



Sayı : 38591462-010.07.03-2021-3365
Konu : MEPC 77'nci Dönem Toplantısı Sonucu
Hakkındaki ICS Raporu

24.12.2021

Sirküler No: 1304

Sayın Üyemiz,

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS) tarafından gönderilen 06.12.2021 tarihli yazı ile "Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (The Marine Environment Protection Committee-MEPC)" 77'nci Dönem Toplantısı Sonuç raporu Odamıza iletilmiştir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) MEPC 77'nci Dönem Toplantısı, 22-26 Kasım 2021 tarihleri arasında çevrim içi ortamda gerçekleştirilmiş olup Odamızca da takip edilmiştir. Toplantıda gündeme gelen önemli konuların sonucu hakkında ICS tarafından hazırlanan özet rapor ve Türkçe tercümesi Ek'te sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz/rica ederim.

Saygılarımla,

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

- 1- MEPC 77 Raporu Türkçe Tercümesi (10 sayfa)
- 2- ICS'in 06.12.2021 Tarihli Yazısı ve Ek'i (12 sayfa)

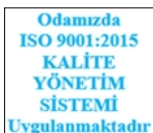
Dağıtım:

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)
- 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.
- 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/BSLLJKF33>
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





İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

ISTANBUL & MARMARA, AEGEAN, MEDITERRANEAN, BLACKSEA REGIONS

DENİZ TİCARET ODASI



CHAMBER OF SHIPPING

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



Evrakı Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/BSLLJKF33>
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. DİĞER IMO KOMİTELERİNİN KARARLARI (GÜNDEM MADDESİ 2) Ek-1

Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından, MSC 103 (MEPC 77/2), FAL 45 (MEPC 77/2/1), C 125 (MEPC 77/2/2) ve LEG 108 (MEPC 77/2/3) sonucu çıkan kararlar ve sonuçları göz önünde bulundurularak ilgili gündem maddeleri kapsamında uygun şekilde çalışma yapılması kabul edilmiştir.

2. BALAST SULARINDAKİ ZARARLI SUCUL ORGANİZMALAR (GÜNDEM MADDESİ 4)

Bu gündem maddesi ile ilgili hususlar aşağıda yer almaktadır.

2.1. Aktif Madde Kullanılan Balast Suyu Yönetim Sistemlerinin Onayı

Komite tarafından; FlowSafe, JFE BallastAce, HiBallast Balast Suyu Yönetim Sistemlerinin (Ballast Water Management System-BWMS) nihai onayı ile RADClean BWMS'nin ilk onayı verilmiştir.

2.2. BWM Sözleşmesi E-1.1.1 ve E-1.1.5 Kurallarının Birleşik Yorumu

Komite, balast suyu yönetim sistemlerinin devreye alma testlerinin zorunlu olarak uygulanması takvimini netleştirmek için BWM Sözleşmesi'ne ait E-1.1.1 ve E-1.1.5 kurallarının birleştirilmiş bir yorum taslağını değerlendirmiş olup onaylamıştır. Bahse konu metin aşağıda yer almaktadır:

“Kural E-1.1.1’e tabi yapım aşamasında olan yeni gemiler veya Kural E-1.1.5’e tabi tutulan balast suyu yönetim sistemlerini (BWMS) iyileştiren mevcut gemilerden bağımsız olarak, ilk veya ilave sörvey 1 Haziran 2022 tarihinde veya sonrasında tamamlanırsa, IMO tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak BWMS'nin devreye alma testi yapılmalıdır. İlk veya ilave sörvey 1 Haziran 2022 tarihinden önce tamamlanırsa, BWMS'nin devreye alma testi İdare(ler)in özel gereksinimlerine tabi olmaya devam eder.”

Bir BWMS'nin devreye alma testinin fiilen zorunlu hale geleceği 1 Haziran 2022 tarihi bu konuda önem arz etmektedir.

2.3. Su Kalitesinin Problemlili Olduğu Limanlarda Faaliyet Gösteren Gemilere BWM Sözleşmesi'nin Uygulanması

Komitenin bu oturumda görüşülmesi gereken çok sayıda konu olması sebebiyle, **su kalitesinin problemlili olduğu limanlarda faaliyet gösteren gemilere BWM Sözleşmesi'nin uygulanmasına yönelik rehberlik sağlayan BWM.2 sayılı taslak belge sonuçlandırılmamıştır.**

Üye Devletler ve uluslararası kuruluşlardan, Balast Suyu İnceleme Grubu'ndaki değerlendirmeler sırasında belirlenen temel hususları dikkate almaları **ve MEPC 78'e daha fazla teklif sunmaları talep edilmiştir.**

2.4. BWM Sözleşmesi Kapsamında Deneyim Oluşturma Aşaması

Komite, deneyim oluşturma aşamasını uzatmaya yönelik teklif de dahil olmak üzere bu konuyla ilgili verilen bilgileri kayıt altına almıştır. Bunun yanı sıra, IMO tarafından sunulan güncel bilgilerin ardından, Dünya Denizcilik Üniversitesi (World Maritime University-WMU)

aracılığıyla daha fazla veri toplanabileceği, 35 Üye Devlet ve diğer yedi paydaştan yaklaşık 15.000 gemiye ait verinin elde edildiği belirtilmiştir. **Deneyim Oluşturma Aşaması (Experience Building Phase-EBP) kapsamında veri analizinin devam ettiği, IMO tarafından tam veri analizi raporunun MEPC 78'e sunulacağı** ve bu sırada Komite'nin konuyla ilgili bu oturumda yapılan önerileri dikkate alması gerektiği hususlarında mutabık kalınmıştır.

Balast Suyu Yönetim Sistemlerinin biyolojik etkinliğine ilişkin verileri vurgulamak ve G8 Rehberi'nin aksine BWMS Kodu uyarınca **onaylanan sistemlerle ilgili veriler arasında ayırım yapmak için IMO'nun MEPC 78'e yönelik veri analizi ihtiyacını** belirleyerek Komite raporuna dahil edilmek üzere ICS tarafından bir müdahalede bulunulmuştur.

3. HAVA KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİ (GÜNDEM MADDESİ 5)

Bu gündem maddesi ile ilgili hususlar aşağıda yer almaktadır.

3.1. Egzoz Gazı Temizleme Sistemleri (Exhaust Gas Cleaning Systems-EGCS)

- **Koşullar ve alanlar dahil olmak üzere, EGCS yıkama sularının sucul ortama deşarjına ilişkin kuralların ve rehberlerin değerlendirilmesi ve uyumlu hale getirilmesine yönelik Madde 1.23'ün revize edilmiş başlığı ve kapsamı**

“Koşullar ve alanlar dahil olmak üzere, EGCS yıkama sularının sucul ortama deşarjına ilişkin kuralların ve rehberlerin değerlendirilmesi ve uyumlu hale getirilmesi”ne yönelik Madde 1.23 üzerinde EGCS ile ilgili olarak Kirliliği Önleme ve Müdahale (Pollution Prevention and Response- PPR 7) Alt Komitesi'nin 7'nci Oturumu'nda önerilen çalışmanın başlığı ve kapsamı, bu konunun 2022 yılında nihailendirilmesi hedefi çerçevesinde PPR 9'da sonuçlandırılmak üzere tamamlanmıştır. Çalışma Grubu, zaman çizelgesini göz önünde bulundurarak, Komite'den çalışmanın sonuçlandırılmasına yardımcı olmak için GESAMP ekibini yeniden kurmasını talep etmenin gerekli olmadığı konusunda mutabık kalmıştır.

- **Egzoz Gazı Temizleme Sistemlerine Yönelik 2021 Rehberleri (2021 EGCS Rehberleri)**

PPR 7'de önerilen, **egzoz gazı temizleme sistemlerine yönelik taslak 2021 Rehberleri, Komite tarafından tamamlanarak kabul edilmiştir.**

Konu ile ilgili önemli değişiklikler aşağıda yer almaktadır:

- Rehberlerin uygulama tarihlerinin gemi omurgasının kızağa konulduğu tarihle bağlantılı hale getirilmesi,
- Rehberlerin kabul edilmesinden 6 ay sonra uygulama tarihinin başlaması,
- 2021 EGCS Rehberlerinin, EGCS Teknik Kılavuzu'nda (Plan A ve B) değişikliklerin yapıldığı mevcut egzoz gazı temizleme sistemleri için de geçerli olması,
- “Gemide İzleme Kılavuzu”nun İdare tarafından onaylanması ve sörveylere yönelik hazır olması için gemide tutulması şartı getirilmesi,
- Geçici emisyon aşımaları dönemleri ve emisyon oranındaki ani artışlar hakkında daha fazla bilgi verilmesi.

