



İstanbul :

Sayı

Our Reference : 1957

Konu

Subject : Amerika Deniz Ticaret Odası Mart 2018 Bülteni Hk.

17.05.2018

Sirküler No: 287/2018**İlgi** : Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)'nin 11.04.2018 tarihli ve ICS(18)19 sayılı yazısı.

İlgide yazıda, Amerika Birleşik Devletleri Deniz Ticaret Odası (CSA)'nın aylık bülteninde;

- Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik Komutanlığı (USCG)'nin, denizcilik sektörü ve USCG Liman Devleti denetçisi personele, gerekliliklerin Amerika Birleşik Devletleri kurallarına uyum aşamasındaki etkilerini açıklayan 1 Mart 2018 tarihinde yayımlanan Seyir ve Denetim Sirküleri hakkında bilgiler sunulduğu,
- Everglades (Florida/ABD) limanında operasyon yapan gemilere büyük bir etkisi olan balast suyu tahliyesini yasaklayan tarife bilgisi verildiği, uygulamanın 2006 yılından beri yürürlükte olduğu ancak birçok gemi sahibi ve işletmecisi tarafından bu yılın Mart ayına kadar uygulamanın varlığından habersiz olduğu,
- USCG 'nin, deniz kazaları ve ciddi deniz vakalarının bildirimindeki parasal maddi hasar eşiği miktarını arttırdığı konularına değinildiği bildirilmektedir.

Bültenin özet Türkçe Çevirisi EK-1'de sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER
Genel Sekreter

EKLER:

EK-1: İlgi yazı özet çevirisi (4 sayfa)

EK-2: İlgi yazı ve ekleri (7 sayfa)

DAĞITIM:**Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Mot. Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- 22,24,25,27,29,40,41,42 ve 47 No'lu İMEAK DTO Meslek Komitesi Üyeleri
- İMEAK DTO Şubeleri ve Temsilcilikleri

Bilgi:

-Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri

Ayrıntılı Bilgi: Serkan İNAL **Telefon:** +90 212 252 01 30/157 **e-mail:** serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr



Mecidiyeköy Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı - İSTANBUL / TÜRKİYE

Tel: +90 212 252 01 30 (PBX)

Fax: +90 212 293 79 35

www.denizticaretodasi.org.tr

e-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr

www.chamberofshipping.org.tr

e-mail: contact@chamberofshipping.org.tr





- GİSBİR
- GESAD
- Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği
- Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş.
- KOSTBİR
- Yalova Altınova Tersane Gir. San. ve Tic. A.Ş.
- YAGESAD
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop.
- Gemi Sahibi Firmalar

S.İ / S.Y./H.E.

EK-1

Amerika Birleşik Devletleri Deniz Ticaret Odası Aylık Bülteni

Mart 2018

Sahil Güvenlik Komutanlığı Seyir ve Denetim Sirküleri (NVIC)01-18 Balast Suyu Yönetimi (BWM) Amerika Birleşik Devletleri (ABD) sularında yapancı türlerin kontrol altına alınması.

Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik Komutanlığı (USCG) tarafından 1 Mart 2018 tarihinde yayımlanan NVIC, 07/04 sayılı 2004 tarihinde yayımlanmış sirkülerin yerini almıştır. Bu yeni sirkülerin amacı; denizcilik sektörü ve USCG Liman Devleti denetçisi personele, Amerika Birleşik Devletleri kuralları ile uyumlu gereklilikleri açıklamaktır. Balast suyu yönetimi ile ilgili tüm sorular geminin bulunduğu veya gideceği limanın kaptanı (port captain) ve deniz denetimlerinden sorumlu ofise bildirilmelidir. NVIC; ilki raporlama, kayıt tutma ile ilgili uygulama kılavuzu, ikincisi kısaltmalar listesi ve son olarak üçüncüsü USCG'nin balast suyu yönetimi ile ilgili kontak noktalarının, iletişim bilgileri ve web sitelerinin listesi olmak üzere üç ek doküman içermektedir.

Kısım A. Uygulanabilirlik. NVIC eğlence amaçlı hizmet veren gemiler dışındaki tüm ülke bayrağındaki gemilere uygulanır. Bu kısımda Alternatif Yönetim Sistemi (Alternative Management System-AMS) balast tank, balast suyu vs. ile ilgili tanımlama ve açıklamalara değinilmektedir. Bu tanımların önemli olanlarından bazıları aşağıda belirtilmiştir.

