



İstanbul :

22.04.2016

Sayı
Our Reference : 1690Konu : ICS, IMO MEPC Toplantısı'nda
Subject : Armatörlerin Görüşlerini Temsil Etmiştir

Sirküler No: 324 /2016

İlgi: ICS'in 13.04.2016 tarihli ve Press (16)11 sayılı yazısı ve Eki ICS Basın Bildirisi.

İlgi yazıda, ICS'in Londra'da 18-22 Nisan 2016 tarihlerinde yapılan IMO MEPC'nin kritik toplantısına bazı görüşler sunduğu belirtilmektedir. Bu görüşlerde; sektörün CO₂ emisyonlarının azaltılması için daha çok önlem alınması, IMO Balast Suyu Yönetimi Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte yaşanabilecek önemli sorunlar ve 2020 yılında gemilerde % 0,5 sülfür oranına sahip yakıtların kullanılıp kullanılmayacağına ilişkin olarak gecikmeksizin bir IMO kararı alınmasının gerekli olduğu konularına değinilmektedir.

İlgi yazının Odamızda yapılan Türkçe çevirisi (Ek-1) ve İlgi yazı (Ek-2) ilişikte sunulmuştur.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER
Genel Sekreter**EKLER****Ek-1:** İlgi Yazının Türkçe Çevirisi (2 sayfa)**Ek-2:** İlgi Yazı ve Eki ICS Basın Bildirisi (4 sayfa)**DAĞITIM:****Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Şubeleri
- Türk Loydu
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- TÜRKLİM
- WISTA Türkiye Derneği
- Gemi Sahibi Firmalar

Bilgi:

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Sn. Sefer KALKAVAN
TOBB DTO'ları Konsey Başkanı
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkanı ve Üyeleri
- Sn. Erol YÜCEL
TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Bşk.
- İMEAK DTO Meclis İhtisas Çevre Komisyonu
- İMEAK DTO Şube Y.K. Başkanları
- Piri Reis Üniversitesi

Ayrıntılı Bilgi: Gizem MATARACI

Telefon: +90 212 252 01 30/318

E-mail: gizem.mataraci@denizticaretodasi.org.tr

Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22
Tel : +90 212 252 01 30 (Pbx)
www.denizticaretodasi.org.tr
www.chamberofshipping.org.tr34427 Fındıklı - Beyoğlu - İSTANBUL / TÜRKİYE
Fax : +90 212 293 79 35
E-mail : iletisim@denizticaretodasi.org.tr
E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr

ICS Basın Bildirisi

**ICS, IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (MEPC) Kritik Toplantısında
Armatörlerin Görüşlerini Temsil Etmiştir**

ICS, Londra/İngiltere'de 18-22 Nisan 2016 tarihlerinde yapılan IMO MEPC'nin kritik toplantısına bazı görüşler sunmuştur. Bu görüşlerde; sektörün CO₂ emisyonlarının azaltılması için daha çok önlem alınması, IMO Balast Suyu Yönetimi Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte yaşanabilecek önemli sorunlar ve 2020 yılında gemilerde % 0,5 sülfür oranına sahip yakıtların kullanılıp kullanılmayacağına ilişkin olarak gecikmeksizin bir IMO kararı alınmasının gerekli olduğu konularına değinilmektedir.

CO₂ Veri Toplama Sistemi

ICS en önemli önceliğinin yeni bir küresel CO₂ veri toplama sisteminin mümkün olduğunca yakın zamanda IMO tarafından oluşturulmasının sağlanmasına yardımcı olmak olduğunu belirtmektedir. Böylece ilave CO₂ azaltım önlemlerinde olası iyileştirmelerin yapılması sağlanacaktır.

ICS Genel Sekreteri Peter Hinchliffe "Halen MEPC'nin önünde olan veri küresel sistemi; öncelikle yakıt tüketimi ve CO₂ emisyonları ile ilgilenen ve bundan dolayı ilave bilgi toplamak isteyen (örneğin taşımacılık işleri) hükümetler arasında uygulanabilir bir uzlaşma konusudur." diye açıklamada bulunmuştur.

