

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

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

Çalınan Grubu, bahse konu çalışmaların devamı için daha fazla bilgi sağlamak amacıyla Bakan tarafından önerilen alanda yer alan önemli konular, daha detaylı ele alınması, kabul edilmiştir.

### **1.1.LCA Rehberlerinin amacı, genel yapı, ve çeşitli uygulamalara yönelik uygunluk potansiyeli**

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

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

Ayrıca Çalınan Grubu tarafından, taslak LCA rehberlerinin, mükerrer çalışmaların önlem için Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli (Intergovernmental Panel on Climate Change-IPCC) Rehberleri ile uyumlu olarak sera gazı, emisyonları raporlanması, desteklenmesine yönelik daha detaylı değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

### **1.2. Sürdürülebilirlik kriterleri ve Yakıt Yaşam Döngüsü Etiketinin (FLL) tanımlanması,**

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

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

#### 4. Metodoloji:

1. Sürdürülebilirlik konularının bilimsel olarak güçlü bir şekilde ele alınması, nasılsa lanaca ..
2. Dokümantasyon ve doğrulama yöntemlerinin nasıl ele alınacağı ..

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

### 1.3. Bağımsız, ilgisiz ve tipik üretim yollarının belirlenmesi

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

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

### 1.4. Emisyon faktörlerinin ve CO<sub>2eq</sub>'nin WtT\* ve TtW\* tahmini için karşılaştırmalı ve metodolojilerin ele alınması, dahil bahse konu yakıtların varsayılan emisyon değerlerinin belirlenmesi

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

ISWG-GHG 9'da taslak LCA rehberleri için temel olarak 100 yıllık Küresel Isınma Potansiyeli (Global Warming Potential-GWP 100) zaman yaklaşımları kullanılması kabul edildiği ve ilgili Üye Devletler ile uluslararası kuruluşların kararları temel amaçla 20 yıllık Küresel Isınma Potansiyeli'nin (GWP20) ilave edilmesinin etkileri hakkında somut teklifler sunmaya davet edildiği hatırlanmaktadır. Bu kapsamda Çalışma Grubu, GWP 100 temelinde karbondioksit eşdeğer emisyonlarının (Carbon Dioxide Equivalent Emissions-CO<sub>2eq</sub>) hesaplanması için rehber geliştirmeyi ve LCA rehberlerinin bir parçası olarak karşılaştırmalı yapma amacıyla GWP 20'nin eklenmesi üzerinde daha fazla çalışma yapılmasını kabul etmiştir. Ayrıca Çalışma Grubu tarafından, bu konuda somut tekliflerin sunulması talebi yinelenmiştir.

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

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

### **1.5.Mevcut sera gaz, emisyonlar,na yönelik do rulama ve sertifikasyon emalar, için kriterler ve aç,klamalar**

Taslak LCA rehberlerinde varsay,lan emisyon de erlerinin nas,l tan,mılanaca ,na ili kin de erlendirmenin ard,ndan Çal, ma Grubu, taslak LCA rehberlerinin mevcut GHG emisyonlar,na yönelik do rulama ve sertifikasyon emalar, için kriterler ve talimatlara ili kin ilgili rehberlerin dahil edilmesinden de yararlanaca , konusunda anla m, t,r. Böylece, yak,t üreticilerinin ve teknoloji tedarikçilerinin varsay,lan emisyon de erleri yerine gerçek emisyon de erlerini kullanmalar,na olanak sa lan,rken, üçüncü taraf do rulama ve sertifikaland,rma süreci de bölgesel farklılıklar, ve belirli hammadde seçeneklerini temin edebilecektir. Çal, ma Grubu, taslak LCA rehberlerine dahil edilecek muhtemel do rulama ve sertifikasyon emalar, için bu tür kriterlerin ve talimatlar,n tan,mılanmas,na yönelik yaz, ma grubu da dahil olmak üzere daha fazla oturumlararası, çal, ma ihtiyac, konusunda mutab,k kalm, t,r.

