



# OŚRODEK DS. IMO

## BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 7/2026

Najważniejsze postanowienia

84. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego  
Międzynarodowej Organizacji Morskiej

(MEPC 84)

oraz

21. posiedzenia Międzysesyjnej Grupy Roboczej  
ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków

(ISWG-GHG 21)

## **NAJWAŻNIEJSZE POSTANOWIENIA 84. SESJI KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ (MEPC 84)**

W dniach 27.04 do 01.05. br. odbyła się w Londynie 84. sesja Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MEPC 84).

Podczas obrad poruszono najważniejsze kwestie związane z ochroną środowiska morskiego, w tym m.in. dalsze ograniczanie emisji GHG ze statków.

### **Środki mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych ze statków**

#### **Dyskusja na temat średnioterminowych środków ograniczających emisję gazów cieplarnianych**

MEPC 83 (kwiecień 2025 r.) zatwierdził tzw. Ramy zerowej emisji netto (NZF), jako projekt zmian do Załącznika VI do Konwencji MARPOL z myślą o ich przyjęciu podczas nadzwyczajnej sesji Komitetu MEPC (MEPC ES.2) w listopadzie 2025 r. Jednakże do ich przyjęcia nie doszło, z powodu odroczenia prac o 1 rok, na co zgodziła się większość państw członkowskich IMO.

Podczas MEPC 84 omówiono NZF wraz z odpowiednimi propozycjami alternatywnymi mającymi na celu osiągnięcie celów strategicznych IMO. Chociaż uznano potrzebę stworzenia globalnych ram regulacyjnych, ze względu na rozbieżne poglądy, nie osiągnięto porozumienia.

W związku z tym uzgodniono kontynuację prac w okresie między sesjami, podczas dwóch posiedzeń Grupy Roboczej ISWG-GHG, zaplanowanych na wrzesień i listopad 2026 r., aby zająć się kwestiami związanymi z projektami zmian do Załącznika VI do Konwencji MARPOL w sprawie NZF, wraz z innymi propozycjami przedłożonymi na sesjach MEPC i ISWG.

Aktualnie trwają prace nad wytycznymi wykonawczymi dotyczącymi (SEEMP, obliczania GFI, definicji ZNZ, wymagań i procedur uznawania systemów certyfikacji/norm oraz sprawozdawczości w zakresie działań certyfikacyjnych).

Ponadto Komitet zatwierdził zakres zadań Piątego Studium IMO gazów cieplarnianych, które ma zostać przedłożone na 87. sesji MEPC (wiosną 2028 r.).

### **Przegląd krótkoterminowych środków na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych**

#### **Ramy EEDI i EEXI**

Komitet zatwierdził/przyjął następujące dokumenty:

- zmiany do Wytycznych z 2022 r. dotyczących metody obliczania wskaźnika efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków (rez. MEPC.410(84)), wyjaśniające sposób obliczania współczynnika  $C_f$  w przypadku statków wyposażonych w silnik (silniki) główny/e lub pomocniczy/e, zasilany/e paliwem gazowym lub płynnym;
- Wytyczne z 2026 r. dotyczące przeglądu i certyfikacji wskaźnika EEDI (rez. MEPC.411(84)), zawierające wyjaśnienia dotyczące silników dwupaliwowych zasilanych dwoma paliwami płynnymi, wynikające z powyższych zmian, oraz wyjaśnienia dotyczące wartości domyślnych, które należy stosować w przypadku paliw alternatywnych (niskiej wartości opałowej, gęstości i współczynnika napełnienia zbiorników).

#### **Ramy CII**

Komitet zatwierdził/przyjął następujące dokumenty:

- zmiany do Wytycznych z 2022 r. dotyczących eksploatacyjnych wskaźników intensywności emisji dwutlenku węgla oraz metod obliczeniowych (Wytyczne CII, G1), rez. MEPC.412(84), wyjaśniające, że praca transportowa wykorzystywana w obliczeniach CII nie ulega zmianie, chociaż gromadzone są dodatkowe dane ze względu na zwiększoną szczegółowość systemu

IMO DCS w Załączniku VI do Konwencji MARPOL (rez. MEPC.385(81)) oraz wprowadzające nową definicję „godzin w drodze” (rez. MEPC.401(83)).

