



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 9/2022

Najważniejsze postanowienia 78 sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO (IMO MEPC)

Na 78. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC), która odbyła się w formie hybrydowej w dniach 06 – 10 czerwca 2022 r., podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Kluczowe kwestie podjęte na 78 Sesji Komitetu obejmowały:

- Zatwierdzenie zmian w Załączniku I MARPOL i Kodeksie IBC dotyczących wymagań dla drzwi wodoszczelnych.
- Krótkoterminowe środki redukcji emisji gazów cieplarnianych – wytyczne dotyczące planów SEEMP część III, współczynniki korekcyjne dla obliczania indeksu CII, pomiary efektywności w trakcie eksploatacji (EEXI).
- Średnio- i długoterminowe środki redukcji emisji gazów cieplarnianych.
- Konwencja BWM – Plan Przeglądu Konwencji oraz zmienione wytyczne dotyczące zatwierdzania typu urządzeń do obróbki wód balastowych i wyjaśnienia dotyczące przeprowadzania ich oceny przez Grupę ekspertów IMO GESAMP.
- Wytyczne ws. wymagań dotyczących wód zrzutowych z układów oczyszczania spalin.
- Zmiany w wymaganiach dotyczących przewozu w kontekście Książek zapisów o postępowaniu z odpadami na statkach.
- Podjęcie działań dla zatwierdzenia Morza Śródziemnego obszarem kontroli emisji SO_x i cząstek stałych (Med. SO_x ECA).

W ramach kolejnych punktów programu 78 sesji MEPC podjęto następujące ustalenia:

PUNKT 3 PORZĄDKU OBRAD, ZATWIERDZENIE ZMIAN W KONWENCJI

Zmiany w Załączniku I do Konwencji MARPOL i Kodeksie IBC

Zmiany do Załącznika I do Konwencji MARPOL i Kodeksu IBC – wchodzące w życie odpowiednio 1 stycznia 2024 r. i 1 lipca 2024 r. – wprowadzają możliwość stosowania drzwi wodoszczelnych typu zawiasowego, zgodnie z wymaganiami Konwencji SOLAS.

Zmiany w Załączniku II do Konwencji MARPOL

Zmiany w Dodatku I do Załącznika II do Konwencji MARPOL „Wytyczne dotyczące kategoryzacji szkodliwych substancji ciekłych” - wchodzące w życie 1 listopada 2023 r. w związku z publikacją zmienionych raportów i badań GESAMP nr 64, obejmują:

- udoskonalenie kolumny C3, dodanie podkategorii (toksyczność inhalacyjna) w celu zapewnienia bardziej realistycznego profilu zagrożenia do celów zarządzania ryzykiem; oraz
- zmiany w kolumnie E1 dotyczącej ocen zagrożenia palnością.

PUNKT 4 PORZĄDKU OBRAD, POSTĘPOWANIE Z WODAMI BALASTOWYMI

– Przyjęto/zatwierdzono zmienione Wytyczne z 2022 r. dotyczących metodologii, które mogą być stosowane do wyliczania organizmów zdolnych do życia do celów zatwierdzania typu systemów postępowania z wodami balastowymi, BWM.2/Circ.61, z późniejszymi zmianami.

– Zatwierdzono opracowanie planu przeglądu Konwencji BWM.

– Przyjęto zmianę metodologii gromadzenia informacji i prowadzenia prac przez GESAMP-BWWG.

9 Warsztaty Grupy roboczej ds. wód balastowych GESAMP-Ballast Water Working Group

W odniesieniu do oceny i zatwierdzania systemów postępowania z wodami balastowymi (BWMS), MEPC 78:

- Zatwierdził zalecenie BWWG dotyczące konieczności przeprowadzenia solidnych badań naukowych opartych na wiarygodnych metodach pomiaru stężenia resztkowego utleniacza (TRO – total residual oxidant) w wodach naturalnych.

Zwrócił uwagę na warunki, w których amperometryczne czujniki TRO będą uważane za praktyczną alternatywę dla czujników kolorymetrycznych DPD dla przyszłych zastosowań BWMS.

- Odnotował wniosek grupy roboczej, że bakterie nie powinny być obecnie wprowadzane jako nowy organizm testowy.

Zatwierdzenia typu systemów BWMS

Odnotowano następujące zatwierdzenia typu dla:

- Systemu postępowania z wodami balastowymi BIO-SEA® BWTS, produkowanego przez BIO-UV Group.
- CleanBallast® - systemu postępowania z wodami balastowymi Ocean Barrier System, produkowanego przez RWO GmbH.

Odnotowano następujące zatwierdzenia typu dla:

- BIO-SEA® BWTS - systemu postępowania z wodami balastowymi, produkowanego przez BIO-UV Group;
- CleanBallast® - systemu postępowania z wodami balastowymi Ocean Barrier System, produkowanego przez RWO GmbH.

Jednocześnie odnotowano zmianę zatwierdzenia typu systemu postępowania z wodami balastowymi Ecochlor® (BWMS), produkowanego przez Ecochlor, Inc.

Wyniki obrad Podkomitetu PPR

MEPC 78 zatwierdził zmienione wytyczne dotyczących metodologii, które mogą być stosowane do wyliczania organizmów zdolnych do życia do celów zatwierdzania typu systemów postępowania z wodami balastowymi, które zostaną wydane jako BWM.2/Circ.61/Rev.1.

Grupa przeglądowna ds. wód balastowych (BWRG)/ Ballast Water Review Group (BWRG)

MEPC 78 rozważył następujące działania w odniesieniu do prac BWRG:

Plan przeglądu Międzynarodowej Konwencji BWM/BWM Convention Review Plan (CRP) w związku z fazą budowania doświadczeń (EBP)

MEPC 78 odnotował szereg nierozstrzygniętych kwestii dotyczących fazy budowania doświadczeń (EBP), które obejmowały poprawę wydajności BWMS, jakość wody pobieranej, pobieranie próbek i analizę podczas kontroli państwa portu (PSC) oraz książki zapisów o postępowaniu z wodami balastowymi. W związku z tym uzgodniono opracowanie CRP z zamiarem przyjęcia systematycznego i opartego na dowodach podejścia do opracowywania poprawek do BWM. Powołano grupę korespondencyjną w celu sfinalizowania CRP w celu rozwiązania zidentyfikowanych problemów i zgłoszenia ich na MEPC 80 (zaplanowanego na lipiec 2023 r.).

