



OŚRODEK DS. IMO  
BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 12/2024

**Najważniejsze postanowienia  
17 spotkania Międzysesyjnej  
Grupy roboczej ds. GHG  
(ISWG-GHG 17)**

**oraz**

**82 sesji Komitetu Ochrony  
Środowiska Morskiego IMO  
(MEPC 82)**

W dniach od 30 września do 4 października 2024 roku odbyła się 82. sesja Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO (MEPC 82), poprzedzona 17 spotkaniem Międzysesyjnej Grupy roboczej ds. GHG (23-27 września 2024 r.).

Poniżej podsumowano obydwa wydarzenia i podjęte na nich decyzje.

## ISWG-GHG 17

Podczas spotkania rozpatrzono łącznie 33 dokumenty.

### Zakres zadań grupy:

- Dalsze rozważanie rozwoju koszyka kandydujących środków średnioterminowych (punkt 2 porządku obrad);
- Dalsze rozważanie rozwoju ram oceny gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw (LCA) (punkt 3 porządku obrad);
- Opracowanie projektu zakresu zadań dla Piątego Studium GHG IMO; oraz
- Przedłożenie pisemnego raportu do MEPC 82 (punkt 4 porządku obrad).

### Punkt 2 porządku obrad

#### Zakres zadań grupy - dalsze rozważenie opracowania koszyka proponowanych środków średnioterminowych

Grupa przedyskutowała kilka podejść i uzgodniła, że wykorzysta projekt możliwego zarysu „ram zerowej emisji netto IMO” jako podstawę do opracowania projektu poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL, uwzględniając różne propozycje takich poprawek zgłoszone w kilku dokumentach.

Większość państw zgodziła się, że przepisy powinny mieć zastosowanie do wszystkich statków o pojemności brutto 5000 GT i większej, a od wskazanego roku kalendarzowego (2027 lub 2028), przepisy mogłyby mieć zastosowanie do wszystkich statków o pojemności brutto 400 GT i większej uprawiających żeglugę międzynarodową.

Kilka delegacji zasugerowało, aby w ramach przeglądu środków średnioterminowych rozważyć rozszerzenie zakresu stosowania. Wyrażono rozbieżne poglądy na temat tego, czy należy z wymagań wykluczyć platformy, w tym FPSO, FSU i platformy wiertnicze, jak również zastanawiano się, czy wyłączenie ze stosowania statków bez napędu mechanicznego wyklucza statki z napędem wiatrowym.

W dyskusji na temat technicznego elementu proponowanych przepisów zauważono, że wiele obszarów jest zbieżnych, a mianowicie: ogólny mechanizm wdrażania GFI; równanie w celu określenia docelowego/wymaganego GFI; potrzeba opracowania odpowiednich mechanizmów gromadzenia, raportowania i weryfikacji danych GFI, np. w ramach SEEMP; potrzeba monitorowania wdrażania technologii, paliw i/lub źródeł energii o zerowej i bliskiej zerowej emisji gazów cieplarnianych; oraz potrzeba równoległego rozwoju ram LCA itp.

Rozbieżne poglądy koncentrowały się głównie na kwestiach, takich jak data rozpoczęcia wdrażania GFI (2027 lub 2028 rok); metodologia obliczania wymaganego GFI (instrument obowiązkowy lub wytyczne); potrzeba uwzględnienia przepisu dotyczącego proponowanego współczynnika korygującego dla statków obsługujących porty krajów rozwijających się, na które środki te mogą mieć negatywny wpływ; rok bazowy dla wartości referencyjnej GFI (2008, 2025 lub inny). Wyrażano też odmienne opinie odnośnie tego, czy należy stosować alternatywne podejścia do zgodności.

Więcej rozbieżności pojawiło się też w części dyskusji poświęconej elementowi ekonomicznemu - kilka delegacji poparło koncepcję opłaty/składki, podczas gdy inne preferowały element ekonomiczny zawarty w alternatywnym podejściu do zgodności.

