

**Sayı** : 38591462-010.07.03-2022-1682

08.04.2022

Konu : ISWG-GHG 11 Toplantısı Hakkındaki ICS Raporu

Sirküler No: 286

Sayın Üyemiz,

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS) tarafından gönderilen 22.03.2022 tarihli yazı ile Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik Oturumlararası Çalışma Grubu 11'inci 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 11'inci Oturumu'nun (Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships-ISWG GHG 11) 14-18 Mart 2022 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- ISWG-GHG 11 Raporu Türkçe Tercümesi (5 sayfa)
- 2- ICS'in Yazısı ve Eki (6 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.

Evrakı Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/BSD6F7ZE4>
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/BSD6F7ZE4>
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



1. Denizcilik yakıtları için Sera Gazı (GHG) yaşam döngüsü ve karbon yoğunluğu taslak rehberlerinin geliştirilmesi (taslak LCA rehberleri)

Bu gündem maddesi dikkate alınarak Çalışma Grubu tarafından, denizcilik yakıtları için diğer rehberlerden bağımsız olarak Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) GHG Yaşam Döngüsü (Life Cycle Assessment-LCA)/Karbon Yoğunluğu Değerlendirmesi'ne yönelik taslak rehberlerin daha fazla geliştirilmesi kabul edilmiştir (taslak LCA rehberleri).

Çalışma Grubu, bahse konu çalışmanın devamı için daha fazla bilgi sağlamak amacıyla Başkan tarafından önerilen aşağıda yer alan önemli konuları daha detaylı ele almayı kabul etmiştir.

1.1. LCA Rehberlerinin amacı, genel yapısı ve çeşitli uygulamalara yönelik uygunluk potansiyeli

Konuyla ilgili fikir beyan eden tüm delegeler, LCA rehberlerinin doğası gereği teknik olması ve denizcilik yakıtlarının yaşam döngüsü (Well-to-Wake*) GHG ayak izini değerlendirmek için tarafsız bir araç sağlaması gerektiği anlayışını dile getirmiştir.

Değerlendirmelerin ardından Çalışma Grubu tarafından, Well-to-Wake emisyon değerlerini kapsayan bağımsız LCA rehberlerinin geliştirilmesi ve herhangi bir mevzuat uygulaması ve sonuçların Komite tarafından değerlendirilmek üzere ayrı bir süreçte tanımlanması gerektiği konularında ISWG-GHG 9'da mutabık kalınan hususlar yeniden onaylanmıştır. Ayrıca Çalışma Grubu, LCA rehberlerinin, önümüzdeki süreçte sera gazı azaltım önlemlerinin geliştirilmesi sürecine etki etmemesi gereken bağımsız bir teknik araç olarak geliştirileceği konusunda mutabık kalmıştır. Bu çerçevede taslak LCA rehberlerinin, mevcut Yakıt Teslim Bildirimi (Bunker Delivery Note-BDN) ya da Gemi Yakıt Tüketim Veri Toplama Sistemi gibi Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) düzenlemelerinde değişiklik önermemesi gerektiği konusunda da anlaşmaya varılmıştır.

Ayrıca Çalışma Grubu tarafından, taslak LCA rehberlerinin, mükerrer çalışmayı önlemek için Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli (Intergovernmental Panel on Climate Change-IPCC) Rehberleri ile uyumlu olarak sera gazı emisyonlarının raporlanmasının desteklenmesine yönelik daha detaylı değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

1.2. Sürdürülebilirlik kriterleri ve Yakıt Yaşam Döngüsü Etiketinin (FLL) tanımı

Aşağıda yer alan temel konularda daha fazla çalışmaya ihtiyaç olduğu kabul edilmiş olup Taslak LCA rehberlerinin geliştirilmesinde, ilgili sürdürülebilirlik kriterlerinin ve Yakıt Yaşam Döngüsü Etiketinin (Fuel Lifecycle Label-FLL) dahil edilmesi konusunda daha detaylı çalışma yapılması üzerinde mutabık kalınmıştır.