Ujednoliconą interpretacją Załącznika I do Konwencji BWM

MEPC 78 zatwierdził ujednoliconą interpretację Dodatku I do Formularza Międzynarodowego Świadectwa o Postępowaniu z Wodami Balastowymi zgodnie z Konwencją BWM, prowadzącą do potencjalnej 3. rewizji okólnika BWM.2/Circ.66, która konsoliduje wszystkie istniejące ujednolicone interpretacje Konwencji.

Ponowna ocena systemów zarządzania wodami balastowymi

MEPC 78 zatwierdził zmianę do metodologii gromadzenia informacji i prowadzenia prac przez GESAMP-BWWG z nową rewizją, która ma zostać opublikowana jako okólnik BWM.2/Circ.13/Rev.5. Należy zauważyć, że BWM.2/Circ.13/Rev.5, który będzie zawierał nowy rozdział 12, *Guidelines for re-evaluations in cases where modifications have been made to a BWMS*, ma zastosowanie do przypadków, w których modyfikacje są wprowadzane w dniu wydania dokumentu okólnika lub po tej dacie.

MEPC 78 poparł również pogląd, że w przypadku ponownej oceny BWMS wykorzystujących substancje czynne, zalecenie GESAMP-BWWG może zostać zakwestionowane jedynie pod warunkiem przedstawienia solidnego uzasadnienia naukowego na poparcie wniosku o dokonanie przeglądu.

Tymczasowe gromadzenie ścieków oczyszczonych i wody szarej w zbiornikach balastowych

MEPC 78 zgodził się z poglądem, że zrzut wody balastowej ze zbiorników balastowych wykorzystywanych również do innych celów musi być zgodny z Konwencją BWM, jak również z odpowiednimi aspektami Załącznika IV do Konwencji MARPOL. Poproszono o przedstawianie na MEPC 79 dalszych wniosków w związku z kolejnymi wytycznymi w tej sprawie, w szczególności w odniesieniu do wymogów Konwencji MARPOL.

Ujednolicona interpretacja Formularza Międzynarodowego Świadectwa o postępowaniu z wodami balastowymi (BWM)

Zmieniona ujednolicona interpretacja (BWM.2/Circ.66/Rev.3) wyjaśnia, w jaki sposób/który wpis należy zaznaczyć w pozycji „Zastosowana(-e) główna(-e) metoda(-y) postępowania z wodami balastowymi” w formularzu Świadectwa BWM w następujących przypadkach:

- statek, który okazjonalnie odbywa podróż międzynarodową i nie zamierza odprowadzać wód balastowych z powrotem do pierwotnego miejsca ich poboru, po przyznaniu zwolnienia przez jego Administrację pod warunkiem, że statek wdroży wymagania prawidła D-1 zamiast wymagań prawidła D-2;
- statek, któremu administracja bandery przyznała zwolnienie zgodnie z prawidłem A-4 Konwencji BWM; i
- statek, który jest wyposażony w BWMS i jest certyfikowany zgodnie z wymaganiami prawidła D-2, nawet jeśli statek będzie również stosował inne metody postępowania z wodami balastowymi jako środki awaryjne, co znajduje odzwierciedlenie w jego planie postępowania z wodami balastowymi.

Zagadnienia odroczone na kolejne sesje IMO MEPC:

- Kształt Książki zapisów o postępowaniu z wodami balastowymi/ *Ballast Water Record Book* - dalsze propozycje i rozważania nad projektem zmian do Załącznika II do Konwencji BWM oraz dyskusja nad kształtem w/w Książki została odroczone na MEPC 79 (grudzień 2022 r.) w celu zatwierdzenia.
- Identyfikacja wód o złej jakości, aspekty związane z wymianą wody balastowej i uzdatnianiem wody balastowej (BWE + BWT).
- Proponowane zmiany w załączniku do wytycznych z 2017 r. (G6) – przykładowy formularz sprawozdawczy dotyczący wód balastowych.

PUNKT 5 PORZĄDKU OBRAD, ZAPOBIEGANIE ZANIECZYSZCZENIU POWIETRZA

Niektóre dyskusje w ramach tego punktu porządku obrad odbyły się korespondencyjnie przed sesją MEPC 78.

Mieszanki biopaliw

Z uwagi na potrzebę większej jasności przepisowej w odniesieniu do paliw pomostowych, takich jak biopaliwa, na następnej sesji MEPC zostanie rozpatrzony wniosek o wyjaśnienie weryfikacji NOx i reprezentatywnych współczynników emisji dla takich paliw.

Globalny limit siarki 0,50%

MEPC 78 zlecił na PPR 10 (oczekiwane posiedzenie w kwietniu 2023 r.) rozpatrzenie wniosku w sprawie zmiany wytycznych z 2019 r. dotyczących pobierania próbek na pokładzie w celu weryfikacji zawartości siarki w oleju opałowym stosowanym na statkach (MEPC.1/Circ.864/Rev.1). Poprawka ma na celu wyjaśnienie ustaleń dotyczących punktów pobierania próbek w szczególności dla statków pracujących w środowisku o niższej temperaturze i ustanawia przepisy dotyczące pobierania próbek.

