

**Sayı** : 38591462-010.07.03-2025-875

08.04.2025

Konu : ISWG-GHG 19'uncu Dönem Toplantısı Hk.

Sirküler No: 282

Sayın Üyemiz,

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization-IMO) Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik Oturumlararası Çalışma Grubu 19'uncu Toplantısı (Intersessional Working Group on the Reduction of GHG Emissions-ISWG GHG 19), 31 Mart- 1 Nisan 2025 tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirilmiştir.

Bu kapsamda, IMO (<https://124.im/C3wDco>) resmi internet sayfasında yayımlanan duyuru ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS) tarafından Odamıza gönderilen 04.04.2025 tarihli Ek'te sunulan yazı göz önünde bulundurularak hazırlanan; IMO'nun 2023 Sera Gazı Azaltma Stratejisi Kapsamında Orta Vadeli Önlemler, IMO Net Sıfır Çerçevesi Taslak Metninin Ana Unsurları, MARPOL Ek-VI'ya Yönelik Değişiklik Önerileri başlıkları altında ISWG-GHG 19'uncu Toplantı gündeminde görüşülen konular hakkında bilgiler içeren toplantı sonuç raporu Ek'te sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz/rica ederim.

Saygılarımla,

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

- 1- ICS'in Yazısı (4 sayfa)
- 2- ISWG-GHG 19'uncu Dönem Toplantısı Sonuçları (2 sayfa)

Dağıtım:

Gereği:

- Tüm Üyeler (Odamız web sitesi 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)
- VDAD (Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği)
- TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği)
- KOSDER (Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği)

Bilgi:

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

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

Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSR02TFR0>
Bilgi için: Buse ÖZTÜRK ÇAKIR **Telefon:** 0212 252 01 30/249
E-Posta: buse.cakir@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 **KEP:** imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr **E-mail:** iletisim@denizticaretodasi.org.tr





İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

DENİZ TİCARET ODASI



İSTANBUL & MARMARA, AEGEAN, MEDITERRANEAN, BLACKSEA REGIONS

CHAMBER OF SHIPPING

- 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 imzalanmıştır.



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSR02TFR0>
Bilgi için: Buse ÖZTÜRK ÇAKIR Telefon: 0212 252 01 30/249
E-Posta: buse.cakir@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 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr



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.

4 April 2025

BOARD(25)16

TO: LONG TERM (GHG) MEASURES WORKING GROUP
c.c. BOARD
MARINE COMMITTEE

OUTCOME OF LATEST IMO GHG NEGOTIATIONS (ISWG-GHG 19)

Action required: to note the outcome of the final round of IMO GHG negotiations before MEPC 83, and to contact Administrations urgently with respect to some key points to be considered by IMO next week.

ICS attended the final round of IMO negotiations (ISWG-GHG 19, 31 March/1 April) on a package of GHG reduction measures for shipping – the “IMO net-zero framework” – in advance of MEPC 83 (7 -11 April) which is scheduled to approve the necessary MARPOL amendments for circulation to State Parties prior to adoption at an extraordinary MEPC meeting in October. If adopted, implementation and enforcement would then begin in 2027/2028.

The meeting was chaired by Mr Sveinung Oftedal (Norway) who will also chair the GHG Working Group at MEPC 83.

As agreed by the Long Term (GHG) Measures Working Group (which met in Geneva on 21 March), and due to the political sensitivity of the negotiations, ICS deliberately refrained from making interventions, although as agreed ICS continues to talk with all governments on the sidelines at IMO.

OVERVIEW

A provisional ‘Chair’s text’ has now been developed, please see **PDF attached**, which will be the base text for consideration at MEPC 83.

- As anticipated, this text is very much based on the concepts set out in the J/9 ‘compromise’ proposal brokered by Singapore, although it takes little account of the levy-based text proposed by the 50+ Group and previously supported by a large majority of IMO States, including the EU. The reality is that this new text is largely based on ideas developed by China (with the support of others like Brazil) which has intensified its opposition to any kind of flat rate GHG contribution system.

- While the basic architecture of regulations is becoming clearer, none of the numbers for the required reduction in the GHG intensity of ships, or the dates when they will be required, have yet been agreed. Neither has the cost of penalties for ships that under comply. This currently makes it very difficult to appraise the economic impacts on shipping and whether the IMO goals are likely to be achieved. The package of different measures and how they will operate together is very complicated, and also raises serious questions about practical implementation, for industry, flag Administrations and for IMO itself.

It is important to note that members of what is now called the “APC+ Group” (African, Pacific and Caribbean States) while allowing the Chair’s text to be forwarded to MEPC, have in effect reserved their position, perceiving that their views for the most part have been ignored, including their efforts to introduce elements taken from ICS bridge text.

