



## BİLGİ NOTU

Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Çevresini Koruma Komitesi Olağanüstü Oturumu Hk.

# DEHUKAM

ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
**DENİZ HUKUKU**  
ULUSAL ARAŞTIRMA MERKEZİ

ANKARA UNIVERSITY  
NATIONAL CENTER FOR THE  
SEA AND MARITIME LAW

**Atıf İçin:** DEHUKAM, "Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Çevresini Koruma Komitesi Olağanüstü Oturumu Hakkında Bilgi Notu", Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Bilgi Notları, (2025).

+90 312 212 11 89

[f](#) [t](#) [i](#) [in](#) /dehukamtr

[www.dehukam.org](http://www.dehukam.org)  
[info@dehukam.org](mailto:info@dehukam.org)

Emek Mahallesi, 19. Sokak. No:84,  
06590 Çankaya/Ankara, Türkiye



[www.dehukam.org](http://www.dehukam.org)





## BİLGİ NOTU

### **Konu: Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Çevresini Koruma Komitesi Olağanüstü Oturumu Hk.**

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO)'nün 7-11 Nisan 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (MEPC) 83. Oturumunda alınan kararların kabulü için 14-17 Ekim 2025 tarihleri arasında Olağanüstü Oturum (MEPC ES.2) gerçekleştirmiştir. Tarihteki en yoğun katılımlı MEPC toplantılarından birisi olan MEPC ES.2, yalnızca MEPC 83 oturumunda tartışılan IMO Net-Sıfır Çerçevesi kararları üzerine odaklanmıştır. Toplantının dayanağı olan MEPC 83 çıktıları ile toplantı öncesinde farklı organizasyon ve ülkelerin kamuya açık görüşlerine, toplantı karar ve sonuçlarına ilişkin değerlendirmeler aşağıda sunulmaktadır.

#### **1- MEPC 80 Oturumu**

IMO 2023 Sera Gazı Stratejisi, 3-7 Temmuz 2023 tarihleri arasında gerçekleştirilen MEPC 80 Oturumunda kabul edilerek denizciliğin dekarbonizasyonu için aşağıdaki hedefler belirlenmiştir:

- Yeni gemiler için enerji verimliliğinin iyileştirilmesi aracılığı ile gemilerin karbon yoğunluğunun azaltılması: Gemiler için enerji verimliliği tasarım gerekliliklerinin güçlendirilmek amacıyla gözden geçirilmesi;
- Uluslararası deniz taşımacılığının karbon yoğunluğunun azaltılması: 2030 yılına kadar, uluslararası deniz taşımacılığının ortalama olarak, nakliye işi başına karbondioksit emisyonlarının 2008 yılına kıyasla en az %40 oranında azaltılması;
- Sıfır veya sıfıra yakın sera gazı emisyonu teknolojilerinin, yakıtların ve/veya enerji kaynaklarının kullanımının artırılması: 2030 yılına kadar uluslararası deniz taşımacılığı sektörü tarafından kullanılan enerjinin en az %5'ini temsil edecek sıfır veya sıfıra yakın sera gazı emisyonu teknolojilerinin, yakıtların ve/veya enerji kaynaklarının kullanımının artırılması, %10 hedefi için çaba gösterilmesi;
- Uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının net sıfıra ulaşması: Uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının mümkün olan en kısa sürede zirveye ulaştırılarak düşüşe başlanması ve farklı ulusal koşullar göz önünde bulundurularak 2050 yılına yakın bir tarihte net sıfır sera gazı emisyonuna ulaşılması, aynı zamanda Paris Anlaşması'nın 2. maddesinde belirtilen uzun vadeli sıcaklık



hedefi doğrultusunda vizyonda talep edildiği gibi bunların aşamalı olarak ortadan kaldırılması yönünde çabaların sürdürülmesi.