Kilka delegacji wskazało, że przed podjęciem świadomej decyzji należy przeprowadzić więcej ocen możliwych skutków różnych propozycji. Delegacje różniły się również w kwestii kompetencji prawnych Organizacji do ustanowienia Funduszu na mocy Załącznika VI do Konwencji MARPOL oraz możliwych podejść do generowania przychodów (np. obowiązkowy przewidywalny wkład finansowy, należność, podatek, opłata lub dopłata uiszczana przez statki lub przychód uzyskany jako produkt uboczny z nabycia jednostek naprawczych GFI lub innych dobrowolnych źródeł itp.).

#### Punkt 3 porządku obrad

#### Zakres zadań grupy - dalsze rozważanie rozwoju ram oceny emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia (LCA)

Na wstępie Sekretariat przedstawił bieżące informacje dotyczące ustanowienia i pracy Grupy Roboczej GESAMP-LCA. Kilka delegacji wyraziło pogląd, że należy wyjaśnić współdziałanie pomiędzy ISWG-GHG, odpowiednimi grupami korespondencyjnymi i Grupą Roboczą GESAMP-LCA, aby zapobiec powielaniu prac.

Wiele delegacji podkreśliło znaczenie opracowania ram certyfikacji paliw równoległe z opracowaniem środków średnioterminowych oraz że IMO powinno opracować szczegółowe kryteria i solidne ramy certyfikacji, zamiast polegać wyłącznie na systemach certyfikacji zrównoważonego rozwoju.

Grupa rozważyła i doceniła dokument ISWG-GHG 17/3/1, oraz zaprosiła zainteresowane państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe do dalszej współpracy w celu przedłożenia bardziej rozwiniętej propozycji na przyszłą sesję MEPC.

#### Punkt 4 porządku obrad

#### Zakres zadań grupy - opracowanie projektu zakresu zadań dla 5. Studium IMO w zakresie gazów cieplarnianych

Grupa ISWG-GHG przypomniała, że MEPC 81 odnotował ogólne poparcie dla zainicjowania 5. Studium GHG IMO. Ponadto Grupa z zadowoleniem przyjęła dokument Sekretariatu, w którym przedstawiono projekt zakresu zadań i możliwego harmonogramu przeprowadzenia Studium, oraz zwróciła się do Sekretariatu o przedłożenie poprawionego dokumentu na MEPC 83, z uwzględnieniem odpowiednich dokumentów z tej sesji ISWG i MEPC 82.

Dalsze prace nad tą tematyką były prowadzone podczas prac MEPC 82 w ramach Grupy roboczej ds. redukcji emisji GHG ze statków (Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships).

## **MEPC 82**

### **ŚRODKI REDUKCJI EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH ZE STATKÓW**

#### ***Przegląd krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych (CII)***

Na podstawie zebranych do tej pory informacji i danych Komitet zgodził się na przeprowadzenie przeglądu, w którym należy zająć się zidentyfikowanymi wyzwaniami/ lukami na dwóch etapach - przed i po 1 stycznia 2026 r.

Oczekuje się, że na pierwszym etapie przeglądu przed 1 stycznia 2026 r. zostanie zdefiniowany współczynnik redukcji (Z) wskaźnika emisji CII na lata 2027-2030 a wskaźnik CII zostanie poprawiony tak, aby umożliwić przeprowadzenie szczegółowej oceny efektywności energetycznej poszczególnych statków. Oczekuje się, że w obliczeniach CII na etapie 1 i 2 zostaną uwzględnione następujące kwestie:

- czas postoju i oczekiwania statku w porcie;
- krótkotrwałe rejsy;
- znaczące okresy czasu spędzone w porcie przez wycieczkowe statki pasażerskie.

Na etapie 2 zostaną uwzględnione pozostałe zidentyfikowane czynniki dotyczące m.in. masowców samowładowczych, masowców z przekładnią, statków nawigujących w niekorzystnych warunkach pogodowych, statków korzystających z pędników dziobowych, statków wykonujących rejsy pod balastem, statków wyposażonych w generator gazu obojętnego, statków przewożących ładunki chłodzone pod pokładem, parowców przewożących LNG, statków towarowych ro-ro i pasażerskich ro-ro.