1. Yapısı: Sürdürülebilirlik kriterlerinin ve FLL'nin taslak rehberlerde ayrı bir bölümde, bir ekte veya ayrı bir belgede yer alıp alması,
2. Değerlendirmenin Niteliği: Mevcut uygulamaları da dikkate alarak [Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO) uygulamaları] sürdürülebilirlik kriterlerini belirlemek için nitel ve/veya nicel değerlendirmelerin kullanılıp kullanılmaması,
3. Kapsamı: ISWG-GHG 11/2/3 belgesinin 6.4 paragrafında önerilen tüm ilgili sürdürülebilirlik kriterlerinin veya yalnızca ana kriterin bir seçiminin dahil edilmesi,

4. Metodoloji:

- .1 Sürdürülebilirlik konularının bilimsel olarak güçlü bir şekilde ele alınmasının nasıl sağlanacağı,
- .2 Dokümantasyon ve doğrulama yönlerinin nasıl ele alınacağı.

Bu oturuma sunulan tüm belgelerin, sürdürülebilirlik kriterleri ve FLL'lerle ilgili taslak LCA rehberlerinin daha fazla geliştirilmesinde dikkate alınacağı belirtilmiştir.

1.3. Başlıca ilgili öncelikli yakıtların ve tipik üretim yollarının belirlenmesi

Çalışma Grubu, ICS ortak sponsorlu ISWG GHG 11/2/3 belgesinin 8'inci bölümündeki ana üretim yollarıyla [örneğin fosil, biyokütle ve biyolojik kökenli olmayan yenilenebilir yakıtlar (Renewable Fuels of Non-biological Origin-RFNBOs)] birlikte ISWG GHG 11/2/4 belgesinin 19'uncu paragrafındaki (fosil, biyokütle, karbon yakalama, sıfır karbon ve elektrik ana etiketleri) önerilerin, taslak LCA rehberlerine dahil edilecek ana yakıt üretim yolları ve hammaddelerin daha detaylı değerlendirilmesi için iyi bir temel sağlayacağı konusunda mutabık kalmıştır.

Söz konusu "ilk" hammaddelerin, yaşam döngüsü GHG değerlendirmesi için bir metodoloji geliştirmeyi kolaylaştıracak önemli bilgi ve verilerin halihazırda bulunduğu, mevcut ve ilerleyen süreçte üretilmesi beklenen denizcilik yakıtlarını temsil ettiği konularında fikir birliğine varılmıştır. Başlıca "ilk" hammaddeler alt kategorilere ayrılabilir ve ikinci aşamada ayrıca belirtilebilir. Rehberlerin yakıtlardan bağımsız olacağını belirten Grup ayrıca, taslak LCA rehberlerine dahil edilecek temel "ilk" hammaddelerin, diğer olası hammaddelere ve üretim yollarına karşı ayrımcılık oluşturmaması ve sonraki değerlendirmelerde önyargıdan kaçınılması için "öncelikli" yakıtlar olarak kabul edilmeyeceği ancak başlıca mevcut ve ilerleyen süreçte üretilmesi beklenen yakıtlar şeklinde belirtilmesi konusunda mutabık kalmıştır.

1.4. Emisyon faktörlerinin ve CO_{2eq}'nin WtT* ve TtW* tahmini için coğrafi farklılıkların ve metodolojilerin ele alınması dahil bahse konu yakıtların varsayılan emisyon değerlerinin belirlenmesi

Çalışma Grubu, taslak LCA rehberlerinin varsayılan değerleri içermesi gerektiğine karar vermiştir. Ancak yazışma grubu ve oturumlararası çalışma yoluyla taslak LCA rehberlerinde bahse konu bu varsayılan değerlerin tanımlanması için ilgili metodolojilerin geliştirilmesi konusunda daha detaylı çalışmaya ihtiyaç olduğu kabul edilmiştir.

