



Sayı : 38591462-010.07.03-2020-3098

13.11.2020

Konu : "ISWG-GHG 7" Sonuçları Hakkındaki ICS Raporu

Sirküler No: 1252

Sayın Üyemiz,

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS) tarafından gönderilen 28 Ekim 2020 tarihli yazı ile "Gemilerden Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılması Çalışma Grubunun (ISWG-GHG)" 7'nci Oturumlararası Toplantı Sonuçları hakkındaki rapor Odamıza iletilmiştir.

Mevcut gemilerin karbon yoğunluğunu azaltmak için MARPOL Ek-VI'ya yönelik taslak değişiklikler olarak Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee – MEPC) 76. Toplantısı'na sunulacak olan kısa vadeli sera gazı azaltma tedbirleri paketi üzerinde anlaşmaya varılan ISWG-GHG 7'nci Toplantısı'na ait detayları içeren bahse konu yazı ve Türkçe tercümesi Ek'te sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz/rica ederim.

Saygılarımla,

İsmet SALİHOĞLU
Genel Sekreter**Ek:**

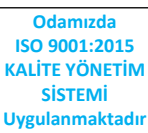
- 1- ICS'in Yazısının Türkçe Tercümesi (4 sayfa)
- 2- ICS'in Yazısı (6 sayfa)

Dağıtım:**Gereği:**

- Tüm Üyeler (WEB sayfası ve e-posta ile)
- İMEAK DTO Şube ve Temsilcilikleri
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi
- GİSBİR (Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Derneği)
- VDAD (Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği)
- TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği)
- KOSDER (Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği)
- Yalova Altınova Tersane Girişimcileri San.ve Tic.A.Ş.
- UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği)
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- GEMİMO (Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası)

Bilgi:

- Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri
- İMEAK DTO Şube YK Başkanları
- İMEAK DTO Çevre Komisyonu
- İMEAK DTO Meslek Komite Başkanları

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.

Evrakı Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/5F5UPS>
Bilgi için: Alper MERGEN Telefon: 0212 252 01 30/246 E-Posta: alper.mergen@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr KEP: imeakdto@hs01.kep.tr



ISWG-GHG 7 Sonuçları Hakkındaki ICS Raporu

Gemilerden Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılması Çalışma Grubunun (ISWG-GHG) 7. oturumlararası toplantısı, 19-23 Ekim 2020 tarihleri arasında, Sn. Sveinung OFTEDAL (Norveç) başkanlığında gerçekleştirilmiştir.

Söz konusu toplantıda, Komite tarafından onaylanmak üzere mevcut gemilerin karbon yoğunluğunu azaltmak için MARPOL Ek-VI'ya yönelik taslak değişiklikler olarak Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee – MEPC) 76. Toplantısı'na sunulacak olan kısa vadeli sera gazı azaltma tedbirleri paketi üzerinde anlaşmaya varılmıştır. Toplantıda, ICS'in eş sponsor olduğu ISWG GHG 7/2/26 belgesinin görüşme için temel belge olarak kullanılması kabul edilmiştir.

Toplantının temel çıktıları;

- Hedefe dayalı operasyonel ve teknik tedbirler paketi üzerinde anlaşmaya varılmıştır.
- Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği Endeksi (Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI) kabul edilmiştir.
- Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (Ship Energy Efficiency Management Plan-SEEMP), Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (International Safety Management Code-ISM Code) esaslarına göre sürekli gözden geçirme ve iyileştirme sürecine tabi tutularak güçlendirilecektir.
- Uygulama kapsamı ile ilgili olarak, tedbirlerin 5.000 GT ve üzeri gemilere uygulanmasına karar verilmiştir.
- Üye Devletlerin çoğunluğu, Karbon Yoğunluk Göstergeleri (Carbon Intensity Indicators-CIIs) ile ilgili olarak 7/2/26 sayılı belgenin 2.1 numaralı paragrafında detaylandırılan ve daha düşük dereceli gemilerin iyileştirme planları geliştirmesini gerektiren seçeneği desteklemiştir. Bu nedenle söz konusu seçenek, önerilen düzenleyici değişikliklerin temeli olarak kullanılmıştır.
- EEXI azaltım faktörleri ile ilgili olarak toplantıda, 7/2/26 sayılı belgenin 3.1 numaralı paragrafında ayrıntılı olarak açıklanan seçenek desteklenmiştir. Mutabık kalınan azaltım oranları aşağıdaki çizelgede yer almaktadır.
- 22B Kuralının Operasyonel Karbon Yoğunluğu hakkındaki son metninin 10. paragrafında yer alan ve üye Devletleri A veya B dereceli gemiler olarak derecelendirilmiş Operasyonel Karbon Yoğunluğuna sahip gemiler için teşvikler sağlamaya yönlendiren bir hüküm içermektedir.
- EEXI ve CII gerekliliklerinin gözden geçirilmesi 1 Ocak 2026 tarihine kadar tamamlanacaktır.

