

BRYTYJSKI PROGRAM MONITOROWANIA, RAPORTOWANIA I WERYFIKACJI EMISJI DWUTLENKU WĘGLA ZE STATKÓW

Informacje ogólne

Niniejsze opracowanie kierowane jest do armatorów i operatorów statków oraz weryfikatorów. Zawarte w nim informacje mają zastosowanie do wszystkich statków o pojemności powyżej 5000 GT w rejsach między portami UK a portami spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) i odwrotnie, między portami w Wielkiej Brytanii oraz do statków zacumowanych w portach w Wielkiej Brytanii.

Pomimo iż Wielka Brytania nie jest już częścią systemu MRW UE, brytyjskie prawodawstwo SI 2018/1388 zachowało i zmieniło prawodawstwo UE, tak więc ustanawia system MRW w celu monitorowania, raportowania i weryfikacji danych dotyczących emisji CO₂ ze statków zawijających do portów Wielkiej Brytanii. Należy mieć jednak na względzie, iż wymagania stawiane systemom MRW w Wielkiej Brytanii i UE są tożsame.

Aby uniknąć powielania, dane dotyczące rejsów między portami Wielkiej Brytanii i EOG i vice versa nie muszą być zgłaszane zgodnie z brytyjskim systemem MRW. Dane dotyczące tych rejsów powinny być nadal przekazywane Komisji Europejskiej zgodnie z systemem EU MRW.

Dane dotyczące emisji z rejsów między portami Zjednoczonego Królestwa, między portami Zjednoczonego Królestwa a portami spoza EOG i odwrotnie oraz ze statków zacumowanych w porcie Zjednoczonego Królestwa będą musiały zostać uwzględnione w raporcie dotyczącym emisji MRW w Wielkiej Brytanii.

Nie należy dostarczać żadnych danych dotyczących emisji za 2021 r. dla systemu MRW Wielkiej Brytanii, chociaż dane dotyczące rejsów między Wielką Brytanią a krajami EOG nadal powinny być zgłaszane Komisji Europejskiej w ramach systemu MRW UE. Wszelkie dane dotyczące emisji z rejsów do i z portów Wielkiej Brytanii w 2020 r. powinny zostać zgłoszone Komisji Europejskiej do kwietnia 2021 r.

Przygotowanie do brytyjskiego systemu MRW

Operatorzy winni rozpocząć gromadzenie danych dotyczących emisji dla swoich statków od 1 stycznia 2022 r. za okres sprawozdawczy 2022 r.

Dane dotyczące podróży i emisji wymagane zgodnie z brytyjskim systemem MRW

Rodzaj danych i parametrów, które muszą być monitorowane dla każdego rejsu w ramach brytyjskiego systemu MRW, są takie same, jak te wymagane w ramach unijnego systemu MRW. Zawierają:

- Port wyjścia i port przybycia, w tym data i godzina wyjścia i przybycia.
- Ilość i współczynnik emisji dla każdego rodzaju zużytego paliwa łącznie.
- Wyemitowany CO₂.



- Przebyty dystans.
- Czas spędzony na morzu.
- Przewożony ładunek.
- Praca transportowa.

Podobne parametry mają zastosowanie w ramach brytyjskiego MRW do monitorowania emisji w ujęciu rocznym. Są to:

- Ilość i współczynnik emisji dla każdego rodzaju zużytego paliwa łącznie.
- Całkowity zagregowany CO₂ wyemitowany w zakresie rozporządzenia.
- Zagregowane emisje CO₂ ze wszystkich rejsów między portami w Wielkiej Brytanii.
- Zagregowane emisje CO₂ z rejsów wychodzących z portów w Wielkiej Brytanii (z wyjątkiem rejsów do portu w EOG).
- Zagregowane emisje CO₂ z rejsów do portów w Wielkiej Brytanii (z wyjątkiem tych pochodzących z portu w EOG).
- Emisje CO₂, które miały miejsce w zacumowanych portach w Wielkiej Brytanii.
- Całkowita przebyta odległość.
- Całkowity czas spędzony na morzu.
- Całkowita praca transportowa.
- Średnia efektywność energetyczna.

Rejsy między portem w Wielkiej Brytanii, a portem w jednym z terytoriów zamorskich Wielkiej Brytanii lub w zależności od Korony – takich jak Falklandy, Gibraltar, Wyspa Man, Jersey – muszą być monitorowane i zgłaszane zgodnie z brytyjskim systemem MRW. Jednak porty na tych terytoriach zamorskich nie są liczone jako porty brytyjskie w ramach brytyjskiego systemu MRW. W związku z tym nie należy uwzględniać podróży między dwoma obszarami zależnymi Korony lub terytoriami zamorskimi – na przykład między Jersey a Guernsey. Podobnie nie należy uwzględniać podróży z portu na terytorium zamorskim lub w zależności od Korony do portu poza Wielką Brytanią.