- zmiany do Wytycznych dotyczących opracowania planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (Wytyczne SEEMP z 2024 r.) rez. MEPC.413(84), w tym całkowitą przebytą odległość statku, obejmującą zarówno okresy „w drodze”, jak i „nie w drodze”, w celu zapewnienia ciągłości z ustaloną metodologią obliczania wskaźnika CII.

Nie osiągnięto porozumienia w sprawie proponowanej zmiany wskaźników CII dla statków wycieczkowych (wskaźnik cgHRS) ze względu na rozbieżne opinie. Oczekuje się, że prace te zostaną sfinalizowane podczas 86. sesji MEPC (październik 2027 r.).

### **Pomiar i weryfikacja emisji gazów cieplarnianych innych niż CO<sub>2</sub> oraz wychwytywanie i składowanie dwutlenku węgla na pokładzie statków (OCCS)**

Komitet zatwierdził/przyjął następujące dokumenty:

- Wytyczne z 2026 r. dotyczące pomiarów w warunkach laboratoryjnych i na pokładzie statków emisji CH<sub>4</sub> i/lub N<sub>2</sub>O z morskich silników wysokoprężnych rez. MEPC.414(84), obejmujące między innymi:
  - nowy rozdział 3 „Wykorzystanie istniejących danych pomiarowych”, wyjaśniający, że istniejące pomiary przeprowadzone wcześniej mogą zostać zaakceptowane, pod warunkiem, że zostały one przeprowadzone zgodnie z Kodeksem Technicznym NO<sub>x</sub> z 2008 r.; oraz określający sposób postępowania w przypadku brakujących danych pomiarowych:
    - w przypadku CH<sub>4</sub> (tj. wykorzystanie wartości emisji dla węglowodorów ogółem (HC) jako wartości zastępczej);
    - dla wartości emisji dla punktu obciążenia 10% lub najniższego punktu pracy, w którym stosowane jest paliwo gazowe (tj. wykorzystanie danych z cyklu testowego D2 tego samego silnika macierzystego, pod warunkiem, że ten sam silnik macierzysty jest certyfikowany zarówno dla cyklu D2, jak i E2 oraz pracuje z identycznymi ustawieniami); oraz
  - nowy załącznik 4 opisujący metodę konfiguracji podwójnego detektora jonizacyjnego (FID) do analizy metanu.
- Wytyczne dotyczące monitorowania obciążenia silnika (ELM) i obliczania wartości emisji (Wytyczne ELM) rez. MEPC.415(84), przedstawiające dobrowolną procedurę ELM w celu ustalenia współczynników odzwierciedlających rzeczywistą pracę morskiego silnika wysokoprężnego oraz obliczania wartości emisji. ELM może być wykorzystywane do monitorowania rzeczywistego obciążenia silnika podczas pracy, zamiast z góry określonych współczynników ważenia oraz w połączeniu ze zweryfikowanymi pomiarami emisji CH<sub>4</sub>/N<sub>2</sub>O w celu uzyskania bardziej reprezentatywnych wartości emisji. Metoda monitorowania, procedura gromadzenia danych oraz roczne dane z monitorowania obciążenia i odpowiadające im obliczenia emisji powinny być zatwierdzone przez Administrację.
- Wytyczne dotyczące systemów ciągłego monitorowania emisji (wytyczne CEMS) (rez. MEPC.416(84)), zapewniające jednolite ramy dla pomiarów na pokładzie statków i kwantyfikacji na podstawie masy emisji metanu (CH<sub>4</sub>) i/lub podtlenku azotu (N<sub>2</sub>O) emitowanych przez morskie silniki wysokoprężne za pomocą CEMS. Dla każdego systemu CEMS powinien istnieć zatwierdzony przez Administrację plik CEMS, zawierający szczegółowy opis systemu i procedur operacyjnych, które należy stosować, wraz z powiązаныmi wymaganiami dotyczącymi funkcjonalności systemu CEMS oraz weryfikacji wiarygodności generowanych danych. Ponadto na pokładzie należy prowadzić dziennik CEMS, zawierający szczegółowe informacje o wszystkich

działaniach konserwacyjnych i serwisowych, przeprowadzonych w odniesieniu do systemu CEMS, wraz ze szczegółami działań podjętych w celu usunięcia zarejestrowanych usterek.