ICS, MEPC toplantısında herhangi bir ilerleme kaydedilmemesinin, uluslararası denizcilik aleyhine tek yanlı bir faaliyet geliştirilmesine sebep olmasından endişe etmektedir. AB, halihazırda gemiler kaynaklı emisyonları izleme, raporlama ve doğrulama (Monitoring, Reporting and Verification-MRV) ile ilgili bölgesel bir düzenlemeyi kabul etmiştir. Bu düzenleme, IMO tarafından kabul edilmek üzere olanlar için halen farklı ölçüler kullanmaktadır. Avrupa Komisyonu'nun görünürdeki niyeti, her bir geminin zorunlu operasyonel verimlilik indeksinin, ICS'in ciddi piyasa aksaklıklarına yol açacağını söylediği, bölgesel bir sistem haline getirilmesidir.

ICS CO₂ veri toplama sisteminin bir an önce kabul edilmesi ile ilgili görüşe, BIMCO ve Intercargo ile birlikte destek vermiştir.

CO₂ Azaltım Taahhüdü

ICS toplantıya verdiği ayrı bir görüşünde; iklim değişikliği ile ilgili Paris Anlaşması'na, sektör adına CO₂ azaltımı için IMO tarafından "IMO Olarak Belirlenmiş Katkı Niyeti" hazırlanması şeklinde radikal bir öneri ile karşılık vermiştir. Bu öneri, hükümetlerin ulusal ekonomileri için hazırladıkları ancak uluslararası taşımacılığın dahil edilmediği "Niyet Edilen Ulusal Olarak Belirlenmiş Katkıları (Intended National Determined Contributions-INDCs)" ya da taahhütleri yansıtabacaktır.

Bununla birlikte ICS, Paris Anlaşması'nın küresel ekonominin denizciliğin de dahil olduğu farklı tarafları için farklı hızlarda karbonsuzlaşma sağlanması gerekliliğini kabul ettiğini ve uluslararası denizciliğin gelişmiş ekonomilerle aynı seviyede CO₂ taahhüdünde bulunmasının beklenmemesi gerektiğini vurgulamıştır. ICS, üyesi olan ulusal armatörler birliklerinin, böyle IMO taahhütlerinin neye yol açabileceği hususunda MEPC'nin bir sonraki dönem toplantısında tartışılmak üzere fikir geliştirdiğini belirtmektedir.

Balast Suyu Konvansiyonu

IMO Balast Suyu Konvansiyonu henüz yürürlüğe girmemiştir, ancak büyük ihtimalle 2017 yılından önce yürürlüğe girecektir. ICS, IMO MEPC toplantısının, bazı önemli uygulama konularının ele alınması yönünde ilerleme göstereceğini umut etmektedir. Bu konu armatörlerin kurması gereken pahalı yeni arıtma sistemleri için IMO tip onayı Kılavuzu güncellemesinin, bu sistemlerin daha dayanıklı hale getirilmesi ve böylece Liman Devleti Kontrolü idarelerinin taleplerini yerine getirmek için ekipmanın gerçekten çalıştığına armatörlerin güven duyması amacıyla revizyonun sonuçlandırılmasını içermektedir.

INTERTANKO ile birlikte verilen bir görüşte ICS, Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesinin, yeni arıtma sistemlerinin kurulması için gerekli tersane kapasitesi yetersizliği sebebiyle gemi işletmecilerine büyük zorluk çıkaracağını açıklamıştır. ICS, birçok armatörün arıtma sistemlerinin tam olarak uyumlu kabul edilip edilmeyeceği hususundaki belirsizlik nedeniyle ekipmanın kurulumunu anlaşılır biçimde geciktirdiğini belirtmiştir. Daha önceki bir IMO kararına karşı, mevcut IMO Kılavuzuna göre onaylı arıtma sistemlerini iyi niyetle ilk olarak kuranların cezalandırılmaması ile ilgili bir ön koşul (ihtiraz kaydı) koyan ABD tarafından bu belirsizlik arttırılmıştır.

Ayrıca ICS, ABD tarafından kabul edilen farklı onay yöntemlerinin yarattığı problemler ve IMO Kılavuzunun, özellikle “uygun olmayan (non-viable)” deniz organizmalarının ne olduğunun tanımlanması ve ultraviyole sistemlerin onayı için kullanılan test metodlarının tanımlanması hususunda mümkün olduğunca ABD yaklaşımı ile uyumlu hale getirilmesi gerekliliği hakkında hükümlere açıklamada bulunacaktır.