- **Tek izleme cihazının arızalanması durumunda uygunluğun devam ettiğinin gösterilmesine ilişkin revize edilmiş rehber ve egzoz gazı temizleme sisteminin (EGCS), EGCS Rehberleri hükümlerini karşılamaması durumunda yapılması önerilen eylemler hakkındaki MEPC Belgesi**

“Tek izleme cihazının arızalanması durumunda uygunluğun devam ettiğinin gösterilmesine ilişkin rehber ve egzoz gazı temizleme sisteminin, EGCS Rehberleri hükümlerinin karşılamaması durumunda yapılması önerilen eylemler” konulu MEPC.1/883 belgesinde yapılan revizyon Komite tarafından kabul edilmiştir. Bu rehberlerin ayrı bir sirküler olarak kalması ve “2021 EGCS Rehberleri”ne dahil edilmemesi kararlaştırılmıştır. Bunun yanı sıra bahse konu rehberin, 2009 ve 2015 EGCS Rehberleri kapsamında onaylanan sistemlere ve ayrıca 2021 EGCS Rehberlerine göre onaylanan sistemlere uygulanacağı konusunda da anlaşmaya varılmıştır.

Çeşitli Avrupa ülkelerinden, 1 saatten uzun süren bir EGCS arızası meydana gelmesi durumunda, seferlerini tamamlayabilmeleri için yeterli miktarda uyumlu yakıtı gemide taşıma zorunluluğunun dahil edilmesi önerilmiştir. Ancak Çalışma Grubu tarafından bu öneri reddedilmiş olup Rehberlerin nihai taslağına dahil edilmemiştir.

Bir arıza durumunda etkilenen kıyı devletini bilgilendirme gerekliliğine nihai taslak rehberde yer verilmemiştir. Ancak mevcut “ilgili idareler” terimi hakkında 1 saatten uzun süren bir arıza durumunda bildirilmesi gereken liman ve bayrak devleti idarelerini içerecek şekilde daha fazla açıklama bulunmaktadır.

Sensör arızası durumunda uygunluk sağlandığının geçici göstergesine ilişkin mevcut rehberler, revize edilmiş belgedeki mevcut formattan büyük ölçüde değişmemiş olup 11. paragraf olduğu haliyle korunmuştur. Ayrıca, ekipman arızası durumunda, Plan A veya B kapsamında sertifikalandırılmış sistemler için yapılacak takip eylemlerinin oybirliği ile alınması gerektiği sonucuna varılmıştır.

3.2. MARPOL Ek-VI Kapsamında Yakıt Kalitesi ve Bulunabilirliğinin Raporlanması

Komite tarafından, MARPOL Ek-VI'nın 18. kuralı uyarınca Veri Toplama ve Analize ilişkin Yazışma Grubu'nun raporu değerlendirilmiştir. Yazışma Grubu, MARPOL Ek-VI GISIS modülünün Komite tarafından değerlendirilmek üzere güncellenmesine ilişkin çeşitli tavsiyeler geliştirmiştir. Ayrıca Yazışma Grubu, Yakıt Teslim Tutanağı'nda (Bunker Delivery Note-BDN) zorunlu bilgi olarak parlama noktasının dahil edilmesi için MARPOL Ek-VI'nın Beşinci Eki'nde değişiklik taslağı geliştirmiştir. Değişiklik taslağı üzerindeki görüşmelerin ardından Komite, MARPOL Ek-VI'daki değişiklikler değerlendirilmeden önce, yakıt kullanımıyla ilgili olarak gemilerin güvenliğini artırmak için ilave önlemlerin geliştirilmesi konusunda Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime Safety Committee-MS-C) tarafından yürütülen çalışmanın sonucunun beklenmesine karar vermiştir.

4. GEMİLERİN ENERJİ VERİMLİLİĞİ (GÜNDEM MADDESİ 6)

Bu gündem maddesi ile ilgili önemli hususlar aşağıda yer almaktadır.

4.1. Tespit Edilen Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi'nin (Energy Efficiency Design Index-EEDI) Hesaplanması ve Doğrulanmasına Yönelik İnovatif Enerji Verimliliği Teknolojilerinin Uygulanması hakkındaki MEPC.1 Circ.815 sayılı Rehberde Yapılan Değişiklikler

MEPC.1/CIRC.815 sayılı belgeye yönelik önerilen değişiklikler onaylanmıştır. Rüzgar Destekli Sevk Sistemleri (Wind Assisted Propulsion Systems-WAPs) ile ilgili olan değişiklikler, rüzgar olasılık ve sistem kuvvet matrislerinin EEDI gereklilikleri altından tanımlanmasına yönelik açıklama sağlamaktadır.

4.2. Devre Dışı Bırakılabilir Makine/Şaft Gücü Limitleme Seçeneğinin EEDI'ye Uygulanması

Öneri 6/2 ile devre dışı bırakılabilir makine/şaft gücü limitleme seçeneğinin EEDI'ye uygulanması teklif edilmiştir. Komitenin bu konuyu değerlendirmesi MEPC 78'e ertelenmiştir. Bahse konu bu öneri ICS tarafından olumlu bir gelişme olarak görülmüş olup destekleneceği belirtilmiştir.

5. GEMİLERDEN KAYNAKLANAN SERA GAZI (GHG) EMİSYONLARININ AZALTILMASI (GÜNDEM MADDESİ 7)

Bu gündem maddesi ile ilgili önemli hususlar aşağıda yer almaktadır.

5.1. Gündem Maddesine Genel Bakış

MEPC 77'nin büyük bir kısmı sera gazı ile ilgili konulara ayrılmıştır. Ancak, toplantının başında IMO Genel Sekreteri tarafından, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi Taraflar Konferansı 26'ncı Oturumu'ndan (Climate Change Conference of the Parties-COP26) gelen eylem çağrısının **Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nce dikkate alınması talebinde bulunulmasına rağmen, konu hakkında çok fazla ilerleme sağlanamamıştır.** Bu gündem maddesine girdi sağlanırken, birçok hükümet delegasyonu tarafından konunun ertelenmesi niyeti ortaya konmuştur.

Brezilya, Arjantin ve Suudi Arabistan gibi genel olarak temkinli davranan devletler için böyle bir yaklaşım öngörülebilir olup onların bakış açısına göre bu durum mantıklı gelmektedir. Ancak, Avrupa Komisyonu (European Commission-EC) tarafından koordine edilen EU 27 ülkeleri yavaş ilerleme hızından memnun görünmektedir. Bunun nedeninin, **EU 27 ülkelerinin, Avrupa Birliği'nde devam eden bölgesel "55'e Uyum" paketi tamamlanana kadar IMO nezdindeki sera gazı konularının çoğu hakkında ayrıntılı görüş belirtememesi olarak ifade edilmektedir.** Avrupa Komisyonu, kendi önerilerinin önüne geçeceğini düşündüğü için IMO'nun bu konuda çok fazla ilerleme kaydetmesini istememektedir.

MEPC 77'nci Oturumu'nun ilk iki günü, Sera Gazı Başlangıç Stratejisi'nin 2023 yılına kadar tamamlanması için yeniden değerlendirilmesine başlanması gerekliliğinin ve COP 26 sonrası Pasifik Ada Devletleri tarafından önerildiği üzere acil bir MEPC Kararı için destek olmadığının IMO tarafından teyit ettirilmiştir.

