

**Sayı** : 38591462-010.07.03-2021-1545

28.05.2021

**Konu** : FuelEU Maritime Girişimi Hakkında ECSA-ICS Çalışması

Sirküler No: 544

Sayın Üyemiz,

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS) tarafından Odamıza gönderilen, 19.05.2021 tarihli Ek-1'de sunulan yazı ile;

Avrupa Birliği (AB) tarafından oluşturulan FuelEU Maritime girişiminin etkileri üzerine Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS) ve Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği'nin (European Community Shipowners' Associations – ECSA) ayrıntılı bir çalışma hazırladığı, FuelEU Maritime ile, Temmuz 2021 ayında AB limanlarıyla ticaret yapan tüm gemilere denizcilik yakıtları için AB karbon standartlarının tek taraflı uygulanmasını içeren bir Avrupa Komisyonu (European Commission – EC) düzenleme önerisinin dahil edilmesinin beklendiği ifade edilmektedir.

FuelEU Maritime hakkındaki bahse konu rapora <https://bit.ly/3fmfZ9v> web adresinden erişilebilmekte olup girişimle ilgili bilgileri içeren ICS'in yazısının Türkçe tercümesi Ek-2'de yer almaktadır.

Bilgilerinize arz/rica ederim.

Saygılarımla,

İsmet SALİHOĞLU  
Genel Sekreter**Ek:**

- 1- ICS'in Yazısı (3 sayfa)
- 2- ICS'in Yazısının Türkçe Tercümesi (2 sayfa)

**Dağıtım:****Gereği:**

- Tüm Üyeler (WEB sayfası ve e-posta ile)
- İMEAK DTO Şube ve Temsilcilikleri
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi
- GİSBİR (Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Derneği)
- VDAD (Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği)
- TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri 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/6LKUKB>  
**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





- 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)

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



Evrakı Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/6LKUKB>  
Bilgi için: Alper Mergen Telefon: 0212 252 01 30/246 E-Posta: [alper.mergen@denizticaretodasi.org.tr](mailto:alper.mergen@denizticaretodasi.org.tr)  
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE  
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35  
Web: [www.denizticaretodasi.org.tr](http://www.denizticaretodasi.org.tr) E-mail: [iletisim@denizticaretodasi.org.tr](mailto:iletisim@denizticaretodasi.org.tr) KEP: [imeakdto@hs01.kep.tr](mailto:imeakdto@hs01.kep.tr)





International  
Chamber of Shipping

Shaping the Future of Shipping

Walsingham House  
35 Seething Lane  
London  
EC3N 4AH

Tel +44 20 7090 1460

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

This Circular and its attachments (if any) are confidential to the intended recipient and may be privileged. If you are not the intended recipient, you should contact ICS and must not make any use of it.

19 May 2021

**MC(21)45**

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

### **ECSA/ICS STUDY ON “FuelEU MARITIME” INITIATIVE**

**Action Required: To note the detailed study prepared for ICS and ECSA on the implications of the FuelEU Maritime initiative, a copy of which can be found [here](#). FuelEU Maritime is expected to involve an EC regulatory proposal in July 2021 which will include the unilateral application of EU carbon standards for marine fuel to all ships trading with EU ports.**

**To increase awareness of this significant EU initiative, which is not widely understood even within Europe, national associations are requested to circulate the [link](#) to this report as widely as possible among shipping companies. Non-EU members are also requested to share this report with their governments as soon as possible, so that they are in position to react when EU legislation is proposed, probably in just two months' time.**

As reported to the Marine Committee during its last meeting, held on 17 March 2021, the European Commission (EC) is understood to be on the verge of publishing a regulatory proposal related to its FuelEU Maritime initiative to “increase the use of sustainable alternative fuels in European shipping and ports”. A proposal for EU legislation is now expected from DG MOVE in July 2021, including regulations on the carbon content of marine fuel. This could have significant implications for both EU and non-EU ship operators and the global bunker supply industry.

This initiative is separate from the ongoing work on including shipping in the EU Emission Trading System but raises similar concerns about extraterritorial interference in international maritime trade, at variance to the approach agreed at IMO.

There is still much uncertainty, even within Europe, about what exactly the EC may put forward as a regulatory proposal for consultation in July. In 2020, the EC published an Inception Impact Assessment, but this is short on specific details.