Na obu etapach zostanie rozważona dostępność danych z systemów DCS i wskaźników CII, podczas gdy na etapie 2 zostanie przeanalizowana dokładność linii odniesienia dla mniejszych zbiornikowców LNG oraz możliwość uwzględnienia emisji paliw w pełnym cyklu życia oraz możliwość ich łączenia.

Powołano grupę korespondencyjną, która rozważy możliwe opcje rozwiązania zidentyfikowanych wyzwań/braków oraz opracuje projekt nowych wymagań lub projekt poprawek do istniejących instrumentów. Prace grupy korespondencyjnej zostaną rozpatrzone przez Międzysesyjną Grupę roboczą ds. zanieczyszczenia powietrza i efektywności energetycznej przed oraz w trakcie 83 sesji Komitetu MEPC 83 (kwiecień 2025 r.).

### ***Prace w zakresie średnioterminowych środków redukcji emisji gazów cieplarnianych***

Na podstawie dyskusji z posiedzenia Międzysesyjnej Grupy roboczej ds. gazów cieplarnianych (ISWG-GHG17) i MEPC 82 opracowano pierwszy projekt poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL, tj. nowy rozdział 5 „Przepisy dotyczące ram zerowej emisji netto IMO”, który będzie dalej szczegółowo omawiany w celu zatwierdzenia na MEPC 83 (kwiecień 2025 r.). Nowy rozdział będzie obejmował środki techniczne i ekonomiczne, w tym następujące uzgodnione już kluczowe kwestie:

- zastosowanie obu nowych środków (tj. technicznych i ekonomicznych) do statków o tonażu 5000 GT i większym;
- środek techniczny będzie wymagał od każdego statku obliczenia jego intensywności zużycia paliwa GHG (osiągnięty roczny GFI), tzn. ilości emisji GHG na jednostkę energii zużytej na statku w roku kalendarzowym, która powinna być niższa lub równa wymaganemu / docelowemu rocznemu GFI, który będzie zmniejszany z biegiem lat;
- środek ekonomiczny będzie miał na celu zachęcenie do osiągnięcia zerowego poziomu emisji netto;
- utworzenie dedykowanego funduszu.

Pozostaje jeszcze wiele aspektów do uzgodnienia, takich jak data wdrożenia (2027 lub 2028 rok); elementy obliczania osiągniętego GFI (sposób uwzględnienia emisji WtW czy też potrzeba wprowadzenia współczynników korygujących dla statków obsługujących porty krajów rozwijających się, na które środki będą miały negatywny wpływ); definicja wymaganego / docelowego GFI; możliwość elastycznych mechanizmów ułatwiających przestrzeganie środka technicznego (np. przeniesienie zgodności, bankowość), wymogi dotyczące przeglądu (np. ramy czasowe na wykazanie zgodności i wydanie certyfikatów); niezbędne nieobowiązkowe wytyczne dotyczące wdrożenia nowych wymogów.

Co więcej, nadal nie osiągnięto porozumienia w wielu kwestiach związanych ze środkiem ekonomicznym, takich jak sposób generowania przychodów (np. obowiązkowy przewidywalny wkład finansowy, podatek, opłata lub dopłata uiszczana przez statki, dochód uzyskany jako produkt uboczny z nabycia jednostek naprawczych GFI, inne dobrowolne źródła), prawne i techniczne aspekty ustanowienia/zarządzania funduszem/obiektem; metodologia określania odpowiedniej ceny gazów cieplarnianych/wysokości składki oraz to, czy powinna ona być stopniowana lub dostosowywana w czasie; zakres zastosowania elementu ekonomicznego pod względem emisji (tj. emisje gazów cieplarnianych WtW lub TtW).

