



OŚRODEK DS. IMO
BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 2/2022

**11. posiedzenie
Międzysesyjnej Grupy
Roboczej IMO
ds. Redukcji Emisji
GHG ze Statków
(ISWG-GHG 11)**

W dniach 14-18 marca odbyło się w formule zdalnej 11. posiedzenie Międzyseesyjnej Grupy Roboczej ds. Redukcji Emisji GHG ze Statków (ISWG-GHG 11), na której podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej. W sesji, która odbyła się zdalnie, wzięło udział ponad 430 uczestników z około 70 państw członkowskich, a także z organizacji pozarządowych mających status konsultacyjny przy IMO.

Grupa robocza IMO poczyniła kolejne postępy w opracowywaniu projektu wytycznych dotyczących cyklu życia GHG i intensywności emisji paliw żeglugowych oraz oceny wpływu środków redukcji GHG.

ISWG-GHG 11 rozważyła również propozycje dotyczące sposobu prowadzenia przeglądu wpływu środka krótkoterminowego oraz propozycje rewizji okrętowych Systemów gromadzenia danych o zużyciu paliw żeglugowych (*IMO DCS*).

Krótkoterminowy środek mający na celu zmniejszenie intensywności emisji dwutlenku węgla został przyjęty jako poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL w czerwcu 2021 r. obejmując:

- wskaźnik efektywności energetycznej dla istniejących statków (*EEXI*),
- roczny eksploatacyjny wskaźnik emisji węgla (*CII*) oraz
- ocenę emisji węgla *CII* dla statku.

Raport Grupy Roboczej zostanie przedstawiony Komitetowi Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) na jego kolejnej sesji w czerwcu (MEPC 78, 6-10 czerwca 2022 r.).

Wytyczne dotyczące emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw żeglugowych

Grupa Robocza zwróciła uwagę na pilną potrzebę opracowania projektu wytycznych dotyczących cyklu życia GHG i intensywności emisji dla paliw żeglugowych, co zostało wyrażone przez wiele delegacji w celu ułatwienia decyzji inwestycyjnych, a także po szczegółowych dyskusjach mających na celu sfinalizowanie projektu wytycznych na MEPC 79 (12-16 grudnia).

W tym celu Grupa Robocza zaproponowała powołanie Grupy Korespondencyjnej ds. Redukcji Intensywności Emisji CO₂ dla dalszego opracowywania projektów wytycznych, wykorzystując jako podstawę projekty wytycznych przedłożone przez państwa członkowskie.

Grupa robocza uzgodniła, że samodzielne techniczne wytyczne dotyczące cyklu życia obejmą wartości emisji „od źródła wydobycia do emisji na statku/*Well-to-Wake*”, w tym wartości emisji „od źródła wydobycia do zbiornika paliwa na statku/*Well-to-Tank* i od zbiornika paliwa na statku do emisji na statku/*Tank -to- Wake*”, ale każde regulacyjne zastosowanie wytycznych zostanie określone w oddzielnym procesie.

Przypominając, że wytyczne byłyby neutralne pod względem paliwowym, Grupa Robocza uzgodniła również, że główne „wstępne” surowce, które mają zostać uwzględnione w projekcie wytycznych LCA, nie będą uważane za paliwa „priorytetowe”, aby uniknąć dyskryminacji innych możliwych surowców i ścieżek oraz przesądzenia dalsze dyskusje. Początkowe surowce stanowiły jedynie główne obecne i oczekiwane przyszłe paliwa żeglugowe.

Kandydujący środek krótkoterminowy w początkowej strategii IMO w zakresie GHG odnosi się do opracowania „solidnych wytycznych dotyczących cyklu życia GHG/intensywności emisji dwutlenku węgla dla wszystkich rodzajów paliw, w celu przygotowania programu wdrożeniowego dla efektywnego wykorzystania alternatywnych paliw niskoemisyjnych i bez-emisyjnych”.