Co powinni zrobić Klienci Polskiego Rejestru Statków?

Klienci PRS powinni mieć świadomość powyższych regulacji i przygotować swoje systemy i procedury, do rozpoczęcia zbierania danych o emisjach za okres sprawozdawczy 2022.

W przypadku, gdy klient będzie przeświadczony o możliwości odbycia rejsów między portami Zjednoczonego Królestwa, między portami Zjednoczonego Królestwa a portami spoza EOG, w 2022 r., należy działać zgodnie z harmonogramem:

- Do 31 grudnia 2021 – klient powinien się upewnić, że istniejący plan monitorowania EU MRW jest odpowiedni dla brytyjskiego MRW.
- Od 1 stycznia 2022 r. – Klient powinien gromadzić dane - jest to początek pierwszego okresu sprawozdawczego dla brytyjskiego MRW. Armatorzy muszą przedłożyć do weryfikatora, akredytowanego przez UKAS, plan monitorowania nowo nabytych statków do oceny nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu statku do portu w Wielkiej Brytanii.



- 31 grudnia 2022 – koniec I okresu sprawozdawczego.
- 1 stycznia 2023 r. – rozpoczęcie zbierania danych z 2023 r.
- Do 28 lutego 2023 r. i każdego następnego roku – Armator powinien przedłożyć do weryfikatora akredytowanego przez UKAS raport emisji za 2022 r., aby zapewnić wystarczająco dużo czasu na rozwiązanie wszelkich problemów przed 30 kwietnia.
- Do 30 kwietnia 2023 r. i każdego następnego roku – weryfikator akredytowany przez UKAS oceni raport oraz przekaże zweryfikowany raport emisyjny do bazy danych UK MRW.
- Do 30 czerwca 2023 r. i każdego następnego roku – Klienci PRS będą musieli posiadać na burcie statku Dokument Zgodności z brytyjskim programem MRW obejmujący poprzedni rok sprawozdawczy.

Wprowadzenie trzeciego systemu monitorowania emisji działającego równoległe z istniejącym systemem EU MRW i systemem IMO DCS na niektórych statkach może wymagać zmiany systemów i procedur pokładowych. Zatem zaleca się, aby operatorzy statków skontaktowali się ze swoim dostawcą systemu, by dowiedzieć się, czy ich istniejący pokładowy system monitorowania emisji powinien zostać dostosowany do wymogów raportowania w ramach brytyjskiego systemu MRW. Niektóre systemy mogą już być w stanie oddzielnie zidentyfikować odpowiednie dane dla trzech systemów raportowania tak, że jeden zestaw danych i raportów bunkrowych obejmuje wszystkie trzy systemy raportowania, niemniej inne mogą wymagać dostosowania.

Opracowanie planu monitoringu

Operatorzy statków muszą opracować plan monitorowania dla każdego ze swoich statków, aby wskazać metodę, której użyją do monitorowania i raportowania danych dotyczących emisji, w oparciu o zużycie paliwa i inne parametry, takie jak przebyta odległość, czas spędzony na morzu i ładunek przewożony w zależności od rejsu. Celem jest zebranie rocznych danych do raportu emisji, gotowego do walidacji przez akredytowanego weryfikatora MRW.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami Zjednoczonego Królestwa szablon brytyjski jest praktycznie identyczny z szablonem stosowanym w ramach unijnego systemu MRW.

Dokument zgodności (DoC)

Do 30 kwietnia, po każdym okresie sprawozdawczym, weryfikator akredytowany przez UKAS przedłoży brytyjskiej administracji raport zweryfikowanych emisji obejmujący poprzedni okres sprawozdawczy.

Ważny brytyjski DoC będzie potrzebny od 30 czerwca 2023 r. w przypadku rejsów podlegających brytyjskiemu systemowi MRW w poprzednim okresie sprawozdawczym.

Deklaracja zgodności wydana w ramach systemu EU MRW i obejmująca rejsy między portami Wielkiej Brytanii i EOG jest uznawana za równoważną brytyjskiej deklaracji zgodności tylko w przypadku tych rejsów.



Źródłem są wytyczne z 17 września 2021, opublikowane na stronie rządowej UK. ([Guidance MIN 669 \(M+F\) Reporting Emissions Data into the UK MRV Regime](#))

