

**Sayı** : 38591462-010.07.03-2021-3195

06.12.2021

**Konu** : ISWG-GHG 10 Toplantısı Hakkındaki ICS Raporu

Sirküler No: 1257

Sayın Üyemiz,

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS) tarafından gönderilen 24.11.2021 tarihli yazı ile Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik Oturumlararası Çalışma Grubu 10'uncu Oturumu hakkındaki özet rapor Odamıza iletilmiştir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi bünyesindeki (Marine Environment Protection Committee-MEPC) Gemilerden Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik Oturumlararası Çalışma Grubu'nun 10'uncu Oturumu'nun (Intersessional Working Group on the Reduction of GHG Emissions-ISWG GHG 10) 18-22 Ekim 2021 tarihleri arasında Norveç'in oturma başkanlığında çevrim içi olarak gerçekleştirildiği belirtilmektedir.

Bahse konu çalışma grubu toplantısına ait özet raporun, ICS Sekreteryası tarafından toplantı içeriği dahilinde hazırlandığı bildirilmektedir. Toplantıda gündeme gelen önemli konular hakkındaki özet rapor ve Türkçe tercümesi Ek'te sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz/rica ederim.

Saygılarımla,

*e-imza*İsmet SALİHOĞLU  
Genel Sekreter**Ek:**

- 1- ICS'in 24.11.2021 Tarihli Yazısı ve Eki (4 sayfa)
- 2- ISWG-GHG 10 Raporu Türkçe Tercümesi (3 sayfa)

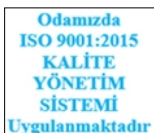
Dağıtım:

Gereği:

- Tüm Üyeler (WEB sayfası ve e-posta ile)
- İMEAK DTO Şube ve Temsilcilikleri
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Armatörler Taşıma ve İşletme Kooperatifi
- GİSBİR (Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Derneği)

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.**

Evrak Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/BSFLUB4MZ>  
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





# DENİZ TİCARET ODASI CHAMBER OF SHIPPING



- 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)

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



Evrakı Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/BSFLUB4MZ>  
Bilgi için: Alper Mergen Telefon: 0212 252 01 30/246 E-Posta: [alper.mergen@denizticaretodasi.org.tr](mailto: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](http://www.denizticaretodasi.org.tr) E-mail: [iletisim@denizticaretodasi.org.tr](mailto:iletisim@denizticaretodasi.org.tr) KEP: [imeakdto@hs01.kep.tr](mailto:imeakdto@hs01.kep.tr)





Walsingham House  
35 Seething Lane  
London  
EC3N 4AH  
Ek-1  
Tel +44 20 7090 1460

[info@ics-shipping.org](mailto:info@ics-shipping.org) | [ics-shipping.org](http://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.

24 November 2021

**MC(21)102**

**TO: MARINE COMMITTEE**

**Copy: Environment Sub-Committee  
All Full and Associate Members (for information)**

**IMO ISWG GHG 10 – ICS REPORT**

***Action Required: Members are invited to note the ICS report on the outcome of ISWG-GHG 10.***

The tenth session of the IMO Marine Environment Protection Committee Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG GHG 10) was held virtually from 18 to 22 October 2021 with Mr Sveinung Oftedal (Norway) as Chair.

Further information can be provided by the Secretariat on request by contacting the undersigned ([chris.waddington@ics-shipping.org](mailto:chris.waddington@ics-shipping.org)).

Chris Waddington  
Technical Director

## **Consideration of any issue arising from the interim report of the Correspondence Group on Carbon Intensity Reduction**

Action points 52.2.1 to 52.2.6 of the interim report were considered by the group and detailed clarifications and instructions were provided:

- In cases where a ship holds multiple load line certificates or permanently changes its type, deadweight and/or gross tonnage during the year, the determination of its deadweight and gross tonnage value should be specified in the Verification guidelines. The Group further noted that it may be more appropriate at a later stage to incorporate these issues in G1 (CII guidelines) and G2 (CII reference lines).
- In principle, the attained annual operational CIIs, the parameters to calculate the correction factors, and voyage adjustments, if eventually adopted by the Committee, and other trial CIIs should be referred to in the updated 2017 Guidelines for the development and management of the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database ("Database guidelines") as appropriate;
- Although revision of the G2 and G4 guidelines was outside the scope of the Correspondence Group, several proposals for correction factors for certain ship types, operational profiles and/or voyages for the CII calculations related to the G2 guidelines (CII reference lines) and G4 guidelines had been received. Nevertheless, it was agreed that draft amendments to the G2 and/or G4 guidelines could be considered by the Correspondence Group, as additional information/recommendations.
- It was recommended that the corrected CII value should be used for calculation of the attained operational CII and for CII rating of the ship. Uncorrected values of the attained CII values should also be reported to the Administration together with the corrected values.