Działania wynikające z obrad PPR 9

MEPC 78 podjął następujące działania w poniższych zagadnieniach:

Kodeks techniczny NO_x

- Odnotował, że w Grupie Korespondencyjnej ustanowionej przez PPR trwają dyskusje na temat opracowania zmian do Załącznika VI do Konwencji MARPOL i Kodeksu Technicznego NO_x (NTC) w sprawie stosowania wielu profili silników (*multiple engine profiles*).
- Zatwierdził poprawkę do ujednocionej interpretacji paragrafu 4.4.6.1 NTC 2008, która zostanie wydana jako MEPC.1/Circ.895/Rev.1., określając warunki, dla których może być stosowana ta interpretacja w stosunku do rodziny silników (tj. gdy wnioskodawca przedstawił wyraźne dowody na to, że koncepcja rodziny silników, uwzględniająca różne liczby i rozmieszczenie cylindrów, spowoduje takie same lub niższe emisje NO_x z silników o różnych liczbach cylindrów w porównaniu z emisjami NO_x z powiązanego silnika macierzystego).

Ujednociona interpretacja stosowania przepisu 18.3, Załącznika VI do Konwencji MARPOL, w odniesieniu do biopaliw

Zmieniona ujednociona interpretacja (MEPC.1/Circ.795/Rev.6) wyjaśnia między innymi, że:

- paliwo olejowe, które jest mieszanką biopaliwa o objętości nie większej niż 30% powinno spełniać wymogi przepisu 18.3.1 (tj. takie paliwo jest uważane za olej pochodzący z rafinacji ropy naftowej);
- okrętowy silnik wysokoprężny, który może pracować na biopaliwie lub mieszance biopaliw, bez zmian w jego krytycznych komponentach NO_x lub w jego ustawieniach/wartościach eksploatacyjnych poza podanymi w zatwierdzonym Katalogu Technicznym silnika, powinien mieć możliwość stosowania takiego paliwa olejowego bez dalszej weryfikacji;
- okrętowy silnik wysokoprężny, w którym wprowadzono w jego krytycznych komponentach NO_x lub w jego ustawieniach/wartościach eksploatacyjnych poza podanymi w zatwierdzonym Katalogu Technicznym silnika, powinien mieć możliwość stosowania paliwa olejowego, które jest mieszanką biopaliwa o objętości ponad 30% pod warunkiem, że całkowita zdolność do emisji NO_x została zweryfikowana przy użyciu uproszczonej metody pomiaru na statku (pkt 6.3 Kodeksu Technicznego NO_x z 2008 r.), lub za pomocą bezpośredniej metody pomiaru i monitorowania (pkt 6.4 Kodeksu Technicznego NO_x z 2008 r.) lub poprzez odpowiednie testy na stanowisku badawczym.

Systemy redukcji katalitycznej SCR

Zaproszono do przedstawienia wniosków dotyczących nowego zagadnienia w pracach MEPC w celu dokonania przeglądu wytycznych systemów redukcji katalitycznej SCR z 2017 r.

Inne sprawy poruszane na sesji plenarnej

MEPC 78 na sesji plenarnej zajmował się ponadto poniższymi zagadnieniami:

Systemy oczyszczania spalin

MEPC 78 zatwierdził:

- Okólnik MEPC w sprawie Wytycznych MEPC z 2022 r. dotyczących ocen ryzyka i wpływu wody zrzutowej z systemów oczyszczania gazów spalinowych.
- Okólnik MEPC w sprawie Wytycznych z 2022 r. dotyczących dostarczania pozostałości z EGCS do portowych urządzeń odbiorczych odpadów.

Na MEPC 78 miała miejsce dyskusja w odniesieniu do Wytycznych z 2022 r. dotyczących *Ocen ryzyka i oddziaływania wody zrzutowej z systemów oczyszczania gazów spalinowych*, podczas której odnotować należy:

- Propozycję włączenia nowego załącznika do projektu Wytycznych z 2022 r. dotyczących ocen ryzyka i oddziaływania wód zrzutowych w celu uwzględnienia współczynników emisji różnych związków do oceny ryzyka środowiskowego.

- Wniosek, w którym zgłoszono zastrzeżenia co do zastąpienia metody oceny toksyczności całych ścieków (Whole Effluent Toxicity - WET) metodą sumowania w celu oceny wpływu substancji chemicznych w wodzie zrzutowej; i uznano, że ogólny wykaz kryteriów w sekcji 7 projektu wytycznych jedynie spekuluje o wpływie wody zrzutowej i nie powinien być zawarty w wytycznych.

W świetle tych uwag i ogólnych opinii, że należy wykonać więcej pracy nad wytycznymi, MEPC 78 zgodził się na poddanie wytycznych przeglądowi w oczekiwaniu na dalsze doświadczenia zdobyte w zakresie ich stosowania.

Zmiany w Dodatku V do Załącznika VI do Konwencji MARPOL – informowanie o temperaturze zapłonu w dokumencie dostawy paliwa (Bunker Delivery Note - BDN)

W odniesieniu do zatwierdzenia przez MSC 105 zmian do Konwencji SOLAS w rozdziale II-2 dot. temperatury zapłonu paliwa olejowego, MEPC 78 zatwierdził odpowiednie zmiany do Konwencji MARPOL w celu ich przyjęcia na MEPC 79.

Poprawka zawiera następujący nowy wymóg dla BDN: „Temperatura zapłonu (°C) lub stwierdzenie, że temperatura zapłonu została zmierzona na poziomie 70°C lub wyższym”. Oczekuje się, że wejście w życie poprawki nastąpi w 2024 r.

PUNKT 6 PORZĄDKU OBRAD, EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA STATKÓW

Wytyczne ITTC dotyczące wymagań EEDI

MEPC 78 odnotował zaktualizowane zalecane procedury i wytyczne Międzynarodowej Konferencji basenów modelowych (ITTC) dotyczące określania i weryfikacji EEDI. Aktualizacje obejmują test oporu, test siły napędowej /wyrwania pachołka, metodę przewidywania wydajności dla nierówno obciążonych statków z wieloma śrubami, przygotowanie i przeprowadzenie prób prędkości oraz obliczenie współczynnika pogodowego dla zmniejszającej się prędkości statku na falach.