Cykl życia paliw odnosi się do oceny emisji gazów cieplarnianych od momentu produkcji paliwa do emisji CO₂ na statku (*Well-to-Wake*); od produkcji pierwotnej paliwa do przewozu paliwa w zbiorniku na statku (*Well-to-Tank*, co określa się również jako „emisje na poziomie produkcji”/*upstream emissions*) oraz ze zbiornika paliwa na statku do układu wydechowego urządzenia spalającego paliwo na statku (ze zbiornika do śruby statku/*Tank-to-Propeller* lub ze zbiornika

do uwolnienia emisji/ *Tank-to-Wake*, co określa się również jako „emisje na etapie konsumpcji”/ *downstream emissions*).

Przyszłe paliwa dla żeglugi kandydujące do roli paliw niskoemisyjnych i bezemisyjnych mają różne ścieżki produkcji (na przykład różne są generacje biopaliw, paliwa mogą być oparte na wodorze itp.), co pociąga za sobą znaczne różnice w ich ogólnym śladzie węglowym środowiskowym.

Oceny skutków potencjalnych środków redukcji emisji gazów cieplarnianych

Wstępna strategia IMO dotycząca GHG uznaje, że wpływ proponowanego środka na państwa powinien zostać odpowiednio oceniony i wzięty pod uwagę, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb krajów rozwijających się, a zwłaszcza małych rozwijających się państw wyspiarskich (SIDS) i krajów najstabiliej rozwiniętych (LDC).

Grupa Robocza ponownie potwierdziła, że w początkowej strategii IMO dotyczącej GHG określono prace nad oceną wpływu na państwa jako kluczowy element wysiłków IMO na rzecz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych ze statków, podczas gdy proces oceny wpływu musi być zarówno znaczącym, jak i wykonalnym zadaniem.

Grupa rozpatrzyła raport z doraźnych warsztatów eksperckich na temat ocen skutków/*Ad-hoc Expert Workshop on Impact Assessments* (które odbyły się w dniach 8-9 marca 2022 r.), na których rozważono różne kwestie proceduralne i metodologiczne związane z oceną wpływu potencjalnych środków redukcji gazów cieplarnianych.

Ogólnie rzecz biorąc, Grupa Robocza wyraziła uznanie dla procesu i metod zastosowanych w ramach kompleksowej oceny wpływu środka krótkoterminowego i potwierdziła, że stanowi on solidną podstawę dla przyszłych kompleksowych ocen skutków.

Grupa Robocza ponownie podkreśliła potrzebę wprowadzenia odpowiednich usprawnień metodologicznych i procesowych. Opracowano projekt tekstu elementów procesowych i metodologicznych uzupełniających procedurę oceny oddziaływania środków kandydujących na państwa, który zostanie ponownie rozpatrzony przez Grupę jeszcze w tym roku. Celem jest, by tekst ten mógł zostać włączony do przyszłej rewizji *Procedury oceny wpływu środków kandydujących na państwa* (MEPC.1/Circ.885).

Zwrócono uwagę, że potrzebne są dalsze prace, aby ukończyć wyciągnięte wnioski z kompleksowej oceny wpływu środka krótkoterminowego, tak aby została ona zakończona na MEPC 79.

Zbieranie danych o kosztach transportu morskiego w regionie Pacyfiku

Grupa Robocza została poinformowana przez Sekretariat, że w następstwie zidentyfikowanych luk w danych w kompleksowej ocenie skutków krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych zainicjowano nowe badanie mające na celu poprawę dostępności danych dotyczących kosztów transportu morskiego w regionie Pacyfiku. Inicjatywa ta ma na celu ułatwienie przyszłych ocen skutków potencjalnych średnioterminowych środków redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Projekt jest finansowany przez fundusz powierniczy IMO GHG TC wielu darczyńców i będzie realizowany przez MTCC-Pacific (MARITIME TECHNOLOGY COOPERATION CENTER IN THE PACIFIC) we współpracy z innymi organizacjami działającymi w regionie.