### **1.6.Yak,t sertifika planlar,n, ve (varsay,lan) emisyon de erlerini gözden geçirmek için etkili bir bilimsel sürecin geli tirilmesi**

Çal, ma Grubu, (varsay,lan) emisyon de erlerinin belirlenmesine yönelik metodolojilerin tan,mılanmas,, yak,t sertifikasyon emalar,n,n seçilmesi ve ayr,ca yak,t üretim yollar,n,n ve teknolojilerinin varsay,lan emisyon de erlerini sürekli bilimsel olarak gözden geçirilmesi için etkili bir bilimsel sürecin gerekli oldu u konusunda fikir birli i sa lam, t,r.

Bu çerçevede Çal, ma Grubu, maddelerin ve/veya teknolojilerin sürekli gözden geçirilmesine yönelik IMO içindeki mevcut süreç ve yap,lar,n genel bak, ,n, dikkate alarak IMO taraf,ndan olu turulacak sürekli bir uzman paneli için geni destek olmas, gerekti ini belirtmi tir. Bunun yan, s,ra Çal, ma Grubunda, söz konusu uzman paneli çal, malar,n,n ba lama zaman, ve panel olu turulmadan önce Grubun görev ve kapsam,na yönelik daha detayl, çal, maya ihtiyaç duyulaca , hususlar,nda farklı görü ler dile getirilmi tir. Sonuç olarak, varsay,lan emisyon de erlerinin ve yak,t sertifikasyon planlar,n,n tan,mılanmas, için metodolojilerin ve bilimsel süreçlerin geli tirilmesine yönelik bir yaz, ma grubu da dahil olmak üzere daha fazla oturumlararası, çal, maya ihtiyaç duyulaca , konusunda anla maya var,lm, t,r.

### **1.7. Çal, man,n kalan k,sm, için öneriler**

Çal, ma Grubu taraf,ndan, denizcilik yak,t, ya am döngüsü GHG analizine ili kin Yaz, ma Grubu için a a ,da yer alan taslak görev tan,m, olu turulmu tur:

ISWG-GHG 11ø sunulan ilgili belgeleri, MEPC 78 taraf,ndan onayland, , ekliyle ISWG-GHG 11øde al,nan kararlar, ve yorumlar, dikkate alarak ISWG-GHG 11/2/3 belgesinin Ek-1øni temel almak:

.1 MEPC 79ødaki taslak rehberleri sonuçland,rmak amac,yla, denizcilik yak,tlar,n,n ya am döngüsü GHG yo unlu una ili kin taslak rehberleri (taslak LCA rehberleri) daha fazla geli tirmek:

1. Taslak LCA rehberlerine dahil edilmek üzere temel öilkö yak,t üretim seçeneklerini, hammaddeleri, bunlar,n nas,l alt kategorilere ayr,labilece ini ve daha detayl, belirtilmesini belirlemek,
2. Sürdürülebilirlik kriterleri konular,n, daha fazla dikkate almak, alt paragraf 1.1øde tan,mılanan yak,tlar, göz önünde bulundurarak Yak,t Ya am Döngüsü Etiketini (FLL) daha fazla geli tirmek,

3. Alt paragraf 1.1'de tanımlanan yakıtlar için WtT, TtW ve tüm WtW sera gaz, emisyonları, varsa, her birinin hesaplanması olanak sağlayan metodolojiler geliştirmek,
4. Alt paragraf 1.1'de tanımlanan yakıtlar için WtT, TtW ve tüm WtW sera gaz, emisyonları, varsa, her birinin sürekli olarak değerlendirilmesine olanak sağlayan prosedürler geliştirmek,
5. Üçüncü taraf doğrulama ve sertifikasyon emaları, için rehber geliştirmek,

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

3 MEPC 79'da yazılan rapor sunmak.

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

## **2. Kısa vadeli önlemin etkilerinin değerlendirilmesi, na yönelik somut tekliflerin daha fazla değerlendirilmesi**

İlgili Üye Devletlere ve uluslararası kuruluşlara somut teklifler sunmalarını, için daha fazla zaman tanılamak amacıyla bu konunun sonraki bir tarihte yeniden değerlendirilmesi, ISWG-GHG 10'da kabul edilmiştir.