Następujące tematy zostały odroczone na MEPC 79:

- Projekt zmian do Wytycznych z 2018 r. w sprawie metody obliczania wskaźnika projektowego osiągniętej efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków (rezolucja MEPC.308(73) z późniejszymi zmianami) w celu wyjaśnienia współczynnika korekcji mocy sześcienniej dla zbiornikowców LNG.
- Zmiany w koncepcji ograniczenia mocy na wale dla EEDI.
- Wprowadzenie fazy 4 EEDI.
- Daty stosowania EEDI dla statków pasażerskich z napędem niekonwencjonalnym.
- Proponowane zmiany do zmienionych wytycznych z 2018 r. w sprawie metody obliczania osiągniętego wskaźnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków, w celu dodania współczynnika konwersji CF dla etanu.
- Redukcja EEDI poza fazę 2 – rozważenie problemu dużych zbiornikowców / innych problemów technicznych wpływających na ewolucję EEDI.

PUNKT 7 PORZĄDKU OBRAD, REDUKCJA EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH ZE STATKÓW

KRÓTKOTERMINOWE ŚRODKI MAJĄCE NA CELU ZMNIEJSZENIE EMISJI GHG ZE STATKÓW

Podczas sesji MEPC 78 przyjęto szereg wytycznych w zakresie redukcji GHG.

Wytyczne dotyczące metod, procedur i weryfikacji pomiarów osiągniętych statku w eksploatacji

Wytyczne dotyczące metod, procedur i weryfikacji, których należy przestrzegać, gdy prędkość statku (v_{ref}) jest uzyskiwana z pomiarów osiągniętych statku w trakcie eksploatacji, dla obliczania wskaźnika Osiągniętej efektywności energetycznej statków istniejących (EEXI)/*Attained Energy Efficiency Existing Ship Index*.

W wytycznych uwzględniono wszystkie etapy pomiarów efektywności eksploatacyjnej:

- przygotowanie (np. kalibracja przyrządów, warunki pracy potwierdzone przez weryfikatora);
- pomiary osiągnięć eksploatacyjnych (np. warunki środowiskowe, przebieg, dane, które mają być gromadzone na początku i na końcu każdego przejazdu);
- pomiary osiągnięć po zakończeniu eksploatacji (np. wymagane informacje, które należy przedłożyć, sprawdzenie przez weryfikatora wszystkich zebranych informacji).

Wytyczne z 2022 r. dotyczące metody obliczania EEXI

Wytyczne w sprawie metody obliczania EEXI zostały zaktualizowane w celu wprowadzenia możliwości uzyskania wartości prędkości statku (v_{ref}) z pomiaru osiągnięć w trakcie eksploatacji – w przypadkach, gdy krzywa prędkości i mocy nie jest dostępna lub sprawozdanie ze podróży morskiej nie zawiera współczynnika EEDI lub z powodu warunków zanurzenia dla obciążenia projektowego, a które powinny być przeprowadzone i zweryfikowane zgodnie z zatwierdzonymi metodami i procedurami opisanymi w nowo przyjętych wytycznych (patrz wyżej). Należy zauważyć, że w przypadku statków wyposażonych w prądnice wałowe należy stosować do obliczeń 75 % MCR_{lim} , ponieważ tekst pkt. 2.2.1 pozostał niezmienny w stosunku do poprzedniej wersji wytycznych.

Wytyczne z 2022 r. dotyczące przeglądu i certyfikacji osiągniętego EEXI

Wytyczne dotyczące przeglądu i certyfikacji osiągniętego EEXI zostały zaktualizowane w celu uwzględnienia pomiarów osiągnięć statku w eksploatacji – zgodnie z nowo przyjętymi wytycznymi (zob. powyżej) – oraz w celu wprowadzenia: sprawozdania z pomiaru eksploatacyjnego działania, które ma zostać włączone do Katalogu Technicznego EEXI, w stosownych przypadkach; oraz wymogu weryfikacji w celu potwierdzenia, że pomiar pomiarów osiągnięć statku w eksploatacji został przeprowadzony i zweryfikowany zgodnie z wytycznymi.

Wytyczne z 2022 r. dotyczące opracowania Planu zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP)

Wytyczne dotyczące opracowania SEEMP zostały zaktualizowane w celu uwzględnienia między innymi wytycznych dotyczących nowej części III, „Okrętowego Planu eksploatacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla”, który ma zostać opracowany dla niektórych typów statków o tonażu 5000 GT i powyżej od dnia 1 stycznia 2023 r. lub wcześniej, zgodnie z wymogami prawidła 26 Załącznika VI do Konwencji MARPOL. Nowa część III powinna zawierać:

- szczegółowe informacje na temat sposobu obliczania rocznego eksploatacyjnego wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) statku, opisujące dane wymagane do obliczeń, które mają być gromadzone, z wykorzystaniem metodologii systemu gromadzenia danych o paliwie olejowym IMO (DCS) już wymaganej przez MARPOL;
- wymagane roczne eksploatacyjne wartości CII statków na każde z kolejnych 3 lat (np. 2023, 2024 i 2025 r.);
- 3-letni plan wdrożenia dla poszczególnych statków, opisujący planowane środki mające na celu dalsze osiąganie wymaganego rocznego operacyjnego CII w ciągu następnych 3 lat;
- procedury samooceny i poprawy zużycia energii i intensywności emisji dwutlenku węgla na statku w celu samooceny skuteczności planowanego środka i jego wdrożenia;
- zapisy o monitorowaniu i dostosowywaniu planu w razie potrzeby.

Część III SEEMP należy zaktualizować w przypadku dobrowolnych zmian lub niezbędnych działań naprawczych.