Sonuç olarak, MEPC 77'nin bu oturumda teklifi onaylaması için Piyasa Bazlı Önlemler (Market Based Measures-MBMs) ve Uluslararası Denizcilik Araştırma Kurulu ve Fonu (IMRB/IMRF) önerisi de dahil olmak üzere orta vadeli önlemler hakkında görüşmelere yönelik kısıtlı süre ayrılmıştır. Bu durum, MBM'ler dahil olmak üzere devam eden "orta vadeli" önlemler görüşmesinin bir parçası olarak IMRF'in daha detaylı değerlendirmesinin Mayıs 2022 ayında gerçekleştirilecek Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik Oturumlararası Çalışma Grubu'nun 12'nci Toplantısı'nda (Intersessional Working Group on the Reduction of GHG Emissions-ISWG GHG 12) ele alınması gerektiğine dair tavsiyeyi MEPC Oturum Başkanının kabul etmesi dışında, Komite'nin IMRF hakkında kesin bir karar almasını imkansız hale getirmiştir. **MBM'leri göz önünde bulundurarak IMRF'i birleştirme kararının, teklifi desteklemek için artan ivmeye rağmen ilerleme sağlanmasını zorlaştıracağı öngörülmektedir.**

5.2. IMRB/IMRF Görüşmeleri

MEPC'nin sonraki oturumda kabul edilmeden önce, **"IMRB'nin Kuruluş ve Yönetim Şartı"** da dahil olmak üzere teklif genelinde daha fazla iyileştirme yapılması gerektiği kabul edilerek, 5 milyar ABD Doları tutarındaki IMRB/IMRF teklifine yönelik MARPOL Ek-VI'da gerekli değişikliklerin MEPC 77 tarafından onaylanmasının teklifi sunanlarca talep edildiği belirtilmiştir.

MEPC 76'da hükümetler tarafından gündeme getirilen çeşitli sorulara yanıt olarak IMRB oluşturulmasını teklif edenler tarafından MEPC 77'ye yapılan birçok öneri göz önüne alındığında, MEPC Oturum Başkanının Komiteyi belirli bir onay konusuna odaklanmaya yönlendireceği önceden anlaşılmıştır. Ancak bunun yerine Başkan, MEPC 76'da başlayan değerlendirmenin sürdürülmesini tercih ederek sadece Haziran 2022 ayında gerçekleştirilen MEPC 76'da daha önce söz almamış olan delegelerin görüşlerini iletmesini kabul etmiştir.

Avustralya, Bangladeş, Güney Kıbrıs, Finlandiya, Endonezya, İtalya, Jamaika, Malezya, Meksika, Panama, Polonya, Güney Kore, Trinidad & Tobago, Türkiye ve Ukrayna dahil olmak üzere bazı uyarılarla birlikte hükümetlerin IMRB hakkında olumlu görüşleri iletilmiştir. Toplamda yaklaşık 30 ülkenin IMRF önerisine destek verdiği görülmüştür. Ancak diğer bazı delegeler pozisyonları hakkında belirsizliğini korurken, Arjantin, Brezilya ve bazı Pasifik Ada Devletleri hala katı bir şekilde öneriye karşı olduklarını açıkça belirtmiştir. Ayrıca, Çin ve Rusya'nın, Norveç, Almanya ve diğer Avrupa Birliği ülkeleri gibi teklife karşı oldukları anlaşılmıştır. Bunun yanı sıra, teklife karşı daha olumlu yaklaşan Hindistan tarafından görüş belirtilmemiştir. Bahamalar ve Birleşik Krallık gibi diğer destekçiler de söz almamıştır.

ICS'in COP 26 sırasında görüştüğü Suudi Arabistan, IMRB'ye açıkça karşı çıkmamış, bunun yerine IMO ile ortak girişim olan "CARES"i öne çıkarmayı seçmiştir. CARES girişimi ise, gelişmekte olan bölgelerde mavi ekonomik büyümeyi kolaylaştıracak şekilde yeşil teknolojilerin uygulanmasını ve küresel olarak erişilebilirliğini hızlandırmayı amaçlayan "Deniz Taşımacılığında Kaynaklanan Emisyonları Azaltmaya Yönelik Koordineli Eylemler" olarak tanımlanmaktadır.

Zaman kısıtlamasından dolayı delegelerin müdahalede bulunamaması olumsuz bir durum oluşturmuştur.

Ayrıca, MEPC 76'da daha önce konuşmuş olan hükümetlerin mevcut görüşlerini aktarmaları mümkün olmamıştır. Bahse konu sunumlar, Teknoloji Hazırlık Seviyeleri'ni (Technology

Readiness Levels-TRLs)artırmak için gerekli Ar-Ge projelerinin analizine ilişkin IMRF'yi destekleyen önemli sunumları ve Fikri Mülkiyet Hakları (Intellectual Property Rights-IPRs) ile ilgili çekincelerin nasıl ele alınacağına dair önerileri içermektedir.

Oturum Başkanı, MEPC 76'da ifade edilen görüşlere MEPC 77'de olduğu gibi ağırlık vermiş olup; ***“IMRB ve ilgili fonun kurulmasına yönelik teklife verilen desteğin arttığını, birçok delegenin prensipte bir IMRB kurulmasının fayda sağlayacağını düşündüğünü, bazı delegelerin, teknoloji transferi, fonların dağıtımı, yönetim mekanizması ve Ar-Ge'ye erişim ile ilgili çekincelerinin devam etmesi nedeniyle teklifin onaylanmasına karşı çıktığını,***

ISWG-GHG 12'ye, orta ve uzun vadeli sera gazı azaltım önlemlerinin geliştirilmesine ait Çalışma Planının I. Aşaması kapsamındaki orta vadeli tedbirlere yönelik teklifleri değerlendirmesi dahilinde IMRB ve ilgili fon teklifini daha fazla dikkate alması talimatı verildiğini” ifade etmiştir.

IMRB'nin IMO Stratejisinde “kısa vadeli” bir önlem olarak belirtildiği hatırlatılmıştır. Toplantı raporu tamamlanırken, ISWG'nin IMRB'yi orta vadeli tedbirler paketinin bir parçası olarak ele alması durumunda, sektörün IMRB'nin tamamlanması için 2023-2030 yılları periyodunu beklemesi gerekebileceği konusundaki çekinceler ICS tarafından dile getirilmiştir. Ancak, ICS'den gelen, IMRB'nin ISWG tarafından orta vadeli tedbirlerin daha ayrıntılı görüşülmesi için ayrı bir gündem maddesi olarak değerlendirilmesi önerisi, Arjantin ve Brezilya'nın karşı çıkması nedeniyle reddedilmiştir. Bu sonuç, açıkça belirtilmemesine rağmen, IMRB'ye karşı olan ve Ar-Ge için finansman sağlanmasının oluşturulması muhtemel MBM'ler çerçevesinde alınması gerektiğini savunan Avrupa Komisyonu nezdinde uygun görülmektedir.

Sonuç olarak, hükümetlerden IMRB'ye verilen destekte bir artış olsa da, Mayıs 2022 ayında gerçekleştirilecek ISWG-GHG 12'de bahse konu teklifin daha detaylı incelenmesinin MBM'lerin değerlendirilmesiyle birleştirme kararının, IMRB'nin erken onaylanmasını çok zorlaştıracığı belirtilmektedir. Özellikle ISWG'nin Norveçli Başkanının IMRB'ye şiddetle karşı olduğu bilindiğinden, IMRF'nin MEPC 78'de onaylanmasına yönelik yapıcı tavsiyelerle görüşmeyi kolaylaştırmasının beklenmediği öngörülmektedir.

5.3. IMO Sera Gazı Stratejisinin Revizyonu

IMRB'nin ve uygun bir MBM'nin oluşturulması, özellikle Teknoloji Hazırlık Seviyeleri'nin yeterince artırılması durumunda ticaret üzerindeki olası etkiler hakkında tam bir değerlendirme yapılması da dahil olmak üzere, IMO'nun artırılmış hedefi makul kılmak için gerekli adımları atması koşuluyla, mevcut IMO Stratejisi'nin revizyonunu ve deniz taşımacılığı net sıfır CO₂ hedefinin dahil edilmesini desteklemek için ICS tarafından MEPC 77'ye ayrıntılı bir sunum yapıldığı belirtilmektedir.

Ayrıca, EU 27 ve Avrupa Komisyonu tarafından, 2050 yılı hedeflerine ilave olarak 2030 ve 2040 yılları için kararlaştırılacak ara mutlak hedeflere duyulan ihtiyaç da dahil olmak üzere, strateji revize edilirken dikkate alınması gereken konuları öneren bir belge sunulmuştur. Bunun yanı sıra Norveç, Japonya, Amerika Birleşik Devletleri ve Birleşik Krallık da dahil olmak üzere diğer bir grup ülke tarafından 2050 yılı için mutlak sıfır GHG hedefi çağrısında bulunulmuştur.