Çalışma Grubu:

- ISWG-GHG 11 oturumunda bu gündem maddesi kapsamında herhangi bir belge sunulmadığı,
- ISWG-GHG 10'daki görüşmelerde, belirli ülke ve bölgelerde deniz ticareti verilerinin toplanması ve analiz iyileştirme ihtiyacı vurgulandığı,
- Deniz taşımacılığı maliyetlerini düşürmek için çeşitli verimlilikler, tespit eden kısa vadeli önlemin kapsamlı etkilerini değerlendirmesinin sonucunu takiben, Sekreteryaya tarafından, özellikle Pasifik bölgesinde, IMO orta ve uzun vadeli GHG azaltma aday önlemlerinin bu bölgedeki etkilerinin gelecekteki değerlendirmelerini kolaylaştırmak amacıyla Pasifikteki Gelimekte Olan Küçük Ada Devletleri (Small Island Developing States-SIDS) için ilgili deniz taşımacılığı maliyetleri verilerinin kullanılabilirliğini iyileştirmeyi hedefleyen bir proje başlatıldığı, bu projenin IMO GHG TC-Trust Fund tarafından finanse edildiğini belirtmiştir.

Ayrıca Çalışma Grubu tarafından, IMO Bağımlı Stratejisinin uygulanmasında geliştirmekte olan devletlere yardım etme çabaları, daha fazla desteklemeye yönelik GHG TC-Trust Fund'a mali katkı için üye devletler ve uluslararası kuruluşlar teklif edilmiştir.

## **3. Kısa vadeli önlemin kapsamlı etkilerini değerlendirmesinden edinilen deneyimlerin uygulaması,**

Çalışma Grubu tarafından, MEPC 79'da tamamlanmak üzere kısa vadeli tedbirlerin kapsamlı etkilerini değerlendirmesinden edinilen deneyimlerin uygulamasına devam edilmesi talimatı alınmış, hatırlatılmıştır.

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

duyulan ihtiyac, yinelerken, bu durumun gelecekteki kapsaml, etki de erlendirmeleri için güçlü bir temel sa lad, ,n, belirtmi tir.

Bütün delegeler, Dördüncü IMO Sera Gaz, Çal, mas,onda yap,lana benzer ekilde Üye Devletlerin temsilcilerinden olu an bir Yürütme Komitesi kurulmas,n, desteklemi olup baz, delegeler, Yürütme Komitesi kurulmas, ve i leyi ine yönelik iyile tirmeler önermi tir.

Ayr,ca tüm delegeler, Birle mi Milletler Ticaret ve Kalk,nma Konferans, (United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD) taraf,ndan yap,lan çal, ma için memnuniyetlerini belirtmi olup kapsaml, etki de erlendirmesi ve mevcut veri miktar, çerçevesinde de erlendirmelerin olabildi ince ayr,nt,l, yap,ld, ,n, ifade etmi tir.

Baz, delegeler, k,sa vadeli önlemin kapsaml, etki de erlendirmesinin, Geli mekte Olan Küçük Ada Devletleri (Small Island Developing States-SIDS) ve Az Geli mi Ülkeler (Least Developed Countries-LDC) gibi belirli ülkeler için, IMO aday önlemlerinin bu devletler üzerindeki etkilerinin do ru bir ekilde de erlendirilmesini engelleyen, ula ,m maliyeti verilerinin eksikli ini belirledi ine dikkat çekmi tir. Bu delegeler taraf,ndan, sonraki kapsaml, etki de erlendirmesine ba lanmadan önce söz konusu veri eksikli ini IMO'nun detayl, bir ekilde ele almas, gerekti i vurgulanm, t,r.

