszczenia w wodzie dla następujących stron:

- właścicieli statków, czarterujących, operatorów, załóg i dostawców usług czyszczenia kadłubów w wodzie, w zakresie bezpiecznego planowania i przeprowadzania operacji czyszczenia w wodzie, przy jednoczesnym uwzględnieniu zagrożeń dla środowiska i powłok statków;
- odpowiednich organów odpowiedzialnych za zarządzanie biofoulingiem;
- producentów systemów czyszczenia w wodzie (*In-Water Cleaning Systems IWCS*) w zakresie projektowania, specyfikacji i minimalnej wydajności, jakiej należy oczekiwać od takich systemów;
- producentów powłok, producentów IWCS, dostawców usług i statków w zakresie określania kompatybilności między powłokami a IWCS.

Tymczasowe wytyczne dotyczące przewozu mieszanek biopaliw i ładunków z Załącznika I do Konwencji MARPOL przez konwencjonalne statki bunkrowe

Komitet MEPC zatwierdził *Tymczasowe wytyczne dotyczące przewozu mieszanek biopaliw i ładunków z Załącznika I do Konwencji MARPOL konwencjonalnymi statkami bunkrowymi* (MEPC.1/Circ.917), które zestawiają odpowiednie instrumenty IMO dotyczące przewozu produktów z Załącznika I do Konwencji MARPOL z produktami z Załącznika II.

Tymczasowe wytyczne potwierdzają, że okólnik MEPC.2 określa zatwierdzone biopaliwa i że zgodnie z *Wytycznymi 2019 dotyczącymi przewozu mieszanek biopaliw i ładunków z Załącznika I do Konwencji MARPOL* (MSC-MEPC.2/Circ.17), gdy mieszanka biopaliw zawiera 75% lub więcej objętości produktu z Załącznika I, jest uważana za produkt z Załącznika I w całości, w przeciwnym razie podlega Załącznikowi II i wymaganiom przewozowym zawartym w Kodeksie IBC.

Jeśli mieszanka zawiera 75% lub więcej paliwa bogatego w energię określonego w *Wytycznych dotyczących przewozu paliw bogatych w energię i ich mieszanek* (MEPC.1/Circ.879) (takich jak algi, oleje roślinne itp.), może być przewożona na konwencjonalnym statku bunkrowym podlegającym Załącznikowi I do Konwencji MARPOL.

Tymczasowe wytyczne uznają potrzebę opracowania wymagań dotyczących przewozu biopaliw na konwencjonalnych statkach bunkrowych certyfikowanych do przewozu paliw ropopochodnych zgodnie z Załącznikiem I MARPOL. W związku z tym określono, że konwencjonalne statki bunkrowe certyfikowane do przewozu paliw ropopochodnych zgodnie z Załącznikiem I MARPOL mogą być brane pod uwagę do transportu mieszanek zawierających nie więcej niż 30% objętości biopaliwa, pod warunkiem, że wszystkie pozostałości lub popłuczyny ze zbiorników są zrzucane na brzeg, chyba że sprzęt do monitorowania zrzutu oleju (ODME) jest zatwierdzony/certyfikowany dla wysyłanych mieszanek biopaliw.

Tymczasowe wytyczne stanowią, że certyfikat IOPP wskazujący „zbiornikowiec” wydany konwencjonalnemu statkowi bunkrowemu przewożącemu mieszanki od 25% do 30% biopaliwa lub paliwa syntetycznego nie musi być modyfikowany.

Wreszcie, tymczasowe wytyczne wyjaśniają, że w ich zakresie „konwencjonalny statek bunkrowy” to zbiornikowiec zdefiniowany w paragrafie 1.5 Załącznika I do Konwencji MARPOL, który jest zaangażowany w transport i dostawę paliwa olejowego do użytku przez statki.

Ponowne powołanie zespołu zadaniowego GESAMP ds. EGCS

MEPC przypomniał, że *Wytyczne z 2022 r. dotyczące oceny ryzyka i wpływu wód zrzutowych z systemów oczyszczania gazów spalinowych* (okólnik MEPC.1/Circ.899) odnoszą się do „współczynników emisji” będących stężeniem substancji w wodach zrzutowych z EGCS na typowe natężenie przepływu. Są one potrzebne do modelowania najgorszych scenariuszy w ramach oceny ryzyka środowiskowego, jednak liczby, które należy wykorzystać, nie zostały podane w wytycznych.

W tym kontekście MEPC uzgodnił zakres zadań dla zespołu zadaniowego GESAMP ds. EGCS w celu opracowania takich wskaźników emisji, które są potrzebne państwu portu do przeprowadzenia oceny ryzyka środowiskowego oraz Komitet uznał, że ujednolicone i reprezentatywne wskaźniki emisji muszą zostać określone w oparciu o standardową metodę w celu zapewnienia harmonizacji w stosowaniu oceny ryzyka.

Zespół zadaniowy został zobowiązany do zaproponowania metodologii opracowywania zestawów danych i obliczeń dla reprezentatywnych i uniwersalnych wskaźników emisji oraz raportowania wszelkich zestawów wskaźników emisji określonych przy użyciu takiej metodologii.