Przed MEPC 83 zbiorą się dwie międzysesyjne grupy robocze, aby kontynuować dyskusje nt. ww. kwestii oraz podjąć dodatkowe prace w celu oceny wpływu tych środków na bezpieczeństwo żywnościowe, w szczególności na podstawowe towary żywnościowe i krytyczne środki produkcji rolnej.

Aby wywiązać się z założonych terminów i przyjąć wymagania na 83 sesji MEPC, Komitet uzgodnił konieczność prowadzenia dalszych prac w ramach następujących spotkań:

- Jednodniowe warsztaty eksperckie (GHG -EW 6) dotyczące bezpieczeństwa żywnościowego, poprzedzające ISWG GHG 18;
- 18 posiedzenie ISWG-GHG w sprawie dalszego rozwoju koszyka środków kandydujących, w celu ułatwienia zrozumienia ich możliwego wpływu na bezpieczeństwo żywnościowe, w szczególności krajów rozwijających się i małych wysp, w terminie 17-21.02.2025 r.
- 19 posiedzenie ISWG-GHG w sprawie dalszego rozwoju koszyka średnioterminowych środków kandydujących – w terminie od 31.03 do 4.04.2025 r.

## ZMIANY W OBOWIĄZKOWYCH INSTRUMENTACH

### **Poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL (Rez. MEPC.392(82))**

Ustanowiono dwa nowe obszary kontroli emisji tlenków azotu (NOx):

1. Obszar Morza Norweskiego dla statków zbudowanych w dniu 1 marca 2026 r. lub po tej dacie, co oznacza statki:

- dla których kontrakt na budowę zawarto w dniu 1 marca 2026 r. lub po tej dacie; lub
- w przypadku braku kontraktu na budowę, których stępka została położona lub które znajdują się na podobnym etapie budowy w dniu 1 września 2026 r. lub po tej dacie; lub
- których dostawa ma miejsce w dniu 1 marca 2030 r. lub po tej dacie.



Rys. 1 Obszar kontroli emisji dla Morza Norweskiego [źródło: MEPC 81/11/1]

## 2. Obszar Arktyki Kanadyjskiej dla statków zbudowanych w dniu 1 stycznia 2025 r. lub później.



**Rys. 2 Obszar kontroli emisji dla Arktyki Kanadyjskiej [źródło: MEPC 80/16/2]**

Te same obszary wyznaczono jako obszary kontroli emisji tlenków siarki (SO<sub>x</sub>) od dnia 1 marca 2026 r.

W związku z powyższym zmodyfikowano Suplement do Międzynarodowego świadectwa o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Powietrza (IAPP) (sekcja 1.3) w celu uwzględnienia: „Daty kontraktu na budowę”; „Daty położenia stępki lub daty, w której statek znajdował się na podobnym etapie budowy” oraz „Daty dostawy”.

### **ZATWIERDZONE PROJEKTY POPRAWEK DO PRZYJĘCIA W PAŹDZIERNIKU 2025 R.**

#### ***Projekt poprawek do Kodeksu Technicznego NO<sub>x</sub> 2008 i Załącznika VI do Konwencji MARPOL (wykorzystanie wielu profili operacyjnych silnika i wyjaśnienia dotyczące cykli testowych silnika)***

Projekt poprawek do Kodeksu Technicznego NO<sub>x</sub> 2008 dotyczy stosowania wielu profili operacyjnych okrętowego silnika wysokoprężnego i zawiera wyjaśnienia dotyczące jego cykli testowych. Projekt zmian ma również zastosowanie do ponownej certyfikacji po znacznej modyfikacji:

- silników zainstalowanych na statkach zbudowanych w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie, dla których należy stosować wersję Kodeksu Technicznego NO<sub>x</sub> użytą do pierwotnej certyfikacji, z wyjątkiem sytuacji, gdy silnik był lub jest obecnie wyposażony w pomocnicze urządzenie kontrolne lub posiada wiele profili operacyjnych. W tych ostatnich przypadkach zastosowanie ma nowy projekt poprawek, tj. nowe sekcje 2.5, 3.3 i nowy rozdział 8 Kodeksu;
- silników zainstalowanych na statkach zbudowanych przed 1 stycznia 2000 r., w przypadku których zastosowanie mają nowe projekty poprawek, tj. nowe sekcje 2.5, 3.3 i nowy rozdział 8.