## **Further consideration of the scope of and timeline for development of a mandatory carbon intensity code**

Although all delegations supported the development of a carbon intensity code there was no agreement on the timing of its development, or its scope. Hence for the Group's consideration at a future session, the Secretariat was requested to identify options for a possible timeline, and from a technical/legal point of view to identify a possible scope.

## **Consideration of concrete proposals on how to keep the impacts of the short-term measure under review and how to undertake a lessons-learned exercise of the comprehensive impact assessment of the short-term measure**

The Group agreed to invite interested Member States and international organisations to submit concrete proposals on how to keep the impacts of the short-term measures under review.

The Group further agreed:

- The lessons-learned exercise should be completed in time for MEPC 79, hence enabling the improved procedure to be implemented from Phase II of the work plan for the development of mid and long-term measures.
- It will be recommended that one or more expert workshops should be held prior to the next ISWG-GHG meeting. The workshops will consider concrete proposals for

improving the impact assessment procedure, and provide recommendations to the Group as part of the lessons-learned exercise.

- It is recommended that the Committee should invite Member States and international organisations to submit additional concrete proposals on how to improve the impact assessment procedure.

## **Consideration of mid-term GHG reduction measures in the context of Phase I of the workplan for the development of mid- and long-term measures**

While no firm conclusions were reached, the meeting provided a useful opportunity for Member States to improve their understanding of the possible pros and cons of the various proposals so far submitted on potential MBMs. These included the comprehensive carbon levy proposal submitted by ICS and INTERCARGO, the similar (more basic) proposal submitted to MEPC 76 by the Marshall Islands and the Solomon Islands, and the outline of a cap and trade system proposed by Norway (combined with a carbon intensity rating system). However, there was little discussion of the detail contained in the proposals or what the quantum of any carbon price for shipping might be.

To promote an inclusive discussion and identify common ground, the Chairman invited delegations to respond to a series of questions, the responses to which, unattributed, were included as an Annex to the report of the meeting.

Although these discussions about a potential MBM are at a very preliminary stage, the governments which spoke were broadly in two camps:

Those which support some kind of carbon pricing (e.g. EU States, United Kingdom, Japan, Singapore, Pacific island States). Interestingly, however, when Slovenia (currently holding the EU Presidency) spoke on behalf of the EU27, they did not explicitly express a preference for emissions trading compared to a levy, although they supported a 'basket of measures' that included both a fuel standard and carbon pricing, whilst not actually saying if they should be linked together (as proposed by Norway).

Those States which are clearly very cautious about any kind of carbon pricing due to the potential trade/economic impacts – e.g. China, India, South American States, Middle East States and (though for different reasons) the United States – to a large extent focused on procedural issues, recalling, for example, that the IMO Initial GHG Strategy describes mid-term measures as those to be finalised and adopted between 2023 and 2030. They also indicated they would ideally prefer mid-term measures to be limited to a further technical measure, with some suggesting IMO should look at those measures which have been adopted for aviation (which, in essence, allow airlines to compensate for emissions using offsets).

Of those States that favour carbon pricing, a small majority seemed to indicate that a levy potentially has more advantages as a global system, citing some of the arguments in favour of a levy made by ICS. Amongst those that are far more cautious, such as China, it was indicated that although they disliked emission trading somewhat more than they disliked a levy (China raised similar concerns about a cap and trade system as those raised by ICS), they nevertheless disliked any form of MBM.

To repeat, given the way in which the Chairman structured the discussion, it is premature to draw conclusions. Nevertheless, it seems that a levy system might be more likely to

achieve eventual consensus than a cap and trade approach, although there is currently no real consensus in support of either possibility.

### **Consideration of how to address the increasing workload on reduction of GHG emissions from ships and proposal for alternative working arrangements**

Although it was agreed that the workload of the Group was increasing, no consensus on alternative working arrangements could be achieved. In this regard, the Group invited the Committee to provide instructions for the Group on how to further proceed on the matter of addressing increasing workload and consideration of possible alternative working arrangements.

### **Any other business**

Provisional scheduling of subsequent ISWG-GHG meetings was confirmed as follows:

- ISWG-GHG 11: 14-18 March 2022;
- ISWG-GHG 12: 16-20 May 2022.

