



İstanbul

24.07.2017

Sayı

Our Reference : 2785

Konu

Subject : **Denizcilik Endüstrisinin IMO'ya Sunduğu CO₂ Azaltım Hedeflerine İlişkin Sıkça Sorulan Sorular Hk.**

Sirküler No: 477 / 2017

Sayın Üyemiz,

İlgi: Uluslararası Deniz Ticaret Odası'ndan (ICS) alınan 26.05.2017 tarih ve ICS(17)20 sayılı yazı ve Eki.

İlgi yazı ile ICS Üyeleri, denizcilik endüstrisinin CO₂ azaltma hedefleri hakkında Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (International Maritime Organization - IMO) sunduğu önerilere ilişkin "Sıkça Sorulan Sorular" listesini, denizcilik idarelerine ve ilgili yetkililere iletme davet edilmektedirler.

9-11 Mayıs 2017 tarihleri arasında gerçekleştirilen ICS Yıllık Genel Kurul Toplantısı'nda (ICS AGM), küresel denizcilik sektörünün CO₂ emisyonlarını azaltma hedefleri hakkında sektör temsilcileri tarafından hazırlanan ortak bir tebliğin IMO'ya bildirilmesine karar verilmiştir. Anılan Tebliğ, IMO'nun Haziran ayının son haftasında düzenlenen bir toplantıda görüşmeye başladığı "IMO CO₂ azaltma stratejisi'nin bir parçası olarak sunulmuştur. Tebliğ'in İngilizce orijinaline <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/IMO/elements-for-inclusion-in-the-imo-strategy-including-aspirational-objectives-.pdf?sfvrsn=0> bağlantısından ulaşılabilmekte olup, ayrıca Odamızda yapılan Türkçe çevirisi Ek'te (Ek-2) sunulmaktadır.

ICS Sekreteryası, Tebliğ'in İdarelere açıklanmasını kolaylaştırmak için Genel Kurul Toplantısı'nda gelen talep doğrultusunda "Sıkça Sorulan Sorular" listesini hazırlamıştır. "Sıkça Sorulan Sorular" ve soruların yanıtlarının yer aldığı metnin Odamızda yapılan Türkçe çevirisi Ek'te (Ek-1) sunulmaktadır.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

İsmail ASASOĞLU
Genel Sekreter V.**EKLER:****Ek-1:** İlgi yazı Eki Basın Bildirisinin Türkçe çevirisi**Ek-2:** ICS, BIMCO, INTERCARGO ve INTERTANKO tarafından IMO'ya sunulan Tebliğin Türkçe çevirisi**Ek-3:** İlgi yazı ve Eki

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul

24.07.2017

Sayı

Our Reference : 2785

Konu

Subject : **Denizcilik Endüstrisinin IMO'ya Sunduğu CO₂ Azaltım Hedeflerine İlişkin Sıkça Sorulan Sorular Hk.**

Sirküler No: 477 / 2017

DAĞITIM:**Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Şubeleri
- TÜRKLİM
- GESAD
- GİSBİR
- Türk Loydu
- Türk Armatörleri İşverenler Sendikası (TAİS)
- TÜRKLİM
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Gemi Sahibi Firmalar

Bilgi:

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Sn. Sefer KALKAVAN
TOBB DTO'ları Konsey Başkanı
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkanı ve Üyeleri
- Sn. Erol YÜCEL
TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Bşk.
- İMEAK DTO Meclis İhtisas Çevre Komisyonu
- İMEAK DTO Şube YK Başkanları
- Piri Reis Üniversitesi
- WISTA Türkiye Derneği

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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
 Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul

:

24.07.2017

Sayı

Our Reference : 2785

Konu

Subject : **Denizcilik Endüstrisinin IMO'ya Sunduğu CO₂ Azaltım Hedeflerine İlişkin Sıkça Sorulan Sorular Hk.**

Sirküler No: 477 / 2017

(Serbest Çeviridir)

EK-1**Uluslararası Deniz Ticaret Odası - ICS****CO₂ EMİSYONUNUN AZALTIKMASI İÇİN ÖZENDİRİCİ HEDEFLER HAKKINDA IMO'YA SUNULAN SEKTÖR TEKLİFİ
'SIKÇA SORULAN SORULAR'**

Aşağıdaki soru ve cevaplar, Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı (GHG) Emisyonlarının Azaltılması için kurulan Oturumlar Arası IMO Çalışma Grubu'nun toplantısında sunulan sektör bildirisine üzerine hazırlanmıştır. Sektör bildirisine aşağıdaki bağlantıdan erişilebilir:

<http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/IMO/elements-for-inclusion-in-the-imo-strategy-including-aspirational-objectives-.pdf?sfvrsn=0>

Denizcilik sektörü bu bildiriye neden sundu?

Sektör, kendisi için küresel düzenleyici olarak kabul ettiği IMO'nun, gemilerden kaynaklı CO₂ emisyonlarının azaltılmasıyla ilgili çalışmalarda sorumlu makam olarak kalmasını istemektedir. Bunun nedeni, CO₂ emisyonları ulusal veya bölgesel düzeydeki çevre/iklim değişikliği bakanlıkları tarafından tek taraflı ele alındığı takdirde, piyasa dengesinde bozulmaların ve düzensizliklerin görülecek olmasıdır.

IMO 2018'e kadar CO₂ emisyonlarının azaltılmasıyla ilgili açık hedefler ortaya koyan bir strateji belirlemezse, çevre bakanlıklarında sektörün Paris Anlaşması'nı "göz ardı ettiği" algısı oluşabilir. (Hükümetler, kara yolu taşımacılığındaki sektörler için CO₂ emisyonlarını azaltma taahhütleri belirlemiş bulunmaktadır.) ICS, sektörün bu algı karşısında savunmasız kalmasından endişe duymaktadır.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (International Civil Aviation Organisation-ICAO) havacılık sektörü için CO₂ azaltımına yönelik sayısal veri ve tarihlerle birlikte açık hedefler ortaya koyan ve bu açıdan hükümetlerin Paris Anlaşması kapsamında kabul ettiği 'Niyet Edilen Ulusal Katkıları (INDC)'a benzeyen bir anlaşma kabul etmiş olması bu algıyı kuvvetlendirebilir. Sonuç olarak, denizcilik sektörü tek taraflı uygulamalar konusunda daha büyük bir tehlikeye maruz kalabilir.

Sektör bildirisinde kısaca ne teklif edilmektedir?