Quite how this large group of States will respond during MEPC next week is a large unknown and could potentially up end the entire process.

KEY ELEMENTS OF CHAIR’S TEXT

The key elements of the Chair’s text are as follows:

- A distinct flat rate GHG contribution – or “levy” – is **not** included as part of the draft text.
- Instead, there is a GHG fuel standard requiring ships to use fuels with a reduced GHG intensity, to be made more stringent over time, combined with a very complex two-tier system of penalties (“Remedial Units”) to be purchased by ships which under comply with the fuel standard via an IMO GFI registry, with Remedial Units (RUs) expressed as “GHG pricing contributions” per tonne of CO_{2eq}.
- For the **worse** performing ships (most likely ships operating in non-scheduled services and trading with developing countries), the cost of these Remedial Units could significantly increase the cost of using conventional marine fuel (based on price suggestions made by the EU and China).
- Ships which over-comply with the fuel standard may receive surplus units (credits) that they can trade within a compliance pool to allow other under-compliant ships in the pool to comply without the need to purchase Remedial Units.
- The penalties (i.e. purchase by ships of Remedial Units) will generate revenue of (potentially) several USD billions per year for an IMO Net Zero Fund (although the political acceptability of such very large sums of money being transferred to IMO is arguably questionable).
- As advocated by ICS, part of this revenue will be deployed to provide rewards to ships which use zero/near-zero (ZNZ) GHG marine fuels (and technologies) for the

GHG emissions avoided by their use, with the other portion to be used to support a Just and Equitable transition, particularly in developing countries. However, the definition of ZNZs has not been finalised with many States wanting a definition that seems unnecessarily complicated. There are also many outstanding issues regarding the other purposes of revenue disbursement.

- GHG Fuel Intensity (GFI) will be calculated on a well-to-wake basis (i.e. taking account of upstream emissions involved in their production etc.), although the possibility remains (as preferred by China and others for UNFCCC policy/accounting reasons) to calculate this on an “adjusted” well-to-tank basis.

THE ISWG-GHG 19 DISCUSSION

The majority of the first day was taken up with governments largely repeating their previous positions, although several developing countries referenced the ICS Bridge text as a possible compromise.

Late in the afternoon, the Chair produced his own text. The Pacific Island States, led by the Marshall Islands, then said they were unwilling to engage with this new text given that (in their view) it took no account at all of the 50+ Group text. There was then a long delay as the Island States met with the IMO Secretary-General. After a short resumption, the meeting was then adjourned.

On the second day, the APC+ Group announced they had developed some alternative text – some of which was based on the ICS bridge text and the concept of a “ZNZ incentive contribution” instead of a levy. However, China, Brazil and levy-opposing States refused to allow this paper to be given the status of a ‘J’ paper. ICS encouraged the APC + Group to accept the suggestion by the IMO Secretary-General for the text to be submitted via the IMO portal. The meeting then gave the Chair’s text further consideration, which mostly focused on the numbers and dates for GHG intensity and a definition for ZNZ fuels.

The APC+ Group then tried to introduce ideas from its ‘non-paper’, which as well as the ZNZ surcharge contribution, included the possibility of setting the second tier GFI reduction requirement at 100% which would have similarities to a flat rate GHG contribution. China strongly objected to this, although the 100% figure does appear as an option, among several others, in the final draft text..

The meeting then adjourned and returned late in the evening to be presented with a revised Chair’s text (see attached) with new options for GFI reductions numbers. This in effect then became the new base text (replacing the text developed in February) with little further discussion before the meeting came to an end.

Throughout the rest of this week, informal consideration of the text has continued at IMO involving all Member States, with the Singapore MEPC Vice Chair acting as the moderator.

SUGGESTED KEY MESSAGES TO BE TRANSMITTED BY ICS MEMBERS TO GOVERNMENTS BEFORE MEPC 83

National shipowners' associations are kindly requested to convey a number of key messages to their government's negotiators as soon as possible:

ICS is concerned about the complexity of the draft amendments (which many in the industry currently find challenging to understand) and whether they will provide the certainty needed to help shipping companies and energy producers invest in ZNZ fuels (and technologies) or have unintended consequences or other unknown implementation challenges. ICS has worked for 10 years to identify the most effective way of implementing emission reduction measures that will work in practice; simplicity is the key message.