Strateji çerçevesinde bu amaçlara ulaşmak için iki kontrol noktası belirlenmiştir:

- 2030 yılına kadar, 2008 yılına kıyasla, uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan toplam yıllık sera gazı emisyonlarını en az %20 oranında azaltması ve %30'a ulaşmak için çaba gösterilmesi.
- 2008 yılına kıyasla 2040 yılına kadar uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan toplam yıllık sera gazı emisyonlarının en az %70 oranında azaltılması ve %80'e ulaşmak için çaba gösterilmesi.

Strateji, bu hedeflere ulaşmak için kurgulanan önlemleri iki temel başlıkta toplamıştır:

- Deniz yakıtlarının sera gazı yoğunluğunun aşamalı olarak azaltılmasını düzenleyen hedef tabanlı bir deniz yakıtı standardına dair teknik unsur.
- Denizcilik sera gazı emisyonlarının fiyatlandırılması mekanizmasına dayalı ekonomik unsur.

## 2- MEPC 83 Oturumu

MEPC 83'te 2023 yılında yayımlanan IMO 2023 Sera Gazı Stratejisi'nde sunulan orta vadeli ekonomik ve teknik tedbirleri tartışılmış ve ayrıca gelecekteki süreçlere ilişkin tarihler belirlenmiştir. Bu çerçevede MEPC83 kararları Ekim 2025'te düzenlenecek olan MEPC ES.2'de onaylanması ve 2027'de yürürlüğe girmesi planlanmıştır.

MEPC 83'ün ana odak noktası, MARPOL Ek-VI'ya 5. madde olarak eklenecek olan 'IMO Net Sıfır Çerçevesi'dir. Bu çerçeve, uluslararası taşımacılık yapan 5000 groston (GT) ve üzerindeki gemilere uygulanması planlanan teknik ve ekonomik tedbirleri kapsamaktadır. Çerçeve, 'sıfır veya sıfıra yakın sera gazı emisyonlu yakıtların (*Zero or Near Zero, ZNZ*)' tanımını yaparak bu yakıtların kullanımını hızlandırmaya yönelik 'sera gazı yakıt yoğunluğu (*Greenhouse Gas Fuel Intensity, GFI*)' düzenlemelerinin de MARPOL Ek-VI'ya dahil edilmesi konusu ile Karbon Yoğunluk Göstergesi (*Carbon Intensity Indicator, CII*) azaltım faktörlerini de kapsamakta olup bu düzenleme sonucunda elde edilecek olan gelirlerin IMO Net Sıfır Fonu'nda toplanması hedeflenmektedir. GFI hesaplamaları için temel yaklaşım, yakıtların yaşam döngüsü boyunca ürettikleri sera gazlarının hesaba katıldığı *well-to-wake* (WtW)



hesaplamalarıdır. Bu doğrultuda yakıtlar, yalnızca operasyon sürecinde değil üretim, dağıtım ve depolama gibi yaşam döngüsünün tüm süreçleri dikkate alınarak değerlendirilecektir.

Toplanan paranın adil ve eşitlikçi yaklaşım ilkelerine uygun olarak düşük emisyonlu gemileri ödüllendirmek, gelişmekte olan ülkelerdeki araştırma ve altyapı süreçlerini desteklemek, gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkeler arasında teknoloji transferi ve kapasite geliştirme çalışmalarını finanse etmek ve küresel ısınmanın Gelişmekte Olan Küçük Ada Devletleri (*Small Island Developing States-SIDS*) ile En Az Gelişmiş Ülkeler (*Least Developed Countries-LDCs*) gibi hassas bölgelerdeki olumsuz etkilerini azaltmak için kullanılması amaçlanmaktadır.

MEPC 83, GFI değerleri için iki farklı yıllık hedef önermektedir. Bunlardan ilki ‘Temel Hedef (*Base Target*)’, ikincisi ise ‘Direkt Uyum Hedefi (*Direct Compliance Target*)’ olarak adlandırılmıştır. Her iki hedef için de belirlenen GFI azaltım oranları aşağıdaki tabloda sunulmaktadır:

Yıl	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>Temel Hedef</b>	%4	%6	%8	%12,4	%16,8	%21,2	%25,6	%30
<b>Direkt Uyum Hedefi</b>	%17	%19	%21	%25,4	%29,8	%34,2	%38,6	%43

2040 hedefi olarak ise %65 azaltım belirlenmiştir.