ISWG-GHG 9'da taslak LCA rehberleri için temel olarak 100 yıllık Küresel Isınma Potansiyeli (Global Warming Potential-GWP 100) zaman yaklaşımı kullanılmasının kabul edildiği ve ilgili Üye Devletler ile uluslararası kuruluşların, kararlaştırma amacıyla 20 yıllık Küresel Isınma Potansiyeli'nin (GWP20) ilave edilmesinin etkileri hakkında somut teklifler sunmaya davet edildiği hatırlatılmaktadır. Bu kapsamda Çalışma Grubu, GWP 100 temelinde karbondioksit eşdeğer emisyonlarının (Carbon Dioxide Equivalent Emissions-CO_{2eq}) hesaplanmasına ilişkin rehber geliştirmeyi ve LCA rehberlerinin bir parçası olarak karşılaştırma yapmak amacıyla GWP 20'nin eklenmesi üzerinde daha fazla çalışma yapılmasını kabul etmiştir. Ayrıca Çalışma Grubu tarafından, bu konuda somut tekliflerin sunulması talebi yinelenmiştir.

*Well-to-Tank (WtT):Upstream yani kullanım öncesi oluşan emisyonlar

*Tank-to-Wake (TtW): Downstream yani kullanım sonrası oluşan emisyonlar

1.5. Mevcut sera gazı emisyonlarına yönelik doğrulama ve sertifikasyon şemaları için kriterler ve açıklamalar

Taslak LCA rehberlerinde varsayılan emisyon değerlerinin nasıl tanımlanacağına ilişkin değerlendirmenin ardından Çalışma Grubu, taslak LCA rehberlerinin mevcut GHG emisyonlarına yönelik doğrulama ve sertifikasyon şemaları için kriterler ve talimatlara ilişkin ilgili rehberlerin dahil edilmesinden de yararlanacağı konusunda anlaşmıştır. Böylece, yakıt üreticilerinin ve teknoloji tedarikçilerinin varsayılan emisyon değerleri yerine gerçek emisyon değerlerini kullanmalarına olanak sağlanırken, üçüncü taraf doğrulama ve sertifikalandırma süreci de bölgesel farklılıkları ve belirli hammadde seçeneklerini temin edebilecektir. Çalışma Grubu, taslak LCA rehberlerine dahil edilecek muhtemel doğrulama ve sertifikasyon şemaları için bu tür kriterlerin ve talimatların tanımlanmasına yönelik yazışma grubu da dahil olmak üzere daha fazla oturumlararası çalışma ihtiyacı konusunda mutabık kalmıştır.

1.6. Yakıt sertifika planlarını ve (varsayılan) emisyon değerlerini gözden geçirmek için etkili bir bilimsel sürecin geliştirilmesi

Çalışma Grubu, (varsayılan) emisyon değerlerinin belirlenmesine yönelik metodolojilerin tanımlanması, yakıt sertifikasyon şemalarının seçilmesi ve ayrıca yakıt üretim yollarının ve teknolojilerinin varsayılan emisyon değerlerini sürekli bilimsel olarak gözden geçirilmesi için etkili bir bilimsel sürecin gerekli olduğu konusunda fikir birliği sağlamıştır.

Bu çerçevede Çalışma Grubu, maddelerin ve/veya teknolojilerin sürekli gözden geçirilmesine yönelik IMO içindeki mevcut süreç ve yapıların genel bakışını dikkate alarak IMO tarafından oluşturulacak sürekli bir uzman paneli için geniş destek olması gerektiğini belirtmiştir. Bunun yanı sıra Çalışma Grubunda, söz konusu uzman paneli çalışmalarının başlama zamanı ve panel oluşturulmadan önce Grubun görev ve kapsamına yönelik daha detaylı çalışmaya ihtiyaç duyulacağı hususlarında farklı görüşler dile getirilmiştir. Sonuç olarak, varsayılan emisyon değerlerinin ve yakıt sertifikasyon planlarının tanımlanması için metodolojilerin ve bilimsel süreçlerin geliştirilmesine yönelik bir yazışma grubu da dahil olmak üzere daha fazla oturumlararası çalışmaya ihtiyaç duyulacağı konusunda anlaşmaya varılmıştır.