Wytyczne dotyczące weryfikacji i audytów przedsiębiorstwa armatorskiego przez administrację części III Planu zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP)

Prawidło 26 Załącznika VI do Konwencji MARPOL wymaga, aby SEEMP podlegał weryfikacji i audytom przedsiębiorstw. Zgodnie z tymi nowymi wytycznymi proces weryfikacji obejmuje:

- weryfikację wstępną, którą należy przeprowadzić przed dniem 1 stycznia 2023 r. w celu zapewnienia, że SEEMP statku obejmuje część III; po dokonaniu zadowalającej oceny, Administracja/RO wydaje Potwierdzenie Zgodności;
- weryfikację okresową przeprowadzaną w przypadku aktualizacji jakiegokolwiek elementu części III SEEMP i zawsze co trzy lata; po dokonaniu zadowalającej oceny, Administracja/RO wydaje Potwierdzenie Zgodności;
- weryfikację dodatkową, którą należy przeprowadzić, jeżeli statek jest klasyfikowany jako D przez trzy kolejne lata lub E w celu zapewnienia, że został ustanowiony plan działań naprawczych; po zadowalającej weryfikacji oświadczenie o zgodności jest wydawane przez administrację/RO;
- audyty armatora przeprowadzane okresowo w celu potwierdzenia, między innymi, że statek jest eksploatowany zgodnie z częścią III SEEMP.

Armatorzy i właściciele statków powinni pamiętać, że Potwierdzenie Zgodności po wstępnej weryfikacji zmienionego SEEMP musi zostać wprowadzone do dnia 31 grudnia 2022 r. Sugeruje się zatem pilną potrzebę opracowania i przedłożenia zaktualizowanego SEEMP weryfikatorowi.

Wytyczne z 2022 r. dotyczące weryfikacji przez Administrację danych dotyczących zużycia paliwa olejowego przez statki i eksploatacyjnej intensywności emisji dwutlenku węgla

Wytyczne dla administracji zostały zaktualizowane w celu uwzględnienia nowej sekcji dotyczącej weryfikacji osiągniętej rocznej eksploatacji wskaźnika CII i określenia kategorii CII dla statku. Oprócz dokumentacji, której administracja może zażądać (np. kopii części III SEEMP, dokumentacji dowodowej, czynników korygujących i dostosowań), wytyczne wyjaśniają następujące przypadki:

- dla statku posiadającego wiele certyfikatów linii ładunkowych lub certyfikatu linii ładunkowej zawierającego wiele linii ładunkowych, Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII powinien być obliczany i weryfikowany przy użyciu najwyższej wartości nośności (DWT);
- w przypadku statku, który w ciągu roku trwale zmienia DWT i/lub GT, Wymagany roczny eksploatacyjny wskaźnik CII powinien być zawsze obliczane i weryfikowane przy użyciu pierwotnej wartości DWT/GT przed konwersją, jednak Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII powinien być obliczany i weryfikowany przy użyciu nowej wartości DWT/GT po konwersji; dla roku przeliczenia Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII powinien być obliczany i weryfikowany na podstawie średniej wartości DWT/GT ważonej odległością przebytą przed i po przeliczeniu;
- dla statku, który jest uważany za nowo zbudowany z powodu poważnej przebudowy, wymagane i Osiągnięte roczne eksploatacyjne wskaźniki CII powinny być obliczane i weryfikowane, jak dla nowo wybudowanego statku w okresie po przebudowie; dane przed konwersją powinny być zgłaszane, ale nieuwzględniane w obliczeniach;
- dla statku, który został poddany transferowi, Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII powinien być weryfikowany przez administrację przyjmującą statek przy użyciu danych za cały rok kalendarzowy.

Wytyczne z 2022 r. w sprawie eksploatacyjnych wskaźników intensywności emisji dwutlenku węgla i metod obliczeniowych (wytyczne CII, G1)

Wytyczne CII, G1 zostały zaktualizowane, aby umożliwić wykorzystanie GT (zamiast DWT) jako zdolności przewozowej statków towarowych typu ro-ro w obliczaniu Osiągniętego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII.

Wytyczne z 2022 r. w sprawie linii odniesienia do stosowania ze wskaźnikami eksploatacyjnymi intensywności emisji dwutlenku węgla (wytyczne dotyczące linii referencyjnych CII, G2)

Wytyczne referencyjne CII G2 zostały zaktualizowane w następujący sposób:

- parametry „a” i „c” dla statku towarowego typu ro-ro (samochodowca/vehicle carrier) zostały zmodyfikowane, ponieważ linia odniesienia została podzielona na trzy segmenty wielkości zgodnie z GT;
- zdolność przewozowa wynosi GT dla statku towarowego typu ro-ro zgodnie ze zmianami wprowadzonymi w wytycznych CII, G1 (patrz wyżej); oraz
- wprowadzono parametry „a” i „c” dla jednostki szybkiej (HSC), oddzielając taki typ statku od statku pasażerskiego typu ro-ro; oraz
- parametry „a” i „c” dla statku pasażerskiego typu ro-ro zostały zmodyfikowane w wyniku oddzielenia od HSC.

Wytyczne z 2022 r. w sprawie Oceny intensywności emisji dwutlenku węgla statków (wytyczne dotyczące kategoryzacji CII, G4)

Wytyczne dotyczące oceny CII, G4 zostały zaktualizowane w celu modyfikacji wartości służących do określania granic ratingowych dla następujących typów statków:

- statek towarowy typu ro-ro, nastąpiła zmiana pojemności na GT zgodnie ze zmianami wprowadzonymi w wytycznych CII, G1 (patrz wyżej) oraz wartości wektorów dd; i
- statek pasażerski typu ro-ro, nastąpiła modyfikacja czterech wartości wektorów dd.