- Kurulu ve tam olarak işlevsel bir alternatif yönetim sistemi ; belirlenen geminin uyum tarihinden sonraki 5 yılı geçmemek kaydıyla, uyum tarihinin öncesi ve sonrasında bir uygunluk metodu olarak kullanılabilir.
- Eğer geminin uyum tarihi öncesinde AMS arızalanırsa, “balast suyu değişimi yöntemini” de içeren farklı herhangi bir uygunluk metodu kullanılabilir. Eğer AMS gemi uyum tarihi sonrasında arızalanır ve tamir edilemezse gemi yine başka bir uygunluk metodu kullanabilir, ancak bu durumda gemi eğer uygunluk metodu olarak balast suyu değişimi yönetimini” kullanacaksa USCG Bölge Komutanı ya da Liman Kaptanı tarafından onaylanmalıdır.
- İçme suyu ya da kullanım suyu tankları balast tankı değildir. Balast sistemiyle bağlantıları yoktur ve trim, denge ve draft ayarlamalarında kullanılamaz.

Kısım B. BWM Rapor verme Kılavuzu. Bu bölüm Kural’ın gerekliliklerine göre raporlama konuları hakkında detayları içermektedir.

Kısım C. BWM Kayıtlarının Tutulması. Bu bölüm sadece balast suyu yönetimi ile ilgili aktivitelerin değil tortuların boşaltımı konularını da içeren kayıtların tutulması ile ilgili detaylara yer vermektedir.

Kısım D. Uyumluluk Kılavuzu. Bu bölüm BWM gerekliliklerinin ve USCG ‘ın mevcut kurallar hakkındaki yorumlarını içermektedir.

- 1) **BWM Gereklilikleri,**
uygunluk metodu olarak 4 metot listelenmiştir bunlar;
 - USCG tarafından onaylı bir Balast Suyu Yönetimi Sistemi (BWMS),
 - Amerika Birleşik Devletleri yerel su şebekesinden alınan balast amaçlı su (PWS),
 - Uyum tarihi öncesinde en yakın kıyıda 200 deniz mili mesafeden alınan balast,

- Balast suyunun kıyı tesisine tahliyesi ya da balast değişimi yapılmaması,

Uyum tarihini geçiren gemiler, genel bir madde olarak “balast suyu değiştirme” metodunu kullanamayacaklar, USCG yetkililerinden “durum bazlı” temin edecekleri izni doğrultusunda yapabileceklerdir.

2) USCG Tip Onaylı BWMS.

- Onaylı sistemler USCGMIX sisteminde listelenmektedir.

“Onaya sunum işlemleri tamamlanmış” ve halen USCG değerlendirmesi altında olan sistemler, listede “onay bekliyor” olarak verilmektedir.

3) Alternatif Yönetim Sistemleri.

- 5 yıllık müsaade edilen süre (uyum tarihinden sonraki), uyum tarihlerinden önce kurulumu tamamlanmış gemiler ya da AMS kurulduğu esnada USCG’ın o gemi için uygun bir USCG onaylı sistem bulunmadığını belirttiği hallerde geçerlidir.
- Eğer bu 5 yıl içerisinde AMS çalışmaz bir hale gelirse, tamir edilemezse ve USCG onaylı bir sistem mevcutsa, çalışmaz durumda olan AMS başka bir AMS ile değiştirilemez. Bu durumda gemi USCG Onaylı bir sistem kurmalı, aynı model ve ID de bir AMS ile değiştirmeli, ya da başka bir onaylı işletim metodu seçmelidir.
- Oluşabilecek tüm senaryolarda, gemi sahibinin USCG ile irtibata geçerek içerisinde bulunduğu durumu detay olarak görüşerek önerilen uygunluk yönteminin kabul edilebilirliği üzerinde görüş ve teyit alması kuvvetle tavsiye edilmektedir.

4) Balast Suyunun Olağanüstü Durumlardaki Boşaltımı

- Sahil Güvenlik Komutanlığı Seyir ve Denetim Sirküleri (NVIC)01-18’in bu bölümünde balast suyunun boşaltımı ile ilgili özel durumların detayları verilmiştir. Detayları ilgili sirkülerde belirtilen 4 özel durumun başlıkları aşağıda verilmiştir.