Toplantının son gününde Üye Devletlerin büyük çoğunluğu, (söz alan tüm Avrupa üye devletleri dahil 45 ülkeden 41'i) üzerinde anlaşmaya varılan düzenleyici değişikliklerin onaylanması amacıyla MEPC 75'e sunulmasını desteklemiştir.

Kabul edilen EEXI azaltım oranları:

Gemi Tipi	Gemi Boyutu	Azaltım Faktörü
Dökme yük gemisi (Bulk Carrier)	200.000 DWT ve üstü	15
	20.000 DWT ve üstü-200.000 DWT'den az	20
	10.000 DWT ve üstü-20.000 DWT'den az	0-20*
Gaz tankeri (Gas Carrier)	15.000 DWT ve üstü	30
	10.000 DWT ve üstü-15.000 DWT'den az	20
	2.000 DWT ve üstü-10.000 DWT'den az	0-20*
Tanker (Tanker)	200.000 DWT ve üstü	15
	20.000 DWT ve üstü-200.000 DWT'den az	20
	4.000 DWT ve üstü-20.000 DWT'den az	0-20*
Konteyner gemisi (Containership)	200.000 DWT ve üstü	50
	120.000 DWT ve üstü-200.000 DWT'den az	45
	80.000 DWT ve üstü-120.000 DWT'den az	35
	40.000 DWT ve üstü-80.000 DWT'den az	30
	15.000 DWT ve üstü-40.000 DWT'den az	20
	10.000 DWT ve üstü-15.000 DWT'den az	0-20*
Genel kargo gemileri (General Cargo Ship)	15.000 DWT ve üstü	30
	3.000 DWT ve üstü-15.000 DWT'den az	0-30*
Soğuk havalı gemiler (Refrigerated Cargo Carrier)	5.000 DWT ve üstü	15
	3.000 DWT ve üstü-5.000 DWT'den az	0-15*
Kombine yük gemileri (Combination Carrier)	20.000 DWT ve üstü	20
	4.000 DWT ve üstü-20.000 DWT'den az	0-20*
LNG Tankeri (LNG Carrier)	10.000 DWT ve üstü	30
Ro-Ro gemisi – araç taşıyıcı (Ro-ro Cargo Ship-Vehicle Carrier)	10.000 DWT ve üstü	15
Ro-Ro kargo gemisi (Ro-ro Cargo Ship)	2.000 DWT ve üstü	5
	1.000 DWT ve üstü-2.000 DWT'den az	0-5*
Ro-Ro yolcu gemisi (Ro-ro Passenger Ship)	1.000 DWT ve üstü	5
	250 DWT ve üstü-1.000 DWT'den az	0-5*
Konvansiyonel olmayan itiş gücüne sahip yolcu gemisi (Cruise passenger ship having non-conventional propulsion)	85.000 DWT ve üstü	30
	25.000 DWT ve üstü-85.000 DWT'den az	0-30*

*: Gemi boyutuna bağlı olarak iki değer arasında doğrusal bir şekilde ara değeri hesaplanacak indirgeme faktörüdür. Azaltım faktörünün düşük değeri, daha küçük olan gemi boyutuna uygulanacaktır.

