SEMINARIUM: FIT FOR 55 – Szanse i zagrożenia dla transportu morskiego

Fit for 55 Unii Europejskiej w kontekście Wstępnej Strategii Redukcji Gazów Cieplarnianych Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO

Karolina Sypion-Babś
Krzysztof Kołwzan

Ośrodek ds. IMO przy PRS S.A.

Gdańsk 2022-02-10

Działania IMO

- realizacja 13. celu ONZ w zakresie zrównoważonego rozwoju, jakim jest podjęcie pilnych działań na rzecz walki ze zmianami klimatu i ich skutkami;
- w ramach IMO : Komitet MEPC, Grupa Robocza ds. redukcji GHG ze statków, Międzysesyjna Grupa Robocza ds. redukcji GHG ze statków (ISWG-GHG), Grupa Korespondencyjna ds. redukcji intensywności CO_2;
- Studium IMO dot. GHG.

Działania IMO

Przepisy rozdziału 4, Zał. VI MARPOL:

1. **<u>stopniowe ograniczanie emisji CO_2 ze statków i konieczność wzrostu ich efektywności energetycznej poprzez:</u>**

- spełnianie obowiązujących od 2013 r. wymagań w zakresie *Projektowego Wskaźnika Efektywności Energetycznej EEDI* dla nowo budowanych statków i rosnących z latami wymagań w zakresie redukcji tego wskaźnika emisji CO_2;
- posiadanie *Okrętowego Planu Efektywności Energetycznej SEEMP* – zawierającego metody/dobre praktyki i rozwiązania techniczne dla podwyższania *Eksploatacyjnej Efektywności Energetycznej*. SEEMP może być elementem armatorskiego systemu zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony środowiska na statku ISM oraz
- spełnianie nowych, obowiązujących od 2023 r. wymagań w zakresie EEXI, *CII - Wskaźnika Intensywności Emisji CO_2*, a także *Klasyfikacji Statku w zakresie osiąganej rocznej efektywności energetycznej (A,B,C,D,E)* i konieczności uzyskiwania w kolejnych latach emisji CO_2 poniżej zmniejszających się poziomów dopuszczalnej emisji;

2. **<u>stopniowe wprowadzanie i stosowanie nowych, innych od LNG, alternatywnych i niskoemisyjnych w zakresie emisji CO_2 paliw i napędów:</u>**

- uzyskujących najmniejszy ślad węglowy od momentu ich wydobycia do spalenia na statku (uwzględnienie Cyklu życia paliwa/ *Fuel Life Cycle*),
- które z czasem, w miarę postępu technicznego i ich dostępności zastąpią LNG, a którymi współcześnie mogą być: *amoniak, biopaliwa, energia elektryczna, ogniwa paliwowe, metanol, wodór oraz wiatr*;

3. **<u>raportowanie zużycia paliw:</u>**

- raportowanie zużycia paliw w ramach systemu DCS (*Systemu gromadzenia danych o zużyciu paliwa/Data collection System*) IMO.

Harmonogram działań IMO na rzecz redukcji GHG ze statków

1997

Rez.8. Konferencji IMO w sprawie „Emisji CO_2 ze statków" potwierdzająca Mandat IMO do kontroli emisji gazów cieplarnianych ze statków

2003

Rezolucja A.963(23) „Zasady i praktyki IMO związane z redukcją emisji GHG ze statków"

2013

Nowe przepisy dla poprawy efektywności energetycznej statków w żegludze międzynarodowej:

- **Obowiązkowe wymagania projektowe (EEDI) dla nowych statków – rygorystyczne standardy i poziomy intensywności emisji CO_2**
- **Obowiązkowy Plan Zarządzania Efektywnością energetyczną statków (SEEMP) w celu poprawy EE wszystkich statków**

2015

Faza 1 EEDI:

10% redukcja intensywności emisji CO_2 ze statku

2016

Obowiązkowy System IMO gromadzenia danych o zużyciu paliw IMO DCS:

- dla statków o pojemności ≥5000 GT - odpowiadających za ~ 85% emisji CO_2 z żeglugi międzynarodowej
- gromadzenie danych o rocznym zużyciu paliw na statkach i coroczne raportowanie danych do IMO – po weryfikacji przez Administrację Bandery /RO

2018

Rezolucja IMO MEPC.304(72)

WSTĘPNA STRATEGIA IMO DOT. REDUKCJI EMISJI GHG ZE STATKÓW

2019

Przyjęcie Procedury Oceny Wpływu Środków kandydujących na Państwa

……

Wzmocnienie wymagań EEDI dla niektórych typów statków

……

Rezolucja dotycząca współpracy portów i żeglugi w dziedzinie ograniczania GHG

……

Propozycja powołania Międzynarodowej Rady ds. Badań i Rozwoju Morskiego (IMRB)

2020

Faza 2 EEDI:

20% redukcja intensywności emisji węgla ze statku

2023

Skompletowanie środków krótko-terminowych

KOREKTA WSTĘPNEJ STRATEGII IMO.