Member States should, inter alia, carefully consider the following issues:

- The initial cost of Remedial Units should be fixed for 5 years to provide certainty to de-risk investment decisions (especially given the uncertainty created by the proposed use of Surplus Units whose costs will be variable and volatile, being determined by the market and the uncertain availability of compliant fuels).*
- To provide certainty to incentivise energy sector and infrastructure investments in genuine ZNZ fuels, the definition of ZNZs should be simple i.e. fuels with a GHG intensity no greater than **[x]g CO_{2eq}/MJ** and **not** be subject to future adjustments.*
- The calculation of rewards for the GHG emissions prevented by the use of ZNZ fuels should also be as simple as possible, with the reward rate fixed for at least 5 years – see suggested draft guidelines set out in document MEPC 83/7/5 (Bahamas et al) co-sponsored by ICS.*
- With regard to text about passing on the cost of Remedial Units (or other compliance costs) down the transport chain – which is of critical importance to the shipping industry to avoid complex commercial disputes – the text proposed by the EU should be supported for approval without any further changes.*

[BOARD\(25\)16 -ISWG-GHG 19-WP.1-Rev.1 - Draft IMO Net-Zero Framework \(Chair\).pdf](#)

Simon Bennett
Deputy Secretary General

ISWG-GHG 19'UNCU OTURUM SONUÇLARI

Ek-2

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik Oturumlararası Çalışma Grubu'nun 19'uncu Toplantısı (The Intersessional Working Group on the Reduction of GHG Emissions-ISWG GHG 19), Sayın Sveinung OFTEDAL (Norveç) başkanlığında 1.000 delegenin katılımıyla 31 Mart-1 Nisan 2025 tarihleri arasında gerçekleşmiştir.

IMO 2023 Sera Gazı Stratejisi, IMO Üye Ülkeleri 2025 yılı sonlarında gemilerden kaynaklanan sera gazı (Greenhouse Gases-GHG) emisyonlarını azaltmaya yönelik orta vadeli önlemler almasını zorunlu kılmaktadır. Bu önlemler:

- **Teknik unsur:** Denizcilik yakıtlarının GHG yoğunluğunu kademeli olarak azaltılmasını düzenleyen, hedef temelli bir yakıt standardını,
- **Ekonomik unsur:** Denizcilikten kaynaklanan GHG emisyonlarının fiyatlandırılmasına yönelik bir mekanizmanın uygulanmasını içermektedir.

Çalışma Grubu, orta vadeli GHG azaltım önlemlerine ilişkin görüşmelere devam etmiş olup, bu tedbirler IMO'nun Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL) Ek-VI'ya eklenecek taslak değişiklikler olarak sunulacaktır.

Çalışma Grubu Başkanı, bu yıl Şubat ayında düzenlenen ISWG-GHG 18'inci Toplantısı'nda görüşülen MARPOL EK-VI değişikliklerinin güncel versiyonunu hazırlamış ve bu versiyona Şubat ayındaki toplantıda sunulan “köprü seçeneği”nde yer alan bazı unsurları dahil etmiştir. Görüşmeler sırasında dile getirilen görüşler doğrultusunda, revize bir versiyon hazırlanmış olup söz konusu taslak MEPC 83'üncü Oturumu'nda (7-11 Nisan 2025) daha detaylı olarak değerlendirmeye sunulacaktır.

Çalışma Grubu'nun yürüttüğü çalışmaların sonuçları MEPC 83'te sunulacak olup Gemilerden Kaynaklanan GHG Emisyonlarının Azaltılması Çalışma Grubu kurulması ve MARPOL değişiklik taslağının Komite oturumunda onaylanması amacıyla çalışmaların sürdürülmesi beklenmektedir.

Onaylanmasının ardından, MARPOL EK-VI'ya yönelik taslak değişiklikler Üye Ülkelere iletilecek olup 2025 Ekim ayında gerçekleştirilecek olağanüstü MEPC oturumunda kabul edilmesi öngörülmektedir. Söz konusu değişikliklerin kabul edilmesi halinde önerilen orta vadeli GHG azaltım tedbirleri MARPOL Ek-VI'ya dahil edilecek ve uygulama 2027/2028 yıllarında başlayacaktır. MARPOL Sözleşmesi dünya ticaret filosunun %97,3 'ünü temsil eden 108 Taraf Devlete sahiptir.

Toplantıda sunulan IMO Net Sıfır Çerçevesi taslak metni, Singapur'un arabuluculuğunu yaptığı J/9 “uzlaş” önerisinde belirtilen kavramlara dayanmaktadır. Ancak, 50+ Grubu tarafından önerilen ve daha önce AB (Avrupa Birliği) dahil olmak üzere IMO ülkelerinin büyük çoğunluğu tarafından desteklenen katkı/vergi temelli metne çok az yer vermektedir. Gerçekte bu yeni metin, Çin'in (ve Brezilya gibi bazı destekçilerin) geliştirdiği fikirleri temel almakta olup sabit oranlı sera gazı katkı sistemlerine karşı direncin arttığı görülmektedir.