1.7. Çalışmanın kalan kısmı için öneriler

Çalışma Grubu tarafından, denizcilik yakıtı yaşam döngüsü GHG analizine ilişkin Yazışma Grubu için aşağıda yer alan taslak görev tanımı oluşturulmuştur:

ISWG-GHG 11'e sunulan ilgili belgeleri, MEPC 78 tarafından onaylandığı şekliyle ISWG-GHG 11'de alınan kararları ve yorumları dikkate alarak ISWG-GHG 11/2/3 belgesinin Ek-1'ini temel almak:

.1 MEPC 79'daki taslak rehberleri sonuçlandırmak amacıyla, denizcilik yakıtlarının yaşam döngüsü GHG yoğunluğuna ilişkin taslak rehberleri (taslak LCA rehberleri) daha fazla geliştirmek:

1. Taslak LCA rehberlerine dahil edilmek üzere temel "ilk" yakıt üretim seçeneklerini, hammaddeleri, bunların nasıl alt kategorilere ayrılabilceğini ve daha detaylı belirtilmesini belirlemek,
2. Sürdürülebilirlik kriterleri konularını daha fazla dikkate almak, alt paragraf 1.1'de tanımlanan yakıtları göz önünde bulundurarak Yakıt Yaşam Döngüsü Etiketini (FLL) daha fazla geliştirmek,

3. Alt paragraf 1.1’de tanımlanan yakıtlar için WtT, TtW ve tüm WtW sera gazı emisyonlarının varsayılan değerlerinin hesaplanmasına olanak sağlayan metodolojiler geliştirmek,
4. Alt paragraf 1.1’de tanımlanan yakıtlar için WtT, TtW ve tüm WtW sera gazı emisyonlarının varsayılan değerlerinin sürekli olarak değerlendirilmesine olanak sağlayan prosedürler geliştirmek,
5. Üçüncü taraf doğrulama ve sertifikasyon şemaları için rehber geliştirmek,

.2 Taslak LCA rehberlerinin genel yapısını, biçimini ve uyumunu değerlendirmek,

.3 MEPC 79’a yazılı rapor sunmak.

Çalışma Grubu, birçok delege tarafından ifade edildiği gibi LCA rehberleri geliştirilmesindeki aciliyeti ve LCA rehberlerinin ilerleme için yapılandırılmış bir yaklaşım kullanılarak geliştirilebileceğini belirtmiş olup konuyla ilgili somut önerilerde bulunmuştur.

2. Kısa vadeli önlemin etkilerinin ele alınmasına yönelik somut tekliflerin daha fazla değerlendirilmesi

İlgili Üye Devletlere ve uluslararası kuruluşlara somut teklifler sunmaları için daha fazla zaman tanımak amacıyla bu konunun sonraki bir tarihte yeniden ele alınması ISWG-GHG 10’da kabul edilmişti.

Çalışma Grubu:

- ISWG-GHG 11 oturumunda bu gündem maddesi kapsamında herhangi bir belge sunulmadığını,
- ISWG-GHG 10’daki görüşmelerde, belirli ülke ve bölgelerde deniz ticareti verilerinin toplanması ve analiz iyileştirme ihtiyacının vurgulandığını,
- Deniz taşımacılığı maliyetlerine ilişkin çeşitli veri boşluklarını tespit eden kısa vadeli önlemin kapsamlı etki değerlendirmesinin sonucunu takiben, Sekreteryaya tarafından, özellikle Pasifik bölgesinde, IMO orta ve uzun vadeli GHG azaltma aday önlemlerinin bu bölgedeki etkilerinin gelecekteki değerlendirmelerini kolaylaştırmak amacıyla Pasifik’teki Gelişmekte Olan Küçük Ada Devletleri (Small Island Developing States-SIDS) için ilgili deniz taşımacılığı maliyetleri verilerinin kullanılabilirliğini iyileştirmeyi hedefleyen bir proje başlatıldığını, bu projenin IMO GHG TC-Trust Fund tarafından finanse edildiğini belirtmiştir.

Ayrıca Çalışma Grubu tarafından, IMO Başlangıç Stratejisi’nin uygulanmasında gelişmekte olan devletlere yardım etme çabalarını daha fazla desteklemeye yönelik GHG TC-Trust Fund’a mali katkı için üye devletler ve uluslararası kuruluşlar teşvik edilmiştir.