CII ölçü birimlerini geliştirmek için taşımacılık işinin (örn. EEOI) veya taşımacılık arzının (örn. AER) kullanılması, CII'lerin ve CII referans çizgilerinin ve azaltım oranlarının nasıl hesaplanacağı dahil olmak üzere bir dizi önemli hususun tanımlanması gerekmektedir. Üye Devletlerin çoğunluğunun cezai uygulama mekanizmalarıyla bir düzenleyici tedbir üzerinde anlaşmaya varmalarına engel olan temel endişelerinden biri, MEPC 75'te (Kasım 2020) onaylanacak tedbirlerin MEPC 76'da (2021) kabul edilmesi gerekebileceğine dikkat çekilerek operasyonel verimliliğin nasıl nicelleştirilmesi ve hesaplanması gerektiği konusunda çok az detayın mevcut olmasıdır.

Sonraki adımlar, taslak EEXI rehberlerini sonuçlandırmak ve zorunlu bir Karbon Yoğunluğu Kodunun geliştirilmesi de dahil olmak üzere geliştirilmiş SEEMP ve CII's için destekleyici rehberler geliştirmektir. Söz konusu Karbon Yoğunluğu Kodu (Carbon Intensity Code) bazı Üye Devletlerin, tavsiye niteliğindeki rehberlerde tanımlanan zorunlu CII hedeflerinin kendilerine uygun olmadığı konusundaki endişeleri gidermek için önerilmiştir.

Basında tedbir paketi anlaşması ile ilgili bazı olumsuz haberler bulunmaktadır. Bu eleştirilerin bazıları yeşil Sivil Toplum Kuruluşlarının (STK) kararlaştırılan hususları yanlış beyan etmelerinden veya alternatif olarak kabul edilen konuların anlaşılmasından kaynaklanmaktadır. Endişeye sebep olan temel konu, katı bir uygulama eksikliği olduğunun düşünülmesidir. Geçen hafta üzerinde mutabık kalınan ve onay için MEPC 75'e gönderilen tekliflerde gerçekte teşvik ve üç uygulama düzeyi olduğunu anlamak önem arz etmektedir. Bunlar;

1. Mutabık kalınan paketin teknik bileşeni EEXI'yi karşılamak için gemiler, gerekli EEXI değerini elde etmek zorunda kalacak ve bu başarılmazsa sertifikalandırılmayacaktır.
2. SEEMP, ISM Kod ilkeleri kullanılarak denetlenecektir. Bu sistem altında büyük bir uygunsuzluk, gemiye karşı ciddi yaptırım ve işlemlere neden olabilir. ISM'nin amacı, denizcilik sektörünü uyum kültüründen iyileştirme kültürüne geçirmek olup bu konuda başarı elde edilmiştir. Aynı sürecin emisyonların azaltılması için teşvik edilmesi beklenmektedir.
3. Basit derecelendirme sisteminin mantığı, iyi performansı teşvik etmek ve yetersiz performanstan vazgeçirmektir. Derecelendirme sisteminde yüksek puan elde eden gemilerin pazardaki değeri daha fazla olacaktır. Güvenlik konusu göz önünde bulundurulduğunda, örneğin tanker güvenlik soruşturma programlarının güvenlik performansının arttığı ve birçok yasal girişimden daha etkili olduğu genel olarak kabul edilmektedir. Derecelendirme sistemi uygulandığında bu örneğin çevresel performansta görülmesi beklenmektedir.

Yukarıda yer alan bilgilerden, tedbirler paketinin gemi teknik verimlilik sertifikasyonunu katı bir şekilde uyguladığı, büyük uygunsuzlara yönelik potansiyel cezai tedbirlerle birlikte enerji verimliliği yöntemini sıkı bir biçimde yerine getirdiği görülmektedir. Bunlara ilave olarak piyasanın, verimli gemileri ödüllendirme ve düşük performanslı gemileri piyasa değerinde cezalandırma kabiliyeti bulunmaktadır.