Wejście w życie nowych wymagań dla statków **EEXI i CII – ich ocena w 2026 r.**

2025

Faza 3 EEDI:

30% redukcja intensywności emisji węgla ze statku.

Uwaga: Wcześniejsze wejście wymagań **w 2022 roku** dla szeregu typów statków z redukcją intensywności emisji węgla sięgającą **50%**

2023-2030

Średnio-terminowe środki redukcji emisji GHG z floty prowadzące do jej **40%** redukcji

2020-2050

Długoterminowe środki prowadzące do min. **70%** redukcji intensywności emisji węgla z żeglugi

2050

Min. **50%** redukcja całkowitej rocznej emisji GHG (wymagająca w przybliżeniu **85%** redukcji CO_2 przez statek)

WIZJA IMO

Zerowa emisja GHG w XXI w.

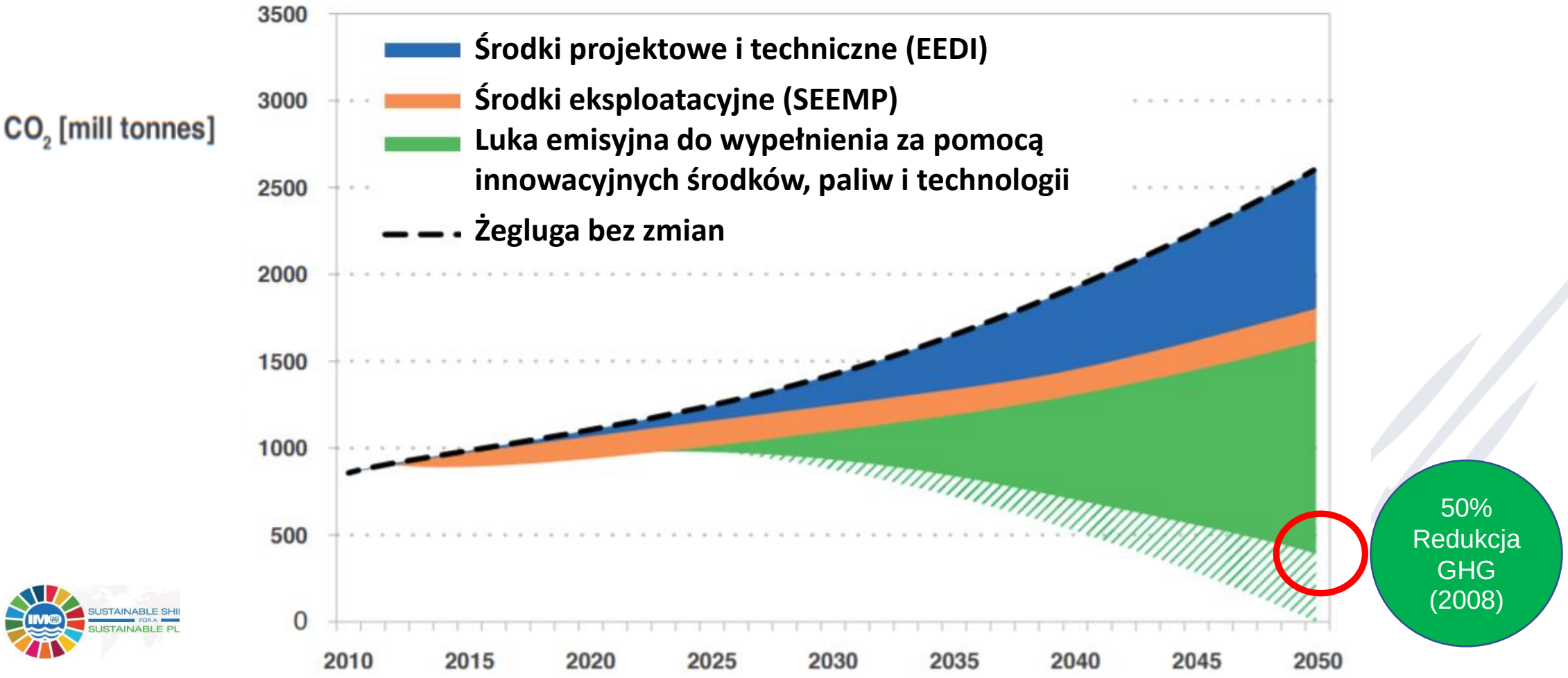
Źródło: IMO

Wstępna Strategia IMO

Główne założenia:

Wizja	Stopniowa i możliwie jak najszybsza eliminacja w tym stuleciu emisji GHG z żeglugi międzynarodowej
Redukcja CO_2 w pracy transportowej	Redukcja emisji CO_2 o co najmniej 40% do roku 2030, dalsze starania w celu redukcji o 70% do 2050 r., w stosunku do roku 2008
Cel związany z redukcją GHG z żeglugi międzynarodowej	Redukcja całkowitej rocznej emisji GHG o co najmniej 50% do roku 2050, w stosunku do roku 2008
Środki mające na celu zmniejszenie emisji GHG ze statków	• Poprawa efektywności energetycznej • Poprawa eksploatacyjnej efektywności energetycznej • Wdrożenie narzędzi rynkowych – opłaty paliwowe • Alternatywne paliwa o niskiej i zerowej zawartości węgla

W jaki sposób osiągnąć ambitne cele Strategii IMO 2050?



Finasowanie i rozwój według IMO

Propozycje rozpatrywane przez MEPC 77 w tym zakresie dotyczyły:

- pilnej potrzeby przyspieszenia badań i rozwoju technologii zeroemisyjnych przez powołanie Międzynarodowej Rady Badań i Rozwoju Morskiego (IMRB) oraz zainicjowanie projektów badawczo-rozwojowych, które IMRB mogłaby zlecać i administrować.
- zautomatyzowanego systemu funduszu (IMO Maritime Research Fund – IMRF) w badania i rozwój na rzecz redukcji emisji GHG w celu wykazania, w jaki sposób przedsiębiorstwa żeglugowe mogłyby zakładać i obsługiwać konta IMRF.
- argumentacji państw członkowskich i stowarzyszeń branżowych na poparcie koncepcji IMRB oraz postulatów, że globalnie skoordynowane i przyspieszone podejście badawczo-rozwojowe oraz sprawiedliwy dostęp do technologii są drogą naprzód w realizacji Strategii IMO w zakresie redukcji emisji GHG.
- rozwiązywania problemów dotyczących własności intelektualnej w projektach badawczo-rozwojowych zlecanych przez IMRB.

Szanse i zagrożenia w związku z przejściem na gospodarkę zeroemisyjną

- impuls dla rozwoju nowych technologii;
- możliwość uzyskania przewagi konkurencyjnej przez polskie stocznie, projektantów, producentów wyposażenia;
- wzrost kosztów transportu morskiego;
- brak technologii odpowiadających nowym wymaganiom zredukowanej/zerowej emisji GHG;
- zredukowana/zerowa emisja GHG będzie wymagała zmian również w innych instrumentach IMO, nie tylko w Konwencji MARPOL, ale też Konwencji SOLAS - bezpieczeństwo, Kodeks IGF, Konwencja STCW (szkolenia, kursy) itd.;
- w przypadku niespełnienia wymagań IMO w zakresie EEXI i CII – konieczność wycofania statków z eksploatacji – tzw. face out.

Podsumowanie

- IMO organizacją o zasięgu globalnym;
- temat emisji gazów cieplarnianych jest jednym z 3 dominujących obecnie w IMO;
- bardzo ważne posiedzenia Grupy ISWG-GHG 11 i 12 (marzec i maj br.) oraz sesje Komitetu MEPC 78 i 79;
- prace prowadzone przez IMO i UE są w pewnych miejscach podobne (np. cykl życia paliw), a w innych rozbieżne (np. system raportowania o zużyciu paliw);
- ogólna intencja jest taka sama (ochrona przed zmianami klimatu, ograniczenie emisji), jednak podejmowane środki i koncepcje różnią się.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ!

Karolina Sypion-Babś

e-mail: karolina.sypion-babs@prs.pl
Tel: +48 605 690 210