3. Kısa vadeli önlemin kapsamlı etki değerlendirmesinden edinilen deneyimlerin uygulaması

Çalışma Grubu tarafından, MEPC 79’da tamamlanmak üzere kısa vadeli tedbirlerin kapsamlı etki değerlendirmesinden edinilen deneyimlerin uygulamasına devam edilmesi talimatı alındığı hatırlatılmıştır.

Kısa vadeli önlemlerin kapsamlı etki değerlendirmesi çerçevesinde kullanılan süreç ve metodolojilerle ilgili olarak Çalışma Grubu, metodolojik ve süreçle ilgili iyileştirmelere

duyulan ihtiyacı yinelerken, bu durumun gelecekteki kapsamlı etki değerlendirmeleri için güçlü bir temel sağladığını belirtmiştir.

Bütün delegeler, Dördüncü IMO Sera Gazı Çalışması'nda yapılabenzer şekilde Üye Devletlerin temsilcilerinden oluşan bir Yürütme Komitesi kurulmasını desteklemiş olup bazı delegeler, Yürütme Komitesi kurulması ve işleyişine yönelik iyileştirmeler önermiştir.

Ayrıca tüm delegeler, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD) tarafından yapılan çalışma için memnuniyetlerini belirtmiş olup kapsamlı etki değerlendirmesi ve mevcut veri miktarı çerçevesinde değerlendirmelerin olabildiğince ayrıntılı yapıldığını ifade etmiştir.

Bazı delegeler, kısa vadeli önlemin kapsamlı etki değerlendirmesinin, Gelişmekte Olan Küçük Ada Devletleri (Small Island Developing States-SIDS) ve Az Gelişmiş Ülkeler (Least Developed Countries-LDC) gibi belirli ülkeler için, IMO aday önlemlerinin bu devletler üzerindeki etkilerinin doğru bir şekilde değerlendirilmesini engelleyen, ulaşım maliyeti verilerinin eksikliğini belirlediğine dikkat çekmiştir. Bu delegeler tarafından, sonraki kapsamlı etki değerlendirmesine başlanmadan önce söz konusu veri eksikliğini IMO'nun detaylı bir şekilde ele alması gerektiği vurgulanmıştır.

Tartışmaları özetlemek amacıyla Başkan, "Aday önlemlerin devletler üzerindeki etki değerlendirmesi prosedürünü tamamlamak için taslak süreç ve metodolojik unsurlar" başlıklı ISWG-GHG 11/J/4 belgesini önermiştir. Ayrıca Başkan, metnin tamamının devam eden bir çalışma olarak kabul edilmesi gerektiğini ve diğer somut tekliflerle birlikte gözden geçirileceğini ifade etmiş olup Komite'nin ilgili Üye Devletlerden ve uluslararası kuruluşlardan somut teklifler talep etmesi tavsiyesinde bulunmuştur.

4. Gemi yakıt tüketimi Veri Toplama Sistemi'nin revize edilmesi

Çalışma Grubu, Çin tarafından sunulan ISWG-GHG 11/5 belgesini değerlendirmiştir. Çin tarafından, MARPOL Ek-VI'nın 9'uncu Eki'ne yönelik olarak, gemilerin karbon yoğunluk performansı hakkında daha fazla bilgi içermesi teklif edilmiş ve IMO gemi yakıt tüketimi veri tabanının geliştirilmesine yönelik hazırlanan 2017 Rehberlerinde (MEPC.293(71) sayılı karar) değişiklik yapılması önerilmiştir. Çin'in önerisinde ayrıca, IMO Veri Toplama Sistemi (Data Collection System-DCS) veri tabanının anonim hale getirilmesinin önemli olduğu belirtilmiştir.

Çalışma Grubu, Çin'in önerisini desteklemiş ve Komiteyi MARPOL Ek-VI'nın 9'uncu Eki'nde yapılan taslak değişiklikleri onaylamaya davet etmiştir. Ayrıca Çalışma Grubu, IMO gemi yakıt tüketimi veri tabanının geliştirilmesi ve yönetimine yönelik hazırlanan 2017 Rehberlerinde (MEPC.293(71) sayılı karar) önerilen değişiklikleri kabul etmiştir. Bunun yanı sıra Yazışma Grubunun Karbon Yoğunluğu Azaltma konusundaki nihai raporu değerlendirilirken, bu hususların ISWG-GHG 12 sırasında yeniden gözden geçirilebileceği ifade edilmiştir.