Uzun görüşmeler sırasında delegeler, genel olarak iki gruba ayrılarak revize edilmiş hedef düzeylerinin neler olabileceğine ilişkin görüşlerini dile getirmiştir.

Çoğu gelişmiş ülkenin yanı sıra Pasifik Ada Devletlerini de içeren bir grup, 2050 yılı için bir tür sıfır hedefini desteklemiştir. Ancak bunun net sıfır mı yoksa mutlak sıfır mı olması gerektiği, sadece CO₂'yi mi yoksa tüm sera gazlarını mı kapsaması gerektiği ve bunun ara hedefler ve/veya belirli tarihlere kadar sıfır karbonlu yakıt kullanan filonun bir kısmı gibi diğer hedefler tarafından desteklenmesinin gerekip gerekmediği konusunda farklı görüşler belirtilmiştir. Toplantı raporunda, bu grup içerisindeki çoğunluğun nihai bir hedefi desteklediği ifade edilirken, EU 27'nin "nötr iklim"e verdiği desteğin aynı anlama geldiği göz önünde bulundurulduğunda net sıfır yaklaşımının tercih edildiği bildirilmiştir.

Çin, Hindistan, Rusya, Güney Amerika ve Arap Devletlerinden oluşan az sayıda ama güçlü ülkelerden oluşan diğer grup, 2050 yılı için herhangi bir sıfır emisyon hedefi konusunda çok daha temkinli yaklaşımda bulunmuştur. Ayrıca böyle bir hedefin COP 26'da alınan kararlarla tutarsız olacağı bu grup tarafından savunulmuş olup ticaret ve kalkınma üzerindeki etkisiyle ilgili çekincelerini dile getirmiştir.

ICS tarafından, 2050 yılı için net sıfır hedefi desteklenirken, 2030 ve 2040 yıllarına yönelik mutlak azaltma hedefleri belirleme konusunda temkinli olunduğu, 2050 yılına kadar sıfıra emisyon hedefine ulaşılma kapsamında gerekli olacak sıfır karbonlu yakıtların ve teknolojilerin geliştirilmesine ve yaygınlaştırılmasına odaklanmak yerine, sektörün bir sonraki ara hedef doğrultusunda yakıtların alımını teşvik etmek gibi istenmeyen sonuçlara yol açabileceği açıklanmıştır. Ayrıca ICS, sıfır karbonlu yakıt kullanan filo oranı için hedefler belirleme konseptinin de dikkatli bir şekilde değerlendirilmesi gerektiğini ifade ederek, böyle bir hedefe ulaşılmasının doğrudan IMO tarafından düzenlenmeyeceğini, paydaşların kontrolünde olacağı belirtmiştir.

Uzun süren görüşmelerin ardından, Sera Gazı Başlangıç Stratejisi'nin yeniden değerlendirilmesinin MEPC 80'de tamamlanması gerektiği ve buna yönelik önerilerin Haziran 2022 ayında gerçekleştirilecek MEPC 78'e sunulmasını talep edildiği sonucuna varılmıştır.

5.4. 2050 Yılına Kadar Sıfır Emisyon Hedefine İlişkin MEPC Kararı

Bazı Pasifik Ada Devletleri tarafından MEPC 77'nin 2050 yılı için sıfır emisyon hedefine atıfta bulunan bir kararı kabul etmesini öneren teklif sunulmuş olup Kosta Rika, Norveç, Japonya, Birleşik Krallık ve Amerika Birleşik Devletleri'nin de ortak bir öneriyle bu teklifi desteklediği belirtilmiştir.

ICS tarafından sunulan, revize edilmiş IMO Stratejisinin net bir sıfır hedefini içermesi gerektiğini öneren kendi teklifinde, net CO₂ emisyonlarına odaklanması koşuluyla böyle bir kararın desteklenebileceği ifade edilmiştir.

Daha önce de belirtildiği üzere, çoğu IMO Üyesi Devlet böyle bir kararın çıkarılmasına destek verilmeyeceğini açıkça belirtmiştir. Riske girmek istemeyen/çekimser hükümetler tarafından dile getirilen çekinceler normal karşılanmış olup EU 27 ülkeleri, mevcut kısa sürede bahse konu karar yerine IMO Stratejisinin revizyonuna odaklanmak istediklerini belirterek destek vermemiştir. COP 26'dan sonra IMO'nun bir girişimde bulunması beklentisi göz önüne alındığında, EU 27 ülkelerinden MEPC 77'ye sunulan yorum belgesinde AB'nin böyle bir kararın çıkarılmasını desteklediğini ifade ettiği düşünüldüğünde, birçok Pasifik Devletinin bu durumu "sözünü yerine getirmeme" olarak görmüş olabileceği düşünülmektedir. Aynı zamanda

bu durum, Avrupa Birliği'nin pozisyonunu koordine eden Avrupa Komisyonu'nun, IMO tarafından ilerleme kaydedilmesini istemediği iddiasını da desteklemektedir.

5.5. Orta Vadeli Tedbirler ve MBM'ler

ISWG-GHG 10 raporunun sunumunun ardından delegeler, daha önce ISWG değerlendirmelerinde sunulan ve Mayıs 2022 ayında gerçekleştirilecek ISWG-GHG 12'de devam edecek olan konuya ait yaklaşımlarının tekrarı niteliğinde, MBM'ler de dahil olmak üzere orta vadeli tedbirler hakkındaki görüşlerine ilişkin açıklamalarda bulunmuştur.

EU 27'nin (ve Avrupa Komisyonu'nun) MBM'lerin geliştirilmesine yönelik önerilen bazı ilkeler hakkında sunum yaptığı belirtilmiştir. Ancak çoğu delege, mevcut durumda ISWG'ye yapılmış olan tekliflerin değerlendirilmesinin sonucuna n yargılı olarak yaklaşmak istememiştir. Bazı delegeler, ISWG-GHG 10'a yapılan ICS sunumunda vurgulandığı üzere, daha önce Komite tarafından kabul edilen MBM'leri değerlendirmek için bu ilkelerin, piyasa bozulmasından kaçınmanın ve ticaret üzerindeki olumsuz etkileri belirlemenin öneminin dikkate alınması gerektiğini vurgulamıştır.

Hükümetler tarafından yapılan açıklamalardan, çok sayıda hükümetin MBM'lerde hızlı ilerlemeye karşı olmasına rağmen, vergiye dayalı yaklaşımın bir üst sınır ve ticaret sistemine göre nihai destek kazanma olasılığının daha yüksek olabileceğini düşündüğü anlaşılmaktadır. Çin, Hindistan ve Panama tarafından yapılan ortak öneride, IMO gelişmelerini engelleyecek tek taraflı Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi (Emission Trade System-ETS) teklifine yönelik tepkileri azaltmak için, söz alan AB lkelerinin çoğunluğu, IMO'nun MBM geliştirmesi gerektiği konusunda açık fikirli oldukları izlenimini vermiştir. Diğer yandan, AB ETS'nin denizcilik sektörüne yönelik uygulanmasına ilişkin AB içindeki görüşmeler tamamlandığında, bu durumun MEPC 78'den önce gerçekleşmesine bağlı olarak, AB devletlerinin konu hakkındaki görüşlerinin değişebileceği öngörülmektedir.

EU 27 lkelerinin yakıtta karbon standardı nerisi hakkında konuşan hükümetlerin büyük bir kısmı, ISWG-GHG 12 tarafından daha ayrıntılı olarak ele alınacak olan böyle bir orta vadeli tedbirin geliştirilmesini desteklemiştir. Ayrıca AB lkeleri bunu bir MBM'nin yanında orta vadeli tedbirler paketi olarak görürken, daha temkinli yaklaşan ülkelerin bir kısmı bu yaklaşımı MBM'ye alternatif olarak gördüğü belirtilmiştir.

Hindistan'ın, Avrupa Birliği'nin tek taraflı eylemiyle ilgili endişeleri vurgulama ve bu konuda ayrı bir değerlendirme başlatma girişimleri olumsuz sonuçlanmış olup zaman kısıtlaması nedeniyle orta vadeli tedbirler konusundaki görüşmelerle karıştırılmıştır.