Przegląd systemu gromadzenia danych o zużyciu paliw żeglugowych (DCS)

W 2016 r. IMO przyjęła obowiązkowy system gromadzenia danych IMO (DCS) dla statków w celu agregacji i raportowania danych o zużyciu paliw żeglugowych na statkach o pojemności powyżej 5000 GT (pierwszy zbiór danych z roku kalendarzowego 2018 zakończono w 2019 r.).

Grupa Robocza uzgodniła projekt poprawek w Uzupełnieniu IX do Załącznika VI Konwencji MARPOL, tak aby przedłożyć do *Bazy danych zużycia paliwa żeglugowego na statkach IMO DCS* więcej informacji z uwzględnieniem emisyjności statku (EEXI i CII). W związku z powyższym Sekretarz Generalny IMO został poproszony o rozesłanie za pomocą okólnika projektu ww. poprawek w celu ich przyjęcia na 79 sesji Komitetu IMO MEPC, która odbędzie się w dniach 12-16 grudnia 2022 r.

Uzgodniono również propozycję modyfikacji *Wytycznych z 2017 w sprawie opracowywania i zarządzania bazą danych IMO dotyczącą zużycia paliw żeglugowych przez statki*, zawartych w rezolucji MEPC.293(71) – dalsze prace nad tym tematem mają być prowadzone na 12 posiedzeniu ISWG GHG, kiedy to Grupa będzie rozpatrywać sprawozdanie końcowe Grupy Korespondencyjnej ds. Redukcji Intensywności Emisji CO₂.

Po dyskusji na temat innych potencjalnych poprawek w Uzupełnieniu IX do Załącznika VI Konwencji MARPOL i związanych z nimi wytycznych dotyczących systemu gromadzenia danych, Grupa Robocza zgodziła się na rozpoczęcie prac nad rewizją Systemu DCS. Zaleciła też, aby Komitet zaprosił zainteresowane państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe do przedstawienia konkretnych propozycji na przyszłą, 12 sesję Międzysesyjnej Grupy Roboczej.

Następne posiedzenie Międzysesyjnej Grupy Roboczej – 12 ISWG-GHG

Planuje się, że kolejna, 12. sesja Międzysesyjnej Grupy Roboczej ds. Redukcji Emisji GHG ze Statków (ISWG-GHG 12) odbędzie się w dniach 16-20 maja br.

Grupa rozważy m.in.:

- raport końcowy powołanej Grupy Korespondencyjnej ds. Redukcji Intensywności Emisji CO₂ /*Correspondence Group on Carbon Intensity Reduction* oraz
- konkretne propozycje środków średniookresowych i związanych z nimi ocen skutków, w tym propozycję powołania Międzynarodowej Rady ds. Badań Morskich/*International Maritime Research Board*, w kontekście planu prac IMO nad rozwojem średnioterminowych środków redukcji gazów cieplarnianych.

Studium na temat cyklu życia alternatywnych paliw żeglugowych

W ramach dokumentów zgłoszonych na 11 posiedzenie ISWG GHG warto odnotować dokument Sekretariatu IMO: ISWG-GHG 11/2/5. Zawiera on opis Raportu ze studium dot. kryteriów zrównoważonego rozwoju oraz metod i norm oceny emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia alternatywnych paliw żeglugowych/ *Report for the Study on Sustainability Criteria and Life Cycle GHG Emission Assessment Methods and Standards for Alternative Marine Fuels*, które zostało zlecone przez Global Industry Alliance w celu wsparcia żeglugi niskoemisyjnej (Low Carbon GIA) w ramach projektu IMO-Norwegia GreenVoyage2050 i opracowane przez firmę Ricardo Energy & Environment.

Pełna wersja Studium znajduje się na stronie projektu The IMO-Norway GreenVoyage2050 Project pod linkiem: <https://greenvoyage2050.imo.org/download-publications/>.