Çalışma Grubunun bu toplantısında Gemi Yakıt Tüketimi Veri Toplama Sisteminin revizyonu konusunda bir iş akışı başlatılması kabul edilmiştir. Ayrıca, IMO DCS'nin daha detaylı revizyonu hakkında ISWG-GHG'nin önümüzdeki bir oturumuna somut teklifler sunulması için ilgili Üye Devletlere ve uluslararası kuruluşlara çağrı yapılması konusunda Komiteye tavsiyede bulunulmuştur.



Walsingham House
35 Seething Lane
London
EC3N 4AH

Tel +44 20 7090 1460

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.

22 March 2022

MC(22)33

To: MARINE COMMITTEE

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

IMO ISWG GHG 11 – ICS REPORT

Action Required: *Members are invited to note the ICS report on the outcome of ISWG-GHG 11.*

The eleventh session of the IMO Marine Environment Protection Committee Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG GHG 11) was held virtually from Monday 14 March 2022 to Friday 18 March 2021 with Mr Sveinung Oftedal (Norway) as Chair.

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

Sunil Krishnakumar
Senior Technical Manager

1. Development of draft lifecycle GHG and carbon intensity guidelines for maritime fuels (draft LCA guidelines)

In consideration of this agenda item, the Group agreed to further develop the draft standalone MEPC Lifecycle GHG/carbon intensity assessment guidelines for marine fuels (draft LCA guidelines).

The Group agreed to consider the following key issues proposed by the Chair in a more in-depth manner, with a view to providing further guidance for the remaining work.

1.1 Goal and general nature of the LCA guidelines and their potential suitability for various applications

All delegations who spoke on the matter shared the understanding that the LCA guidelines should be technical in nature and provide a neutral tool for the maritime sector to assess the well-to-wake GHG footprint of marine fuels.

Following consideration, the Group re-endorsed its agreement at ISWG-GHG 9 to develop free-standing LCA guidelines covering Well-to-Wake (Well-to-Tank and Tank-to-Wake) emission values and that any regulatory application and implications would have to be defined in a separate process for consideration by the Committee. The Group agreed that the LCA guidelines would be developed as a standalone technical tool, which should not prejudice the development of future GHG reduction measures. In this regard, the Group also agreed that the draft LCA guidelines should refrain from suggesting amendments to existing IMO regulations such as e.g., the Bunker Delivery Note or the Ship Fuel Oil Consumption Data Collection System.

The Group noted that there would be a need to further consider how the draft LCA guidelines may support the reporting of GHG emissions in line with the IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories to avoid double-accounting.

1.2 Sustainability criteria and the definition of the Fuel Lifecycle Label (FLL)

The Group agreed to further work on the inclusion of relevant sustainability criteria and the Fuel Lifecycle Label (FLL) in the further development of the draft LCA guidelines, whilst recognizing the need for further work on the following main issues:

1. on structure: whether to include sustainability criteria and FLL in a distinct chapter in the draft guidelines, in an annex or in a separate document;
2. on the nature of the assessment: whether to use qualitative or/and quantitative assessments for identifying sustainability criteria also taking into account existing practices, e.g., ICAO;
3. on the scope: to include all relevant sustainability criteria or only a selection of the main criteria as suggested in paragraph 6.4 of document ISWG-GHG 11/2/3;
4. on methodology:

- .1 how to ensure that sustainability issues are addressed in a scientifically robust manner; and
- .2 how to deal with documentation and verification aspects.

The Group agreed that all submitted documents to this session would be taken into account in the further development of the draft LCA guidelines regarding sustainability criteria and FLLs.

1.3 Identification of main relevant priority fuels and typical production pathways

The Group agreed that the main production pathways in section 8 of the ICS co-sponsored document ISWG GHG 11/2/3 (i.e., fossil, biomass and renewable fuels of non-biological origin (RFNBOs)) together with the suggestions in paragraph 19 of ISWG GHG 11/2/4 (suggesting main labels Fossil, Biomass, Captured Carbon, Zero-carbon and Electricity) would provide a good basis for the further consideration of main fuel production pathways and feedstocks to be included in the draft LCA guidelines.