IMO'dan CO₂ emisyonlarının azaltılması amacıyla (gemiler için ayrı ayrı hedefler değil) tüm sektör adına iddialı Özendirici Hedefler kabul etmesi istenmektedir.

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul

24.07.2017

Sayı

Our Reference : 2785

Konu

Subject : **Denizcilik Endüstrisinin IMO'ya Sunduğu CO₂ Azaltım Hedeflerine İlişkin Sıkça Sorulan Sorular Hk.**

Sirküler No: 477 / 2017

Bu hedefler:

- **Küresel denizcilik sektörünün yıllık toplam CO₂ emisyonlarını 2008 seviyelerinin altında tutmak. (2008, küresel denizcilik sektöründen kaynaklanan CO₂ emisyonlarının en yüksek düzeye ulaştığı yıl olarak kabul edilir.)**

- **Küresel denizcilik sektörünün CO₂ emisyonlarını, 2008 verileriyle karşılaştırıldığında, 2050'ye kadar ton-km bazında ortalama en az %50 oranında azaltmış olmak. (Bu hedef nispi bir orana karşılık gelir. Önemli: Bu hedef, tüm sektör adına ortalama bir oranı ifade eder. Gemiler için ayrı hedefler belirlenemez.)**

-**Küresel denizcilik sektörünün yıllık toplam CO₂ emisyonlarını, 2008 verilerinin değerlendirilmesi sonucu belirlenen bir oranda 2050'ye kadar azaltmak ve bunu CO₂ emisyonlarının azaltılmasına yönelik sürekli bir yol haritası olarak vurgulamak. (Söz konusu oran, IMO tarafından CO₂ azaltma stratejisinin bir parçası olarak kabul edilir.)**

Sektör, üçüncü hedefle ilgili olarak, CO₂ emisyonlarının 2050 itibariyle ciddi bir oranda azaltılabilesinin ancak "fosil içermeyen" yeni alternatif yakıtlarla sağlanabileceğini vurgulamakta ve alternatif yakıtlar geliştirme ihtiyacının IMO stratejisinde planlanması gerektiğini belirtmektedir.

Sektör bildirisinde, ayrıca, hedeflerin gerçekleştirilmesine yönelik ilerlemelerin IMO tarafından 2033'te (IMO stratejisinin son haliyle 2023'te kabul edilmesinden on yıl sonra) kapsamlı olarak incelenmesi ve özellikle fosil içermeyen yakıtların geliştirilmesinde geline noktanın değerlendirilmesi istenmektedir.

Sektör tarafından açıkça ortaya konan bir diğer husus, IMO'ya, bu hedefleri kabul ettiği durumda, sektörün toplam CO₂ emisyonları veya tek başına gemilerden kaynaklı CO₂ emisyonları için bağlayıcı bir üst sınır belirleme niyeti veya sorumluluğu yüklediği anlamının çıkarılmaması gerektiğidir. Bildirideki hedefler, iddiaları olan Özendirici Hedeflerdir. Fakat özellikle alternatif yakıtların kullanıma sunulması için daha uzun bir zaman gerekmesi ya da deniz ticaretine olan talebin beklenenden daha hızlı artması durumunda, söz konusu hedefler bütünüyle gerçekleşmeyebilir. Bu, 2033'te yapılması istenen inceleme ve denetimin nedenini de açıklamaktadır.

ICS tek taraflı kararlar alınmasından neden korkmaktadır?

Avrupa Birliği'nin gündeminde (AB ülkesi bayrağı taşımayı AB limanlarına uğrayan gemilerle birlikte) uluslararası denizcilik sektörünün AB Emisyon Ticareti Sistemi'ne (ETS) dâhil edilmesi konusu tartışılmaktadır.

Bunun dışında Kuzey Amerika ve Asya'nın bazı yerlerinde karbon vergisi ve emisyon ticareti için sistemler kurulduğu görülmektedir.

Çevre politikalarından sorumlu taraflar, IMO üyesi ülkelerin 2018 için iddialı hedefler ortaya koymaması durumunda, dünya yıllık CO₂ emisyonlarının yaklaşık %2.2'sinin limanlara uğrayan gemilerden kaynaklandığını dikkate alıp, kara taşımacılığına dayalı sektörler için zorunlu hale getirdikleri tedbir ve kurallardan bu gemilerin neden muaf tutulduğunu sorgulayacaklardır.

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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 : istanbul@denizticaretodasi.org.tr
Web : www.icsmberofishipping.org.tr E-mail : icsmberofishipping@icsmberofishipping.org.tr





İstanbul

24.07.2017

Sayı

Our Reference : 2785

Konu

Subject : **Denizcilik Endüstrisinin IMO'ya Sunduğu CO₂ Azaltım Hedeflerine İlişkin Sıkça Sorulan Sorular Hk.**

Sirküler No: 477 / 2017

Küresel deniz ticaretinden kaynaklanan CO₂ emisyonlarının azaltılmasına yönelik düzenlemelerden 1997 tarihli Avrupa İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (UNFCCC) kapsamında halen IMO sorumludur. Öte yandan, Protokol 2020 yılında yürürlükten kalkacaktır ve Paris Anlaşması'nda IMO'nun rolüne dair herhangi bir atıfta bulunulmamıştır. 2018'de IMO tarafından açıkça bir işaret gelmezse, IMO'nun gemilerden kaynaklı CO₂ emisyonlarını azaltma konusundaki sorumluluğunun devam etmesine karşı çıkılabilir ve bu durum denizcilik sektörünün ulusal karbon vergileri ya da ETS'ye dâhil edilmesi gibi tek taraflı düzenlemelere verilen desteği artırabilir.

Sektör teklifi Paris Anlaşması'nın hedef ve ruhuna nasıl uyum sağlamaktadır?

Uluslararası denizcilik sektörü, devletlerin Paris Anlaşması kapsamında ulusal ekonomilerine ilişkin olarak yerine getirmeyi kabul ettiği taahhütler (INDC) dışında bırakılmıştır.

Öte yandan, Paris Anlaşması küresel ekonomiyi oluşturan tüm sektörlerden CO₂ emisyonlarının en yüksek düzeye ulaştığı yılı ve buna göre emisyonlarını azaltma hedefleri belirlemelerini istemektedir.

Sektör teklifinde, uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonların 2008'de en yüksek düzeyde olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca IMO'dan, 2008 düzeylerini dikkate alarak, sektörün toplam yıllık CO₂ emisyonlarını 2050'ye kadar yüzde kaç azaltılabileceğine dair bir saptama yapması ve bunun daha ciddi boyuttaki emisyon azaltımları için bir başlangıç olarak görülmesi teklif edilmiştir.