## **Karbon Yoğunluğunu Azaltma Yazışma Grubu'nun ara raporunda yer alan konuların değerlendirilmesi**

Yazışma Grubu tarafından ara raporun 52.2.1-52.2.6 arasındaki eylem maddeleri değerlendirilmiş olup aşağıda yer alan sonuçlar açıklanmıştır:

- Bir geminin birden fazla yükleme hattı sertifikasına sahip olması veya yıl içinde tipini, dedveyt ve/veya gros tonajını kalıcı olarak değiştirmesi durumunda, geminin dedveyti ve gros tonaj değeri Doğrulama Rehberinde belirtilmelidir. Ayrıca, bu konuların G1 (CII Rehberleri) ve G2 (CII Referans Çizgileri) Rehberlerine dahil edilmesinin sonraki aşamada daha uygun olabileceği belirtilmiştir.
- Tespit edilen yıllık operasyonel Karbon Yoğunluğu Göstergeleri (CIIs), düzeltme faktörlerini hesaplama parametreleri ve Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) tarafından kabul edilmesi durumunda sefer düzeltme değerleri ve diğer deneme CII değerlerine, IMO Gemi Yakıt Tüketim Veritabanı'nın geliştirilmesi ve yönetimi için revize edilmiş 2017 Rehberinde yer verilmelidir.
- G2 ve G4 Rehberlerinin revizyonu Yazışma Grubu'nun kapsamı dışında olmasına rağmen, bahse konu rehberler ile ilgili CII hesaplamaları için belirli gemi tipleri, operasyonel profiller ve/veya seferler için düzeltme faktörlerine yönelik çeşitli öneriler alınmıştır. Bunun yanı sıra, G2 ve/veya G4 Rehberlerinde yapılan taslak değişikliklerin Yazışma Grubu tarafından ek bilgi/tavsiye olarak değerlendirilebileceği kabul edilmiştir.
- Tespit edilen operasyonel CII'nin hesaplanması ve geminin CII derecesi için düzeltilmiş CII değerinin kullanılması tavsiye edilmiştir. Tespit edilen CII değerlerinin düzeltilmemiş değerleri, düzeltilmiş değerlerle birlikte İdareye bildirilmelidir.

## **Zorunlu karbon yoğunluğu kodunun geliştirilmesi için kapsam ve sürecin değerlendirilmesi**

Tüm delegeler karbon yoğunluğu kodunun geliştirilmesini desteklese de, zamanlaması veya kapsamı konusunda anlaşmaya varılamamıştır. Bu nedenle, Çalışma Grubu'nun sonraki oturumunda değerlendirmesi için, Sekreteryadan muhtemel takvime yönelik seçenekleri belirlemesi ve teknik/hukuki bir bakış açısından kapsamı belirlemesi talep edilmiştir.

## **Kısa vadeli önlemin etkilerinin incelenmesi ve kapsamlı etki değerlendirmesinden edinilen tecrübelerle çalışma yapılmasına dair somut tekliflerin görüşülmesi**

Çalışma Grubu, ilgili Üye Devletleri ve uluslararası kuruluşları kısa vadeli tedbirlerin etkilerinin değerlendirilmesi konusunda somut öneriler sunmaya davet etmiştir.

- Edinilen tecrübelerle yapılan çalışmalar, MEPC 79'da görüşülmek üzere zamanında tamamlanmalıdır. Böylece orta ve uzun vadeli tedbirlerin geliştirilmesine yönelik iş planının II. Aşaması'ndan itibaren iyileştirilmiş prosedürün uygulanması sağlanmalıdır.
- Bir sonraki ISWG-GHG toplantısından önce bir veya daha fazla uzman çalıştayının düzenlenmesi tavsiye edilecektir. Çalıştaylarda, etki değerlendirme prosedürünü iyileştirmek için somut önerilerin gözden geçirilmesi ve edinilen tecrübelerin bir parçası olarak Çalışma Grubu'na önerilerde bulunacağı öngörülmektedir.
- Komitenin, Üye Devletleri ve uluslararası kuruluşları etki değerlendirme prosedürünün iyileştirilmesine dair ilave somut öneriler sunmaya davet etmesi talep edilmektedir.