The Group agreed that these “initial” feedstocks represented the current and expected future marine fuels, for which substantial information and data was already available, which would facilitate developing a methodology for their lifecycle GHG assessment. These main “initial” feedstocks could be sub-categorized and further specified at a second stage. Recalling that the guidelines would be fuel-neutral, the Group also agreed that the main “initial” feedstocks to be included in the draft LCA guidelines would not be considered as “priority” fuels to avoid discriminating against other possible feedstocks and pathways and prejudging the further discussions, but merely represented the main current and expected future marine fuels.

1.4 How to determine emissions default values for these fuels, including taking into account geographical differences and the methodologies for the WtT and TtW estimation of emission factors and CO₂eq

The Group agreed that the draft LCA guidelines should contain default values but recognized that further work was needed on the development of relevant methodologies for defining those default values in the draft LCA guidelines through intersessional work, including by means of a correspondence group.

The Group recalled that at ISWG-GHG 9 it had agreed to use 100-year global warming potential (GWP100) time horizon as a basis for the draft LCA guidelines and had invited interested Member States and international organizations to submit concrete proposals on the implications of adding also GWP20 for comparison purposes. Against this background, the Group agreed to further consider developing guidance on how to calculate carbon dioxide equivalent emissions based on GWP100 and adding GWP20 for comparative purposes as part of the LCA guidelines. The Group reiterated its request for the submission of concrete proposals in this regard.

1.5 Criteria and instructions for verification and certification schemes for actual GHG emissions

Following the discussion concerning how to define default emission values in the draft LCA guidelines, the Group agreed that the draft LCA guidelines would also benefit from the inclusion of relevant guidance on criteria and instructions for verification and certification schemes for actual GHG emissions. This would allow fuel producers and technology providers to apply real emission values instead of default emission values, whilst third party verification and certification could also accommodate regional differences and specific feedstock pathways. The Group agreed on the need for further intersessional work, including through a correspondence group, on defining such criteria and instructions for possible verification and certification schemes to be included in the draft LCA guidelines.

1.6 Development of a robust scientific process to review (default) emission values and fuel certification schemes

The Group agreed that a robust scientific process was needed both for defining the methodologies to identify (default) emissions values and for selection fuel certification schemes, as well as for the continuous scientific review of the default emissions' values of fuel production pathways and technologies.

In this regard, the Group noted broad support for a continuous expert panel to be established by the Organization, taking into account the overview of existing processes and structures within the Organization for the continuous review of substances and/or technologies. However, the Group noted divergent views with regard to when such an expert panel would be able to initiate its work, and that before such a panel could be established further work would be needed by the Group on its mandate and scope of work. Consequently, it was agreed that further intersessional work, including through a correspondence group, would be needed on developing the methodologies and scientific processes for defining default emission values and fuel certification schemes.

1.7 Recommended way forward for the remaining work

The Group finalized the following draft terms of reference for a correspondence group on marine fuel lifecycle GHG analysis:

Using annex 1 to document ISWG-GHG 11/2/3 as the basis also taking into account relevant documents submitted to ISWG-GHG 11 and decisions and comments made at ISWG-GHG 11 as endorsed by MEPC 78:

.1 further develop the draft guidelines on lifecycle GHG intensity of marine fuels (draft LCA guidelines), with a view to finalizing the draft guidelines at MEPC 79, and in doing so:

1. identify main initial fuel production pathways and feedstocks for inclusion in the draft LCA guidelines, and how they could be subcategorized and further specified;
2. further consider sustainability criteria issues and further develop the Fuel Lifecycle Label (FLL), taking into account the fuels identified in sub-paragraph 1.1;

3. develop methodologies that allow for the calculation of Well-to-Tank, Tank-to-Wake and entire Well-to-Wake GHG emissions default values for the fuels identified in sub-paragraph 1.1;
 4. develop procedures that allow for the continuous review of Well-to-Tank, tank-to-Wake and entire Well-to-Wake GHG emissions default values for the fuels identified in sub-paragraph 1.1;
 5. develop guidance for third-party verification and certification schemes;
- .2 review the overall structure, format and consistency of the draft LCA guidelines; and
- .3 submit a written report to MEPC 79

The Group noted the urgency of developing LCA guidelines as expressed by many delegations and that the LCA guidelines could potentially be developed using a structured approach for progress and invited concrete proposals on the subject.