5.6. Karbon Yoğunluğu Kodu'nun Geliştirilmesi

Oturumlararası alışma grubunun, zaman izelgesi ve karbon yoğunluğu kodunun kapsamı hakkında bir sonuca varmanın erken olduğu görüşü Komite'ye bildirilmiştir. Çalışma Grubu, kodun geliştirilmesini sırasında bu konuları tekrar gözden geçirmeyi amaçlamaktadır.

Bir karbon yoğunluğu kodunun nihai olarak uygulamaya konmasıyla birlikte, Karbon Yoğunluğu Göstergesi (Carbon Intensity Indicator-CII) gereksinimlerinin zorunlu hale gelmesi öngörülmektedir. Bu nedenle, alışma Grubu vasıtasıyla bu gündem maddesine yönelik gelişmelerin ICS tarafından yakından takip edileceği belirtilmektedir.

5.7. Ertelenen Öneriler

Sıfır emisyon çözümü, MBM ve IMRF'e yönelik değerlendirme süresinin aşılması nedeniyle, Gündem Maddesi 7 kapsamında yapılan önerilerin çoğu, ISWG'ye ve ayrıca karbon yoğunluğu yazışma grubuna ertelenmiştir.

- Veri toplamanın kapsamı, bulunabilirliği ve anonimliği ile ilgili değişiklikler öneren 77/7/11 ve 77/7/29 sayılı belgeler ISWG-GHG 11'e ertelenmiştir.
- Komite tarafından, karbon yoğunluğu yazışma grubuna aşağıdaki belgeleri dikkate almaları ve MEPC 78'e raporlamaları talimatı verilmiştir:
 1. 77/7/2 sayılı belge, EEXI gereklilikleri kapsamında referans hız VRef'i hesaplamak için alternatif bir yöntem önermektedir. Önerilen metodoloji, VRef'in geminin işletilmesi sırasındaki ölçümlere dayanmasını sağlayacaktır. 7/24, 7/25 ve 7/26 sayılı belgeler bu teklif hakkında yorum içermekte olup yazışma grubuna havale edilmiştir.
 2. 77/7/9 sayılı belge yakıt çamuru kalıntısı için bir CII düzeltme faktörü önermektedir.
 3. 77/7/13 sayılı belge, kombine taşıyıcılar için CII referans eğrisinin düzenlenmesini önermektedir,
 4. 77/7/14 sayılı belge, daha fazla kargo kullanımı için bir CII düzeltme faktörü önermektedir.

Gemilerin işletilmesi sırasındaki ölçümler kullanılarak EEXI referans hızını hesaplanması ICS tarafından faydalı görülmekte olup sonraki süreçte bu teklifin destekleneceği belirtilmiştir.

Veri toplama sisteminde önerilen değişikliklerle ilgili olarak, ICS'in prensipte bu sistemin kapsamının genişletilmesine itiraz etmediği belirtilmiş olup karbon yoğunluğu yazışma grubunun, bu sistemin gerekli CII verilerini içerecek şekilde genişletilebilmesine yönelik şimdiden çalışma yapmaya başladığı ifade edilmiştir. Ancak, her iki öneri de veri anonimliğinin kaldırılmasını savunmaktadır. Bu sebeple, görüşlerine aykırı olduğu için ICS tarafından karşı çıkmıştır.

CII düzeltme faktörlerine ilişkin üç önerinin şu anda yazışma grubunun 4'üncü görüşme turunda değerlendirilmekte olduğu ve halihazırda görüşülmekte olan düzeltme faktörleri ve sefer hariç tutma kapsamına eklendiği bilinmektedir. Yazışma grubuna katılımının ardından ICS tarafından uygun düzeltme faktörlerinin benimsenmesinin destekleneceği belirtilmektedir.

6. GEMİLERDEN KAYNAKLANAN PLASTİK DENİZ ÇÖPLERİNE İLİŞKİN HAZIRLANAN EYLEM PLANININ TAKİP ÇALIŞMASI (GÜNDEM MADDESİ 8)

Çalışma Grubu, yazışma grubunun raporu değerlendirmiş ve Gemilerden Kaynaklanan Plastik Deniz Çöplerine yönelik strateji ve eylem planını sonuçlandırmıştır. Her ikisi de çalışma grubunun hazırladığı bir kararla Komite tarafından onaylanmıştır. Ayrıca Komite tarafından **PPR Alt Komitesi'ne, 100 GT ve üzeri gemiler için Çöp Kayıt Defteri'nin zorunlu tutulmasına yönelik MARPOL Ek-V'te değişiklik taslağı hazırlaması talimatı verilmiştir.**

Zaman kısıtlaması nedeniyle, genel oturum sırasında gemilerden kaynaklanan plastik deniz çöpleri ile ilgili oturuma yapılan önerilerin ayrıntılı olarak değerlendirilmesi mümkün olmamıştır. FOEI tarafından sunulan, kirlenme önleyici kaplamalardaki mikroplastiklerle ilgili MEPC 77/8/1 sayılı belgedeki yorumlar not edilmiştir. Ayrıca, Sri Lanka tarafından MV Xpress Pearl gemisinin batmasının ardından plastik peletlerle ilgili olarak yapılan teklifler (MEPC

77/8/3), Yüklerin ve Konteynerlerin Taşınması (Carriage of Cargoes and Containers-CCC) Alt Komitesi'nin katkısı talep edilerek PPR 8'e iletilmiştir. Sri Lanka'nın bazı önerilerinin, konteyner kayıplarıyla ve denizde gemilerden kaybolan plastik tüketim malları için sorumluluk ve mesuliyeti değerlendirmeye yönelik en uygun aracı dikkate alan Eylem Planı maddesiyle ilgili olduğuna dikkat çekilmektedir. ICS'in bu konuyu yakından takip edeceği belirtilmektedir.

7. KİRLİLİğİ ÖNLEME VE MÜDAHALE (GÜNDEM MADDESİ 9)

Bu gündem maddesi ile ilgili önemli hususlar aşağıda yer almaktadır.

7.1. Siyah Karbon

Komite tarafından, uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan Siyah Karbon emisyonlarının Kuzey Kutbu zerindeki etkisinin azaltılmasına ilişkin çıktıya yönelik revize edilmiş görev tanım taslağı onaylanmıştır. Ayrıca Komite, Kanada, ABD ve Birleşik Krallık dahil olmak üzere birçok ye Devletten, Kuzey Kutbu'nda veya yakınlarında faaliyet gösteren gemiler tarafından gönüllü olarak daha temiz yakıt kullanımını destekleyen MEPC kararının kabul edilmesini öneren teklifi değerlendirmiştir. Sunulan karar taslağının içeriğine ilişkin toplantı sırasında dile getirilen çeşitli ekinceler ICS tarafından desteklenmiştir. Bu, Dördüncü IMO GHG alışması'nın bir parçası olarak yapılan modelleme analizinden elde edilen sonuçların yanlış yorumlanmasını ve belirli bir kalitede distile edilmiş yakıtların kullanımında bir değişiklik olması durumunda siyah karbon emisyonlarındaki azalma potansiyeli ile ilgili teknik yanlışlıkları içermektedir. ICS'nin katıldığı resmi olmayan bir çalışma grubu tarafından kararın içeriğinde yapılan iyileştirmelerin ardından Komite, Kuzey Kutbu'nu siyah karbon emisyonlarından koruyan, ye Devletleri ve gemi işletmecilerini gönüllü olarak distile edilmiş veya diğer daha temiz alternatif yakıtlar ya da gemiler için güvenli olan ve Kuzey Kutbu'nda veya yakınında faaliyet gösteren gemilerden kaynaklanan Siyah Karbon emisyonlarının azaltılmasına katkıda bulunabilecek tahrik sistemi yntemleri kullanmaya teşvik eden kararı onaylamıştır.



Shaping the Future of Shipping

Walsingham House
35 Seething Lane
London
EC3N 4AH

Tel +44 20 7090 1460

info@ics-shipping.org | [ics-shipping.org](https://www.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.

6 December 2021

MC(21)109

TO: MARINE COMMITTEE

COPY: ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS (FOR INFORMATION)

MEPC 77 – ICS REPORT

Action required: Members are invited to note the ICS report on the main outcomes of MEPC 77.