Tymczasowe wytyczne z 2022 r. w sprawie współczynników korygujących i korekt rejsu dla obliczeń CII (wytyczne CII, G5)

Nowe wytyczne CII, G5 dotyczą następujących współczynników korygujących i korekty rejsu, które można zastosować do obliczenia Osiągniętego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII:

- współczynnik korygujący $FC_{\text{voyage},j}$ mający zastosowanie do scenariuszy, które zakładają bezpieczną żeglugę statku i rejsy statku sklasyfikowanego w klasie lodowej, na obszarze morskim w obrębie krawędzi lodu;
- współczynnik korygujący $FC_{\text{electrical}}$ mający zastosowanie do zużycia energii elektrycznej przez kontenery chłodnicze przewożone na statkach oraz systemy chłodzenia ładunku na gazowcach i transportach LNG;
- współczynnik korygujący AF_{Tanker} mający zastosowanie do zużycia paliwa związanego z rejsami statek-statek (STS) zbiornikowców i zbiornikowców wahadłowych wyposażonych w pozycjonowanie dynamiczne;
- współczynnik korygujący $FC_{\text{Boiler},j}$ mający zastosowanie do zużycia paliwa kotłowego do ogrzewania ładunku i rozładunku ładunku na zbiornikowcach;
- współczynnik korygujący FC_{other} mający zastosowanie do zużycia paliwa przez samodzielne pompy ładunkowe napędzane silnikiem podczas operacji rozładunku na zbiornikowcach;
- niektóre współczynniki korekcyjne EEDI, takie jak współczynnik korekcji pojemności (f_i) dla statków sklasyfikowanych w klasie lodowej;
- współczynnik korygujący dla statków posiadających klasy lodowe IA Super i IA (f_m); współczynniki korekcji mocy sześcienniej (f_c) tylko dla chemikaliowców; oraz współczynnik korygujący dla dobrowolnego wzmocnienia strukturalnego specyficznego dla statku (f_i , VSE).

Wychwytywanie dwutlenku węgla

Komitet zgodził się co do zasady na włączenie wychwytywania CO₂ na pokładzie do ram regulacyjnych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, ale nie zgodził się na zmianę wytycznych EEXI i EEDI. Państwa członkowskie i zainteresowane organizacje zostały zaproszone do składania dalszych dopracowanych propozycji na kolejnych sesjach MEPC, z uwzględnieniem również dostępnych technologii.

Prace IACS nad wytycznymi EEXI

Komitet odnotował następujące dokumenty IACS przedłożone do wiadomości:

- projekt wytycznych IACS z 2022 r. dotyczących wdrażania EEXI oraz
- projekt wytycznych IACS z 2022 r. dotyczących stosowania obliczeniowej dynamiki płynów dla celów wyprowadzania v_{ref} w ramach przepisów o EEXI,

które zostaną sfinalizowane i opublikowane jako zalecenia IACS/ *IACS Recommendations*.

STRATEGIA IMO W ZAKRESIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH ORAZ ŚREDNIO- /DŁUGOTERMINOWE ŚRODKI MAJĄCE NA CELU ZMNIEJSZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH ZE STATKÓW

Przegląd Strategii GHG IMO w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków

W związku z przeglądem strategii IMO w sprawie emisji gazów cieplarnianych Komitet omówił trzy główne kwestie:

- w jaki sposób wzmocnić poziom ambicji Strategii i jej docelowe lata;
- jak zapewnić sprawiedliwą transformację; oraz
- jak zaplanować prace w celu sfinalizowania zmienionej Strategii do 2023 r. (MEPC 80).

Pomimo długiej dyskusji wyrażono różne poglądy na temat możliwości ustalenia neutralności węglowej do 2050 r. i ustanowienia celu pośredniego (np. 2040 r.) ze względu na obecny brak danych na temat międzynarodowej dostępności paliw niskoemisyjnych i infrastruktury. Po osiągnięciu jednomyślnego konsensusu w sprawie przyspieszenia redukcji emisji gazów cieplarnianych Komitet zgodził się na następujący kierunek działań w celu przyjęcia zmienionej strategii IMO w zakresie emisji gazów cieplarnianych na MEPC 80 w 2023 r.:

- ustanowić międzysesyjną grupę ISWG-GHG 13 równocześnie z MEPC 79 oraz Grupę Roboczą ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków na MEPC 79 (grudzień 2022 r.);
- ustanowić 2 dodatkowe międzysesyjne grupy ISWG-GHG pomiędzy MEPC 79, a MEPC 80; oraz
- zlecić Sekretariatowi IMO przeprowadzenie dodatkowych studiów w celu wsparcia procesu przeglądu Strategii IMO.

Średnio- i długoterminowe środki mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych ze statków

Komitet zgodził się na dalsze omawianie propozycji środków średnioterminowych i związanych z nimi ocen skutków, również tych związanych z ustanowieniem Międzynarodowej Rady Badań Morskich, na 13 sesji ISWG ws. gazów cieplarnianych oraz na następnym MEPC 79 (grudzień 2022 r.). Wnioski są nadal uważane za „koszyk kandydujących środków śródkresowych”, a państwa członkowskie zostały poproszone o przedłożenie dodatkowych informacji w celu osiągnięcia postępów w pracach.

Opracowanie projektu wytycznych dotyczących cyklu życia gazów cieplarnianych / intensywności emisji dwutlenku węgla dla paliw żeglugowych (wytyczne LCA)

Komitet zgodził się na utworzenie nowej grupy korespondencyjnej w celu przedstawienia sfinalizowanych wytycznych na MEPC 80 (w 2023 r.). Wytyczne określą między innymi główne początkowe ścieżki produkcji paliw i surowce; kwestie związane z kryteriami zrównoważonego rozwoju; metodologie pozwalające na obliczanie metod od źródła do zbiornika / well-to-tank, ze zbiornika do użycia/tank-to-wake; oraz wytyczne dotyczące systemów weryfikacji stron trzecich i schematów certyfikacji.

PUNKT 8 PORZĄDKU OBRAD, REALIZACJA PLANU DZIAŁANIA NA RZECZ PRZECIWDZIAŁANIA ZANIECZYSZCZENIOM MORZA ODPADAMI Z TWORZYW SZTUCZNYCH ZE STATKÓW**PROJEKTY POPRAWEK ZATWIERDZONYCH W ZWIĄZKU Z ICH PLANOWANYM PRZYJĘCIEM NA 79 POSIEDZENIU MEPC****ZAŁĄCZNIK V DO KONWENCJI MARPOL****Zmiana wymagań w zakresie książki o postępowaniu z odpadami dla statków**

Komitet zatwierdził projekt poprawek do Załącznika V do Konwencji MARPOL, przygotowany przez PPR, wprowadzających obowiązek stosowania książki o postępowaniu z odpadami dla statków o pojemności brutto od 100 do 400 GT. Spodziewane przyjęcia wymagań ma nastąpić na MEPC 79.