IMO'ya sunulan hedefler, hükümetlerin Paris Anlaşması kapsamında taahhüt ettikleri 'Niyet Edilen Ulusal Katkılar' (INDC)' benzer şekilde CO₂ emisyonlarını azaltmak için uluslararası denizcilik sektörü adına 'Niyet Edilen IMO Katkısı' olarak görülebilir.

Hedefler hangi anlamda iddialı?

Deniz taşımacılığına olan talebin artmaya devam etmesi beklenirken, denizcilik sektörünün toplam CO₂ emisyonlarını azaltmaya yönelik tüm öneriler doğası gereği iddialıdır. Ayrıca, hâlihazırda yenilenebilir alternatiflere erişimi diğer sanayi sektörleriyle aynı düzeyde olmayan deniz taşımacılığı, fosil yakıtların kullanımına çok daha fazla bağımlıdır.

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (UNFCCC) , dünyanın geri kalan toplam CO₂ emisyonlarının 2030'lu yıllara kadar artmaya devam edeceğini öngörmektedir. Bununla birlikte deniz taşımacılığı, keyfi bir ileri tarih belirlemek yerine, denizcilikten kaynaklanan toplam CO₂ emisyonları için en yüksek yıl olarak 2008 yılını önermektedir. (IMO'ya göre 2008 yılı uluslararası denizcilik sektöründen kaynaklanan toplam CO₂ emisyonlarının en yüksek olduğu yıldır.)

Denizcilik endüstrisi, uluslararası deniz taşımacılığı sektöründen kaynaklanan toplam CO₂ emisyonlarının, taşımacılık hizmetlerine olan talebi ciddi olarak etkileyen gemi operatörlerinin bireysel tedbirleriyle kontrol edilemeyeceğini dikkate almakta ve bu nedenle bir bütün olarak kapsayacak Özendirici Hedeflerin IMO tarafından kabul edilmesini teklif etmektedir.

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul :

24.07.2017

Sayı

Our Reference : 2785

Konu

Subject : **Denizcilik Endüstrisinin IMO'ya Sunduğu CO₂ Azaltım Hedeflerine İlişkin Sıkça Sorulan Sorular Hk.**

Sirküler No: 477 / 2017

Her ne kadar denizcilik endüstrisi, her ton-km için CO₂ emisyonlarını % 50 azaltabileceği konusunda kendine güveniyor olsa da, nüfus artışı ve ekonomik kalkınma nedeniyle deniz taşımacılığına olan toplam küresel talepte beklenen artışın yaratacağı toplam emisyon artışları üzerinde hiçbir kontrole sahip değildir.

Denizcilik endüstrisi, denizcilik sektörünün toplam CO₂ emisyonlarını 2008 seviyelerinin altında tutabileceğine inansa da, deniz taşımacılığı fosil yakıtlara bağımlı olduğu sürece, talepte öngörülen yükselişler karşısında bunun gerçekleştirilebileceği kesin değildir.

2017-2050 yılları arasındaki dönem için öngörülen ticaret artışı dikkate alındığında, denizcilik sektörünün toplam CO₂ emisyonlarında uzun vadeli mutlak azaltımlar yalnızca hidrojen ya da yenilenebilir yakıt pili gibi henüz mevcut olmayan, fakat denizcilik endüstrisinin çok uzak olmayan bir gelecekte ulaşılabilir olacağını düşündüğü alternatif “fosil içermeyen” yakıtlar ve sevk gücü teknolojileri ile başarılabilir.

Denizcilik endüstrisi, sektörün toplam emisyonları üzerinde bağlayıcı bir üst sınır dayatmasına neden karşı çıkıyor?

Denizcilik endüstrisi, önermiş olduğu hedeflerin gerçekleştirilmesine tümüyle bağlı olduğu halde, hedeflerin gerçekleştirilmesi fosil içermeyen alternatif yakıtların geliştirilmesine bağlı olacaktır. 2050 yılından önce ya da deniz taşımacılığına yönelik talebin hızla artması nedeniyle toplam emisyonlar 2008 seviyelerini aşmaya başlamadan önce, fosil içermeyen yakıtların dünya çapında yaygın bir biçimde kullanılabilir olacağını garanti etmek denizciliğin fosil yakıtlara olan bağımlılığı devam ettiği sürece imkânsızdır.

Bu nedenle, (Çin, Hindistan ve diğer ülkelerin IMO'ya ayrı ayrı bildirdikleri tebliğlerinde açıkça belirtildiği gibi) deniz taşımacılığı üzerinde bağlayıcı herhangi bir üst sınır, gelişmekte olan ülkelerin ulusal ekonomilerinin gelişimini ve yaşam standartlarının iyileştirilmesini engelleyeceği için, bu ülkeler tarafından kabul görmeyecektir.

Gelişmekte olan ülkelerin birçoğu için, Özendirici Hedeflerin IMO tarafından kabul edilmesi bile, IMO'nun, CO₂ azaltım hedefleri ile, denizcilikten kaynaklanan toplam CO₂ emisyonları (ya da tek bir geminin CO₂ emisyonları) için bağlayıcı bir üst limit belirleme niyetinin ya da bu tür bir taahhüdünün bulunmadığının IMO stratejisinde açık şekilde belirtilmesi durumunda kabul edilebilirdir.

Denizcilik endüstrisi, tekil gemiler için geliştirilen hedeflere neden karşı çıkıyor?

Denizcilik endüstrisi IMO Enerji Verimliliği Dizayn Endeksi'nin (IMO Energy Efficiency Design Index-EEDI) kabul edilmesini ve uygulanmasını tümüyle desteklerken, ICS ve pek çok IMO Üyesi Devlet teker teker gemilere uygulanmak üzere zorunlu bir operasyonel verimlilik endeksleme sisteminin kurulmasına şiddetle karşı durmaya devam ediyor. Bu tür bir sistemin nihai sonucu, gerçek hayattaki güncel CO₂ emisyonlarına karşılık gelmeyen teorik ve keyfi bir operasyonel puanlamaya dayanarak gemilerin cezalandırılması olacaktır. Bunun nedeni, böyle bir ölçünün potansiyel hataları ve yaratabileceği önemli piyasa bozulması riskidir.