The seventy seventh session of the IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC 77) was held remotely from 22 – 26 November 2021, chaired by Mr Hideaki Saito (Japan) with the Vice-Chair Mr Harry Conway (Liberia) present.

This circular provides a summary report on the main outcomes of the meeting. Further information can be provided by the Secretariat on request.

Jonathan Spremulli
Principal Director - Marine

1. DECISIONS OF OTHER IMO BODIES (AGENDA ITEM 2)

The committee decisions and outcomes of MSC 103 (MEPC 77/2), FAL 45 (MEPC 77/2/1), C 125 (MEPC 77/2/2) and LEG 108 (MEPC 77/2/3) with regard to its work, and agreed to take action as appropriate under the relevant agenda items.

2. HARMFUL AQUATIC ORGANISMS IN BALLAST WATER (AGENDA ITEM 4)

2.1 Approval of ballast water management systems that make use of Active Substances

The Committee agreed to:

Grant Final Approval to the FlowSafe BWMS;
Grant Basic Approval to the RADClean® BWMS;
Grant Final Approval to JFE BallastAce® That Makes Use of NEO-CHLOR MARINE®;
and
Grant Final Approval to HiBallast NF™.

2.2 Unified interpretation of regulations E-1.1.1 and E-1.1.5 of the BWM Convention

The Committee considered and approved a draft unified interpretation of regulations E-1.1.1 and E-1.1.5 of the BWM Convention to clarify the timing for mandatory implementation of the commissioning testing of individual ballast water management systems. The text of the UI reads as follows:

“Irrespective of new ships under construction subject to regulation E-1.1.1 or existing ships retrofitting ballast water management system(s) (BWMS) on board subject to regulation E-1.1.5, the commissioning testing of individual BWMS taking into account the guidelines developed by the Organization* should be conducted if the initial or additional survey is completed on or after 1 June 2022. If the initial or additional survey is completed before 1 June 2022, the commissioning testing of individual BWMS remains subject to the specific requirements of the Administration(s).”

The important date to note is 1 June 2022 on or after which commissioning testing of a BWMS becomes effectively mandatory.

2.3 Application of the BWM Convention to ships operating at ports with challenging water quality

The Committee was unable, due to the large number of issues to resolve, to finalize a draft BWM.2 circular on guidance for the application of the BWM Convention to ships operating at ports with challenging water quality at this session. Member States and international organizations were invited to submit further proposals to MEPC 78 taking into account a number of fundamental considerations identified during the discussions in the Ballast Water Review Group, for details refer to Annex 2 of MEPC 77/WP.10.

2.4 The experience-building phase associated with the BWM Convention

The Committee noted submissions relating to this subject including a proposal to extend the experience-building phase however it also noted that since the submission of the last update by the IMO Secretariat to this session of the Committee further data collection through WMU was available and data from 35 Member States and seven other stakeholders corresponding to approximately 15,000 ships had been collected. The Committee therefore agreed that data analysis under the EBP was ongoing and that the IMO Secretariat would submit the full data analysis report to MEPC 78 at which time the Committee should consider the proposals made to this session on the subject.

ICS made an intervention, to be included in the report of the Committee, identifying the need for the IMO Secretariat's data analysis to MEPC 78 to highlight data relating to the biological efficacy of systems and differentiating between data relating to systems approved in accordance with the BWMS Code as opposed to the G8 Guidelines.

3 AIR POLLUTION PREVENTION (AGENDA ITEM 5)

3.1 Exhaust Gas Cleaning Systems (EGCS)

Revised title and scope of work on output 1.23 on Evaluation and harmonization of rules and guidance on the discharge water from EGCS into the aquatic environment, including conditions and areas

The title and scope of work that was proposed at PPR 7 with regards to EGCS on the output 1.23 for the '*Evaluation and harmonization of rules and guidance on the discharge of discharge water from EGCS into the aquatic environment, including conditions and areas*' was finalised, with 2022 remaining to be the target completion year for the output, with a view to the work being finalised at PPR 9. With the timescale of completion in mind, the Working Group agreed that it was not necessary to request the Committee to re-establish the GESAMP task team to assist in the completion of the work.

2021 Guidelines for exhaust gas cleaning systems (2021 EGCS guidelines)

The draft 2021 guidelines for exhaust gas cleaning systems proposed at PPR 7 were finalised and adopted by the Committee.

Key amendments included:

- Linking the application dates of the guidelines to the keel laying date of the ship
- The date of application of the guidelines being 6 months after the date of adoption
- That the 2021 EGCS guidelines would also apply to existing exhaust gas cleaning systems to which amendments to the EGCS Technical Manual (both under scheme A and B) had been made.
- Requirement for the Onboard Monitoring Manual to be approved by the Administration and retained onboard so that it would be available for surveys.

- Further clarification on transitory periods of emission exceedance and the occurrence of isolated spikes in the emissions ratio.

MEPC Circular on Guidance on indication of ongoing compliance in the case of the failure of a single monitoring instrument, and recommended actions to take if the EGCS fails to meet the provisions of the EGCS guidelines.

The revision to MEPC.1/883 on '*Guidance on indication of ongoing compliance in the case of the failure of a single monitoring instrument and recommended actions to take if the EGCS fails to meet the provisions of the EGCS*' was adopted by the Committee. It was agreed that these guidelines would remain as a separate circular, and not be incorporated into the 2021 EGCS guidelines. It was further agreed that the guidance would apply to systems approved in accordance with the 2009 & 2015 EGCS Guidelines, as well as systems approved under the 2021 EGCS guidelines.

There was a proposal from various European states to incorporate a requirement for ships to carry sufficient compliant fuel onboard to enable them to complete their voyage, in the event of an EGCS malfunction lasting longer than 1 hour occurred but was rejected by the Working Group, and not incorporated into the final draft of the guidelines.

The requirement to notify the affected coastal State in the event of a malfunction was not included in the final draft guidelines, however, there is now further clarification on the existing term 'relevant authorities' that need to be notified in the event of a malfunction lasting long than 1 hour, to include the port and flag State Administrations.

The existing guidelines around interim indication of ongoing compliance in the case of sensor failure remain largely unchanged from the existing format in the revised draft circular, with paragraph 11 being retained in the format of the existing circular. It was further concluded that in the event of instrumentation malfunction, that the follow up actions to be taken should be unanimous for systems certified under Scheme A or B.

3.2 Reporting of fuel oil quality and availability under MARPOL Annex VI

The Committee considered the report of the Correspondence Group on Data Collection and Analysis under regulation 18 of MARPOL Annex VI. The Correspondence Group had developed various recommendations with regard to updating the MARPOL Annex VI GISIS module for consideration by the Committee. The Group had also developed a draft amendment to appendix V of MARPOL Annex VI to include flashpoint as mandatory information in the bunker delivery note (BDN). Following discussions on the draft amendment, the Committee decided to await the outcome of the work being carried out by the Maritime Safety Committee (MSC) on development of further measures to enhance the safety of ships relating to the use of fuel oil before proceeding with the consideration of related amendments to MARPOL Annex VI.

4 ENERGY EFFICIENCY OF SHIPS (AGENDA ITEM 6)

4.1 Amendments to MEPC.1 Circ. 815 Guidance on Treatment of Innovative Energy Efficiency Technologies for Calculation and Verification of the Attained EEDI.

The proposed amendments to MEPC.1/CIRC. 815 were approved. The amendments relate to Wind Assisted Propulsion Systems (WAPs), and provide clarification with respect to how the wind probability matrix, and the system force matrix should be defined under the EEDI requirements.

4.2 Application of the overridable power limitation option to EEDI

Submission 6/2 proposed the application of the overridable power limitation option to EEDI. The committee deferred its consideration to MEPC 78. This proposal is seen as a positive development by the ICS Secretariat, and we will continue to support it.

5 REDUCTION OF GHG EMISSION REDUCTION BY SHIPS (AGENDA ITEM 7)

5.1 Overview

The majority of MEPC 77 was dedicated to GHG issues. However, despite the request from the IMO Secretary-General, at the start of the meeting, for the Committee to respond to the call for action from COP 26, little of substance was achieved. When making interventions, many government delegations seemed intent on filibustering and procrastination.