Ponownie powołano Grupę korespondencyjną ds. pomiaru i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych innych niż CO<sub>2</sub> oraz wychwytywania i składowania dwutlenku węgla (OCCS) na pokładzie statków w celu kontynuacji prac nad przygotowaniem ram regulacyjnych, w tym szczegółowych wytycznych metodologicznych dotyczących rozliczania, weryfikacji i certyfikacji systemów OCCS.

### **Zmiany do obowiązkowych instrumentów**

#### **Zatwierdzenie zmian w Załączniku VI do Konwencji MARPOL (wejście w życie 1.09.2027 r.)**

Zmiany w Załączniku VI do Konwencji MARPOL (rezolucja MEPC.407(84) i rezolucja MEPC.408(84)) obejmują modyfikacje następujących elementów:

- **prawidła 13 „NO<sub>x</sub>”, 14 „SO<sub>x</sub>” oraz Dodatek VII, wyznaczające północno-wschodnią część Oceanu Atlantyckiego jako obszar kontroli emisji w następujący sposób:**
  - od 1 września 2027 r. jako obszar kontroli emisji NO<sub>x</sub> (NO<sub>x</sub> ECA) dla statków, których budowa została zlecona w dniu 1 stycznia 2027 r. lub później, lub które zostały zbudowane w dniu 1 lipca 2027 r. lub później, lub które zostały dostarczone w dniu 1 stycznia 2031 r. lub później;
  - od 1 września 2028 r. jako obszar kontroli emisji SO<sub>x</sub> (SO<sub>x</sub> ECA) dla wszystkich statków.
- **prawidło 27 „Gromadzenie i przekazywanie danych dotyczących zużycia paliwa okrętowego”, zezwalający:**
  - administracjom/organom rejestrującym na dostęp do wszystkich zgłoszonych danych dotyczących ich własnych statków za wszystkie poprzednie lata kalendarzowe, w bazie danych IMO dotyczącej zużycia paliwa okrętowego;
  - stronom na dostęp do nieanonimizowanej bazy danych zawierającej dane dotyczące wszystkich statków wyłącznie do celów analizy i rozważań. Administracja Strony może powiadomić Sekretarza Generalnego, że przed umieszczeniem danych statków uprawnionych do pływania pod jej banderą w nieanonimizowanej bazie danych, konieczna będzie jej wyraźna zgoda.
- **Uzupełnienie do IAPP, w tym nowe wiersze w tabeli w sekcji 2.2.1 w celu wskazania, czy stosuje się profile eksploatacyjne dla wielu silników (nowy rozdział 8 Kodeksu Technicznego NO<sub>x</sub>);**
- **Dodatek II „Cykle testowe i współczynniki ważenia (prawidło 13)”, dostosowujący go do Kodeksu Technicznego NO<sub>x</sub>; oraz**
- **Dodatek IX „Informacje, które należy przekazać do bazy danych IMO dotyczącej zużycia paliwa przez statki”, zawierający w sekcji „Tożsamość statku” daty rozpoczęcia i zakończenia okresu gromadzenia danych wymaganego przez prawidła 27 (DCS) i 28 (CII).**

### **Projekty poprawek zatwierdzonych w celu ich przyjęcia w listopadzie 2026 r.**

#### **Poprawki do Konwencji BWM**

W wyniku trwających prac nad udoskonaleniem Konwencji BWM w oparciu o zdobyte doświadczenia, projekt zmian wprowadza modyfikacje w następujących przepisach:

- **prawidło A-3 „Wyjątki”, w tym nowy wyjątek dotyczący zrzutu na pełnym morzu lub w obszarach wyznaczonych przez państwo portu, w przypadku, gdy statek pływał w trudnych warunkach jakości wody lub stosował środki awaryjne;**
- **prawidło B-1 „Plan postępowania z wodami balastowymi” (BWMP), wymagający, aby plan BWMP:**