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul

24.07.2017

Sayı

Our Reference : 2785

Konu

Subject : **Denizcilik Endüstrisinin IMO'ya Sunduğu CO₂ Azaltım Hedeflerine İlişkin Sıkça Sorulan Sorular Hk.**

Sirküler No: 477 / 2017

Örneğin, birbirinin aynısı iki geminin iki benzer yolculuk sırasında tükettikleri yakıt; akıntılar, deniz koşulları ve hava gibi faktörler nedeniyle büyük ölçüde farklılık gösterecektir. Aynı şekilde, özellikle tarifeli sefer yapan bir gemi tarafından tüketilen yakıt, gemi işletmecisinin çok az kontrol edebildiği ticaret biçimi ve gemi kira sözleşmesi türüne bağlı olarak bir yıldan diğer yıla bir hayli değişkenlik gösterebilir.

Hedeflerin 2018 yılında kabul edilmesi önerisi ile “üç aşamalı süreç” nasıl örtüşüyor?

“Üç Aşamalı Süreç”, uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan CO₂ emisyonları hakkında ilave bilgiler toplanıp analiz edilmeden önce, mevcut olanlar dışında CO₂ emisyon azaltımı tedbirinin kabul edilmemesi gerektiğinin IMO Üyesi Devletler arasında kabul edilmesidir. Denizcilik endüstrisi, bu sürecin 2023 yılında kabul edilecek olan nihai IMO stratejisine bağlı kalması gerektiği konusunda hemfikirdir.

Bazı Özendirici Hedeflerin 2018 yılında kabul edilecek olan ön IMO stratejisi kapsamında kabul edilmesi herhangi bir ek “tedbir” anlamına gelmeyecek, sadece küresel topluma yönelik bir siyasi mesaj olacaktır. Bununla birlikte denizcilik endüstrisi “üç aşamalı süreç” yaklaşımının ruhuyla uyumlu olmak amacıyla, 2018 yılında kabul edilecek olan Özendirici Hedeflerin başlangıçta “geçici” olmasını önermektedir.

Söz konusu Özendirici Hedefler, 2023 yılında kabul edilecek olan nihai IMO Stratejisi'nin bir parçası olarak kabul edilmeden önce, (2018'de işlerlik kazanacak) yeni IMO CO₂ veri toplama sistemi ve (2019'da yapılması beklenen) bir sonraki IMO Sera Gazı Emisyonları Çalışması'ndan elde edinilen bilgilerin dikkate alınarak uyarlanabilmesi bakımından “geçici” olacaktır.

Denizcilik endüstrisi neden emisyon ticaretine karşıdır?

ICS, piyasa bozulmasına yol açacak tek taraflı bir tedbire karşı olduğu gibi, çoğunluğu 10'dan daha az sayıda gemi işleten KOBİ'lerden oluşan denizcilik gibi bir endüstri için uygun olmayan emisyon ticareti konseptine de şiddetle karşıdır. Emisyon ticareti, piyasa bozulmasına ilaveten, büyük bir idari yük de yaratmakta ve özellikle bölgesel olarak uygulandığında emisyon azaltımını teşvik etmemektedir.

Uyarı: IMO Üye Devletleri deniz taşımacılığı için bir Piyasa Esaslı Tedbir (Market Based Measure – MBM) geliştirmeye karar verirse, denizcilik endüstrisinin çoğunluğunun tercihi, tüketilmek üzere satın alınan her ton yakıt için alınacak bir vergi doğrultusunda olacaktır. Bununla birlikte bu durum, ICS'in Piyasa Esaslı Tedbirleri savunduğu anlamına gelmez. ICS, ISWG'nin ilk toplantısının Piyasa Esaslı Tedbirleri tartışmak için erken olduğu ve bu toplantıda hedeflere, yöntemlere ve bunları geliştirme yöntemlerine odaklanılması gerektiği fikrindedir.

İngilizceden çevirenler:

Selin YELESER, İMEAK DTO Dış İlişkiler Birimi Yetkilisi

Burcu ULUÇAY, İMEAK DTO Dış İlişkiler Birimi Sorumlusu

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul

24.07.2017

Sayı

Our Reference : 2785

Konu

Subject : **Denizcilik Endüstrisinin IMO'ya Sunduğu CO₂ Azaltım Hedeflerine İlişkin Sıkça Sorulan Sorular Hk.**

Sirküler No: 477 / 2017

(Serbest Çeviridir)

EK-2

ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ IMOGEMİLERDEN KAYNAKLANAN SERA GAZI (GHG)
EMİSYONLARININ AZALTIKMASI ÇALIŞMA
GRUBUNUN OTURUMLAR ARASI TOPLANTISI

ISWG-GHG 2/X

12 Mayıs 2017

1. Oturum

Gündem maddesi 2

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN SERA GAZI EMİSYONLARININ AZALTIKMASI KONUSUNDA İLERLEME KAYDETMEK İÇİN YAPILAN GÖRÜŞMELER**IMO stratejisi için sunulan 'Özendirici Hedefler' (Aspirational Objectives) ve diğer unsurlar****ICS, BIMCO, INTERCARGO ve INTERTANKO tarafından sunulmuştur****ÖZET**

Özet: Paydaşlar, CO₂ emisyonlarının azaltılmasına yönelik IMO stratejisine ve 2018 için kabul edilen ön stratejiye dâhil edilmek üzere, IMO'nun küresel denizcilik adına değerlendirebileceği 'Özendirici Hedefler' ile diğer bazı unsurlar hakkındaki düşüncelerini paylaşmayı istemektedir. Paydaşlar, uzlaşılan hedeflerin bağlayıcı bir nitelik taşıması ve gerek sektörün toplam CO₂ emisyonları gerekse tek başına gemilerden kaynaklı CO₂ emisyonları için bağlayıcı bir üst sınır belirleme niyeti veya sorumluluğu taşıdığı imasında bulunmaması gerektiğini vurgulamaktadır.