Düzenlemelerin temel yapısı netleşmekte olsa da gemilerden kaynaklanan sera gazı yoğunluğu azaltımı için gerekli rakamlar veya bu hedeflere ulaşılacak tarihler henüz belirlenmemiştir. Uyum sağlamayan gemilere verilecek cezaların maliyeti de netlik kazanmamıştır. Bu durum, ekonomik etkilerin değerlendirilmesini ve IMO hedeflerine ulaşma hususlarını zorlaştırmaktadır. Farklı önlemlerin nasıl bir araya geleceği karmaşık olup uygulama açısından sektör, bayrak idareleri ve IMO için ciddi sorular ortaya koyduğu Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping- ICS) tarafından belirtilmektedir.

“APC+ Grubu” (Afrika, Pasifik ve Karayip Devletleri) üyeleri, taslak metnin MEPC’ye iletilmesini kabul etmiş görünmekle birlikte, görüşlerinin büyük ölçüde dikkate alınmadığını düşündükleri için fiilen çekince koymuşlardır. Bu grubun MEPC sırasında nasıl bir tavır alacağı konusunda belirsizlik bulunmakta olup süreci tamamen alt üst edebileceği ICS tarafından belirtilmektedir.

IMO Net Sıfır Çerçevesi Taslak Metni’nin Ana Unsurları

- Ayrı bir sabit oranlı GHG katkısı veya “vergi” taslak metne dahil edilmemiştir.
- Bunun yerine, gemilerin daha düşük sera gazı yoğunluğuna sahip yakıtlar kullanmasını gerektiren ve zamanla daha katı hale getirilecek bir sera gazı yakıt standardı bulunmaktadır. Bu standart, aynı zamanda IMO Sera Gazı Yakıt Yoğunluğu Standardı (IMO GHG Fuel Intensity-IMO GFI) kaydı aracılığıyla yakıt standardını karşılamayan gemilerin satın alması gereken çok karmaşık iki aşamalı bir ceza sistemi olan “Düzeltilici Birim” (Remedial Units- RUs) ile birleştirilmiştir. Düzeltilici Birim, ton CO₂e başına “sera gazı fiyatlandırma katkısı” olarak ifade edilmiştir.
- Performansı daha kötü olan gemiler (muhtemelen düzensiz sefer yapan ve gelişmekte olan ülkelerle ticaret yapan gemiler), bu Düzeltilici Birimlerin maliyeti nedeniyle konvansiyonel yakıt kullanımlarında ciddi bir maliyet artışıyla karşılaşabilir. (AB ve Çin tarafından yapılan fiyat önerilerine dayanmaktadır).
- Yakıt standardını aşan gemiler, fazla birim (kredi) alabilir ve bu kredileri uyum havuzu içinde takas ederek diğer gemilerin RUs almadan uyum sağlamasına olanak tanıyabilir.
- Söz konusu cezalar (gemilerin RUs satın alması), IMO Net Sıfır Fonu için yıllık milyarlarca ABD Doları tutarında gelir sağlayabilir. Ancak bu tutarların IMO’ya aktarılmasının siyasi olarak uygunluğunun değerlendirilmesi gerekmektedir.
- ICS’in savunduğu şekilde, bahse konu gelirlerin bir kısmı Sıfır veya Sıfıra Yakın (Zero or Near Zero-ZNZ) Emisyonlu yakıtları ve teknolojileri kullanan gemilere, önlenen GHG emisyonları karşılığında ödül olarak verilecek, diğer kısmı ise özellikle gelişmekte olan ülkelerde adil ve eşitlikçi bir geçişi desteklemek amacıyla kullanılacaktır. Ancak ZNZ tanımı henüz netleşmemiş olup bazı ülkeler bu tanımın gereksiz yere karmaşık olduğunu düşünmektedir.
- GHG Yakıt Yoğunluğu (GHG Fuel Intensity-GFI), yakıtların üretim sürecindeki emisyonları da dikkate alan “kuyudan pervaneye (well-to-wake)” esasına göre hesaplanacaktır. Ancak Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (United Nations Framework Convention on Climate Change-UNFCCC) politikaları gerekçeleriyle Çin’in de arasında bulunduğu bazı ülkelerin tercih ettiği şekilde, bu hesaplamanın “düzeltilmiş” kuyudan pervaneye esasına göre hesaplanması ihtimali bulunmaktadır.