Eğer bir geminin GFI değeri direkt uyum hedefi değerinden düşük ise (2028 yılı için gemi %17’lik hedeften fazla azaltma sağladıysa) bu gemi ‘İhtiyaç Fazlası Birim (*Surplus Unit-SU*)’ hakkı elde eder. Eğer GFI değeri bu hedefin üzerinde ise (2028 yılı için gemi %17’lik hedefin altında azaltım gerçekleştirdiyse) bu durumda iki seviyeli bir yaklaşım devreye girmektedir. Eğer GFI değeri direkt uyum hedefi ile temel hedef arasındaysa (gemi 2028 yılı için %4 ile %17 arasında bir azaltım sağladıysa) ‘1. Seviye Uyumsuzluk (*Tier 1*)’ oluşmakta, eğer GFI değeri temel hedefin de üzerindeyse (gemi 2028 yılı için %4’lük azaltım hedefini sağlayamadıysa) ‘2. Seviye Uyumsuzluk (*Tier 2*)’ oluşmaktadır. Gemiler, uyumsuzluklarını başka gemilerden alacakları ihtiyaç fazlası birimlerle veya fondan satın alacakları ‘Telafi Birim (*Remedial Unit-RU*)’ ile kapatabilir. 1. Seviye Uyumsuzluk için belirlenen telafi birimi 100 USD/t karbondioksit eşdeğeri (CO<sub>2</sub>eq) iken 2. seviye uyumsuzluk için belirlenen telafi birimi 380 USD/t CO<sub>2</sub>eq’dir.



ABD'nin katılmadığı oturumda IMO tarihinde pek sık rastlanmayan bir şekilde kararların kabulü için açık oylama yapılmış ve 63 ülke lehte, 16 ülke aleyhte ve 24 ülke ise çekimser oy kullanmıştır.

### 3- MEPC ES.2 Öncesi Görüşler

MEPC ES.2, yalnızca MEPC 83 kararlarının onaylanması için gerçekleştirilen olağanüstü bir toplantıdır. Oturum öncesinde IMO Net Sıfır Çerçeve'sine dair olumlu ve olumsuz birçok resmî ve gayri resmî görüş bildirilmiş olup bu bölümde bu görüşlere dair bir özet olarak sunulacaktır.

MEPC 83 öncesindeki ilk karşıt resmî görüş 12 Ağustos 2025'te Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tarafından sunulmuştur<sup>1</sup>. ABD, en üst makamdan '*kendisine haksız yere yük olan veya Amerikan halkının çıkarlarına zarar veren hiçbir uluslararası çevre anlaşmasını kabul etmeyeceğini*' ifade ederek '*Çerçeve'nin küresel piyasada henüz yeterli arz seviyesine ulaşmamış olan pahalı yakıtların kullanımını zorunlu tutulmasına neden olarak Çin'e fayda sağlayacağı*' ve '*ABD endüstrisinin öncülük ettiği sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ve biyoyakıtlar gibi daha düşük emisyonlu seçenekler de dahil olmak üzere fayda sağladığı kanıtlanmış diğer teknolojilerin kullanımının önüne geçeceği*' değerlendirilmelerinde bulunmuştur. Bu bağlamda ABD, öneriyi kesin bir şekilde reddederek '*IMO üyesi ülkeleri misilleme yapmaktan çekinmeyeceği ve çözüm yolları arayacağı*' konusunda uyarmıştır.

10 Ekim 2025'de yapılan ikinci açıklama da<sup>2</sup> ise enerji güvenliği de öne sürülerek Çerçeve'nin hayata geçmesi durumunda bir dizi yaptırım uygulanacağına değinilmiştir. İşbu yaptırımlar:

- Gemi adamı vizelerinin ücretlerinde artış ve vize kısıtlamaları,
- Çerçeve lehine bayrak taşıyan gemilere mali cezalar,
- Çerçeve'yi destekleyen ülkeler tarafından sahip olunan, işletilen veya bu ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilere ek liman ücretleri ve
- Aktivist odaklı iklim politikalarını destekleyen yetkililere yönelik yaptırımların uygulanmasıdır.