Stratejik yönerge: 7.3*Üst düzeyde uygulama:* 7.3.2*Çıktı:* 7.3.2.1*Gerekli uygulama:* Paragraf 29*İlgili belgeler:* ISWG-GHG 1/1; MEPC 70/18 ve MEPC 70/18/Ek 1

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr



İstanbul :

24.07.2017

Sayı

Our Reference : 2785

Konu

Subject : **Denizcilik Endüstrisinin IMO'ya Sunduğu CO₂ Azaltım Hedeflerine İlişkin Sıkça Sorulan Sorular Hk.**

Sirküler No: 477 / 2017

Giriş

1. ICS, BIMCO, INTERCARGO ve INTERTANKO tarafından temsil edilen uluslararası denizcilik sektörü, küresel denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı (GHG) emisyonlarının azaltılmasına yönelik Yol Haritasının MEPC 70'de onaylanmış olmasını ve bu kapsamda IMO'nun 2018 yılı için CO₂ emisyonlarını azaltma ön stratejisini kabul etmesini memnuniyetle karşılamaktadır. Bahsi geçen Yol Haritası, BM İklim değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin (UNFCCC) Paris Anlaşması Taraflarının kabul ettiği 'Niyet Edilen Ulusal Katkılar (INDC)' kapsamına alınmayan denizcilik sektörü için çizilmiştir.
2. Paydaşlar, deniz taşımacılığında kaynaklanan CO₂ emisyonlarının azaltılması için gerekli adımların IMO liderliğinde atılmasına tam destek vermektedir. Bu nedenle, Paris Anlaşması'nın ruhu ve hedefine uygun şekilde CO₂ emisyonlarını azaltmak için denizcilik dünyasında tam bir bağlılık olduğunu tüm ülkelere göstermesi açısından 2018 yılına yönelik kararların önemini vurgulamaktadırlar.
3. Küresel denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmada IMO'nun tam yetkili konumunu koruması IMO'ya Üye Devletler tarafından sınırlı bir süre içinde kaydedilecek gelişmelere bağlı olduğundan, bu öneriyi sunan paydaşlar denizcilik sektörüne danışmışlar ve CO₂ emisyonlarını azaltma stratejisini oluşturabilecek bazı somut öneriler elde etmeyi hedeflemişlerdir.
4. Görüşmeler ve fikir danışması karşılıklı olarak devam etmektedir; fakat paydaşlar, sektörün 2018 ön stratejisi de dâhil olmak üzere genel olarak CO₂ emisyonlarını azaltma stratejisinde bulunması gerektiğine inandığı bazı unsurlar hakkındaki ilk düşüncelerini paylaşmak istemektedir.

Genel Görüşler

5. Paris Anlaşması'yla ilgili önemli gözlemlerden biri; Anlaşma'nın, Taraf Devletler'e CO₂ emisyonlarını azaltmak için kabul ettikleri taahhütleri (INDC) yerine getirmeleri noktasında yasal bağlayıcılığı olan herhangi bir koşul ya da hüküm getirmemiş olması ve söz konusu taahhütlerin ifasında beklentilerin üzerinde ya da altında kalan Taraf Devletlerin herhangi bir yasal sonuca maruz kalmayacak olmasıdır. Aynı yaklaşım, uluslararası denizcilik adına CO₂ emisyonlarını azaltma hedeflerini geliştirirken IMO tarafından da benimsenmelidir.
6. IMO stratejisi, düşük maliyetli ve kolay ulaşılabilen alternatif yakıtların ve yeni sevk gücü teknolojisinin olanaklarını kullanarak, küresel denizcilik sektörünü mümkün olduğunca hızlı bir şekilde karbondan arındırılmış bir geleceğe taşımak amacıyla oluşturulmalıdır ve bu süre zarfında verimliliği arttırmak için sunulan diğer teknolojilerden faydalanılmalıdır. Bu nedenle paydaşlar, uluslararası denizcilikten kaynaklanan CO₂ emisyonlarını azaltmak için alınacak ek tedbirlerle ilgili olarak strateji belirlenirken, yeni IMO Gemilerde Yakıt Tüketimi Veritabanı (IMO Ship Fuel Oil Consumption Database) ile Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI) ve Gemilerde Enerji Verimliliği Yönetim Planı'nın (SEEMP) temel alınması gerektiğine inanmaktadır.
7. Bununla birlikte, CO₂ emisyonlarını azaltmak için Paris Anlaşması'yla aynı doğrultuda büyük ve iddialı hedeflerin gerçekleştirilmesi uzun vadede yalnızca daha fazla enerji verimli sevk gücü teknolojilerinin ve alternatif deniz

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul :

24.07.2017

Sayı

Our Reference : 2785

Konu

Subject : **Denizcilik Endüstrisinin IMO'ya Sunduğu CO₂ Azaltım Hedeflerine İlişkin Sıkça Sorulan Sorular Hk.**

Sirküler No: 477 / 2017

yakıtlarının (örneğin; hidrojen, yenilenebilir enerjiyle çalışan yakıt hücreleri veya sıfır karbon biyo-yakıtlar) geliştirilmesiyle mümkün olacaktır. 'Fosil içermeyen' yakıtlar henüz mevcut olmamakla birlikte, denizcilik endüstrisi bu türden yakıtların çok uzak olmayan bir gelecekte ulaşılabilir olacağı fikrindedir.

8. Denizcilik endüstrisinin paydaşları bu nedenle, denizcilik endüstrisinin büyük oranda karbondan arındırılmasını mümkün kılacak yeni sevk gücü teknolojisinin ve alternatif deniz yakıtlarının geliştirilmesini ve ticari kullanıma sunulmasını hedefleyen uluslararası araştırma ve geliştirme çalışmalarının yapılmasını ve bu çalışmaların geniş kapsamlı ve sürdürülebilir olmasını vazgeçilmez bir ihtiyaç olarak vurgulamaktadır.
9. IMO stratejisi, CO₂ emisyonlarını azaltmaya yönelik iddialı hedeflerin taşımacılık ve sürdürülebilir kalkınma üzerindeki potansiyel etkileri ile ilgili olarak birçok IMO Üyesi Devletin taşıdığı meşru endişeleri dikkate almalıdır. Bu nedenle strateji, denizcilik endüstrisinin en yüksek karbon verimliliği sağlayan ticari taşımacılık türü olarak denizcilğe güvenmeye devam edecek olan dünya ekonomisine hizmet sağlama yeteneğini kısıtlamamalıdır.
10. IMO CO₂ azaltma stratejisinin son hali, MEPC tarafından kabul edilen ve denizcilik sektörünün tam desteğini alan "üç aşamalı süreç" ile uyumlu olmalıdır.

