



Sayı : 38591462-010.07.03-2020-4531

14.12.2020

Konu : Kısa Vadeli GHG Tedbirleri Toplantısı Hk.

Sirküler No: 1387

Sayın Üyemiz,

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS) tarafından gönderilen 1 Aralık 2020 tarihli yazı ile Deniz Komitesi Çalışma Grubu'nun 27 Kasım 2020 tarihinde gerçekleştirilen Kısa Vadeli Sera Gazı (Green House Gases – GHG) Tedbirleri Toplantısı'nın taslak tutanakları Odamıza iletilmiştir.

Kısa vadeli sera gazı azaltma tedbirleri paketi ve basitleştirilmiş bir derecelendirme sistemi ile birlikte Karbon Yoğunluk Göstergeleri (CII'ler) hakkında bilgileri içeren taslak toplantı tutanağı ve Türkçe tercümesi ile ICS'in CII ölçülerine yönelik yorumları Ek'te sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz/rica ederim.

Saygılarımla,

İsmet SALİHOĞLU
Genel Sekreter

Ek:

- 1- Taslak Toplantı Tutanağı Türkçe Tercümesi (3 sayfa)
- 2- Taslak Toplantı Tutanağı (5 sayfa)

Dağıtım:

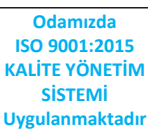
Gereği:

- 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)
- TÜRK LİM (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/L5591Z>
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



**KISA VADELİ SERA GAZI AZALTIM TEDBİRLERİ
DENİZ KOMİTESİ ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTISI
TASLAK TUTANAKLARI**

• **ISWG GHG-7 ve MEPC 75 TOPLANTI ÇIKTILARININ DEĞERLENDİRMESİ**

ISWG GHG 7 ve MEPC 75'in sonuçları hakkında kısa bir bilgilendirme yapılmıştır. ISWG GHG-7'de, hedefe dayalı teknik tedbir (Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi-EEXI) ve Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planını (SEEMP) güçlendirecek hedefe dayalı operasyonel tedbirleri birleştiren kısa vadeli sera gazı azaltma tedbirleri paketi kabul edilmiş olup basitleştirilmiş bir derecelendirme sistemi ile birlikte Karbon Yoğunluğu Göstergeleri (CII'ler) sunulmuştur.

• **ULUSAL GELİŞMELER HAKKINDA ÜYELER TARAFINDAN YAPILAN BİLGİLENDİRME**

Üyeler tarafından, ülkelerinde meydana gelen ulusal gelişmeler hakkında bilgi verilmiştir:

- Diğer üyeler anlaşmayı olumlu karşılarken, bazı üye devletlerin temsilcileri MEPC 75'te kararlaştırılan tedbirler paketinin özellikle uygulama açısından iddialı olmamasından dolayı yaşadıkları hayal kırıklığını dile getirmişlerdir.
- Karmaşık ve zor bir husus olan kısa vadeli sera gazı azaltım tedbirleri üzerinde anlaşmaya varılmış olması, dünyanın karşı karşıya olduğu istisnai koşullar ve çevrim içi ortamda gerçekleştirilen IMO toplantıları göz önüne alındığında olumlu bir başarı olarak görülmüştür.
- Avrupa Birliği Başkanlığı'nı elinde bulundurduğu için tarafsız görünmesi gereken Almanya'nın gerçek tutumu belirsizliğini korumaktadır.
- Operasyonel tekliflerde çok az ayrıntı bulunduğu, ölçüler üzerinde daha fazla çalışmaya ihtiyaç duyulduğu belirtilmiş olup detayların ise rehberlerin ayrıntılarında olabileceği vurgulanmıştır.
- Mutabık kalınan paket ile üç adımlı bir yaklaşıma bağlı kalınmış olup IMO üye devletlerinin gerekli fikir birliğini sağlayabilen iddialı ve akılcı yaklaşım arasında iyi bir denge oluşturulmuştur.
- Halen ele alınacak birçok konu mevcut olup destekleyici rehberlerde hızlı ilerleme kaydetmek önem taşımaktadır.
- Danimarka, zayıf performans gösteren D ve E derecelerine sahip gemilere uygulanabilecek tedbirlere odaklanmak yerine, yüksek performanslı A ve B derecelerine sahip gemileri ödüllendirmeye daha fazla vurgu yapılması gerektiğini belirtmiştir.
- Gemi sahiplerinin eski tonajları yerine çok düşük emisyonlu yeni gemilere yatırım yapmalarına olanak tanıyan filo ortalama yaklaşımına izin verilmesi düşünülmelidir.
- Orta ve uzun vadeli tedbirlerin değerlendirilmeye başlanması önem taşımaktadır.
- Bazı üyeler, ro-ro feribotları ve buz sınıfı gemiler için olası sonuçlar konusunda endişe duymaktadır.
- Üzerinde mutabık kalınan hususların sonuçlarını tam olarak benimsemek için daha fazla zamana ihtiyaç duyulmaktadır.