<sup>1</sup> <<https://www.state.gov/releases/2025/08/joint-statement-on-protecting-american-consumers-and-shipping-industries-by-defeating-the-international-maritime-organizations-net-zero-framework-aka-global-carbon-tax>> s.e.t. 23 Ekim 2025.

<sup>2</sup> <<https://www.state.gov/releases/office-of-the-spokesperson/2025/10/taking-action-to-defend-america-from-the-uns-first-global-carbon-tax-the-international-maritime-organizations-imo-net-zero-framework-nzf>> s.e.t. 23 Ekim 2025.



ABD tarafından Çerçeve'nin Avrupa'nın neo-kolonyal ihracatını destekleyen unsurlardan birisi olduğu kabul edilerek Çerçeve'yi destekleyen ülkelere ek maliyetler yüklenmesinin gündeme alınacağı açık bir şekilde ifade edilmiştir.

Halihazırda Avrupa Birliği'nin (AB) gemilerde yenilenebilir, düşük karbonlu yakıtların ve temiz enerji teknolojilerinin kullanımına ilişkin FuelEU ve Emisyon Ticaret Sistemi uygulamaları ile AB limanlarına gelen ve bu limanlardan ayrılan gemilerden belli bir ücret alan AB tarafından ise çift vergilendirme oluşması riskine karşı 12 Ekim 2025'te Çerçeve'nin desteklendiği açıklanmış ve *'çerçevenin kabulü ardından yürürlükteki ilgili AB düzenlemelerinin inceleyeceği'* belirtmiştir<sup>3</sup>.

Bu açıklamalara ek olarak, Asya Armatörler Birliği, Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği, Uluslararası Limanlar ve Liman İşletmeleri Birliği, Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği, Uluslararası Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu ve Dünya Denizcilik Konseyi gibi büyük uluslararası organizasyonlar da ortak bir bildiriyle Çerçeve'yi desteklediklerini ilan etmişlerdir<sup>4</sup>.

#### 4- Toplantı Kararları ve Sonuçlar

Toplantı boyunca süren tartışmaların ilk kırılma noktası, Çerçeve'ye karşı olan grup tarafından IMO tarafından 1973 yılından beri uygulanmakta olan ve MEPC tarafından kabul edilen düzenlemelere 10 ay içerisinde üye ülkelerin 1/3'ü tarafından itiraz edilmedikçe yürürlüğe girmesi anlamına gelen 'zımni kabul' yerine, zımni kabulün aksine düzenlemelerin yürürlüğe girmesi için üye ülkelerin 2/3'ünün IMO'ya bildirim yapması anlamına gelen 'açık kabul' uygulanması önerisi olmuştur. Bu öneri, alınacak kararların kabulünün on yılları bulabileceği yönünde eleştirilmiş ve IMO'nun kendi varlığına yönelik bir tehdit olarak algılanmıştır.

İkinci önemli aşama ise oturumun sonunda gerçekleşen ve Çerçeve'nin kabulünün bir yıl ertelenmesini öngören oylama olmuş ve bu oylamada 57 ülke lehte, 49 ülke aleyhte ve 21 ülke ise çekimser oy kullanmıştır. Bunun sonucunda Çerçeve'nin kabulünün bir yıl sonra yeniden gündeme alınmasına karar verilmiş ve Çerçeve'nin uygulama takviminin yeniden değerlendirilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır.

<sup>3</sup> <[https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/statement-ahead-imos-marine-environment-protection-committee-mepc-meeting-2025-10-12\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/statement-ahead-imos-marine-environment-protection-committee-mepc-meeting-2025-10-12_en)> s.e.t. 23 Ekim 2025.

<sup>4</sup> <<https://www.ics-shipping.org/statement/global-shipping-industry-reaffirms-support-for-the-imo-net-zero-framework/>> s.e.t. 23 Ekim 2025