Özendirici Hedefler

11. Paydaşlar, 2018 yılında kabul edilecek ön strateji kapsamında IMO tarafından bazı Özendirici Hedeflerin kabul edilmesini önermektedir.
12. Söz konusu Özendirici Hedeflerin, uluslararası denizcilikten kaynaklanan CO₂ emisyonlarının en yüksek seviyede olduğu bir referans yılı ortaya koyması ve denizcilik sektöründen kaynaklanan CO₂ emisyonlarını yüzyılın ortasına kadar azaltacak ciddi ve uzun vadeli bazı hedefler belirlemesi gerektiği vurgulanmaktadır.
13. "Özendirici Hedefler", hedeflerin kararlaştırılan zaman zarfında tümüyle gerçekleştirilememeye ihtimalini ve -Paris Anlaşması'nda kullanılan dille tutarlı olarak- herhangi bir bağlayıcı nitelik taşımadığını göstermek amacıyla bilinçli olarak seçilmiş bir ifadedir. Paydaşlar, IMO stratejisinin geliştirilme sürecinde bu hususun IMO Üyesi Devletler tarafından kabul edilmesinin çok önemli olacağını vurgulamaktadırlar.
14. Uluslararası denizcilik sektörünün dünya ekonomisinin sürdürülebilir olmasında oynadığı önemli rol ve deniz taşımacılığının hâlihazırda fosil yakıtlara olan bağımlılığı göz önüne alındığında, IMO stratejisinden beklenen, Özendirici Hedeflerin uluslararası denizcilikten kaynaklanan toplam CO₂ emisyonu ya da tek bir geminin CO₂ emisyonu için bağlayıcı bir üst limit belirleme niyeti taşıması ya da bu tür bir taahhütte bulunmamasıdır. Paydaşlara göre, strateji oluşturulurken bu hususun da IMO Üyesi Devletler tarafından kabul edilmesi çok önemlidir.
15. Anılan Özendirici Hedefler, 2018 yılından sonra ve IMO stratejisinin son hali kapsamında hedeflerin 2023 yılında kabul edilmesinden önce, "üç aşamalı süreç" ile uyumlu olarak, IMO Gemilerde Yakıt Tüketimi Veritabanı'ndan elde edilen verileri ve bir sonraki IMO Sera Gazı Çalışmasını dikkate alarak IMO tarafından değiştirilebileceği için başlangıçta geçici olmalıdır.
16. Söz konusu Özendirici Hedefler, 2023 yılında hayata geçirilecek olan nihai IMO stratejisi çerçevesinde kabul edildikten sonra sürekli gözden geçirilmelidir. Hedefler özellikle, kesin olarak kabul edilmelerinden 10 yıl sonra kapsamlı şekilde yeniden incelenmelidir.
17. Paydaşlar, tartışmayı kolaylaştırmak amacıyla, aşağıdaki (geçici) Özendirici Hedefleri teklif etmektedir:

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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
 Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul

24.07.2017

Sayı

Our Reference : 2785

Konu

Subject : **Denizcilik Endüstrisinin IMO'ya Sunduğu CO₂ Azaltım Hedeflerine İlişkin Sıkça Sorulan Sorular Hk.**

Sirküler No: 477 / 2017

Özendirici Hedef 1: Uluslararası denizcilikten kaynaklanan yıllık toplam CO₂ emisyonlarını 2008 seviyelerinin altında tutmak

Özendirici Hedef 2: Uluslararası deniz taşımacılığında ortalama olarak her ton-km için CO₂ emisyonlarını 2050 yılına kadar 2008 yılına kıyasla en az % 50 azaltmak

18. Ayrıca, 2018 yılında kabul edilecek ön IMO stratejisi, Özendirici Hedeflerin gerçekleştirilmesine yardımcı olacak ilave tedbirlerin geliştirilmesine yönelik 2023 yılına kadar tamamlanacak ve kabul edilecek bir planı da hazırlamalıdır.
19. 2018 yılında kabul edilecek söz konusu ön strateji, Özendirici Hedefler 1 ve 2'nin gerçekleştirilmesi için teknik ve operasyonel tedbirlerin tek başına yeterli olup olmadığını ortaya koyan bir analize yer vermelidir.
20. IMO, söz konusu Özendirici Hedefler ve bu Hedeflerin gerçekleşmesine yardımcı olacak ek tedbirler üzerindeki son kararını 2023 yılında kabul edilecek nihai strateji kapsamında verebilir. Bu karar, "üç aşamalı süreçle" uyumlu olarak, yeni IMO Gemilerde Yakıt Tüketimi Veritabanı'ndan elde edilecek verilerin kapsamlı bir analizini ve 2019 yılında yapılacak bir sonraki IMO Sera Gazı Çalışması'nın tespit edeceği denizcilik sektöründen kaynaklanan CO₂ emisyonlarına yönelik revize edilmiş tahminleri dikkate almalıdır.
21. Yukarıda önerilen Özendirici Hedeflere ilaveten, 2023 yılında kabul edilecek nihai strateji kapsamında IMO'nun uzun vadeli ek bir hedef üzerine de düşünmesi ve denizcilik sektörünün niyetlerine ilişkin küresel topluma olumlu bir mesaj olarak bu çalışmadan 2018 yılında kabul edilecek olan ön stratejide bahsetmesi tavsiye edilmektedir.
22. Bahse konu ek Özendirici Hedefin, süregelen CO₂ emisyon azaltımında bir amaç olarak, **2050 yılına kadar uluslararası denizciliğin yıllık toplam CO₂ emisyonlarının 2008 yılına kıyasla, mutabık kalınmış bir orana indirilmesi şeklinde** olabileceği ifade edilmektedir.
23. İlave edilen söz konusu Özendirici Hedefin, 2023 yılında kabul edilecek nihai IMO stratejisine dâhil edilmesi durumunda, "üç aşamalı süreç" ile uyumlu olarak, IMO Gemilerde Yakıt Tüketimi Veritabanı'ndan ve bir sonraki Sera Gazı Çalışmasından elde edilecek veriler göz önünde bulundurularak, IMO tarafından dikkatli şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir.
24. Uzun vadedeki ticari büyüme tahminleri dikkate alındığında, uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan toplam CO₂ emisyonlarını önemli miktarlarda azaltmak için alternatif yakıtların yaygınlaşması ve gemiler için makul bir maliyetle yeni sevk gücü teknolojisinin geliştirilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Yukarıda ifade edilen Özendirici Hedef IMO stratejisinin bir parçası olduğu takdirde bu gerçeklik dikkate alınmalıdır.

İlerlemenin Değerlendirilmesi – 2033

25. IMO tarafından Özendirici Hedefler ortaya konmasına karar verilirse, sektörel paydaşlar bu hedeflere ulaşma noktasında kaydedilen ilerlemenin kapsamlı bir şekilde değerlendirilmesini ve bu çalışmanın son stratejinin kabulünden on yıl sonra (2033 yılında) yapılmasını önermektedir. Değerlendirme çalışması için, diğer unsurların yanı sıra, alternatif yakıtlar ile yeni sevk gücü teknolojisinde yaşanan gelişmeler dikkate alınmalıdır. IMO stratejisi,

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul :

24.07.2017

Sayı

Our Reference : 2785

Konu

Subject : **Denizcilik Endüstrisinin IMO'ya Sunduğu CO₂ Azaltım Hedeflerine İlişkin Sıkça Sorulan Sorular Hk.**

Sirküler No: 477 / 2017

2023 yılı Özendirici Hedeflerin bu kapsamlı değerlendirmenin sonuçlarına göre 2030'larda yeniden düzenlenebileceğini dikkate almalıdır.