IMO Sülfür Emisyonu Üst Sınırı (Sulphur Cap) Hakkındaki Erken Karar

MARPOL Sözleşmesi, 2020 yılında gemilerin yakıt içeriğinin, Emisyon Kontrol Alanları dışında % 0,5'den fazla olmamasını gerektirmektedir. Ancak uygun yakıt imkanları ile ilgili mevcut durumda IMO tarafından yürütülen çalışmanın sonucuna bağlı olarak erteleme ihtimalini 2025 yılına kadar açık bırakmaktadır.

ICS'in INTERTANKO ile birlikte verdiği görüşte; ICS, IMO Üye Devletleri'nden, Ekim 2016'daki gelecek oturumunda küresel sülfür emisyonu üst sınırının 2020'de uygulanıp uygulanmayacağı ile ilgili olarak kesin bir karar verilmesini istemiştir.

Peter Hinchliffe “Uygun yakıtın maliyetinin, birçok geminin mevcut durumda kullandığı ağır yakıttan (residual fuel) % 50 daha fazla olması ihtimali nedeniyle bu karar önemli olacaktır.” demiştir. “IMO tarafından kararlaştırılan tarih ne olursa olsun, gemi işletmecileri ve petrol rafinerileri hazırlık için mümkün olduğunca daha fazla süreye ihtiyaç duyacaktır. Rafineri endüstrisinin, uygun yakıtın yeterli miktarlarda ulaşılabilir olmasını sağlamak için önemli kararlar alması gerekecektir. Armatörlerin ise gaz yıkayıcılar (scrubbers) veya LNG gibi alternatif uygunluk mekanizmalarına yatırım yapılıp yapılmaması ile ilgili önemli kararlar için zamana ihtiyaçları olacaktır.”

IMO MEPC 69. Dönem Toplantısı için verilen görüşlere <http://www.ics-shipping.org/submissions> linkinden erişilebilmektedir.

Çeviren: Gizem MATARACI
Çevre Sorumlusu

International Chamber of Shipping

38 St Mary Axe London EC3A 8BH

Tel +44 20 7090 1460

Fax +44 20 7090 1484

info@ics-shipping.org www.ics-shipping.org www.shipping-facts.com



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.

13 April 2016

PRESS(16)11

TO: ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS

**Copy: BOARD
MARINE COMMITTEE
ENVIRONMENT SUB-COMMITTEE
SHIPPING POLICY COMMITTEE**

ICS REPRESENTING SHIPOWNER INTERESTS AT IMO MEPC

Action Required: To forward the attached press release to your national trade press and, as appropriate, your maritime administration and member companies as soon as possible.

Simon Bennett
Director Policy & External Relations



Representing the Global Shipping Industry

38 St Mary Axe London EC3A 8BH

Tel +44 (0)20 7090 1460 | Fax +44 (0)20 7090 1484

info@ics-shipping.org | www.ics-shipping.org | www.shipping-facts.com

PRESS RELEASE

For Immediate Release

13 April 2016

Ref: 16062

ICS REPRESENTING SHIPOWNER INTERESTS AT CRITICAL IMO MARINE ENVIRONMENT

PROTECTION COMMITTEE (MEPC) MEETING

The International Chamber of Shipping (ICS) has made a number of submissions to a critical meeting of the IMO Marine Environment Committee (MEPC) which begins in London next week (18-22 April). These address further measures to reduce the sector's CO2 emissions, outstanding problems with the implementation of the IMO Ballast Water Management Convention, and the need for an immediate IMO decision on whether or not ships will have to use 0.5% sulphur fuel in 2020.

CO2 Data Collection System

ICS says its immediate priority is to help ensure that the new global CO2 data collection system is adopted by IMO as soon as possible. This will then facilitate the possible development of additional CO2 reduction measures.

ICS Secretary General, Peter Hinchliffe explained "The data global system now before the MEPC is a workable compromise between governments primarily interested in data on fuel consumption and CO2 emissions and those that wish to collect additional information, for example on so called transport work."