MEPC 75'in uluslararası bir denizcilik araştırma kurulu (IMRB) kurulması yönündeki denizcilik sektörünün ortak teklifine cevabı hakkında kısa bir değerlendirme yapılmış olup IMRB'nin piyasa temelli tedbirlerle birleştirilmesi sonucu üyelerin yaşadığı hayal kırıklığı dile getirilmiştir.

• KARBON YOĞUNLUK GÖSTERGESİ (CII) ÖLÇÜLERİ

CII ölçüleri için kullanılması muhtemel iki başlangıç noktasına ait kısa bir özet sunulmuştur. Bunlar; emisyonları DWT veya GT gibi sabit bir parametreye (örneğin Ortalama Verimlilik Oranı-AER) endeksleyecek taşıma arzının kullanılarak geliştirilebilecek yöntem ile emisyonları taşınan kargo veya yolculara göre belirten (örneğin Enerji Verimliliği Operasyonel Göstergesi-EEOI) değişken bir parametreye endeksleyen "taşıma işinin" kullanılacağı yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sekreteryaya, her iki seçenek için de dezavantaj bulunduğunu, ancak dengeli bir şekilde tercihlerinin "taşıma işi" olduğunu belirtmiştir. Taşıma arzı AER gibi, mevcut IMO DCS ile uyum göstermekte olup taşınan yükü en aza indirgeyecek daha basit bir hesaplama yöntemidir. Ancak, gemi kullanımı dikkate alınmadığından ve balast ile sefer yapan gemilerin balast kullanmayan gemilere göre daha verimli gözükmesine sebep olabileceği için operasyonel verimliliğin olumsuz yanı bulunmaktadır. Sekreteryaya tarafından taşıma işi, operasyonel verimliliğin daha anlamlı bir göstergesi olarak değerlendirilmiştir. Bu yöntem gemilerin kullanımlarını en üst düzeye çıkarmakta, balast ile sefer yapan gemilerin benzer gemilere göre daha az verimli görünmesi riskini önlemektedir. Ancak daha karmaşık bir hesaplama olduğundan ve IMO DCS raporlama formunda bir değişikliğe veya ek bir raporlama verisine ihtiyaç duyabileceğinden, daha yüksek bir idari yük getireceği ifade edilmektedir.

Sekreteryaya, gerekli rehberleri geliştirecek olan IMO yazışma grubunun 30 Aralık 2020 haftasında çalışmaya başlamasının beklendiğini ve meselenin acil olduğunun MEPC 76 toplantısına yönelik bildirmesi gerektiğini vurgulamıştır. Ayrıca Sekreteryaya, ICS'in CII hedeflerinden türetilen taşıma arzını veya taşıma işini kullanmayı destekleyip desteklemeyeceği konusunda üyelerden yönlendirmeye ihtiyaç duyduğunu belirtmiştir.

Değerlendirmeler sırasında diğer hususların yanı sıra aşağıdaki konulara değinilmiştir:

- Farklı gemi türleri için farklı ölçüler uygundur. Belirli gemi tipleri için taşıma işi, diğer tipler için taşıma arzı yaklaşımının kullanılması daha elverişli olacaktır.
- Konu hakkında esnekliğe ihtiyaç duyulmaktadır.
- Dördüncü IMO GHG Çalışması, filo performansının Enerji Verimliliği Operasyonel Göstergesi (The Energy Efficiency Operational Indicator – EEOI) kullanıldığında yaklaşık %30, AER kullanıldığında ise yaklaşık %20 arttığını göstermektedir. Bu nedenle "taşıma işi"ne dayalı ölçülerin, filonun başlangıç stratejisinde yer alan 2030 hedeflerine ulaşmasında daha faydalı olacağını göstermektedir.
- Ölçüler, bazı gemilerin hacim bazında, bazılarının ise ağırlık bazında taşıma yaptığını yansıtır şekilde olmalıdır.
- Taşıma arzında emisyonlar DWT gibi sabit bir parametreye endeksleneyeceği için yakıt kullanımına yönelik seçenekler sınırlı olacaktır.
- Çin tarafından, balast kullanılan seferlerin hesaplamalara katılmaması bir uzlaşma seçeneği olarak önerilmiştir.
- Taşıma işi toplam emisyonları daha iyi ele almaktadır.

