

Gemi Karbon Yoğunluğu ve Derecelendirme Sistemi

Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL) Ek VI'daki Değişiklikler 1 Kasım 2022'de yürürlüğe girmiştir. Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına İlişkin ilk IMO Stratejisi çerçevesinde geliştirilen bu teknik ve operasyonel değişiklikler 2018'de kabul edilerek; gemilerin kısa vadede enerji verimliliklerini artırmalarını ve böylece sera gazı emisyonlarını azaltmalarını gerektirmektedir.

1 Ocak 2023'ten itibaren tüm gemilerin enerji verimliliklerini ölçmek ve yıllık operasyonel karbon yoğunluğu göstergesi (CII) ve CII derecesini raporlamak için veri toplamaya başlamak üzere elde ettikleri Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksini (EEXI) hesaplamaları zorunlu hale gelmiştir. Bu da pratik olarak ilk yıllık raporlamanın 2023'te tamamlanacağı ve ilk CII derecelendirmelerinin 2024'te verileceği anlamına gelmektedir.



1. Karbon Yoğunluk Gösterge Derecesi nedir?

Karbon Yoğunluğu Göstergesi (CII), geminin yıllık karbon yoğunluğunun önceden tanımlanmış belirli bir eşiği aşmamasını gerektirerek, gemi operasyonunun enerji verimliliğini artırmayı amaçlar. Gemiler daha sonra yıllık karbon yoğunluğu sonuçlarına göre A ile E arasında derecelendirilir.

CII, bir geminin karbon yoğunluğunu ölçen, kargo taşıma kapasitesi ve seyahat edilen deniz mili başına salınan CO2 gramı cinsinden ifade edilen bir operasyonel verimlilik göstergesidir. 5000 gros tonun (gt) üzerindeki tüm gemiler için geçerlidir.

CII, bir geminin rapor ettiği Yıllık Verimlilik Oranına (AER) dayalı yıllık olarak (seyahat başına değil) değerlendirilir ve hesaplanır; bu da yıllık yakıt tüketiminin CO2 emisyon faktörüyle çarpımıdır (bu faktör IMO tarafından belirlenir ve yakıt türüne bağlıdır), geminin kat ettiği mesafeye (balast ve yüklü durumda) ve DWT kapasitesine bölünür.

Gemiler; bir sonraki yıl bir önceki yıla ait emisyonlarına bağlı olarak CII derecelendirmesi A, B, C, D veya E dereceleri olarak adlandırılacaklardır. Böylece bu gemilerin 2023'te CII derecelendirmesine sahip olmayacağı anlamına gelir. CII emisyonları yıldan yıla kümülatif değildir, bu da takvim yılının sonunda her gemi için "emisyon sayacının" sıfırlandığı anlamına gelir. Bir geminin bir yıl içinde sahip olduğu CII derecesi ne olursa olsun, bir sonraki yıl geminin operasyonel verimliliğinin değerlendirilmesini etkilemeyecektir.

Üç yıl üst üste D derecesi veya bir E derecesi alması durumunda, geminin bir düzeltici eylem planı sunması gerekir. Düzeltici eylem planı; gerekli CII seviyesine neden ulaşamadığının bir analizini içermeli ve gözden geçirilmiş bir uygulama planını içermelidir.



Av. Dr. Sinem Oğış, LLM PhD

İş Geliştirme Departmanı,

Müdür Yardımcısı

+90 850 420 81 36 (D.244)

sinem.ogis@turkpandi.com

2013 yılında Yaşar Üniversitesi (İzmir, Türkiye) Hukuk Fakültesini üçüncü olarak bitirdi. 2013 yılında Yaşar Üniversitesi'nde En İyi Öğrenci Ödülü'nü aldı ve Avrupa Birliği Jean Monnet Bursu'nu kazandı. 2014 yılında Southampton Üniversitesi'nde Deniz Hukuku alanında yüksek lisansını tamamladı. 2015-2018 yılları arasında Augsburg Üniversitesi'nde araştırma görevlisi olarak çalıştı ve İngiliz sigorta hukuku üzerine doktora tezini yazdı. Sinem Oğış 2019 yılında bir ay boyunca Dubai Üniversitesi'nde ve 2020 yılında Japonya'daki Gakushuin Üniversitesi'nde ziyaretçi araştırmacı olarak çalıştı. Türkçe, İngilizce, İtalyanca bilmektedir ve İzmir Barosu'na kayıtlı bir avukattır. Sinem Oğış YoungShip Türkiye'nin kurucusu ve başkanıdır, aynı zamanda YoungShip Uluslararası IMO Çalışma Grubunun proje müdürüdür ve WISTA UK ve TR'nin üyesidir. Oğış 2022 yılında Nisan ayında Nor-Shipping'de "Denizcilik Sektöründe İzlenecek 10 Kadın" ödülünü almıştır. Eylül 2021 tarihinde Türk P&I Sigorta'ya katılmış, Uluslararası İş Geliştirme Departmanında Yönetmen olarak çalışmaktadır. Aynı zamanda deniz hukuku uzmanı olarak Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda görev yapmaktadır.



TURKP&I

Gemi kiralayanlar, finansörler ve regülatörler gemileri derecelendirebileceklerinden, gemiler CII eşiklerini karşılamıyorsa, bu pratik olarak belirli dereceleri karşılamayan gemilerin kiralanması veya finanse edilmesi olasılığının çok daha düşük olduğu anlamına gelir. Ayrıca kötü bir CII derecesine sahip olanlar, Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planını (SEEMP) kullanmak zorunda kalarak daha düşük hızlarda geminin seyretmesine zorunda bırakarak, operasyonel faaliyetlere zarar verebilir. Ayrıca regülatörler, kötü CII derecelendirmesine sahip olan gemilere para cezası verebilir. Hiçbir gemi kiralanı veya finansörü bu sorunlardan herhangi birini risk almak istemeyecektir.

2.Sonuç

IMO'nun Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC); en geç 1 Ocak 2026'ya kadar CII ve EEXI gerekliliklerinin uygulanmasını gözden geçirecek ve gerektiğinde başka değişiklikler geliştirip kabul edecektir. MEPC, bu önlemleri kabul ederken, önlemin Devletler üzerindeki potansiyel olumsuz etkilerini inceleyen kapsamlı bir etki değerlendirmesinin sonuçlarını da dikkate alarak, gerekli düzenlemelerin yapılabilmesi için önlemlerin Devletler üzerindeki etkilerini inceleme altında tutmayı kabul etmiştir. MEPC ayrıca önlemin orantısız olumsuz etkilerinin uygun şekilde değerlendirilmesi ve ele alınması gerektiği konusunda mutabakata varmıştır. Denizcilik şirketlerine ve ilgili tüm paydaşlara, 2023'ten itibaren gemilerinin CII derecelerini iyileştirmek için acil adımlar atmaları tavsiye edilir.

Kaynak: IMO, Oceanbird