- określał, czy jakikolwiek system postępowania z wodą balastową (BWMS) posiada zatwierdzenie typu zgodnie z Kodeksem BWMS lub Wytycznymi lub czy jest eksploatowany zgodnie z prawidłem D-4 (prototyp);
  - zawierał ogólne informacje na temat procedur i harmonogramów konserwacji niezbędnych do utrzymania BWMS w dobrym stanie technicznym; procedurę bezpiecznej wymiany wody balastowej, w tym częściowo oczyszczonej i/lub zneutralizowanej wody balastowej; szczegóły dotyczące planowania przez statek środków awaryjnych; oraz procedurę, jeśli ma to zastosowanie, tymczasowego przechowywania oczyszczonych ścieków i/lub szarej wody w zbiornikach wody balastowej;
  - był na bieżąco aktualizowany, a wszelkie zmiany w przepisach obowiązkowych musiałyby być zatwierdzone przez administrację.
- prawidło B-2 „Książka zapisów balastowych” (BWRB), wymagające, aby BWRB zawierała:
    - ogólne informacje na temat czynności konserwacyjnych dla każdego systemu BWMS, w przypadku statków posiadających system rejestrujący zdolny do dostarczenia – w sposób zadowalający dla Administracji – szczegółowych zapisów czynności konserwacyjnych dla każdego systemu BWMS;
    - dziennik konserwacji dla każdego systemu BWMS, w przypadku statków nieposiadających systemu rejestrującego.
  - prawidło B-6 „Obowiązki oficerów i załogi”, wymagający przechowywania na pokładzie dowodów zapoznania się/przeszkolenia załogi;
  - prawidło E-1 „Przeglądy”, wprowadzający:
    - dodatkową weryfikację podczas przeglądu odnowieniowego, w celu sprawdzenia, czy każdy system BWMS jest prawidłowo zainstalowany, działa prawidłowo i spełnia normę D-2;
    - dodatkową weryfikację podczas przeglądu rocznego w celu potwierdzenia, że: przeprowadzono wymagane czynności konserwacyjne poprzez sprawdzenie BWRB; oraz że system BWMS działa zgodnie z zatwierdzeniem typu poprzez pobranie próbek substancji czynnych pozostałych w wodzie balastowej;
    - dodatkową weryfikację podczas przeglądu pośredniego w celu potwierdzenia, że system BWMS jest prawidłowo zainstalowany i spełnia normę D-2;
    - program przeglądów dla statków, które nie zmieniają swojego wyposażenia, ale przechodzą z metody zarządzania wodą balastową zgodnej z regulacją D-4 (prototypowy system BWMS) na regulację D-2 (system BWMS z zatwierdzeniem typu);
  - Formularz Międzynarodowego świadectwa postępowania z wodami balastowymi (IBWMC), określający szczegóły świadectwa zatwierdzenia typu (tj. numer, datę wydania, administrację wydającą);
  - Formularz Książki zapisów balastowych BWRB, zawierający
    - w pozycjach formularza termin „końcowa całkowita ilość”, zdefiniowany jako łączna objętość wody balastowej pozostałej we wszystkich zbiornikach wody balastowej na pokładzie, po zakończeniu odpowiedniej operacji;
    - nowy załącznik dotyczący dziennika konserwacji systemu BWMS, przeznaczony wyłącznie dla statków, które nie posiadają systemu rejestracji.

Przyjęto nowe Wytyczne z 2026 r. dotyczące postępowania z wodą balastową oraz opracowywania Planów postępowania z wodami balastowymi (G4) (rezolucja MEPC.409(84)), które mają być stosowane jak najszybciej, lub gdy zmiany do Konwencji BWM wejdą w życie.

### Poprawki do Załącznika I do Konwencji MARPOL

Projekt zmian do Załącznika I do Konwencji MARPOL obejmuje następujące elementy:

- nowe правило 12B „Zbiorniki na zanieczyszczoną wodę zęzową i zbiorniki serwisowe na zanieczyszczoną wodę zęzową”, wprowadzający możliwość, dla statków o pojemności brutto 400 GT i większej, wyposażonych w Zintegrowany system oczyszczania wody zęzowej (IBTS) zainstalowany w dniu wejścia w życie lub po tej dacie, dysponowania zanieczyszczoną wodą zęzową przy użyciu zbiorników serwisowych wyposażonych w węzownice grzewcze do wymuszonego odparowywania oraz środka do przenoszenia do zbiornika pozostałości olejowych (szlamu), w celu dalszego przetwarzania; oraz
- zmiany w formularzach Świadectwa IOPP i Książki zapisów olejowych, w tym nowe wpisy odzwierciedlające powyższy nowy wymóg.