Tart, malar, özetlemek amac,yla Ba kan, ÷Aday önlemlerin devletler üzerindeki etki de erlendirmesi prosedürünü tamamlamak için taslak süreç ve metodolojik unsurlarö ba l,kl, ISWG-GHG 11/J/4 belgesini önermi tir. Ayr,ca Ba kan, metnin tamam,n,n devam eden bir çal, ma olarak kabul edilmesi gerekti ini ve di er somut tekliflerle birlikte gözden geçirilece ini ifade etmi olup Komite'nin ilgili Üye Devletlerden ve uluslararası, kurulu lardan somut teklifler talep etmesi tavsiyesinde bulunmu tur.

#### **4 Gemi yak,t tüketimi Veri Toplama Sisteminin revize edilmesi**

Çal, ma Grubu, Çin taraf,ndan sunulan ISWG-GHG 11/5 belgesini de erlendirmi tir. Çin taraf,ndan, MARPOL Ek-VI'n, 9'uncu Eki'ne yönelik olarak, gemilerin karbon yo unluk performans, hakk,nda daha fazla bilgi içermesi teklif edilmi ve IMO gemi yak,t tüketimi veri taban,n,n geli tirilmesine yönelik haz,rlanan 2017 Rehberlerinde (MEPC.293(71) say,l, karar) de i iklik yap,lmas, önerilmi tir. Çin'n önerisinde ayr,ca, IMO Veri Toplama Sistemi (Data Collection System-DCS) veri taban,n,n anonim hale getirilmesinin önemli oldu u belirtilmi tir.

Çal, ma Grubu, Çin'n önerisini desteklemi ve Komiteyi MARPOL Ek-VI'n, 9'uncu Eki'nde yap,lan taslak de i iklikleri onaylamaya davet etmi tir. Ayr,ca Çal, ma Grubu, IMO gemi yak,t tüketimi veri taban,n,n geli tirilmesi ve yönetimine yönelik haz,rlanan 2017 Rehberlerinde (MEPC.293(71) say,l, karar) önerilen de i iklikleri kabul etmi tir. Bunun yan, s,ra Yaz, ma Grubunun Karbon Yo unlu u Azaltma konusundaki nihai raporu de erlendirilirken, bu hususlar,n ISWG-GHG 12 s,ras,nda yeniden gözden geçirilebilece i ifade edilmi tir.

Çal, ma Grubunun bu toplant,s,nda Gemi Yak,t Tüketimi Veri Toplama Sisteminin revizyonu konusunda bir i ak, , ba lat,lmas, kabul edilmi tir. Ayr,ca, IMO DCS'nin daha detayl, revizyonu hakk,nda ISWG-GHG'nin önümüzdeki bir oturumuna somut teklifler sunulmas, için ilgili Üye Devletlere ve uluslararası, kurulu lara ça r, yap,lmas, konusunda Komiteye tavsiyede bulunulmu tur.



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.

22 March 2022 **MC(22)33**

**To: MARINE COMMITTEE**

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

### **IMO ISWG GHG 11 İ ICS REPORT**

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

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

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

Sunil Krishnakumar  
Senior Technical Manager

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **1.3 Identification of main relevant priority fuels and typical production pathways**

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

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

### **1.4 How to determine emissions default values for these fuels, including taking into account geographical differences and the methodologies for the WtT and TtW estimation of emission factors and CO<sub>2</sub>eq**

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

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

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



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

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

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

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

### **1.7 Recommended way forward for the remaining work**

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

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

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

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

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

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

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

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

The group noted:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

For purposes of summarising the discussions, the Chair proposed the J paper: <sup>9</sup> draft process and methodological elements to complement the procedure for assessing impacts on States of candidate measures+ (ISWG-GHG 11/J/4). The Chair emphasised that the whole text was to be considered as work in progress and would be further reviewed together with any other concrete proposals. The Group agreed to recommend to the Committee that further intersessional work would be needed for timely completion at MEPC 79, and to that effect, recommended that the Committee invites concrete proposals from interested Member States and international organisations.

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

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

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

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

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