Bilgi için, toplantıda 7/2/26 sayılı belgenin 2.3 numaralı paragrafında ayrıntılı olarak açıklanan seçeneğin anlaşmanın temelini oluşturmasının muhtemel olduğu bildirilmektedir. Paragraf 2.1'deki seçeneği başlangıçta destekleyen önemli sayıda Üye Devlet, başkanın delegasyonların aralarındaki boşlukları kapatmak için birlikte çalışma çağrısının ardından bu seçeneği bir uzlaşma olarak kabul etmeye istek göstermiştir. Ancak, bu yeni ortaya çıkan

uzlaşma başarısız olmuştur ve nihai anlaşma, Üye Devletlerin çoğunluk görüşünü yansıtan paragraf 2.1'deki seçeneğe dayanmaktadır.

ICS Sekreteryası anlaşmanın nihai seviyede olmadığını, birçok Üye Devletin paragraf 2.3'teki (7/2/26 sayılı belge) seçeneği dikkate almaya istekli olmasına rağmen, alternatifin anlaşmazlık yaratabileceğini düşünmektedir. Tedbirler paketi, tüm taraflar için bir uzlaşmayı temsil etmektedir ve toplantının son gününde ifade edilen büyük destek, Üye Devletlerin tedbirlerin ileriye doğru önemli bir adım olduğunu anladıklarını göstermektedir.



International
Chamber of Shipping

Shaping the Future of Shipping

38 St Mary Axe London EC3A 8BH

Tel +44 20 7090 1460

Fax +44 20 7090 1484

info@ics-shipping.org | ics-shipping.org

This Circular and its attachments (if any) are confidential to the intended recipient and may be privileged. If you are not the intended recipient, you should contact ICS and must not make any use of it.

28 October 2020

MC(20)66

TO: MARINE COMMITTEE

Copy: Environment Sub-Committee

All Members and Associate Members (for information)

ICS REPORT ON THE OUTCOME OF ISWG GHG 7

Action Required: *Members are invited to note the ICS report on the outcome of ISWG GHG 7.*

The 7th intersessional meeting of the Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG GHG 6) was held virtually from Monday 19 to Friday 23 October 2020, chaired by Mr Sveinung Oftedal (Norway).

This meeting successfully reached agreement on a package of short term GHG reduction measures, which will now be sent to MEPC 76 as draft amendments to MARPOL Annex VI to reduce the carbon intensity of existing ships with a view to being approved by the Committee. The meeting agreed to use the ICS co-sponsored document ISWG GHG 7/2/26 as the base document for discussion, the principal outcomes were:

- A package of goal based operational and technical measures was agreed.
- The Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) was agreed.
- The Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) will be strengthened by being made subject to a continuous review and improvement process based on the principles of the ISM Code.
- With respect to the scope of application it was agreed that the measures would apply to ships of 5,000 GT and above.

- With respect to CII a majority of member States supported the option detailed in paragraph 2.1 of document 7/2/26, requiring that lower rated ships develop improvement plans, therefore this option was used as the basis of the proposed regulatory amendments.
- With respect to EEXI reduction factors the meeting supported the option detailed in paragraph 3.1 of document 7/2/26, the agreed reduction rates are provided below.
- The final text of Regulation 22B on Operational carbon intensity includes a provision in paragraph 10 of the regulation encouraging member States to provide incentives for ships with an Operational Carbon Intensity rated as A or B rated ships; and
- A review of the EEXI and Carbon Intensity Indicator (CII) requirements will be completed by 1 January 2026.

On the final day of the meeting an overwhelming majority of member States, 41 out of 45 (including all of the European member States that spoke), supported sending the agreed regulatory amendments to MEPC 75 with a view to approval.

The agreed EEXI reduction rates are:

Ship type	Size	Reduction Factor
Bulk Carrier	200,000 DWT and above	15
	20,000 and above but less than 200,000 DWT	20
	10,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
Gas carrier	15,000 DWT and above	30
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	20
	2,000 and above but less than 10,000 DWT	0-20*
Tanker	200,000 DWT and above	15
	20,000 and above but less than 200,000 DWT	20
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
Containership	200,000 DWT and above	50