- Gemi kullanımı, gemi sahiplerinin kontrolü dışında olan bir durumdur.
- Operasyonel verimlilik açısından sadece taşıma işi anlamlı bir gösterge olmuştur.
- Fikir birliğine varılması için süreye ihtiyaç bulunmaktadır.
- Buz sınıfı gemiler için özel değerlendirme gerekmektedir.

Uzun görüşmelerden sonra, sektörel farklılıkları yansıtmak için AER'den türetilen ölçüler ve taşıma arzı tercihleri ifade edilmiştir. Balast kullanılan seferlerin hariç tutulmasına yönelik uzlaşımın desteklenme ihtimali yüksektir.

Sekreteryaya'dan her iki seçeneğin de eşit şartlarda değerlendirilmesine yardımcı olması için taşıma işi ve taşıma arzı yaklaşımlarının avantaj ve dezavantajlarına yönelik bir özet hazırlaması istenmiştir. Bu durumda, her iki seçeneğin de avantaj ve dezavantajlarının değerlendirilmesinin ardından "taşıma işi"nin tercih edildiği ve CII ölçütlerinin geliştirilmesi için AER'nin başlangıç noktası olması gerektiği ICS tarafından belirtilmiştir.

• CII TEMELLERİ VE AZALTIM ORANLARI

Toplantıda, Enerji Verimliliği Dizayn Endeksi (Energy Efficiency Design Index-EEDI) referans çizgilerinin 2008 yılı taşıma işi için temsilen kullanımının ICS tarafından desteklemesi gerektiği doğrulanmıştır. Dizayn teknik verimlilik ölçüsü için geliştirilen referans çizgileri, operasyonel verimlilik önlemleri ile kullanım açısından ideal olmamasına rağmen gerekli CII rehberlerinin tamamlanmasına kısa süre kalmasından dolayı kabul edilebilir ve akılcı bir temsil unsuru olarak kabul edilmiştir. Bu durumun CII'leri, EEDI referans çizgileri olan gemi türleriyle sınırlayacağı ancak bu gemi türlerinin denizcilik sektörünün sorumlu olduğu sera gazlarının büyük çoğunluğunu oluşturduğu için kabul edilebilir bir husus olduğu belirtilmiştir. Diğer gemi türleri için referans çizgilerinin daha sonra geliştirilebileceği ifade edilmiştir.

• ÖZEL DİKKAT GEREKTİREN GEMİ TİPLERİ

Toplantıda özellikle iki gemi türünün özel dikkat gerektirdiği belirtilmiştir:

- EEXI ve CII'leri ro-ro feribotlarına uygulamanın zorlukları ISWG GHG-7 ve MEPC 75'te belirtilmiştir olup her iki toplantıda da "yüksek iddialı" Avrupalı üye devletler bile ro-ro feribotlarının ihtiyaçlarına akılcı bir tutum sergilemişlerdir. Sekreteryaya, denizcilik sektörüne uygun çözümler üzerinde çalışmak üzere Interferry ile işbirliği yapacaktır.
- Veriler Baltık Denizi'ndeki yakıt kullanımının buz mevsiminde %30 artabileceğini gösterdiğinden ve Kuzey Kutbu koşullarında yakıt kullanımı, açık suda çalışmaya göre %300'e kadar artacağından, buz sınıfı gemiler için düzeltme faktörleri geliştirmek zordur. Mümkün olan zamanda gerçekçi bir düzeltmenin geliştirilebileceği düşünülmektedir. Sekreteryaya, en azından başlangıçta konuyu düzgün bir şekilde değerlendirmek için zaman tanımak üzere, buz gemilerinin CII hesaplamalarından muaf tutma sürelerini desteklemeye istekli olup olmadıklarını belirlemek için bazı "yüksek iddialı" üye devletlerle çalışma gerçekleştirecektir. Bu şekildeki bir muafiyetin istenmemesi durumunda Sekreteryaya tarafından çözüm geliştirme çalışmalarına destek teklif edilecek olup çözümün üye devletlerden sunulması gerektiği ifade edilmektedir.