26. 2033'te yukarıdaki gibi bir değerlendirme yapılması amaçlandığı 2018 stratejisinde yer almalıdır.

Alternatif Yakıtlar Geliştirme Planı

27. Alternatif yakıt kullanımını teşvik eden ve bu yakıtların geliştirilmesine etkin bir şekilde destek olan bir planın, 2023'te son halini alacak stratejide bulunması önem taşımaktadır.

28. Alternatif yakıtlar ve bu yakıtların ikmali için gerekli altyapı geliştirme çalışmalarını teşvik edecek bir planlamanın 2023 stratejisinin bir parçası olarak hedeflendiği 2018 stratejisinde belirtilmelidir.

ISWG'den Beklenen Adım

29. 2018 yılı için Özendirici Hedefler belirleme aşamasında ve CO₂ emisyonlarını azaltmaya yönelik 2018 yılı başlangıç stratejisine eklenebileceği önerilen diğer unsurlarla ilgili olarak bu sektör sunumunun dikkate alınması.

İngilizceden çevirenler:

Selin YELESER, İMEAK DTO Dış İlişkiler Birimi Yetkilisi

Burcu ULUÇAY, İMEAK DTO Dış İlişkiler Birimi Sorumlusu

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr



EK-3

International Chamber of Shipping

38 St Mary Axe London EC3A 8BH

Tel +44 20 7090 1460

Fax +44 20 7090 1484

info@ics-shipping.org www.ics-shipping.org www.shipping-facts.com



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.

26 May 2017

ICS(17)20

TO: ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS

**Copy to: Board
Marine Committee
Environment Sub-Committee**

PROPOSED CO₂ REDUCTION OBJECTIVES - FAQs

Action Required: To forward the attached list of 'Frequently Asked Questions', concerning the industry proposal to IMO on CO₂ reduction objectives, to maritime administrations and relevant officials.

The recent ICS AGM agreed to a joint industry submission to IMO on possible CO₂ reduction objectives for the international shipping sector, as part of the IMO CO₂ reduction strategy which IMO will begin discussing at a meeting in the week of 26 June. Please see:

<http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/IMO/elements-for-inclusion-in-the-imo-strategy-including-aspirational-objectives-.pdf?sfvrsn=0>

The AGM also requested the Secretariat to prepare some 'Frequently Asked Questions' (FAQs) to help national associations sell the industry submission to their maritime administrations. This is attached at **Annex A**.

Members are encouraged to share these FAQs with their maritime administrations and relevant officials attending the IMO meetings at the end of June.

Simon Bennett
Director Policy and External Relations

International Chamber of Shipping
INDUSTRY PROPOSAL TO IMO ON
ASPIRATIONAL OBJECTIVES FOR CO₂ REDUCTION
‘FREQUENTLY ASKED QUESTIONS’

The following relates to the industry submission to the IMO Intersessional Working Group on the Reduction of GHG Emissions from Ships:
<http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/IMO/elements-for-inclusion-in-the-imo-strategy-including-aspirational-objectives-.pdf?sfvrsn=0>

Why has the shipping industry made this submission?

The industry wishes to ensure that IMO – its global regulator – remains responsible for addressing CO₂ emissions from ships, as there would be chaos and market distortion if this issue was dealt with unilaterally by environment/climate change ministries at national or regional level.

Unless IMO adopts an ambitious strategy by 2018, with clear CO₂ reduction objectives, ICS fears that international shipping will remain vulnerable to a perception within environment ministries that the sector has somehow ‘escaped’ the Paris Agreement (whereas land-based sectors are now covered by the CO₂ reduction commitments that governments have already made).

This perception may be compounded by the recent agreement which ICAO has adopted for the aviation sector and which contains clear objectives for CO₂ reduction with numbers and dates, similar to the Intended Nationally Determined Contributions (INDCs) which governments have committed as part of the Paris Agreement, further increasing the danger of unilateral action against shipping.

In a nutshell, what has the industry proposed?

The industry has proposed that IMO should adopt some ambitious Aspirational Objectives for CO₂ reduction on behalf of the entire sector (not individual ships):

- **To maintain international shipping’s annual total CO₂ emissions below 2008 levels (*i.e. identifying 2008 as the year in which CO₂ emissions from the international shipping sector reached their peak*);**
- **To reduce CO₂ emissions per tonne-km, as an average across international shipping, by at least 50% by 2050, compared to 2008 (*i.e. a relative CO₂ reduction objective. NB: this is an average across the sector. No objectives would be set for individual ships*);**

- **To reduce international shipping's total annual CO₂ emissions by an agreed percentage by 2050, compared to 2008, as a point on a continuing trajectory of CO₂ emissions reduction (i.e. with this percentage to be agreed by IMO as part its CO₂ reduction strategy).**

With regard to the third objective, the industry has emphasised in its submission that truly dramatic cuts by 2050 will only be possible provided that shipping has access to new alternative 'fossil-free' fuels, and that the IMO strategy must therefore include a plan for the development of these alternative fuels.

The industry has also proposed that in 2033 (ten years after the adoption of the final IMO strategy in 2023) IMO should conduct a major review of progress towards achieving the objectives, taking particular account of progress towards the development of fossil-free fuels.

The industry has also made it clear that the adoption of these objectives by IMO should not be taken to imply any kind of commitment or intention by IMO to place a firm binding cap on the sector's total CO₂ emissions or on the CO₂ emissions of individual ships. The objectives proposed are ambitious Aspirational Objectives. But it is possible they might not be fully achievable, especially if alternative fuels take longer to develop, or demand for maritime trade grows faster than anticipated. This is also why the proposed review in 2033 is important.

Why does ICS fear unilateral action?

The European Union is currently discussing incorporating international shipping (including non-EU flag ships calling at EU ports) into the EU Emissions Trading System (ETS).

In addition, carbon taxes and emissions trading systems are now being established in North America and parts of Asia.