Gemi sahibi balast suyunun boşaltımı ile ilgili özel durumlardan; (1) Balast Suyu Değişimi (BWE) Great Lakes ve Hudson Nehrinde hizmet veren gemiler için bir opsiyondur (2) BWM, Great Lakes ve Hudson Nehrinde hizmet veren gemiler için artık bir opsiyon değildir. (3)Uyum tarihi gelmemiş Great Lake ve Hudson Nehrinde operasyonda bulunmayan gemiler ve (4) BWMS ‘nin düzgün bir şekilde çalışmayı durdurması ya da mevcut BWM metodunun beklenmedik bir şekilde devreye girmesi, durumlarından hangisine maruz kaldığını belirlemek için bu bölümde verilen tanımlamaları ve sınıflandırmalarla ilgili detaylar için USCG Seyir ve Denetim Sirküleri (NVIC)01-18 gözden geçirilmesi önerilmektedir.

4’üncü durumda, sistemin işlevselliğini yitirdiğinin fark edildiği anda en kısa süre içerisinde durum en yakın USCG Ofisine (Liman Kaptanı/Bölge Komutanı) ve geminin gideceği limandaki USCG Ofisine bildirilmelidir.

Bir önceki seferinde işlevsel olmayan bir BWMS, bir sonraki seferde “beklenmedik şekilde işlevselliğini yitirmiş” bir BWMS olarak değerlendirilmez.

- BWM Sisteminin düzgün bir şekilde işlerliğinin sürdürülmesinin sağlanmasında gerekli ekipmanların gemide bulunmayışından kaynaklanan sorunlarda da BWMS “beklenmedik şekilde işlevselliğinin yitirmiş” olarak değerlendirilemez. Gemi sistemin uygun bir şekilde işlevselliğini sürdürmesine yönelik tüm malzemeler sürekli gemide bulundurulmalıdır.

5) Gemi Teknolojileri Değerlendirme Programı (STEP)

- Aslen NVIC 01-04 sirküleriyle uygulamaya alınmıştır (USCG NVIC web sitesinde yer almaktadır).
- Gemi, STEP programında kayıtlı olmalıdır. Uyumlaştırma metodu olarak BWMS kullanmaya devam edebilir.

6) Uzatma Talebi.

- Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Onaylı sistemlerin artışıyla, uzatma almak daha güç bir hale gelmiştir.
- Her uzatma talebi, gösterilen tüm çabaya rağmen geminin neden ABD Onaylı bir sistem kullanmadığı veya kuramadığı ile ilgili kapsamlı bir dokümantasyonu içermelidir.
- Uzatma gerekçesi, ABD Onayı alması beklenen BWM Sistemlerinin kurulu olduğu gemileri kapsamaktadır. Ancak sistem eğer onay alamazsa, ABD onayı almış bir sistemle değiştirilmelidir.
- AMS’li ya da AMS kurulumu yapması beklenen gemiler uzatım hakkından müstesnadır.
- Uzatma süresi, geminin gereken minimum uyum süresinden daha fazla olmayacak ve bir sonraki planlı havuzlama tarihiyle ilişkilendirilmeyecektir. BWMS’in kurulumu için gemi havuzlamasını, planlı havuzlama tarihi dışında yapmak zorunda kalabilir.
- Uzatma talebi, gemi uyum tarihinden en az 12 ay öncesinde USCG tarafından alınmış olmalıdır.

7) BWM Plan

- Gemiye özel olmalıdır.
- Uygunluk ve acil eylem planı içerir.
- Mürettebatın BWM hakkında uygun bir şekilde eğitildiğinden emin olunur.
- USCG yerel ofisleri, Liman Kaptanı/Bölge Komutanı ile iletişim prosedürlerini içerir.

8) Uygunluk Doğrulaması

- ABD Bayraklı olmayan gemilerin rutin Liman Devleti Denetimlerinde, ABD bayraklı olup sertifikasyon için denetlenen gemi veya sistemlerin, ABD Kurallarına uyumlu olmadıkları yönünde bir düşünce olabilir.
- Denetim kapsamı; BWM metotlarının tanımlanmasının, BWM planının; gemide mevcut olduğunun ve bu planın geminin pozisyonuna göre BWM prosedürlerinin, mürettebatın prosedürlere aşinalığının, biyolojik kirliliğe karşı gemi teknesinin, demir zincirinin ve demirin gözle denetiminin, gemide kurulu olan BWMS ‘nin doğrulanmış uygunluk durumunun, ABD onaylı olup olmadığının, AMS, STEP uzatma, kayıtların tutulması ve raporlanması gibi tüm gerekli dokümanların mevcut olduğunun teyidini içerecektir.