For traditionally cautious States, such as Brazil, Argentina and Saudi Arabia, such an approach was predictable and, from their perspective, arguably logical. But the EU 27, co-ordinated by the European Commission (EC), also seemed content with the slow rate of progress. Presumably this is because the EU 27 is not yet able to take a detailed position on many of the GHG issues at IMO until the regional EU "Fit for 55" package has been finalised following the ongoing intra-EU consultation. Moreover, the EC is unlikely to want IMO to be seen to be making too much progress as this would undermine its justification for unilateral action.

The first two days of the meeting were in effect wasted, taken up with confirming that IMO should begin its review of the Initial GHG Strategy for completion by 2023 (which was already a certainty as this is stated in the current Strategy), and that there was no support for an immediate MEPC Resolution, as proposed by Pacific Island States, to signal, post COP 26, a more ambitious direction of travel in the meantime. This was despite it being clear from the start of the discussion – once the EU 27 had spoken via Slovenia (which currently holds the EU Presidency) – that there was no consensus in support for such a Resolution, with the majority of EU States then taking-up time by making more or less identical statements.

As a consequence, little time was left for discussion about mid-term measures, including market-based measures (MBMs) or the request from the co-sponsors of the IMRB/IMRF (including ICS) for MEPC 77 to approve the proposal at this session. This made it impossible for the Committee to take a firm decision about the IMRF, other

than to accept (again due to lack of time for a discussion) a surprising recommendation by the MEPC Chairman that further consideration of the IMRF (a 'short term' measure under the current IMO GHG Strategy) should be undertaken by the meeting of the IMO Intersessional Working Group in May 2022 (ISWG-GHG 12) as part of the ongoing discussion of 'mid-term' measures including MBMs. This decision to conflate the IMRF with consideration of MBMs will probably make further immediate progress on the IMRF much more difficult, despite the growing momentum in support of the proposal (see below).

ICS participation in the meeting was also not made easy by the decision, due to the challenges of virtual meeting arrangements, to give priority to interventions by governments, whilst also not allowing the written submissions to MEPC 77 (including the many ICS submissions) to be introduced by the authors.

5.2 IMRB/IMRF Discussion

It will be recalled that the co-sponsors of the USD 5 billion IMRB/IMRF proposal had sought approval from MEPC 77 of the necessary amendments to MARPOL Annex VI, whilst acknowledging that further refinements would need to be made to the overall package, including the "Charter for the Establishment and Governance of the IMRB", before being adopted at a future session.

In view of the many submissions made by the IMRB co-sponsors to MEPC 77 in response to the various questions raised by governments at MEPC 76, it had previously been understood that the MEPC Chairman would invite the Committee to focus on the specific issue of approval. Instead, however, the Chairman chose to resume the discussion that started at MEPC 76, only accepting interventions from those delegations which had not previously spoken at the MEPC meeting in June.

A number of these interventions from governments, albeit in some cases with caveats, were positive about the IMRB, including those from Australia, Bangladesh, Cyprus, Finland, Indonesia, Italy, Jamaica, Malaysia, Mexico, Panama, Poland, Republic of Korea, Trinidad & Tobago, Turkey and Ukraine (in addition to the ten original government co-sponsors). In total, therefore, about 30 States now seem to support the IMRF. However, Argentina and Brazil made it clear they are still firmly opposed, as did a number of Pacific Island States (seeing it as a distraction from the large sums of money they hope to receive via an MBM), whilst several other delegations remained unclear about their positions. China and Russia are understood to remain opposed, as are Norway, Germany and other EU States (although they were not invited to speak having already set out their opposition at MEPC 76). On the other hand, India, which is now understood to be more positive, was not able to speak either. Other supporters, such as the Bahamas and the United Kingdom, were also unable to speak.

Interestingly, Saudi Arabia – with whom ICS met with at COP 26 – did not speak out explicitly against the IMRB, choosing instead to highlight its new joint "CARES" initiative with IMO ("Coordinated Actions to Reduce Emissions from Shipping" - which aims to "accelerate demonstration of green technologies and their deployment globally in a manner that facilitates blue economic growth in developing regions").

The inability for delegations to make interventions, due to lack of time, was sometimes frustrating. For example, it was not possible to respond to Argentina's assertion that

the IMRF could not be approved until an impact assessment had been conducted by pointing out that the co-sponsors of the IMRF proposal had submitted such an assessment to MEPC 76.

Unfortunately, and most importantly, it was not possible for those governments which had previously spoken at MEPC 76 to convey their current views with the benefit of having seen the additional submissions made to MEPC 77. These included the important submissions in support of the IMRF with respect to analysis of R&D projects required to increase Technology Readiness Levels (the Ricardo report) and suggestions on how to address concerns about intellectual property rights.

When making his summing up, the Chairman gave the same weight to the views expressed at MEPC 76 as at MEPC 77 and (quoting from the draft meeting report):

“noted the increased support for the proposal to establish an IMRB and associated fund, but also noted that while many delegations saw merit in the establishment of an IMRB in principle, many other delegations opposed the approval of the proposal because of remaining concerns related to, inter alia, technology transfer, redistribution of funds, governance mechanism and access to R&D; and

instructed ISWG-GHG 12 to further consider the proposal for an IMRB and associated fund as part of its consideration of proposals for mid-term measures under Phase I of the Work plan for development of mid- and long-term GHG reduction measures.”

It will be recalled that the IMRB is listed in the IMO Strategy as a ‘short term’ measure. When the meeting report was being finalised, ICS therefore expressed concern that if the ISWG treats the IMRB as part of the package of mid-term measures, the industry might have to wait until between 2023 and 2030 for the IMRB to be finalised. However, a suggestion from ICS that the IMRB should be considered by the ISWG as a separate agenda item to the further consideration of mid-term measures was rejected due to immediate opposition from Argentina and Brazil. This is an outcome which will probably also suit the European Commission which, although currently reluctant to say so publicly, is opposed to the IMRB and has advocated that provision of funding for R&D should be addressed as part of the discussion about possible MBMs.

In conclusion, while there was a definite increase in support from governments for the IMRB, the decision to combine further consideration of the proposal with consideration of MBMs, at ISWG-GHG 12 in May 2022, probably makes early approval of the IMRB far more difficult, particularly as the Norwegian Chairman of the ISWG is known to be strongly opposed to the IMRB and is unlikely to facilitate a constructive discussion that recommends approval of the IMRF to MEPC 78.

5.3 Revision of the IMO GHG Strategy

It will be recalled that ICS made a detailed submission to MEPC 77 in support of revision of the current IMO Strategy and the inclusion of a net zero CO₂ target for shipping, provided that IMO takes the necessary steps to make such a high level of ambition plausible, including establishment of the IMRB and an appropriate MBM, and

the conduct of a full assessment on the possible impacts on trade, especially if Technology Readiness Levels are not sufficiently increased.

It will also be recalled that the EU 27 (and the EC) submitted a paper suggesting issues that should be taken into account when the Strategy was revised, including the need for intermediate absolute targets to be agreed for 2030 and 2040 in addition to 2050. Another group of nations, including Norway, Japan, United States and United Kingdom, also made a submission calling for an absolute zero GHG target for 2050.

During the long discussion that followed, delegations expressed their views on what the revised levels of ambition might be, which can broadly be divided into two camps.

The first camp (which included most developed countries as well as Pacific Island States) supported some kind of zero target for 2050, but with different views on whether this should be net zero or absolute zero, whether it should cover CO₂ only or all GHGs, and whether this should be supported by intermediate targets and/or other targets such as a proportion of the fleet using zero-carbon fuels by certain dates. While the report of the meeting implies that the majority – within this camp – favoured an absolute target, the majority actually probably favoured a net zero approach if the EU 27's support for 'climate neutrality' is taken to mean the same thing. (It should be noted that there seems to be some confusion about terminology. Brazil, for example, suggested that net zero targets were unacceptable because they implied the need for offsetting measures.)

The second camp (comprising a large but powerful minority which included China, India, Russia, South American and Arab States) was far more cautious about any kind of zero target for 2050, arguing this would be inconsistent with what had been agreed at COP 26 and citing concerns about the impact on trade and development.