W związku z tym, wstępnie zatwierdzono następujące dokumenty, w celu ich ostatecznego zatwierdzenia przez MEPC 85 (wraz z przyjęciem obowiązkowych zmian):

- Wytyczne z 2026 r. dotyczące systemów postępowania z odpadami olejowymi w przedziałach maszynowych statków, zawierające uwagi dotyczące IBTS; oraz
- projekt zaktualizowanych wytycznych dotyczących rejestrowania działań podejmowanych przez załogę, w Książce zapisów olejowych, część I – działania w przedziałach maszynowych (wszystkie statki).

### Poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL

Projekt zmian do Załącznika VI do Konwencji MARPOL obejmuje modyfikacje:

- przepisy 15 „Lotne związki organiczne” (VOC) wymagającego, aby nowe zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (zbudowane w dniu lub po dacie, która zostanie ustalona) były wyposażone w zawory P/V o minimalnym ciśnieniu otwarcia wynoszącym 0,20 bar (zwiększonym w stosunku do obecnie wymaganej wartości 0,14 bar) w celu ograniczenia emisji VOC; oraz
- Uzupełnienia do Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza (Załącznik I), odzwierciedlające powyższe wymagania w nowym punkcie 2.4.2.3.

### Poprawki do Kodeksu Technicznego NO<sub>x</sub> z 2008 r.

Projekt zmian wprowadza wymagania dotyczące certyfikacji silników zasilanych paliwem niezawierającym węgla lub mieszanekami paliw zawierających i niezawierających węgiel, takimi jak amoniak i wodór, regulując następujące kwestie: paliwa testowe, metody obliczania przepływu spalin, pomiary, specyfikacje analizatorów, oraz formaty raportów z badań silników macierzystych.

### Przyjęte/zatwierdzone zalecenia

#### Ujednolicone interpretacje (UI) Załącznika VI do Konwencji MARPOL

Zmienione ujednolicone interpretacje Załącznika VI do Konwencji MARPOL (MEPC.1/Circ.795/Rev.10) obejmują:

- wyjaśnienia dotyczące daty, którą należy stosować do określenia „momentu wymiany silnika” (UI nr 10 odnosząca się do przepisu 13) w związku z wprowadzeniem nowych obszarów kontroli emisji (ECA) (tj. Morza Norweskiego, północno-wschodniego Atlantyku), w których stosuje się „kryterium trzech dat” (tj. data zawarcia umowy, data położenia stępki i data dostawy). Wyjaśniono, że w przypadku takich ECA, datą tą jest data zawarcia umowy o budowę lub data położenia stępki, w zależności od przypadku;
- nową interpretację dotyczącą dat stosowania w przypadku poważnej przebudowy z wykorzystaniem kryteriów opartych na „trzech datach” (nowa interpretacja dotycząca przepisu

13), wyjaśniająca, że termin „czas budowy statku” określa się zgodnie z trzema datami, dla statków eksploatowanych w wyżej wymienionych ECA;

- nową interpretację (nowy UI związany z prawidłem 16.9), wyjaśniającą, że w przypadku spalarek okrętowych z ładowaniem partiami, wymagania projektowe dotyczące temperatury w rzeczywistej przestrzeni spalania (tj. 600°C w ciągu pięciu minut od uruchomienia) są weryfikowane wyłącznie podczas badań na zatwierdzenie typu, a monitorowanie na pokładzie temperatury spalin na wylocie z komory spalania, ma na celu zapewnienie bezpiecznej eksploatacji i ciągłej zgodności z przepisami i nie powinno być wykorzystywane do weryfikacji tego wymogu projektowego.

### **Zaktualizowane tymczasowe wytyczne dotyczące stosowania biopaliw zgodnie z prawidłami 26, 27 i 28 Załącznika VI do Konwencji MARPOL (DCS i CII)**

Tymczasowe wytyczne zostały zmienione w celu zastąpienia metody średniej ważonej energią stosowanej do określania współczynnika  $C_f$  mieszanek biopaliw, podejściem opartym na średniej ważonej masą oraz w celu wyjaśnienia, że mieszanka biopaliw powinna być traktowana jako równoważny rodzaj paliwa kopalnego, gdy składnik biogeniczny nie posiada certyfikatu. Zmienione tymczasowe wytyczne (MEPC.1/Circ.905/Rev.1) będą miały zastosowanie od 1 stycznia 2027 r.