Znakowanie sprzętu połowowego

Podczas dyskusji na MEPC nad tematem wyrażono różne opinie dotyczące wprowadzenia obowiązku znakowania sprzętu połowowego. MEPC zadecydował o zasadności wprowadzenia wymogów opartych na celu w ramach przepisów Załącznika V do Konwencji MARPOL. Za przygotowanie projektu wymagań oraz wytycznych w tym zakresie będzie dalej odpowiadał Podkomitet PPR. Mając na uwadze potrzebę podjęcia szybszych działań, PPR ma również przygotować okólnik MEPC w celu promowania implementacji wymagań dot. systemów znakowania narzędzi połowowych oraz wytycznych FAO w tym zakresie, na podstawie opracowywanego przez tą organizację podręcznika technicznego.

Redukcja zagrożeń związanych z granulatami z tworzywa sztucznego przewożonymi statkami

Komitet zwrócił się do krajów członkowskich o przedstawianie propozycji dotyczących najlepszych praktyk usuwania zanieczyszczeń, których źródłem jest granulata tworzywa sztucznego, na kolejną sesję Podkomitetu PPR.

INNE SPRAWY ZWIĄZANE Z ZANIECZYSZCZENIAMI Z TWORZYW SZTUCZNYCH ZE STATKÓW**Przegląd zakresu studium IMO dotyczącego zanieczyszczeń z tworzyw sztucznych pochodzących ze statków**

MEPC zapoznał się z informacją Sekretariatu dotyczącą zaawansowania uzgodnień w przedmiocie zlecenia zewnętrznemu ekspertowi przeglądu zakresu studium IMO / *IMO Study on Marine Plastic Litter* dotyczącego zanieczyszczeń z tworzyw sztucznych pochodzących ze statków. Raport ekspercki ma być przedstawiony na MEPC 79.

Redukcja użycia jednorazowego plastiku na statkach

MEPC zapoznał się z informacją przedstawioną w dokumencie MEPC 78/8 (Indie) dotycząca inicjatywy hinduskiej administracji morskiej, w zakresie minimalizowania użycia jednorazowego plastiku na statkach.

Badania poświęcone zanieczyszczeniom z tworzyw sztucznych pochodzących ze statków, w tym mikro plastiku

MEPC zapoznał się z informacją przedstawioną w dokumencie MEPC 78/INF.15 (Niemcy), który informuje o badaniach prowadzonych w Niemczech i badaniach międzynarodowych z udziałem instytutów z Niemiec, na temat odpadów z tworzyw sztucznych w środowisku morskim.

PUNKT 9 PORZĄDKU OBRAD, ZAPOBIEGANIE ZANIECZYSZCZENIOM

Wytyczne z 2022 roku dotyczące systemów przeciwporostowych

MEPC przyjął serię wytycznych z 2022 r. dotyczących kontroli wyrwykowej, badań i certyfikacji systemów przeciwporostowych:

- Wytyczne z 2022 r. dotyczące szybkiego poboru próbek z systemów przeciwporostowych na statkach.
- Wytyczne z 2022 r. dotyczące inspekcji systemów przeciwporostowych na statkach.
- Wytyczne z 2022 r. w sprawie przeglądów i certyfikacji systemów przeciwporostowych.

Projekt zmian do Załącznika VI do Konwencji MARPOL (Śródziemnomorski Obszar SO_x ECA i formularz dokumentu dostawy paliwa)

- MEPC 78 zatwierdził projekt zmian w Załączniku VI do Konwencji MARPOL, zmieniających paragraf 14 i Dodatek VII w/w Załącznika, dla wyznaczenia Morza Śródziemnego nowym obszarem kontroli emisji tlenków siarki (MED SO_x ECA), które mają wejść w życie od 2025 r.
- formularz dotyczący „Informacji, które należy zamieścić w dokumencie dostawy paliwa”, w tym „Temperatury zapłonu (°C) lub oświadczenia, że temperatura zapłonu została zmierzona w temperaturze co najmniej 70 °C”; oraz
- formularz „Informacji, które należy przedłożyć do bazy danych IMO dotyczącej zużycia paliwa olejowego przez statki” (Dodatek IX) zawierający więcej informacji na temat intensywności emisji dwutlenku węgla przez statek, takich jak:
 - „Rok dostawy” zamiast „Rok kontraktu na budowę”, ponieważ jest to bardziej istotne w kontekście CII;
 - „Osiągnięte EEDI” i „Osiągnięte EEXI”;
 - „Mające zastosowanie CII: AER lub cgDIST”;
 - „Wymagany roczny eksploatacyjny wskaźnik CII”;
 - „Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII przed jakąkolwiek korektą”;
 - „Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII”;
 - „Ocena wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla CII”;
 - „Eksploatacyjny wskaźnik CII dla prób”.

PUNKT 10 PORZĄDKU OBRAD, RAPORTY PODKOMITETÓW

Podkomitet SDC 8

Prace nad wytycznymi w sprawie ograniczenia szkodliwego hałasu podwodnego z żeglugi

Komitet odnotował postęp prac nad *Wytycznymi w sprawie ograniczenia hałasu podwodnego z żeglugi handlowej w celu przeciwdziałania jej niekorzystnemu wpływowi na życie morskie* (MEPC.1/Circ.833), w tym plan prac nad rewizją wytycznych oraz określenie kolejnych wymaganych działań.

Podkomitet HTW 8

Lista kontrolna do rozpatrywania problemów związanych z czynnikiem ludzkim

MEPC 78 przyjął – podobnie, jak wcześniej Komitet MSC 105 - projekt poprawionej listy kontrolnej do rozpatrywania problemów związanych z czynnikiem ludzkim oraz związany z nim projekt poprawek do organizacji i metod pracy Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego i Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego oraz ich organów pomocniczych, a także powiązany z tym projekt okólnika MSC-MEPC, który zostanie wydany jako MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.3.