ICS fears that any failure by the MEPC meeting to make progress could result with unilateral action against international shipping. The European Union has already adopted a regional regulation on the monitoring reporting and verification (MRV) of individual ship emissions. This currently uses different metrics to those about to be adopted by IMO. The apparent intention of the European Commission is to develop this into a regional system of mandatory operational efficiency indexing of individual ships, which ICS says will lead to serious market distortion.

"Any possibility of persuading the EU to adjust its regulation to make it compatible with that agreed internationally could be weakened if there is any further delay at IMO. It is disappointing that EU Member States, acting as a block, now wish to reopen discussion on some of the data metrics on which there was seemingly consensus at a recent IMO meeting in which many EU nations participated."

ICS has set out its support for immediate adoption of the CO2 data collection system in a submission made jointly with **BIMCO** and **Intercargo**.

CO2 Reduction Commitments

In a separate submission to the meeting, ICS has responded to the Paris Agreement on climate change with a radical proposal that IMO should develop an Intended IMO Determined Contribution for CO2 reduction on behalf of the sector. This would mirror the commitments or Intended National Determined Contributions (INDCs) which governments have made for their national economies, but from which international transport is currently excluded.

However, ICS emphasises that the Paris Agreement recognises that different parts of the global economy, including shipping, will need to decarbonise at different speeds, and that international shipping should not be expected to make the same level of CO2 commitments as developed economies. ICS says its member national shipowners' associations are now developing ideas on what such an IMO commitment might entail, for discussion at a future session of the MEPC.

Ballast Water Convention

Although the IMO Ballast Water Management (BWM) Convention has still not entered into force, it will almost certainly do so before the end of 2017. ICS is hoping that the MEPC meeting will make progress towards addressing a number of outstanding implementation issues. This includes finalising the revision of the IMO type-approval Guidelines for the expensive new treatment systems that shipowners will be required to install, in order to make them more robust so that shipowners will have confidence that the equipment will actually work to the satisfaction of Port State Control authorities.

In a submission (made jointly with Intertanko), ICS has explained how the BWM Convention's entry into force will present ship operators with a major challenge because of the expected lack of shipyard capacity needed to retrofit the new treatment equipment. ICS says that many shipowners have understandably delayed fitting equipment due to a lack of certainty as to whether it will be regarded as fully compliant. This uncertainty has been increased by the United States which has placed a reservation against an earlier IMO decision not to penalise early movers which, in good faith, have installed equipment that has been approved in accordance with existing IMO Guidelines.

ICS will also be explaining to governments the problems created by the different approval regime that has been adopted by the United States and the need, so far as possible, to make the IMO Guidelines compatible with the U.S. approach, especially with respect to defining what is a 'non-viable' marine organism and the test methods used for approving ultra-violet systems.

Early Decision on IMO Sulphur Cap

The MARPOL Convention requires that ships (outside Emission Control Areas) must use fuel containing no more than 0.5% sulphur in 2020, but leaves open the possibility of postponement until 2025 depending on the outcome of a study into the availability of compliant fuel currently being conducted by IMO.

In a further submission (made with Intertanko) ICS has requested IMO Member States to make a clear decision about whether or not the global sulphur cap will be implemented in 2020, at its next session in October 2016.

“The decision will be significant because the cost of compliant fuel could be over 50% more than the cost of residual fuel that most ships currently burn” said Peter Hinchliffe. “Whatever date is decided by IMO, ship operators and oil refiners will need as much time as possible to prepare for the impact. The refining industry will need to take important decisions to ensure that sufficient quantities of compliant fuel are available. Shipowners will need time to take important decisions about whether to invest in alternative compliance mechanisms such as scrubbers or LNG.”

The submissions to the 69th session of the IMO MEPC referred to above can be seen at www.ics-shipping.org/submissions

—ends—

Notes To Editors:

- The International Chamber of Shipping (ICS) is the principal international trade association for shipowners and operators, concerned with all technical, legal employment affairs and policy issues that may affect international shipping. ICS membership comprises national shipowners' associations in Asia, Europe and the Americas whose member shipping companies operate over 80% of the world's merchant tonnage.

For further information, please contact:

Debra Massey

Elaborate Communications

Tel +44 (0) 1296 682675