- Denetim esnasında eğer gemi balast suyu tahliyesi yapıyorsa, denetçi BWMS'nin düzgün bir şekilde çalıştığını değerlendirecek ve tahliyenin gerekliliklere uygun olduğunu doğrulayacaktır (ölçüm cihazıyla örneği değerlendirebilir ya da değerlendirilmesi için laboratuvara gönderebilir).

Kısım E. Yaptırımlar. Yaptırım opsiyonları ile uygunluk dışı maddelere rastlandığında izlenecek prosedürlere yer verilir. Gemi sahibi/ işletici/mürettebatın eğitimlerinden, Liman Kaptanı emirleri yayımı, uyarı dilekçeleri, ihlal bildirimleri, ABD ticari denizci kimliklerinin askıya alınması ve iptal eylemleri ile gümrük zabtı , adli işlemler ile ilgili detaylara yer verilmektedir.

Everglades Limanı Balast Suyu Tahliyesinin Yasaklanması Tarifesi

Everglades Limanı Tarifesi (PORT EVERGLADES TARIFF NO.12)'nin 1015 no'lu içeriğinde liman içerisinde balast suyu tahliyesinin yasaklandığı bildirilmektedir. Bu durumun orada operasyon yapan gemilere etkisi büyük olmuştur. Gerçi bu uygulama 2006 yılından bu yana uygulamadadır ancak birçok gemi sahibi, işletmeci bu yılın Mayıs ayına kadar böyle bir uygulamanın varlığından haberdar değildi.

USCG Deniz Kazası Bildirimlerinde Parasal Maddi Hasar Eşiği Miktarını Arttırdı.

USCG deniz kazaları ve ciddi deniz vakalarında bildirimlerdeki parasal maddi hasar eşiği miktarını arttırarak Federal Kayıtlardaki Son Kural dokümanında güncellemeye giderek yayımladı.

Rapor edilebilir deniz kazası parasal maddi hasar eşiği miktarı 25.000 \$'dan 75.000 \$ 'a, ciddi deniz vakalarındaki miktar ise 100. 000 \$'dan 200.000 \$'a yükseltildi.

Bildiri ile ilgili tam metin [FR Vol 83 No 53 – USCG Marine Casualty Thresholds](#) 'da yer almaktadır.

EPA VGP Durumları

Amerika Birleşik Devletleri Deniz Ticaret Odası, Çevre Koruma Ajansı (EPA) üst düzey yetkilileriyle, teklif edilen "Gemi Genel İzin (VGP) basımının yayınlanmasının ertelenmesiyle ilgili düşüncelerini ifade etmek üzere görüştü. Önceki görüşmede yeni VGP'nin 2018'in Aralık ayının ortasında yürürlüğe gireceği bildirilmişti ve sektörün ek gereksinimleri de içerebilecek yeni VGP'yi uygulamaya alması konusunda hazırlık yapması gerekiyordu. Yorum ve talepler için verilen beklenen 60 günlük periyot ile en az bir o kadar süre de EPA'nın bu yorumlara karşılık vermesi için geçen süreler dikkate alındığında son izin, 2018 yılının Eylül/Ekim aylarına kadar yayımlanmayacağı öngörülmektedir. Olumlu açıdan bakıldığında, programın reform düzenleyiciliğinin Beyaz Saraya verilmesinin ardından birkaç değişikliğin yapılacağı beklenmektedir.

Federal Kayıtlar: <http://gpo.gov/fdsys/browse/collection.action?collectionCode=FR>

Çeviren: Serkan İNAL
Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Uzmanı



International
Chamber of Shipping

Shaping the Future of Shipping

38 St Mary Axe London EC3A 8BH

Tel +44 20 7090 1460

Fax +44 20 7090 1484

info@ics-shipping.org | 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.

11 April 2018

ICS(18)19

TO: ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS

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

US DEVELOPMENTS - MARCH 2018

Action required: *To note the attached report from the Chamber of Shipping of America (CSA).*

Attached at **Annex A**, please find the monthly report from CSA for March 2018.