Nowy rozdział 8 obejmuje akceptację, kryteria certyfikacji i wykorzystanie profilu operacyjnego wielu silników.

Wprowadzono odpowiednie modyfikacje do Suplementu do Świadectwa IAPP, w tym nowe wiersze do tabeli w sekcji 2.2.1 w celu wskazania, czy stosowane są profile operacyjne wielu silników a Dodatek II „Cykle testowe i współczynniki wagowe (prawidło 13)” został zaktualizowany zgodnie z projektem poprawki do Kodeksu Technicznego NO<sub>x</sub>.

#### ***Projekt poprawek do Kodeksu Technicznego NO<sub>x</sub> 2008 (ponowna certyfikacja silnika)***

Projekt poprawek do Kodeksu Technicznego NO<sub>x</sub> 2008 opisuje procedurę ponownej certyfikacji, której należy przestrzegać, gdy zainstalowany okrętowy silnik wysokoprężny został poddany znacznej modyfikacji lub przeszedł na poziom, na którym nie był certyfikowany w momencie instalacji.

Obecnie uzgadniane są Wytyczne dotyczące zawartości Planu Badań Emisji Silnika, które zostaną wydane wraz z projektem poprawek.

**Projekt poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL (Informacje przekazywane do bazy danych IMO o zużyciu paliwa olejowego na statkach)**

Projekt poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL modyfikuje „Informacje, które mają być przekazywane do bazy danych IMO o zużyciu paliwa olejowego na statkach” (Dodatek IX), wprowadzając dwa zestawy dat raportowania paliwa, aby uwzględnić przypadki zmiany bandery w ciągu roku. Podobna modyfikacja została wprowadzona również w Załączniku 3 do Wytycznych SEEMP (patrz poniżej).

**PRZYJĘTE/ZATWIERDZONE INSTRUMENTY O CHARAKTERZE REKOMENDACJI**

**Wytyczne dotyczące stosowania poprawek do Dodatku IX do Załącznika VI do Konwencji MARPOL przyjęte rez. MEPC.385(81)**

Przyjęto poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL, które wymagają od statków gromadzenia i raportowania dodatkowych, bardziej szczegółowych danych dotyczących zużycia paliwa olejowego. W związku z powyższym statki są zobowiązane zaktualizować część II „Planu gromadzenia danych dotyczących zużycia paliwa olejowego na statku” Planu Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP). Poprawki wejdą w życie 1 sierpnia 2025 r., z możliwością wcześniejszego wdrożenia przez Administracje bander od 1 stycznia 2025 r.

Wytyczne zawarte w okólniku MEPC.1/Circ.913 wyjaśniają, że wszystkie dane za ten sam rok kalendarzowy powinny być gromadzone i raportowane na tym samym jednolitym poziomie szczegółowości, a przed ich zebraniem każdy statek powinien dokonać przeglądu swojego SEEMP.

Oznacza to, że:

- dla statków pływających pod banderą Administracji, która wdroży zmiany wcześniej, tj. 1 stycznia 2025 r., SEEMP powinien zostać zaktualizowany i poprawiony przed tą datą, a dane powinny być gromadzone i raportowane na zwiększonym poziomie szczegółowości przez cały rok 2025 i później;
- dla statków pływających pod banderą Administracji, która wdroży zmiany w dniu ich wejścia w życie, tj. 1 sierpnia 2025 r., SEEMP powinien zostać zaktualizowany i poprawiony przed 1 stycznia 2026 r., a dane gromadzone i raportowane na istniejącym poziomie szczegółowości przez cały rok 2025 oraz na rozszerzonym poziomie szczegółowości przez cały rok 2026 i kolejne lata.

