



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 14/2025

Najważniejsze postanowienia

2. Nadzwyczajnej Sesji Komitetu Ochrony Środowiska
Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej
(MEPC ES.2)

oraz

20. posiedzenia Międzysesyjnej Grupy Roboczej
ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków
(ISWG-GHG 20)

Najważniejsze postanowienia 2. Nadzwyczajnej Sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MEPC ES.2)

W dniach 14-17 października br. odbyła się 2. Nadzwyczajna Sesja Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MEPC ES.2), w celu przyjęcia projektu poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL, w tym Ram Zerowej Emisji Netto GHG (IMO Net-Zero Emission Framework).

Po burzliwej 4. dniowej sesji, licznych ustaleniach prawnych i proceduralnych, Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO, zgodził się głosami Państw członkowskich na odroczenie na rok 2026, dyskusji na temat Ram Zerowej Emisji Netto GHG IMO. Za odroczeniem debaty zagłosowało 57 państw, co stanowiło wystarczającą większość, w tym Stany Zjednoczone, Rosja, Chiny i m.in. największe państwa bandery, takie jak Panama czy Bahamy oraz państwa arabskie eksportujące ropę naftową.

Przeciwko odroczeniu debaty głosowało tylko 49 państw, w tym Polska i inne państwa EU oraz część krajów wyspiarskich.

Wstrzymało się od głosu 21 państw, w tym m.in. Grecja, Cypr, Japonia i Korea Płd., a 6 państw było nieobecnych w trakcie głosowania. Nadzwyczajna sesja zostanie zwołana ponownie za 12 miesięcy.

W międzyczasie, państwa członkowskie będą kontynuować prace nad osiągnięciem konsensusu w sprawie Ram Zerowej Emisji IMO do roku 2050.

Ramy te zostały zatwierdzone na 83. sesji Komitetu MEPC w kwietniu 2025 r. jako nowy rozdział 5 projektu zmienionego Załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Zawierają one zbiór międzynarodowych przepisów mających na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych (GHG) ze statków, zgodnie ze Strategią IMO na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków, z roku 2023. Obejmują one dwa kluczowe elementy: globalny standard paliwowy oraz globalny mechanizm ustalania cen emisji gazów cieplarnianych.

Najważniejsze postanowienia 20. posiedzenia Międzysesyjnej Grupy Roboczej ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG 20)

W kolejnym tygodniu, tj. od 20 do 24 października 2025 r. odbyło się 20. posiedzenie Międzysesyjnej Grupy Roboczej ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych (GHG) ze statków (ISWG-GHG 20). Grupa ta kontynuowała prace m.in. nad wytycznymi dotyczącymi wdrażania Ram Zerowej Emisji IMO.

Aktualizacja wynikająca z nieprzyjęcia Ram Zerowej Emisji Netto (NZF)

W związku z wątpliwościami, które pojawiły się po odroczeniu przez MEPC ES.2. prac nad NZF, Sekretariat IMO przedstawił wyjaśnienia w tym temacie, jednocześnie przyznając, że zakres zadań ISWG-GHG 20 nie przewidywał rozpatrywania tej kwestii:

- Sekretariat IMO w dalszym ciągu analizuje wpływ odroczenia sesji MEPC ES.2;
- MEPC 83 (kwiecień 2025 r.) uzgodnił program sesji MEPC 84 (maj 2026 r.);
- Agenda MEPC 84 obejmuje punkt 13 programu prac, w którym MEPC 84 będzie mógł opracować program ponownie zwołanej sesji MEPC ES.2 (3?) i określić jej dokładną datę;
- ISWG-GHG 21 (planowana na tydzień przed MEPC 84) wstępnie rozpatrzy te dokumenty przedłożone MEPC 84, które będą mieścić się w zakresie jej zadań.

Wytyczne wspierające NZF

MEPC ES.2 sfinalizowało plan prac, uwzględniający rozważenie proponowanych wytycznych wspierających NZF. Ponieważ był on uzależniony od przyjęcia NZF, co ostatecznie nie nastąpiło, niewykluczone, że zostanie on dodatkowo potwierdzony podczas MEPC ES.2, którego wznowienie jest spodziewane jesienią 2026 r.

Do wytycznych wspierających należą:

1. Wytyczne dotyczące obliczania osiągniętej intensywności zużycia paliwa GHG (GHG Fuel Intensity GFI).
2. Wytyczne dotyczące rocznych metod zgodności GFI oraz metody obliczania nadwyżki jednostek i deficytu zgodności dla statków.
3. Wytyczne dotyczące wymogów i procedur uznawania systemów/standardów certyfikacji oraz raportowania działań certyfikacyjnych do Organizacji.
4. Wytyczne dotyczące raportowania osiągniętego rocznego GFI, docelowego rocznego GFI i bilansu zgodności GFI statku.
5. 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.
6. Wytyczne dotyczące przekazywania danych dotyczących rocznego GFI statków z państwa niebędącego Stroną Załącznika VI do Konwencji MARPOL.
7. Wytyczne dotyczące utworzenia, administrowania i zarządzania Rejestrem GFI IMO.
8. Wytyczne dotyczące otwierania i zarządzania rachunkiem statku w Rejestrze GFI IMO oraz rocznej opłaty administracyjnej.
9. Wytyczne dotyczące definicji, nagradzania i metodologii określania nagród w zakresie ZNZ.
10. Postanowienia regulujące Fundusz Net-Zero IMO i jego Radę Zarządzającą.