ECSA and ICS have therefore commissioned a comprehensive report in order to inform discussion on this critically important topic with policy makers and other stakeholders.

The independent report, prepared by Dr Edmund Hughes (Green Marine Associates), addresses *inter alia* the following aspects related to the upcoming initiative.

### **1. Application of EU fuel standards outside the EU**

It is currently understood that the EC intends to achieve its objectives by implementing mandatory EU standards with respect to the carbon content of marine fuels used by ships, including those used by non-EU flagged ships trading with EU ports. Potentially these EU standards could apply even if the fuels are purchased and loaded in non-EU States and consumed during a voyage commencing many thousands of kilometres away from EU ports.

### **2. Emphasis on use of biofuels**

A significant aspect of FuelEU Maritime is the initial emphasis that is likely to be given to the mandatory use of biofuels in ships' bunkers, including marine fuels purchased outside of the EU. The ECSA/ICS Study raises a number of issues concerning the cost, availability, and specification of biofuels, as well as important questions about enforcement, which the EU will need to take into careful account if promotion of the use of biofuels is to form a central part of the FuelEU Maritime initiative.

### **3. Focusing compliance on ship operators will make enforcement challenging**

The EC is understood to favour placing the principal legal responsibility for compliance with new fuel standards, including those for biofuels, on ship operators trading to EU ports, rather than on marine fuel suppliers. This may lead to a number of enforcement challenges, and one of the main conclusions of the ECSA/ICS Study is that the EU should ensure that the principal obligation for compliance with any new standards will rest with fuel suppliers.

### **4. Practicality of another carbon trading scheme (on top of ETS)**

Another concern is that the EC may be contemplating the inclusion of an extremely complex addition to its proposal, whereby ship operators unable to use or gain access to alternative fuels that meet the required EU standards might instead be required

purchase credits from other ship operators. This would be in addition to the proposals to extend the EU emissions trading system to international shipping.

## 5. Reaction of non-EU States

Depending on the details, any EU regulation of marine fuel standards may also create serious concerns among non-EU States about what they may perceive to be an extra-territorial approach, leading to a two-tier market, which is potentially inconsistent with the obligations already accepted by EU States as members of IMO.

---

Given the general lack of awareness about what this major EU initiative may entail, national associations are requested to circulate the [link](#) to this ECSA/ICS report as widely as possible among their member shipping companies which trade with the EU.

ECSA is already using this report in its discussions with the EU institutions (and will be advising ECSA members on the actions they should take). But **non-EU national associations** are also encouraged to share the [link](#) to this report with their governments, so they too will appreciate the potentially serious implications of FuelEU Maritime and be ready to respond when, as expected, the EC publishes proposed legislation in July.

Sunil Krishnakumar  
Senior Technical Advisor

## “FuelEU MARITIME” Girişimi Hakkında ECSA – ICS Çalışması

ICS Deniz Komitesi'nin 17 Mart 2021 tarihinde gerçekleştirilen son toplantısında bildirildiğine göre, Avrupa Komisyonu'nun (European Commission – EC) “Avrupa limanlarında sürdürülebilir alternatif yakıtların kullanımını artırmak” için FuelEU Maritime girişimiyle ilgili bir düzenleme önerisi yayınlama hazırlığında olduğu anlaşılmaktadır. Avrupa Komisyonu Mobilite ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü (DG MOVE) tarafından Temmuz 2021 ayında denizcilik yakıtlarının karbon içeriğine ilişkin düzenlemeler de dahil olmak üzere AB mevzuatı önerisi beklenmektedir. Bu önerinin, AB içinde ve dışında gemi işletenleri ile küresel yakıt ikmal sektörü açısından önemli etkileri olabileceği düşünülmektedir.

Bu girişim, AB Emisyon Ticareti Sistemi'ne denizcilik sektörünün dahil edilmesiyle ilgili devam eden çalışmalardan ayrı olmakla birlikte, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde (International Maritime Organization – IMO) kararlaştırılan yaklaşımdan farklı olarak, uluslararası deniz ticaretinde sınır ötesi müdahaleye ilişkin benzer endişeleri ortaya çıkarmaktadır.