Unless IMO Member States agree some suitably ambitious CO₂ objectives in 2018, environmental policy makers will legitimately question why visiting ships – which collectively contribute about 2.2% of the world's annual CO₂ emissions – should continue to be excluded from measures which those policy makers are actively imposing on their land-based economies.

Under the 1997 UNFCCC Kyoto Protocol, IMO still has the mandate to address CO₂ emissions from international shipping. But the Protocol comes to an end in 2020, and there is no mention of the role of IMO in the Paris Agreement. In the absence of a clear signal from IMO in 2018, there is a danger that IMO's mandate to lead CO₂ reduction from shipping could be challenged, further encouraging unilateral action against shipping such as inclusion within national carbon taxes or ETS.

How does the industry proposal match the ambition and spirit of the Paris Agreement?

The international shipping sector is not covered by the commitments (INDCs) which governments have made under the Paris Agreement with respect to their national economies.

But the Paris Agreement requires all sectors of the global economy to identify when they will peak their total CO₂ emissions and to set objectives for delivering subsequent reductions.

The shipping industry has therefore proposed that 2008 should be the year of peak emissions from international shipping. The industry has also proposed that IMO should identify a percentage by which the sector's total annual CO₂ emissions should reduce by 2050, compared to 2008, as a prelude to further dramatic reductions.

The objectives proposed for adoption by IMO might be regarded as an 'Intended IMO Determined Contribution' to CO₂ reduction on behalf of the international shipping sector, similar to the Intended Nationally Determined Contributions (INDCs) committed by governments as part of the Paris Agreement.

In what sense are the objectives ambitious?

Any proposal to cut the sector's total CO₂ emissions while demand for shipping is projected to continue growing is by definition very ambitious. Moreover, shipping is far more dependent on the use of fossil fuels, not currently having the same access to renewable alternatives as other industrial sectors.

The rest of the world's total CO₂ emissions are projected by UNFCCC to continue rising until the 2030s. However, shipping has now proposed 2008 as being the peak year for its total CO₂ emissions rather than some arbitrary future date. (According to IMO, 2008 was the year in which total CO₂ emissions from the international shipping sector was highest).

The industry is proposing Aspirational Objectives for adoption by IMO that will cover the total CO₂ emissions from the international shipping sector as whole, something over which individual ship operators have no control, having no little influence over the level of demand for shipping services.

While the industry is confident that it can reduce its CO₂ emissions per tonne of cargo moved one kilometre by 50%, the industry has no control over any increase in the sector's total emissions due to projected increases in the total global demand for shipping because of population growth and economic development.

While the industry is confident that it can hold the sector's total CO₂ emissions below 2008 levels, for as long as shipping remains dependent on fossil fuels it is not certain that this can be done indefinitely in view of projected increases in demand.

In view of current projections for trade growth between now and 2050, any longer term absolute reduction in the total CO₂ emissions of the shipping sector can only be achieved with alternative 'fossil-free' fuels and propulsion technology – such as hydrogen or renewable fuel cells – which are not yet available, although the industry expects that they will be available in the not too distant future.

Why is the industry opposed to a binding cap on the sector's total emissions?

While the industry is fully committed to the achievement of the objectives it has proposed, this will ultimately be dependent on the development of alternative 'fossil free' fuels. It is impossible to guarantee that these will be widely available worldwide in advance of 2050, or before total emissions start exceeding 2008 levels due to trade demand increasing more quickly than CO₂ emissions from shipping can be reduced, for as long as shipping is dependent on fossil fuels.

Any binding cap on maritime trade would therefore be unacceptable to developing nations – as China and India and others have already made clear in separate submissions to IMO – since it would inhibit the development of their national economies and the continuing improvement of living standards.

Even the adoption by IMO of Aspirational Objectives – which the industry believes will be the minimum signal necessary in 2018 to prevent unilateral measures – are only likely to be acceptable to many developing nations if it is made absolutely clear in the IMO strategy that the adoption of CO₂ reduction objectives should not be taken to imply any kind of commitment or intention by IMO to place a binding cap on the sector's total CO₂ emissions (or on the CO₂ emissions of individual ships).

Why is the industry opposed to objectives being developed for individual ships?

While the industry fully supports the adoption and implementation of the IMO Energy Efficiency Design Index (EEDI), ICS and many IMO Member States remain strongly opposed to the establishment of a mandatory system of **operational** efficiency indexing for application to individual ships. The ultimate effect of such a system would be to penalise vessels on the basis of a theoretical and arbitrary operational rating that does not correspond to actual CO₂ emissions in real life. This is because of the potential inaccuracies of such a metric and thus the significant danger of market distortion.

For example, the fuel consumed by two identical ships during two similar voyages will vary considerably due to factors such as currents, ocean conditions and weather. Similarly, fuel consumed by individual ships, particularly those in tramp sectors, may vary considerably from one year to the next, being dependent on trading patterns and the nature of charters over which the ship operator has little control.

How is the proposal to adopt objectives in 2018 compatible with the ‘three step process’?

The ‘Three Step Process’ is the acceptance among IMO Member States that further CO₂ reduction measures should not be agreed prior to the collection and analysis of additional information about CO₂ emissions from international shipping. The industry agrees that this process must be adhered to as part of the final IMO strategy to be agreed in 2023.

Arguably, the adoption of some Aspirational Objectives as part of the initial IMO strategy to be agreed in 2018 would not represent any additional ‘measures’ – it would simply be a political signal to the global community. However, in order to be consistent with the spirit of the ‘three step process’, the industry has proposed that the Aspirational Objectives agreed in 2018 should initially be ‘provisional’ in the sense that they could be adjusted to take account of information from the new IMO CO₂ data collection system (which should be operational after 2018) as well as the next IMO GHG Study (which is due to be conducted in 2019) prior to final agreement of these Aspirational Objectives as part of the final IMO strategy in 2023.

Why is the industry opposed to emissions trading?

As well as opposing unilateral action that will lead to market distortion, ICS is firmly opposed to the concept of emissions trading, which is not appropriate for an industry such as shipping that comprises thousands of companies, the majority of which are SMEs, typically operating less than ten ships. Apart from market distortion, emissions trading is likely to create a huge administrative burden and is ultimately unlikely to incentivise emission reduction, especially if implemented regionally.

***NB:** In the event that IMO Member States should decide to develop a Market Based Measure (MBM) for shipping, the preference of the majority of the industry is for a levy per tonne of fuel purchased for consumption. However, this does not mean that ICS is advocating MBMs, and ICS believes that it will be premature to discuss MBMs at the first meeting of the ISWG which should focus on objectives, methodologies and the process for developing these.*