Dotychczasowe Wytyczne, które będą wymagały zmiany w przypadku zatwierdzenia nowych przepisów obejmują:

1. Wytyczne 2024 w sprawie intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw żeglugowych (Wytyczne 2024 LCA, (rez. MEPC.391(81)).
2. Wytyczne 2024 r. dotyczące opracowania planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP), przyjęte rezolucją MEPC.388(81).
3. Procedury kontroli państwa portu, 2023, przyjęte rezolucją A.1185(33).
4. Tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania biopaliw zgodnie z przepisami 26, 27 i 28 Załącznika VI do Konwencji MARPOL (DCS i CII).

Uzgodniono, że na tym etapie, nie będą formułowane żadne konkretne wymagania, a czas ten zostanie wykorzystany na wymianę poglądów, w nadziei na osiągnięcie konsensusu w przyszłości.

Nagradzanie za stosowanie paliw i technologii o zerowej lub bliskiej zeru emisji gazów cieplarnianych

Rozważając projekt finansowego nagradzania za stosowanie paliw i technologii o zerowej lub bliskiej zeru emisji gazów cieplarnianych, większość delegacji wyraziła chęć, aby przyznanie nagrody było niezależne od używanego paliwa/technologii i surowca, przy czym zauważono, że istnieje równowaga między nagradzaniem paliw i technologii dostępnych obecnie, a długoterminową gotowością technologiczną. Odnotowano również, wiele głosów za tym, aby system nagradzania był prosty i łatwy w funkcjonowaniu. Pojawiają się również takie pomysły jak: przyznawanie stałych nagród finansowych przez pierwsze 5 lat, aukcje/przetargi i inne.

Fundusz Zerowy Netto IMO

Stwierdzono, że konieczne są dalsze prace nad szeregiem elementów związanych z wdrożeniem Funduszu Zerowego Netto IMO. Obejmowałyby one:

- status prawny przepisów regulujących Fundusz;
- udział organizacji niebędących Stronami i obserwatorów w Radzie Zarządzającej Funduszu.

Podczas 84. sesji MEPC, zostanie rozważona możliwość zorganizowania Warsztatu Ekspertów ds. gazów cieplarnianych, w celu opracowania przepisów regulujących Fundusz.

Intensywność zużycia paliwa (GFI) i podejście do zgodności z GFI

ISWG-GHG 20 skupiła się na wymianie poglądów, a nie na rozstrzyganiu spraw. W związku z odroczeniem przyjęcia Ram Zerowej Emisji Netto, ISWG-GHG 20 zaprosiła delegacje do współpracy pomiędzy sesjami, nad opracowaniem wytycznych dotyczących podejścia do zgodności z GFI i przedłożenia ich na przyszłe sesje.

Zakres zadań dla 5 Studium emisji gazów cieplarnianych IMO

Piąte Studium emisji gazów cieplarnianych IMO ma się rozpocząć w 2026 r., a raport końcowy z jego wykonania będzie przedłożony MEPC 87 wiosną 2028 r. Badania emisji gazów cieplarnianych służą jako miara profili emisji floty, zarówno jako miernik skuteczności istniejących przepisów, jak i jako podstawa do podejmowania decyzji dotyczących przyszłych regulacji.

W ramach MEPC 84 kontynuowane będą prace, mające na celu zatwierdzenie zakresu zadań i uruchomienie procedury przetargowej dla rozpoczęcia tego Studium.

Ramy oceny cyklu życia paliwa żeglugowego (LCA)

Zauważono, że MEPC 84 (kwiecień/maj 2026 r.) to kolejny termin, w którym Wytyczne LCA mogą zostać zmienione.

Grupa robocza ds. intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw żeglugowych (GESAMP-LCA), może nie być w stanie zająć się wszystkimi kwestiami metodologicznymi, gdyż priorytetowo traktuje ocenę przedłożonych jej współczynników emisji. Uznano również, że w ramach LCA istnieje potrzeba uwzględnienia „unikniętych emisji” oraz „ujemnych netto” emisji paliw i technologii.

Nieuregulowane, niezwiązane ze sobą poprawki do Konwencji MARPOL

Kolejną konsekwencją odroczenia posiedzenia MEPC ES.2 było to, że kilka poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL nie zostało przyjętych, chociaż nie mają one wpływu na NZF. Mowa tu o:

- wyznaczeniu północno-wschodniego Oceanu Atlantyckiego jako obszaru kontroli emisji SO_x i zanieczyszczeń stałych (SECA) oraz NO_x (NECA);
- dostępności danych z systemu IMO dotyczącego zużycia paliwa olejowego (IMO DCS);
- przeglądzie krótkoterminowych środków redukcji emisji gazów cieplarnianych;
- wykorzystaniu wielu profili pracy silników dla okrętowych silników wysokoprężnych, w odniesieniu do wymogów dotyczących NO_x;
- wyjaśnieniu wpisów dokonanych w ramach raportowania danych wymaganych przez przepisy 27 i 28.

Nie potwierdzono jeszcze, jak i kiedy zostaną one przyjęte. Możliwe, że zostaną oddzielone od poprawek, których rozpatrywanie jest odroczone, tak aby mogły zostać przyjęte, przed kolejnym etapem prac nad NZF.