### **Ujednocione interpretacje Konwencji BWM**

W ujednocionej interpretacji prawidła D-3 (BWM.2/Circ.66/Rev.6) wyjaśniono, że systemy BWM zatwierdzone z uwzględnieniem Wytycznych z 2016 r. (G8) (przyjętych rezolucją MEPC.279(70)), mogą być instalowane na statkach od 28 października 2020 r. Jest to zgodne z Kodeksem BWMS (pkt 1.13), który stanowi, że systemy BWM zatwierdzone z uwzględnieniem Wytycznych z 2016 r. (G8) uznaje się za zgodne z Kodeksem BWMS.

### **Hałas podwodny (URN)**

W odniesieniu do URN podjęto następujące decyzje:

- faza gromadzenia doświadczeń w zakresie URN została przedłużona o kolejne dwa lata, w celu oceny, między innymi, wdrożenia zrewidowanych wytycznych dotyczących URN w odniesieniu do nowych statków; wdrażania programów motywacyjnych oraz oceny ich skuteczności; integracji kwestii efektywności energetycznej i URN; a także inicjatyw mających na celu przyjęcie bardziej holistycznego podejścia do kwestii URN;
- zatwierdzono wytyczne techniczne dotyczące współoptymalizacji efektywności energetycznej i hałasu podwodnego (URN) na etapie projektowania i modernizacji (MEPC.1/Circ.922) w celu wsparcia integracji środków ograniczających URN z kwestiami efektywności energetycznej, podczas projektowania i modernizacji statków.

### **Inne przyjęte lub zatwierdzone rezolucje i okólniki**

- **Rezolucja MEPC.406(84)** – Działania mające na celu zapewnienie ochrony środowiska morskiego na Morzu Arabskim, Morzu Omańskim i w regionie Zatoki Perskiej, w szczególności w Cieśninie Ormuz i w jej okolicy, w związku z bezprawnymi działaniami Islamskiej Republiki Iranu;
- **Rezolucja MEPC.417(84)** – Strategia 2026 i plan działania w sprawie odpadów z tworzyw sztucznych pochodzących ze statków;
- **FAL-LEG-MEPC-MSC.1/Circ.1** – Wspólne wytyczne dotyczące stosowania certyfikatów elektronicznych;
- **MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.3** – Wytyczne dotyczące opracowywania, przeglądu i zatwierdzania kursów modelowych;
- **MEPC.1/Circ.921** – Wdrożenie systemów znakowania narzędzi połowowych;

- **PPR.1/Circ.10/Rev.1** – Ponowne przedłożenie produktów wymienionych w wykazach 2 i 3 okólnika MEPC.2 w sprawie tymczasowej klasyfikacji substancji płynnych zgodnie z Załącznikiem II do Konwencji MARPOL oraz Kodeksem IBC.

## **NAJWAŻNIEJSZE POSTANOWIENIA 21. POSIEDZENIA MIĘDZYSESYJNEJ GRUPY ROBOCZEJ DS. REDUKCJI EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH ZE STATKÓW (ISWG-GHG 20)**

W tygodniu poprzedzający MEPC 84 odbyło się w dniach 20-24 kwietnia 21. posiedzenie Międzyseesyjnej Grupy Roboczej ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG 21)

### **Wytyczne wspierające wdrażanie ram IMO dotyczących zerowej emisji netto**

Grupa przeprowadziła wymianę poglądów i poczyniła postępy w opracowywaniu wytycznych mających na celu wsparcie wdrażania poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL, w zakresie ram IMO dotyczących zerowej emisji netto (IMO Net-Zero Framework), w oparciu o różne wnioski przedłożone podczas sesji.