Wytyczne 2025 dotyczące systemów selektywnej redukcji katalitycznej (SCR)

MEPC.399(83) Wytyczne 2025 w sprawie systemów selektywnej redukcji katalitycznej (SCR) dotyczące dodatkowych aspektów Kodeksu Technicznego NOx 2008 w odniesieniu do szczególnych wymagań związanych z okrętowymi silnikami wysokoprężnymi z systemami selektywnej redukcji katalitycznej (SCR)

MEPC przyjął poprawki do *Wytycznych 2017 dotyczących dodatkowych aspektów Kodeksu Technicznego NOx 2008 w odniesieniu do szczególnych wymagań związanych z okrętowymi silnikami wysokoprężnymi z systemami selektywnej redukcji katalitycznej (SCR)* (rez. MEPC.291(71)) w celu usunięcia niejasności i zapewnienia spójnego stosowania. Zostaną one skonsolidowane w *Wytycznych 2025 dotyczących systemów selektywnej redukcji katalitycznej (SCR)*, które zastąpią Wytyczne 2017.

Wytyczne 2025 będą miały zastosowanie do okrętowych silników wysokoprężnych wyposażonych w systemy SCR w celu zapewnienia zgodności z paragrafem 13 Załącznika VI MARPOL. Administracje są proszone o zastosowanie Wytycznych 2025 do statków w różnych terminach związanych z datą położenia stępki statku i dostawą SCR na statek.

Są one następujące:

- do systemów SCR zainstalowanych na statkach, których stępki zostały położone lub które znajdują się na podobnym etapie budowy w dniu 1 listopada 2025 r. lub po tej dacie; lub

- do systemów SCR zainstalowanych na statkach, których stępki położono lub które znajdują się na podobnym etapie budowy przed dniem 1 listopada 2025 r., z umowną datą dostawy systemów SCR na statek w dniu 1 maja 2026 r. lub po tej dacie lub, w przypadku braku umownej daty dostawy, faktyczną dostawą systemu SCR na statek w dniu 1 maja 2026 r. lub po tej dacie.

Wyjaśnienie odpowiedniego progu poziomu cybutryny w Wytycznych 2023 dotyczących opracowania wykazu materiałów niebezpiecznych (rez. MEPC.379(80))

W następstwie poprawek do Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach (Konwencja AFS), które wprowadziły kontrolę cybutryny od 1 stycznia 2023 r., MEPC 80 przyjął *Wytyczne 2023 dotyczące opracowania wykazu materiałów niebezpiecznych* (MEPC.379(80)), jednakże bez określenia odpowiednich wartości progowych cybutryny, zwłaszcza gdy próbki są pobierane bezpośrednio z kadłuba, a nie z mokrych pojemników z farbą.

W związku z powyższym, MEPC w rezolucji MEPC.405(83) przyjął poprawki do Załącznika 6 *Wytycznych 2023 dotyczących opracowania wykazu materiałów niebezpiecznych* odzwierciedlające różne progi cybutryny dla mokrych farb w porównaniu z próbkami z kadłuba. Poprawki te zapewnią przejrzystość wszystkim armatorom kompilującym lub aktualizującym wykaz materiałów niebezpiecznych dla statków o tonażu 500 GT i większym.

Raporty innych podkomitetów

SDC

Projekt Kodeksu alertów i wskaźników, 2025

Od czasu przyjęcia Kodeksu alertów i wskaźników, 2009, zostało zmienionych wiele instrumentów IMO, do których się on odwołuje. SDC 11 dokonał przeglądu tego Kodeksu i uzgodnił projekt jego aktualizacji. MEPC zatwierdził (z zastrzeżeniem równoczesnego zatwierdzenia przez MSC 110) projekt Kodeksu alertów i wskaźników, 2025 oraz związany z nim projekt rezolucji do przyjęcia na 34 sesji Zgromadzenia.

Identyfikacja i ochrona obszarów specjalnych, ECA i PSSA

Obszary Kontroli Emisji (ECA)

MEPC opracował obszar kontroli emisji ECA dla NO_x i SO_x na północno-wschodnim Atlantyku otaczającym Grenlandię, Islandię, Wyspy Owcze, zachodnie wybrzeże Wielkiej Brytanii i Irlandii, rozciągające się na południe do Hiszpanii i Portugalii.

W odniesieniu do poziomu III NO_x, nowe wymagania mają zastosowanie do statków uprawiających żeglugę w tym obszarze, które mają umowę na budowę zawartą w dniu 1 stycznia 2027 r. lub po tej dacie, lub w przypadku braku umowy, stępkę położoną w dniu 1 lipca 2027 r. lub po tej dacie, lub które zostały oddane do eksploatacji w dniu 1 stycznia 2031 r. lub po tej dacie.