	120,000 and above but less than 200,000 DWT	45
	80,000 and above but less than 120,000 DWT	35
	40,000 and above but less than 80,000 DWT	30
	15,000 and above but less than 40,000 DWT	20
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	0-20*
General Cargo Ship	15,000 DWT and above	30
	3,000 and above but less than 15,000 DWT	0-30*
Refrigerated Cargo Carrier	5,000 DWT and above	15
	3,000 and above but less than 5,000 DWT	0-15*
Combination Carrier	20,000 DWT and above	20
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
LNG Carrier	10,000 DWT and above	30
Ro-ro Cargo Ship (Vehicle Carrier)	10,000 DWT and above	15
Ro-ro Cargo Ship	2,000 DWT and above	5
	1,000 and above but less than 2,000 DWT	0-5*
Ro-ro Passenger Ship	1,000 DWT and above	5
	250 and above but less than 1,000 DWT	0-5*
Cruise passenger ship having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	30
	25,000 and above but less than 85,000 GT	0-30*

*Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon ship size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

A number of important aspects remain to be defined, including whether to use transport work (eg. EEOI) or transport supply (eg. AER) to develop CII metrics, how to calculate CIIs and CII reference lines and reduction rates. A key point of concern for the majority of member States preventing them agreeing a regulatory measure with punitive enforcement mechanisms was the fact that so little detail was available for how operational efficiency should be quantified and calculated noting that it was necessary to approve measures at MEPC 75 in November 2020 and adopt them at MEPC 76 in 2021.

The next steps are to finalize the draft EEXI guidelines and to develop supporting guidelines for the enhanced SEEMP and CIIs, including development of a mandatory Carbon Intensity Code. This Carbon Intensity Code was proposed to address concerns of some member States that it was unacceptable to have mandatory CII objectives defined in recommendatory guidelines.

There has been some negative reporting of the agreement in the media, some of these criticisms stem from green NGOs misrepresenting what was agreed, or alternatively failing to read and understand what was agreed. The main issue of concern raised is a perceived lack of strict enforcement, it is important to understand that there are actually three levels of enforcement and incentivisation in the proposals agreed last week and which have been sent to MEPC 75 for approval, these are:

1. To satisfy the technical component of the agreed package, the EEXI, ships will have to achieve the necessary EEXI value, and will not be certificated if this is not achieved.
2. The SEEMP will be audited using the principles of the ISM Code, under this system a major non-conformity can result in serious sanctions against the ship and result in enforcement action. The ambition of ISM was to move the industry from a compliance culture to an improvement culture and it has been extremely successful. We expect the same improvement culture to be fostered for emissions reduction, improvement culture is invariably more effective than compliance culture; and

3. The rationale of the simple rating system is to incentivize good performance and to disincentivise poor performance. Higher rated ships will have a higher value in the market. If considering safety, it is generally acknowledged that tanker vetting schemes, for example, have improved safety performance and are more effective than many statutory initiatives. It is expected that this will be seen in environmental performance once the rating system is implemented.

From the above it can be seen that the package utilises hard implementation and strict enforcement of ship technical efficiency certification, strict implementation/enforcement of energy efficiency management systems with potential punitive measures for major non-conformities and in addition there is the power of the market to reward efficient ships and penalise lower performing ships in market value.

For information, Members are advised that at the mid-point of the meeting it appeared probable that the option detailed in paragraph 2.3 of document 7/2/26 would form the basis of an agreement. A significant number of member States which had supported the option in paragraph 2.1 initially were willing to accept this option as a compromise following the call of the chair for delegations to work together to close the gaps between them. However, this nascent compromise ultimately failed and the final agreement was accordingly based on the option in paragraph 2.1, reflecting the majority view of member States.

Whilst the agreement is not perfect, the Secretariat considers that, notwithstanding a willingness of many member States to consider the option in paragraph 2.3, the alternative would have been a failure to reach any agreement. The package represents a compromise on all sides, and the overwhelming support expressed on the final day of the meeting indicates that member States understood ultimately that the package was a major step forward. Members are advised that at no time did 30 member States threaten to leave the meeting, as reported by certain websites. This was a particularly egregious piece of disinformation and unhelpful to complex and finely balanced negotiations.

Further information can be provided by the Secretariat on request by contacting the undersigned (john.bradshaw@ics-shipping.org).

John Bradshaw

Technical Director