Grupa poczyniła postępy w następujących obszarach:

- opracowanie: projektu wytycznych dotyczących obliczania wskaźnika intensywności emisji gazów cieplarnianych (GFI), projektu zmian do Wytycznych z 2022 r. dotyczących weryfikacji przez Administrację danych o zużyciu paliwa okrętowego i eksploatacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla oraz projektu Wytycznych dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji energii pozyskiwanej z systemów napędu wiatrowego (WPS), które posłużą jako podstawa do dalszych prac nad opracowaniem wytycznych dotyczących obliczania, weryfikacji i raportowania wskaźnika GFI.
- opracowanie projektu wytycznych dotyczących wymagań i procedur uznawania systemów certyfikacji paliw zrównoważonych oraz sprawozdawczości w zakresie działań certyfikacyjnych (wytyczne SFCS), w tym projektu zakresu zadań dla grupy ds. oceny SFCS, które posłużą jako podstawa do dalszych prac nad certyfikacją paliw zrównoważonych.

Grupa zaproponowała, aby zwrócić się do Sekretariatu IMO o przedstawienie na przyszłym posiedzeniu, bardziej szczegółowych informacji na temat potencjalnych kosztów związanych z utworzeniem i funkcjonowaniem Rejestru IMO GFI (scentralizowanej platformy danych służącej do zgłaszania intensywności emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do jednostki spalane paliwa). Zwróciła się również do Sekretariatu IMO o kontynuowanie prac nad opracowaniem wymagań funkcjonalnych Rejestru GFI IMO, z uwzględnieniem interoperacyjności z istniejącymi wymogami sprawozdawczymi wobec systemu DCS IMO, cyberbezpieczeństwa, zarządzania danymi oraz aspektów inkluzywności geograficznej.

Grupa zaproponowała, aby zaprosić zainteresowane państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe do kontynuowania prac w okresie między sesjami, nad dalszym opracowaniem projektu wytycznych dotyczących nagradzania za technologie, paliwa i/lub źródła energii o zerowej lub bliskiej zeru emisji gazów cieplarnianych (ZNZ) oraz metodologii ustalania takich nagród.

Grupa przeprowadziła dyskusje dotyczące proponowanego Funduszu IMO Net-Zero, w tym jego przepisów regulacyjnych i możliwego wydatkowania dochodów, a także ewentualnych środków mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa żywnościowego.

### **Dalszy rozwój ram LCA**

Grupa poczyniła postępy w pracach dotyczących dalszego rozwoju ram oceny emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw (LCA).

Grupa wyraziła uznanie dla pracy wykonanej przez Grupę Roboczą GESAM-LCA, w zakresie udzielania porad naukowych i technicznych dotyczących zagadnień związanych z wdrażaniem wytycznych LCA oraz rozpatrzyła jej zalecenia odnośnie kwestii metodologicznych dotyczących wytycznych IMO w zakresie LCA, w tym w odniesieniu do przeglądu proponowanych domyślnych wartości emisji od źródła do rury wydechowej (well-to-wake).

### **Wsparcie w zakresie udziału w posiedzeniach IMO dotyczących gazów cieplarnianych**

Grupa zapoznała się z aktualnymi informacjami przekazanymi przez Sekretariat dotyczącymi wykorzystania Wielostronnego Dobrowolnego Funduszu Powierniczego w celu ułatwienia udziału krajów rozwijających się, zwłaszcza małych państw wyspiarskich (SIDS) i krajów najstąbiej rozwiniętych (LDC), w posiedzeniach MEPC oraz ISWG-GHG. Od momentu utworzenia w marcu 2023 r., Fundusz sfinansował udział w posiedzeniach dotyczących gazów cieplarnianych 193 uczestników z 53 krajów, w tym udział delegatów z 30 krajów w bieżącej sesji, co stanowiło koszt w przybliżeniu 360 000 USD.

W przypadku sesji ISWG GHG Fundusz sfinansował udział delegatów z 30 krajów.

Od czasu MEPC 83 Fundusz otrzymał wkłady finansowe od Chin, Danii, Niemiec, Królestwa Niderlandów, Peru, Filipin, Zjednoczonych Emiratów Arabskich i Wielkiej Brytanii, w łącznej wysokości około 460 000 USD.

Grupa wyraziła wdzięczność darczyńcom Funduszu, z uznaniem odnotowała zobowiązanie Wielkiej Brytanii do przekazania na rzecz Funduszu kwoty 50 000 funtów brytyjskich oraz zaprosiła państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe do rozważenia wniesienia wkładów finansowych do Funduszu, aby umożliwić przyszły udział w posiedzeniach IMO dotyczących gazów cieplarnianych.