• BİR SONRAKİ TOPLANTI TARİHİ

Grubun, IMO yazışma grubunun her oturumunda çevrim içi toplantılar düzenlemesi kararlaştırılmıştır.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING

Meeting of the Marine Committee Working Group on Short Term GHG Reduction Measures on Friday 27 November 2020

DRAFT MINUTES

Attendance:

Martin Kroeger	Chairman
Maria Skipper Schwenn	Denmark
Bo Larsen	Denmark
Per Winther Christensen	Denmark
Irina Haesler	Germany
Matthias Imrecke	Germany
Wolfram Guntermann	Germany
Mats Bjorkendahl	Finland
Nelly Grassin	France
John Andreopoulos	Greece
Maurizio D'Amico	Italy
Fabio Faraone	Italy
Ivana Melillo	Italy
Shunichi Arisaka	Japan
Daijiro Mizushima	Japan
Peter Williams	Japan
Kierstin Del Valle Lachtman	Liberia
Scott Bergeron	Liberia
Jan Willem Verhoef	Netherlands
Nick Lurkin	Netherlands
Fredrik Larrson	Sweden
Claudio Abbate	Switzerland
Mustafa Insel	Turkey

With:

Guy Platten	ICS
Simon Bennett	ICS
John Bradshaw	ICS
Sunil Krishnakumar	ICS

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING

Meeting of the Marine Committee Working Group on Short Term GHG Reduction Measures on Friday 27 November 2020

DRAFT MINUTES

1. STATEMENT OF COMPLIANCE WITH COMPETITION LAW

The Chairman opened the meeting by welcoming all attendees and reminded the meeting of the ICS statement of compliance with competition law.

2. APPROVAL OF MINUTES OF THE PREVIOUS MEETING

The draft minutes of the previous meeting held on 26 June 2020 were approved as a true record of that meeting and no further comments were received.

3. REVIEW OF ISWG GHG7 & MEPC75 OUTCOMES

The Secretariat provided a brief update on the outcomes of ISWG GHG 7 and MEPC 75. At ISWG GHG 7 the working group agreed a package of short term GHG reduction measures which combined both a goal based technical measure (the energy efficiency existing ship index (EEXI)) and goal based operational measures which would strengthen the ship energy efficiency management plan (SEEMP) and introduce carbon intensity indicators (CIIs) in conjunction with a simplified rating system.

4. MEMBERS UPDATE ON NATIONAL DEVELOPMENTS

Members updated the meeting on national developments within their countries including, inter alia, the following:

- Some member State delegations had expressed disappointment that the package of measures agreed at MEPC 75 lacked ambition, particularly with respect to enforcement, whilst others had received the agreement positively;
- That an agreement had been reached for such a complex and difficult matter was seen as a positive achievement given the exceptional circumstances faced by the world and the need to hold IMO meetings virtually;
- In the case of Germany, it was unclear what the true position of Germany was since as they held the Presidency of the EU they were required to appear neutral;
- There was little detail in the operational proposals and further work was needed on metrics, it was highlighted that the devil might be in details of the guidelines;
- The agreed package adhered to a three step approach and was a good balance between ambition and pragmatism which was able to secure the necessary consensus of IMO member States;
- Many issues remained to be addressed and it was essential to make rapid progress on the supporting guidelines;

- Denmark emphasised that rather than focusing just on measures which might be applied to poor performing D & E rated ships there should be more emphasis on rewarding high performing A & B rated ships;
- Consideration should be given to allowing a fleet average approach which would allow shipowners to focus investment on new very low emissions ships rather than their older tonnage;
- It was important to start considering mid- and long-term measures;
- Some Members were concerned at the implications for ro-ro ferries and ice class ships; and
- More time was needed to fully digest the implications of what had been agreed.

There was a brief discussion on the response of MEPC 75 to the joint industry proposal to establish an international maritime research board (IMRB), with Members expressing disappointment that the IMRB had been conflated with market based measures. A meeting of the ICS GHG long term measures working group was planned to take place on either 10 or 11 December where the matter would be further discussed.

5. CARBON INTENSITY INDICATOR (CII) METRICS

The Secretariat provided a brief summary of the two possible starting points for CII metrics, these could either be developed using transport supply which would index emissions to a fixed parameter such as DWT or GT (eg. AER), or using transport work which would index emissions to a variable parameter which indicated cargo or passengers carried (eg. EEOI).