**Wytyczne dotyczące opracowania SEEMP, 2024 (format raportowania danych)**

Komitet zaktualizował Załącznik 3 Wytycznych dotyczących opracowania SEEMP pt. „Standardowy format raportowania danych dla systemu gromadzenia danych i operacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla”, dostosowując go do najnowszych poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL, które wejdą w życie w dniu 1 sierpnia 2025 r. W zaktualizowanych Wytycznych, przyjętych jako rez. MEPC.395(82), zwiększono szczegółowość danych DCS oraz wprowadzono „datę rozpoczęcia i zakończenia” gromadzenia danych w celu uwzględnienia przypadku zmiany bandery w ciągu roku.

**INNE REZOLUCJE I OKÓLNIKI, PRZYJĘTE/ZATWIERDZONE NA MEPC 82**

MEPC.392(82)	Zmiany w Załączniku VI do Konwencji MARPOL (Wyznaczenie Arktyki Kanadyjskiej i Morza Norweskiego jako obszarów kontroli emisji tlenków azotu, tlenków siarki i pyłu zawieszzonego)
MEPC.393(82)	Wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie zalecanych środków kontroli opartych na celach dla zmniejszenia wpływu emisji sadzy z żeglugi międzynarodowej na Arktykę

<b>MEPC.394(82)</b>	Wytyczne w sprawie zalecanych pomiarów, monitorowania i raportowania emisji sadzy
<b>MEPC.395(82)</b>	Wytyczne dotyczące opracowania Planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP), 2024
<b>MEPC.396(82)</b>	Wyznaczenie wysp Nusa Penida i Gili Matra w cieśninie Lombok jako Szczególnie Wrażliwego Obszaru Morskiego PSSA
<b>MEPC.1/Circ.590/Rev.1</b>	Zmienione wytyczne dotyczące dodatków do czyszczenia zbiorników i formularz raportowania
<b>MEPC.1/Circ.906/Rev.1</b>	Zmienione wytyczne dotyczące redukcji hałasu podwodnego emitowanego przez statki w celu przeciwdziałania jego negatywnemu oddziaływaniu na organizmy morskie
<b>MEPC.1/Circ.913</b>	Wytyczne dotyczące stosowania zmian w Dodatku IX Załącznika VI do Konwencji MARPOL (rez. MEPC.385(81))
<b>MEPC.1/Circ.914</b>	Przykładowy format potwierdzenia zgodności zgodnie z prawidłem 5.4.5 Załącznika VI do Konwencji MARPOL
<b>MEPC.1/Circ.915</b>	Wytyczne w sprawie środków łagodzących mających na celu zmniejszenie ryzyka związanego z używaniem i przewozem ciężkiego paliwa olejowego jako paliwa przez statki na wodach arktycznych
<b>AFS.3/Circ.6</b>	Wytyczne dotyczące najlepszych praktyk postępowania przy usuwaniu powłok przeciwporostowych ze statków, 2024
<b>BWM.2/Circ.43/Rev.2</b>	Wytyczne dla administracji dotyczące procesu zatwierdzania typu dla systemów postępowania z wodami balastowymi, 2024
<b>BWM.2/Circ.80/Rev.1</b>	Wytyczne dotyczące prowadzenia dokumentacji i raportowania dotyczącego wód balastowych, 2024
<b>HKSRC.2/Circ.1</b>	Tymczasowe wytyczne dotyczące wdrażania Konwencji z Hongkongu i Konwencji Bazylejskiej w odniesieniu do transgranicznego przemieszczania statków przeznaczonych do recyklingu

Raport końcowy z prac ISWG-GHG17 dla Komitetu MEPC 82 – znajduje się pod linkiem

[MEPC 82-WP.5 - Report of the 17 ISWG GHG on Reduction of GHG Emission \(Secretariat\).pdf](#)

Raport końcowy z sesji MEPC 82 zostanie dołączony do niniejszego biuletynu po jego wydaniu przez Sekretariat IMO.