2 Further consideration of concrete proposals on how to keep the impacts of the short-term measure under review

ISWG-GHG 10 had agreed to reconsider this matter at a later date, in order to allow more time for interested Member States and international organisations to submit concrete proposals.

The group noted:

- No document had been submitted under this agenda item at this session.
- Previous discussions at ISWG-GHG 10 had highlighted the need to improve the collection and analysis of maritime trade data in certain countries and regions to set baselines
- Following up on the outcome of the comprehensive impact assessment of the short-term measure, which had identified several data gaps on maritime transport costs, especially in the Pacific region, the Secretariat initiated a project aiming to improve the availability of relevant maritime transport costs data for Pacific SIDS with the view to facilitate future assessments of impacts of candidate IMO mid- and long-term GHG reduction measures in that region. The project was funded through the IMO GHG TC-Trust Fund.

The Group encouraged Member Governments and international organisations to consider making financial contributions to the GHG TC-Trust Fund, to further support the Organisation's efforts in assisting developing States with the implementation of the Initial Strategy.

3 Lessons-learned exercise of the comprehensive impact assessment of the short-term measure

The Group recalled that it had been instructed to pursue the lessons-learned exercise of the comprehensive impact assessment of the short-term measures, with a view to completion of this work by MEPC 79.

With respect to the process and methodologies used under the comprehensive impact assessment of the short-term measures, the group confirmed that it provided a solid

basis for future comprehensive impact assessments whilst reiterating the need for methodological and process-related improvements.

All delegations supported the establishment of a Steering Committee consisting of representatives of Member States in a similar way as was done for the Fourth IMO GHG Study and several delegations suggested possible improvements to the establishment and functioning of the Steering Committee.

All delegations expressed their appreciation for the work done by UNCTAD and recalled that their assessment had been as exhaustive as possible within the timeframe of the comprehensive impact assessment and the amount of data available.

Several delegations recalled that the comprehensive impact assessment of the short-term measure had identified a lack of transport cost data for certain States, particularly for SIDS and LDCs, which had impeded an accurate assessment of impacts of candidate IMO measures on those States. These delegations emphasised that this lack of data should be effectively addressed by the Organisation before initiating the next comprehensive impact assessment.

For purposes of summarising the discussions, the Chair proposed the J paper: “Draft process and methodological elements to complement the procedure for assessing impacts on States of candidate measures” (ISWG-GHG 11/J/4). The Chair emphasised that the whole text was to be considered as work in progress and would be further reviewed together with any other concrete proposals. The Group agreed to recommend to the Committee that further intersessional work would be needed for timely completion at MEPC 79, and to that effect, recommended that the Committee invites concrete proposals from interested Member States and international organisations.

4 Revision of the ship fuel oil consumption Data Collection System (DCS)

The Group considered document ISWG-GHG 11/5 (China). With respect to Appendix IX of MARPOL Annex VI, China proposed to include more information on the ship's carbon intensity performance and suggested modifications to the 2017 Guidelines for the development and management of the IMO ship fuel oil consumption database (resolution MEPC.293(71)).

China's submission also emphasised the importance of continuing to ensure the anonymisation of the IMO DCS database.

The Group supported China's submission and invited the Committee to approve the draft amendments to appendix IX of MARPOL Annex VI. The Group also agreed to the suggested modifications to the 2017 Guidelines for the development and management of the IMO ship fuel oil consumption database (resolution MEPC.293(71)) and noted that these could be revisited during ISWG-GHG 12 when the Group considers the final report of the Correspondence Group on Carbon Intensity Reduction.

The Group also agreed to initiate a workstream on the revision of the Ship Fuel Oil Consumption Data Collection System and recommended the Committee to invite interested Member States and international organisations to submit concrete proposals to a future session of the ISWG-GHG on the further revision of the IMO DCS.