Szkolenie marynarzy w zakresie wymagań Konwencji BWM

MEPC 78 odnotował postęp prac Podkomitetu HTW w zakresie przygotowania programu szkoleń marynarzy w zakresie wymagań Konwencji BWM.

Szkolenia personelu statków rybackich w zakresie zagadnień związanych z ochroną środowiska morskiego

MEPC 78 odnotował fakt, że wymagania dotyczące szkolenia personelu statków rybackich w zakresie ochrony środowiska morskiego, w szczególności problemu zanieczyszczenia morza odpadami z tworzyw sztucznych oraz porzucania sieci lub innych urządzeń połowowych, zostały ujęte w projekcie nowego Kodeksu STCW i Konwencji STCW-F, zgodnie z instrukcją MEPC na jego 74 sesji.

Podkomitet III 7

Analiza skonsolidowanych raportów z audytów IMSAS (CASR)

MEPC 78 zgodził się z decyzją MSC 105 w zakresie wyników analizy czterech raportów CASR, co do pięciu głównych obszarów powtarzających się uchybień i obserwacji oraz czterech obszarów głównych problemów źródłowych, wskazanych w dokumentach: III 7/17, par. 7.13 do 7.17 i aneksie 4, załączniki 1, 2 i 3. MEPC 78 zgodził się również z zaproponowanym formatem śledzenia zapisów prawideł, dla których zidentyfikowano potrzebę rewizji. Ponadto, MEPC 78 zwrócił się do krajów członkowskich o przedstawianie propozycji w zakresie nowego punktu agendy, dotyczącego efektywności i poprawności wymagań prawidła 14 Załącznika I do Konwencji MARPOL, przypominając przy tym, że Podkomitet PPR 9 zwrócił się do krajów członkowskich o zgłaszanie propozycji dotyczących przygotowania poprawek do *Znowelizowanych wytycznych i wymagań technicznych dla urządzeń zapobiegających zanieczyszczeniom pochodzącym z zęz siłowni statkowych* (rez. MEPC.107(49)).

Komitet przekazał Komitetowi Współpracy Technicznej wstępną analizę kryteriów dla określenia efektywności i poprawności zidentyfikowanych wymogów dotyczących portowych urządzeń odbiorczych z perspektywą przedstawienia raportu Radzie IMO.

Lista świadectw i dokumentów wymaganych na statku

Komitet zgodził się z decyzjami LEG 109, MSC 105 i FAL 46, zatwierdzając okólnik FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.2 stanowiący *Listę certyfikatów i dokumentów wymaganych na statku z 2022 r.*, zastępujący poprzednią wersję okólnika FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873-MSC.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3.

REZOLUCJE I OKÓLNIKI PRZYJĘTE NA MEPC 78.

ROBOCZY WYKAZ REZOLUCJI

RESOLUTION MEPC.343(78)	AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I (WATERTIGHT DOORS)
RESOLUTION MEPC.344(78)	AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX II (ABBREVIATED LEGEND TO THE REVISED GESAMP HAZARD EVALUATION PROCEDURE)
RESOLUTION MEPC.345(78)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK (IBC CODE) (WATERTIGHT DOORS)
RESOLUTION MEPC.346(78)	2022 GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF A SHIP ENERGY EFFICIENCY MANAGEMENT PLAN (SEEMP)
RESOLUTION MEPC.347(78)	GUIDELINES FOR THE VERIFICATION AND COMPANY AUDITS BY THE ADMINISTRATION OF PART III OF THE SHIP ENERGY EFFICIENCY MANAGEMENT PLAN (SEEMP)
RESOLUTION MEPC.348(78)	2022 GUIDELINES FOR ADMINISTRATION VERIFICATION OF SHIP FUEL OIL CONSUMPTION DATA AND OPERATIONAL CARBON INTENSITY
RESOLUTION MEPC.349(78)	2022 GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT AND MANAGEMENT OF THE IMO SHIP FUEL OIL CONSUMPTION DATABASE
RESOLUTION MEPC.350(78)	GUIDELINES ON THE METHOD OF CALCULATION OF THE ATTAINED ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX (EEXI)
RESOLUTION MEPC.351(78)	2022 GUIDELINES ON SURVEY AND CERTIFICATION OF THE ATTAINED ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX (EEXI)
RESOLUTION MEPC.352(78)	2022 GUIDELINES ON OPERATIONAL CARBON INTENSITY INDICATORS AND THE CALCULATION METHODS (CII GUIDELINES, G1)

ROBOCZY WYKAZ OKÓLNIKÓW

BWM.2/Circ.61/Rev.1	2022 Guidance on methodologies that may be used for enumerating viable organisms for type approval of ballast water management systems
BWM.2/Circ.66/Rev.3	Unified interpretations to the BWM Convention
BWM.2/Circ.13/Rev.5	Methodology for information gathering and conduct of work of the GESAMP-BWWG
MEPC.1/Circ.895/Rev.1	Unified interpretations to the NO _x Technical Code 2008, as amended
MEPC.1/Circ.795/Rev.6	Unified interpretations to MARPOL Annex VI
MEPC.1/Circ.899	2022 Guidelines for risk and impact assessments of the discharge water from exhaust gas cleaning systems
MEPC.1/Circ.900	2022 Guidance regarding the delivery of EGCS residues to port reception facilities
MEPC.1/Circ.901	Guidance for submission of data to the IMO data collection system of fuel oil consumption of ships from a State not Party to MARPOL Annex VI
MEPC.1/Circ.902	Guidance on methods, procedures and verification of in-service performance measurements
MSC- MEPC.1/Circ.5/Rev.3	Organization and method of work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and their subsidiary bodies
FAL.2/Circ.133- MEPC.1/Circ.903- MSC.1/Circ.1646- LEG.2/Circ.4	List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2022

Raport końcowy z 78 Sesji MEPC wraz z załącznikiem do niego znajdują się poniżej.

[RAPORT KOŃCOWY](#)

[ZAŁĄCZNIK DO RAPORTU](#)