The Secretariat considered that there were both disadvantages to each option but that on balance the preference of the Secretariat was transport work. Transport supply, such as the AER, was compatible with the existing IMO DCS, would minimise burden and was a simpler calculation. However, it gave a somewhat compromised indication of operational efficiency since it did not consider ship utilization and could potentially make ships making many voyages in ballast appear to be more efficient than those which avoided ballast voyages. Transport work was considered by the Secretariat to provide a more meaningful indication of operational efficiency and would avoid the risk that ships managed to maximize their utilization might appear less efficient than similar ships spending significant time on ballast voyages, however it would incur a higher administrative burden since it was a more complex calculation and might need either a change to the IMO DCS reporting form or an additional means of reporting data.

The Secretariat emphasised that since the IMO correspondence group which would develop the necessary guidelines was expected to commence it's work during week starting 30 December and had to report to MEPC 76 that the matter was urgent and the Secretariat needed clear direction from Members for whether ICS should support using transport supply or transport work derived of CII objectives.

During discussion of the matter a number of points were made, including, inter alia:

- Different metrics were appropriate for different ships types, and transport work might be better for certain types and transport supply for others;
- Flexibility was needed;
- The IMO 4th GHG study showed that performance of the fleet had improved by approx. 30% if using the EEOI compared with approx. 20% is using AER therefore

transport work based metrics would position the fleet closer to the initial 2030 level of ambition of the initial strategy;

- Metrics should reflect that some ships carried volume and others weight;
- Transport supply limited options to fuel use since emissions would be indexed to a fixed parameter such as DWT;
- A compromise option which had been suggested by China would be to exclude ballast voyages from the calculation;
- Transport work better addressed total emissions;
- Ship utilization was outside the control of shipowners;
- Only transport work gave a meaningful indication of operational efficiency;
- It was premature to reach consensus; and
- Ice class ships needed special consideration.

After a lengthy discussion a balance of Members expressed a preference for transport supply and metrics derived from the AER to reflect sectoral differences. The compromise of excluding ballast voyages could be supported.

The Secretariat was asked to prepare a summary of advantages and disadvantages of both transport work and transport supply to aid transparency but that the ICS position would be that after consideration the advantages and disadvantages of each option we prefer transport work and that the AER should be the starting point for development of CII metrics.

6. CII BASELINES AND REDUCTION RATES

The meeting confirmed that ICS should support use of the EEDI reference lines as a proxy for 2008 transport work. Although reference lines developed for a design technical efficiency measure were not ideal for use with operational efficiency measures they were considered to be an acceptable and pragmatic proxy given the short time available to complete the necessary CII guidelines. It was noted that this would limit, at least initially, CII to those ship types with EEDI reference lines but that since these ship types emitted the vast majority of GHGs attributable to shipping this was an acceptable compromise. Reference lines for other ship types could be developed later.

7. SHIP TYPES NEEDING SPECIAL ATTENTION

The meeting noted that two ship types in particular needed special attention:

- The difficulties of applying the EEXI and CII to ro-ro ferries had been noted at both ISWG GHG 7 and MEPC 75, at both meetings even “high ambition” European member States had shown a pragmatic attitude to the needs of ro-ro ferries. The Secretariat would cooperate with Interferry to work on appropriate solutions for the sector; and
- For ice class ships it was very difficult to develop correction factors since data indicated that fuel use in the Baltic Sea could increase by 30% in the ice season whilst in Arctic conditions fuel use could increase by up to 300% relative to operation in open water. The Secretariat considered it unlikely that a realistic correction could be developed in the time available and that this risked ships which operated in ice conditions being rated very poorly simply because of this. The Secretariat would make discreet inquiries with some of the “high-ambition” member States to establish whether they might be willing to support exempting periods in ice

from CII calculations, at least initially to allow time to properly consider the matter. If they are unwilling to consider such an exclusion then the Secretariat would offer to support their efforts to develop an appropriate solution but would be clear that a solution had to come from member States.

8. DATE OF NEXT MEETING

It was agreed that the group would hold virtual meetings during each round of the IMO correspondence group. Although this would mean that meetings would be called at short notice the shift to virtual meetings made this acceptable and the benefit of added member engagement was agreed to outweigh the disadvantage that there would be limited notice of meetings.

9. ANY OTHER BUSINESS

There was no further business to discuss and the meeting was duly closed.