ICS, in an intervention, explained that, while it supported net zero for 2050, it was cautious about establishing absolute reduction targets for 2030 and 2040, as this could have unintended consequences, such as encouraging the uptake of fuels which will allow the sector to achieve the next intermediate target, rather than focusing on the development and deployment of those zero-carbon fuels and technologies that will be required to get to zero by 2050. ICS also suggested that the concept of setting goals for the proportion of the fleet using zero-carbon fuels would also require careful consideration, as the achievement of such a goal would also be in the control of stakeholders which are not directly regulated by IMO.

The conclusion of the long discussion was that the review of the Strategy should be completed by MEPC 80 in Spring 2023 and that submissions were invited to MEPC 78 in June 2022.

5.4 MEPC Resolution on zero emissions by 2050

It will be recalled that a group of Pacific Island States made a submission proposing that MEPC 77 adopt a Resolution referring to some kind of zero emissions target for 2050, which was also supported by a joint submission from Costa Rica, Norway, Japan, United Kingdom and United States (although discussion of the Resolution was conflated with the revision of the IMO Strategy).

In its own submission proposing that the revised IMO Strategy should include a net zero target, ICS had also said that it could support the development of such a Resolution, provided it focused on net CO₂ emissions (while recognising the need to address other GHG emissions too).

As mentioned above, the majority of Member States made clear that they could not support the development of such a Resolution. While the reservations expressed by more conservative governments were not surprising, the EU 27 also decided not to support the Resolution, stating that they wished to focus, in the short time available, on the revision of the IMO Strategy instead. Given the desire for a signal from IMO following COP 26, many Pacific States may have seen this as something of a 'betrayal' given that the commenting submission from the EU 27 made to MEPC 77 seemed to imply that the EU supported the development of such a Resolution. It also supports the contention that the EC – which co-ordinates the EU position – has no wish for IMO to be seen to be making any kind of progress.

5.5 Mid-Term Measures and MBMs

Following the presentation of the report of ISWG-GHG 10, delegations made statements with regard to their views on mid-term measures including MBMs, which were largely a repetition of positions previously presented to the ISWG discussions, which will resume at ISWG-GHG 12 in May 2022.

It will be recalled that the EU 27 (and the EC) submitted some suggested principles for the development of MBMs. But the majority of delegations took the view that they did not wish to prejudge the outcome of the consideration of the proposals already made to the ISWG. Several delegations made the point, highlighted by the ICS submission to ICSW-GHG 10, that account should be taken of those principles for assessing MBMs previously agreed by the Committee and the importance of avoiding market distortion and identifying negative impacts on trade.

The statements made by governments appeared to suggest that (if an IMO MBM is ever developed) that a levy-based approach might be more likely to gain eventual support than a cap and trade system, although a large number of governments remain opposed to rapid progress on any kind of MBM. Interestingly, most EU States that spoke gave the impression that they are still open minded about what type of MBM should be developed by IMO – perhaps to minimise the impact of the complaints about the unilateral EU ETS proposal undermining the IMO discussion, which were made in the joint submission from China, India, and Panama. However, such apparent open mindedness on the part of EU States might well change as soon as the intra-EU consultation about the application of the EU ETS to shipping is complete, depending on whether or not this happens before MEPC 78 next June.

Most governments that spoke on the proposal from the EU 27 for a carbon-in-fuel standard seemed to support the development of such a mid-term measure which will be also be considered further by ISWG-GHG 12, notwithstanding the many questions that still need to be addressed. However, while EU States view this as one of a basket of mid-term measures alongside (or to be combined with) an MBM, some of the more conservative States seem to view this as an alternative to an MBM.

Despite the efforts of India to highlight concerns about (EU) unilateral action and prompt a separate discussion on this, these efforts were largely frustrated, being mixed up with rest of the discussion on mid-term measures and due to the shortage of time.

5.6 Development of a carbon intensity code

The Committee noted the inter sessional working group's view that it was premature to conclude on both the timing of development, and the scope of the carbon intensity code. The group's intention is to revisit these issues when initiating the development of the code.

It should be noted that with the eventual introduction of a carbon intensity code, it is likely that the Carbon Intensity Indicator (CII) requirements will become mandatory. Hence, the ICS Secretariat will continue to follow closely the future progress of this agenda item through the working group.

5.7 Deferred submissions

Due to the schedule overrun on the zero emissions resolution, MBM and IMRF, many of the agenda item 7 submissions were deferred to the Inter Sessional Working Group (ISWG), and also to the carbon intensity correspondence group. Details are provided below:

- Submissions 77/7/11 and 77/7/29 propose changes to the scope, availability and anonymity of data collection and were deferred to ISWG 11.
- The committee instructed the carbon intensity correspondence group to consider the following submissions and to report to MEPC 78:
 1. 77/7/2 proposes an alternative method of calculating the reference speed V_{Ref} under the EEXI requirements. The proposed methodology would enable V_{Ref} to be based on in service measurements. Submissions 7/24, 7/25 and 7/26 provide comments on this proposal and have also been delegated to the correspondence group.
 2. 77/7/9 proposes a CII correction factor for fuel sludge residue.
 3. 77/7/13 proposes an adjustment of the CII reference line for combination carriers.
 4. 77/7/14 proposes a CII correction factor for higher cargo utilisation

The ability to calculate the EEXI reference speed using in-service measurements is seen as beneficial by the ICS Secretariat, and going forward we will continue to support the proposal.

With respect to the proposed changes to the data collection system, ICS has no objections in principle to extending the scope of this system, and indeed the carbon intensity correspondence group are already considering how this system may be

extended to include the necessary CII data. However, both proposals advocate for the removal of data anonymity, and as this is against our established policy, ICS will continue to oppose this aspect.

It is apparent that the three proposals relating to CII correction factors are now under consideration within round 4 of the correspondence group, and have been added to the scope of correction factors and voyage exclusions that are already being assessed. Through our participation in the correspondence group, the ICS Secretariat will continue to support the adoption of appropriate correction factors.

6 FOLLOW-UP WORK EMANATING FROM THE ACTION PLAN TO ADDRESS MARINE PLASTIC LITTER FROM SHIPS (AGENDA ITEM 8)

A Working Group was formed under the chairmanship of Ms Annalisa Sly (Australia), reviewing the report of the correspondence group and finalising the strategy and action plan for Marine Plastic Litter from Ships, both of which were approved by the Committee through a resolution drafted by the working group. The Committee also instructed the PPR Sub-Committee to draft amendments to MARPOL Annex V to make the Garbage Record Book mandatory for ships of 100 GT and above.

Due to time-constraints, it was not possible to consider submissions to the session on Marine Plastic Litter from ships in detail during the plenary session, and the comments of FOEI et al in MEPC 77/8/1 concerning microplastics in anti-fouling coatings were noted. Furthermore, the proposals made by Sri Lanka with respect to plastic pellets following the sinking of the MV Xpress Pearl (MEPC 77/8/3) were forwarded to PPR 8, requesting the input of the CCC Sub-Committee. It should be noted that certain of the Sri Lankan proposals relate to losses of containers, and the Action Plan item to consider the most appropriate instrument to address the responsibility and liability for plastic consumer goods lost at sea from ships, and ICS will monitor work on this closely.

7 POLLUTION PREVENTION AND RESPONSE (AGENDA ITEM 9)

7.1 Black Carbon

The Committee approved revised draft terms of reference for the output on reduction of the impact on the Arctic of Black Carbon emissions from international shipping. The Committee also considered a submission from many member States including Canada, US and UK proposing the adoption of an MEPC resolution supporting voluntary use of cleaner fuels by ships operating in or near the Arctic. ICS supported various concerns that were expressed during the meeting regarding the contents of the draft resolution as presented by the co-sponsors. This included parts of the resolution misinterpreting outcomes from modelling analysis done as part of the fourth IMO GHG study and technical inaccuracies related to the reduction potential in black carbon emissions if there is a change to using distillates of a particular quality. Following refinements in the language of the resolution by an informal working group which ICS participated in, MEPC 77 approved the resolution protecting the Arctic from shipping black carbon emissions which urges Member States and ship operators to voluntarily use distillate or other cleaner alternative fuels or methods of propulsion that

are safe for ships and could contribute to the reduction of Black Carbon emissions from ships when operating in or near the Arctic.