## **Orta ve uzun vadeli önlemlerin geliştirilmesi için çalışma planının I. Aşaması kapsamında orta vadeli sera gazı azaltım önlemlerinin değerlendirilmesi**

Kesin bir sonuç elde edilmemesine rağmen, muhtemel Piyasa Bazlı Tedbirler'e (Market Based Measures-MBMs) yönelik şimdiye kadar sunulan çeşitli tekliflerin avantajları ve dezavantajları hakkında Üye Devletlerin görüşlerini oluşturmaları için ISWG-GHG 10 toplantısının fayda sağladığı düşünülmektedir. Bu tedbirler, ICS ve INTERCARGO tarafından sunulan kapsamlı karbon vergisi teklifini, Marshall Adaları ve Solomon Adaları tarafından MEPC 76'ya sunulan benzer bir teklifi ve Norveç tarafından önerilen bir karbon yoğunluğu derecelendirme sistemi ile birlikte emisyon üst sınırı ve ticaret sistemi teklifini içermektedir. Ancak, tekliflerde yer alan ayrıntılar veya denizcilik sektörü için herhangi bir karbon fiyatlandırması hakkında çok az görüş sunulmuştur.

Kapsamlı bir görüşmeyi teşvik etmek ve ortak bir zemin belirlemek için Çalışma Grubu'nun Başkanı, katılımcıları değerlendirme yapmaları konusunda teşvik etmiştir. Elde edilen görüşlere, atıf yapılmadan toplantı raporunun ekinde yer verilmiştir.

Oluşturulması muhtemel bir MBM hakkındaki değerlendirmeler henüz başlangıç aşamasında olsa da, görüş bildiren hükümetler genel olarak ikiye ayrılmıştır:

Avrupa Birliği Ülkeleri, Birleşik Krallık, Japonya, Singapur, Pasifik Ada Devletleri karbon fiyatlandırmasını desteklemiştir. Ancak, EU27 (Avrupa Birliği) ülkeleri adına görüş bildiren ve Avrupa Birliği Başkanlığını elinde bulunduran Slovenya, yakıt standardı ve karbon fiyatlandırmasını içeren bir "önlem paketini" desteklemelerine rağmen, Norveç tarafından önerildiği gibi bu iki önlemin birbiriyle bağlantılı olmasına yönelik fikir beyan etmemiş olup vergiye kıyasla emisyon ticareti hakkında açık bir görüş bildirmemiştir.

Olası ticari/ekonomik etkiler nedeniyle her türlü karbon fiyatlandırması konusunda çok temkinli olan Çin, Hindistan, Güney Amerika Devletleri, Orta Doğu Devletleri ve Amerika Birleşik Devletleri gibi ülkeler, IMO Sera Gazı Başlangıç Stratejisi'nde orta vadeli önlemlerin 2023 ve 2030 yılları arasında nihai hale getirilip kabul edileceği şeklinde belirtilmesi gibi büyük ölçüde yönetsel konulara odaklanmıştır. Ayrıca, IMO'nun havacılık için kabul edilen önlemleri göz önünde bulundurması önerisiyle birlikte, orta vadeli tedbirlerin daha ileri bir teknik önlemlerle sınırlandırılmasının tercih edildiği belirtilmiştir.

Karbon fiyatlandırmasını destekleyen ülkelerin bir kısmı, ICS tarafından önerilen vergi uygulaması lehine bazı argümanlara atıfta bulunarak, küresel bir vergi sisteminin daha fazla avantajı olduğunu belirtmiştir. Bu konuda çok temkinli olan Çin gibi ülkeler, vergi getirilmesini desteklemediklerini, emisyon ticaret sistemi konusunda vergi sisteminden daha fazla isteksiz olduklarını ve MBM'nin herhangi bir biçiminden rahatsız olduklarını belirtmiştir.

Toplantının geneli göz önüne alındığında, sonuç çıkarmak için erken olduğu görülmüştür. Bununla birlikte, şu anda her iki olasılığı destekleyen bir fikir birliği olmamasına rağmen, üst sınır ve ticaret sistemi yaklaşımına göre vergi sisteminin nihai bir fikir birliğine varma olasılığının yüksek olduğu belirtilmiştir.



## **Gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması konusunda artan iş yükünün nasıl ele alınacağına değerlendirilmesi ve alternatif çalışma düzenlemeleri için teklif sunulması**

Çalışma Grubu'nun iş yükünün arttığı konusunda mutabık kalınmıştır ancak, alternatif çalışma düzenlemeleri konusunda fikir birliğine varılamamıştır. Bu kapsamda Çalışma Grubu, artan iş yükünün ele alınması ve alternatif çalışma düzenlemelerinin değerlendirilmesi konusunda talimatlar vermesi için Komite'yi davet etmiştir.

### **Diğer konular**

Sonraki ISWG-GHG toplantılarının öngörülen tarihleri onaylanmıştır:

- ISWG-GHG 11: 14-18 Mart 2022
- ISWG-GHG 12: 16-20 Mayıs 2022