Avrupa Komisyonu tarafından Temmuz 2021 ayında istişare için düzenleyici bir öneri olarak gündeme getirilecek konu ile ilgili Avrupa içinde bile çok fazla belirsizlik bulunmaktadır. EC, 2020 yılında belirli ayrıntıların özeti olan bir Başlangıç Etki Değerlendirmesi yayınlamıştır.

Bu nedenle Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations-ECSA) ile Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS) tarafından, kritik bir öneme sahip konu ile ilgili tartışmalar hakkında politika düzenleyiciler ve diğer paydaşlara bilgi sağlamak için kapsamlı bir rapor hazırlanmıştır.

Dr Edmund HUGHES (Green Marine Associates) tarafından hazırlanan bağımsız rapor, yaklaşan girişimle ilgili aşağıdaki hususları ele almaktadır.

### 1. AB Yakıt Standartlarının AB Dışında Uygulanması

Mevcut durumda Avrupa Komisyonu'nun, AB bayraklı olmayan gemiler de dahil olmak üzere AB limanlarıyla ticaret yapan tüm gemiler tarafından kullanılan denizcilik yakıtlarının karbon içeriğine ilişkin zorunlu AB standartlarını uygulayarak hedeflerine ulaşmayı amaçladığı anlaşılmaktadır. Denizcilik yakıtları AB dışındaki ülkelerden satın alınıp ikmal edilse ve AB limanlarından çok uzakta başlayan bir sefer sırasında tüketilse bile söz konusu AB standartları büyük olasılıkla geçerli olacaktır.

### 2. Biyoyakıt Kullanımına Vurgu

FuelEU Maritime'ın öne çıkan yönlerinden bir ise, AB dışından satın alınan denizcilik yakıtları da dahil olmak üzere gemilerin yakıt ikmalinde biyoyakıtların kullanılmasının zorunlu olacağına vurgulanmasıdır. ECSA - ICS Çalışması, biyoyakıtların maliyeti, kullanılabilirliği ve özellikleri ile ilgili bir dizi konuyu ve uygulama hakkında önemli soruları gündeme getirmektedir. FuelEU Maritime girişiminin merkezinde biyoyakıt kullanımı teşvikinin planlanması halinde AB'nin bu konuyu tüm detaylarıyla dikkate alması gerekecektir.

### **3. Uyumluluğun Gemi İşletmecilerine Odaklanması Yaptırımı Zorlaştırır**

Avrupa Komisyonu'nun biyoyakıtlar da dahil olmak üzere yeni yakıt standartlarına uyum için temel yasal sorumluluğunu denizcilik yakıtı tedarikçileri yerine AB limanlarına ticaret yapan gemi işletmecilerine verilmesinden yana olduğu anlaşılmaktadır. Bu durumun bazı uygulama zorluklarına yol açması öngörülmektedir. ECSA – ICS Çalışmasının ana sonuçlarından biri, AB'nin herhangi yeni bir standartla uyum için temel yükümlülüğün yakıt tedarikçilerine ait olmasını sağlaması gerektiğidir.

### **4. ETS'ye İlave Olarak Başka Bir Karbon Ticaret Planının Uygulanabilirliği**

Avrupa Komisyonu'nun söz konusu teklife son derece karmaşık bir ilaveyi dahil etmeyi planlaması da endişe yaratmaktadır. Bu nedenle, gerekli AB standartlarını karşılayan alternatif yakıtları kullanamayan veya bunlara erişemeyen gemi işletmecilerinin alternatif yakıtlar yerine diğer gemi işletenlerinden karbon kredisi satın almaları gerekebilir. Bu husus, AB emisyon ticaret sistemini uluslararası denizcilik sektörüne uygulanması tekliflerine ilave olacaktır.

### **5. AB Üyesi Olmayan Ülkelerin Tepkileri**

Detaylara bağlı olarak, denizcilik yakıtı standartlarına ilişkin herhangi bir AB düzenlemesi, AB üyesi olmayan ülkelerde iki katmanlı bir pazara yol açılabilecek bölge dışı bir yaklaşım olarak ciddi endişeler yaratabilir. Bu durum, IMO üyesi olarak AB üye ülkeleri tarafından kabul edilen yükümlülüklerle potansiyel olarak tutarsızdır.