W odniesieniu do SO_x, nowe wymagania stanowią, że statki pływające w Europejskim Obszarze Gospodarczym muszą korzystać z paliwa olejowego o zawartości siarki nieprzekraczającej 0,10% m/m. Oczekuje się, że data wejścia w życie tych wymogów to 1 marca 2028 r., czyli 12 miesięcy po spodziewanym wejściu w życie poprawek do Konwencji MARPOL, tj. dla statków pływających w ECA od 1 marca 2028 r.

Oczekuje się, że przepisy wprowadzające te wymagania w życie zostaną przyjęte na nadzwyczajnej sesji MEPC w październiku 2025 r. i wejdą w życie od 1 marca 2027 r.

Szczególnie wrażliwe obszary morskie (PSSA)

MEPC zgodził się na wyznaczenie Narodowego Rezerwatu Grzbietu Nasca oraz Narodowego Rezerwatu Morza Tropikalnego Grau jako szczególnie wrażliwych obszarów morskich, z zastrzeżeniem dalszego rozwoju i zatwierdzenia proponowanych powiązanych środków ochronnych.

Oba PSSA, po ich przyjęciu, będą miały zastosowanie do wszystkich typów i rozmiarów statków. Każdy statek przepływający przez te obszary będzie musiał przestrzegać powiązanych środków ochronnych (APM) związanych z zakazem zrzutu oleju, mieszanin oleistych i ścieków do morza; wylądunku lub zrzutu pozostałości, zanieczyszczeń, odpadów lub śmieci oraz wymiany wód balastowych podczas tranzytu przez te obszary.

Decyzje innych organów IMO - MSC 109

MEPC zatwierdził (wraz z MSC 109) projekt rewizji okólnika MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.2 w sprawie zmienionych wytycznych dotyczących formalnej oceny bezpieczeństwa (FSA) do wykorzystania w procesie tworzenia przepisów IMO, do rozpowszechnienia jako MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.3.

Program prac

MEPC rozważył swój program prac i program prac swoich organów pomocniczych na okres dwuletni 2026-2027, a także punkty, które należy uwzględnić w porządkach obrad drugiej sesji nadzwyczajnej (MEPC/ES.2) i MEPC 84. W szczególności uzgodniono następujące nowe punkty pracy:

- Ocena wdrożenia Konwencji z Hongkongu poprzez fazę gromadzenia doświadczeń i opracowanie możliwych poprawek i wyjaśnień, stosownie do potrzeb Konwencji z Hongkongu. Punkt zostanie uwzględniony w kolejnej dwuletniej agendzie MEPC, a PPR będzie podkomitetem, który będzie szczegółowo analizował te zagadnienia.
- Opracowanie prawnie wiążących ram kontroli i zarządzania biofoulingiem statków w celu zminimalizowania przenoszenia inwazyjnych gatunków wodnych. Ten punkt zostanie włączony do kolejnej dwuletniej agendy Komitetu, a PPR będzie podkomitetem, który sfinalizuje te prace.
- Opracowanie poprawek do Kodeksu Technicznego NOx 2008 w zakresie certyfikacji silników wykorzystujących paliwo niezawierające węgla lub mieszanki paliw zawierających węgiel i niezawierających węgla. Ten punkt zostanie włączony do kolejnej dwuletniej agendy Podkomitetu PPR.
- Opracowanie wytycznych dotyczących zarządzania w celu ochrony środowiska morskiego przed ściekami amoniaku pochodzącymi ze statków napędzanych tym paliwem. Ten punkt zostanie umieszczony w kolejnej dwuletniej agendzie Podkomitetu PPR.

Sprawy różne

Żegluga na styku klimatu, różnorodności biologicznej, odporności ekosystemów i zanieczyszczenia

MEPC zaprosił zainteresowane państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe do przedstawienia na następną sesję propozycji nowych punktów prac związanych z przekrojowym spojrzeniem na różnorodność biologiczną, klimat, zanieczyszczenia i skumulowany wpływ zanieczyszczeń na ekosystemy, zgodnie z operacjonalizacją UNCLOS (Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza).

Wdrożenie Konwencji o recyklingu statków z Hongkongu

Przypomniano, że MEPC 82 uzgodnił okólnik HKSRC.2/Circ.1, zawierający *Tymczasowe wskazówki dotyczące wdrożenia Konwencji Bazylejskiej oraz Konwencji z Hong Kongu w odniesieniu do transgranicznego przepływu statków przeznaczonych do recyklingu* i potwierdził, że wymagane będą dodatkowe prace w celu poprawy wytycznych, aby zapewnić dalszą jasność i pewność, oraz że takie prace powinny być prowadzone we współpracy z Sekretariatem Konwencji Bazylejskiej. MEPC 83 zauważył, że temat recyklingu statków i okólnika HKSRC.2/Circ.1 zostanie rozpatrzony przez Konwencję Bazylejską (BC COP-17) w kwietniu. Sekretariat IMO będzie kontynuował współpracę z Sekretariatem Konwencji Bazylejskiej w celu zapewnienia solidnego wdrożenia HKC i poinformowania MEPC 84 o wynikach dyskusji prowadzonych w ramach Konwencji Bazylejskiej.