The report, *inter alia*:

1. Provides information about a USCG Navigation and Inspection Circular (NVIC) released on 1 March 2018, to advise the marine industry and USCG port state control personnel as to requirements to effect compliance with US regulations.
2. Informs of a Port Everglades (Florida) tariff prohibiting ballast water discharge, which has a significant impact on vessels operating there. CSA advises that the tariff has been in force since 2006, but many ship owners and operators were unaware of its existence until March of this year as it was not communicated publically to the industry.
3. Reports that the USCG has increased the monetary property damage threshold amounts for reporting a marine casualty and a Serious Marine Incident.

Helio Vicente
Policy Officer



CHAMBER OF SHIPPING
OF AMERICA

MONTHLY REPORT FOR ICS

March 2018

NOTE TO THE READER: Reference to the Federal Register may be found at <http://www.gpo.gov/fdsys/browse/collection.action?collectionCode=FR>. Please note new address and format for Federal Register retrieval due to upgrade in US government website.

References to legislation may be found at <http://thomas.loc.gov/> by entering the bill number (HR 802, S 2841) in the "search bill text" block found at the center of the page.

USCG Navigation and Inspection Circular (NVIC) 01-18 Ballast Water Management for Control of Non-Indigenous Species in Waters of the United States

The USCG issued the above referenced NVIC on 1 March 2018 and replaces the old NVIC 07-04 issued in 2004. The purpose of this newly published NVIC is to advise the marine industry and USCG port state control personnel as to requirements to effect compliance with US regulations. The preamble notes that any questions relating to ballast water management compliance should be directed to the Captain of the Port (COTP) or the Office in Charge of Marine Inspection (OCMI) in the local port in which a vessel is bound or located. The NVIC contains three (3) enclosures consisting of (1) reporting, recordkeeping, compliance and enforcement guidance (2) list of acronyms and (3) a list of USCG websites and emails relevant to ballast water management issues. The following are short summaries of each section of enclosure (1).

Section A. Applicability. The NVIC applies to non-recreational vessels of all flags within waters of the United States. Also contained in this section are definitions and clarifying points related to alternate management systems (AMS), ballast tank, ballast water and other relevant definitions. Several points in these definitions are worth noting as follows:

- An installed and fully functional AMS may be used as a compliance method both before and after the vessel's compliance date providing its use is within the 5 year period after the vessel's compliance date.
- If the AMS fails before the vessel's compliance date, the vessel may use any other allowable compliance method, including ballast water exchange. If the AMS fails after the vessel's compliance date and can't be repaired, the vessel may use any other allowable compliance method; however, if the vessel wishes to use ballast water exchange, it must be approved by the USCG District Commander or the COTP.



CHAMBER OF SHIPPING OF AMERICA

- Technical water tanks containing potable or non-potable water are NOT ballast tanks providing they are not connected to the ballast system and not used for the adjustment of trim, draft, or stability.
- Note Table 1 at page 7 of enclosure (1) listing specific exemptions for types of vessels and trades routes and applicability of the management, reporting and recordkeeping provisions across these exemptions.

Section B. BWM Reporting Guidance. This section contains detailed reporting requirements as required by the regulation with relevant notes as follows:

- Vessels operating exclusively within a single COTP need only submit an annual report of BWM practices.
- In general, vessels inbound to the US must submit a report to the National Ballast Information Clearinghouse (NBIC) generally within 6 hours of arrival in the US port.
- Note 24 hour prior to arrival Montreal reporting requirements which apply to vessels bound for the Great Lakes from the high seas; however submission of the St. Lawrence Seaway BW reporting form is a suitable alternative.
- Note 24 hour prior arrival reporting requirement for vessels bound for destinations on the Hudson River above the George Washington Bridge.
- Contents of the report are found at paragraph f at page 9 of enclosure (1).
- If information as reported changes, an amended report must be submitted no later than 24 hours after departure from the subject port.
- Alternative/equivalent reporting methods are provided for at page 10, enclosure (1) as are streamlined methods for submission which permits batch reporting on a monthly basis.

Section C. BWM Recordkeeping. This section provides details of recordkeeping which apply not only to ballast water management activities, but also to discharge of sediment

Section D. Compliance Guidance. This section is the real core of BWM requirements and the USCG's current interpretation of the regulations in practical terms. Specific requirements are summarized in 8 specific subsections as follows:

1) BWM Requirements

- 4 methods of compliance are listed (use of BWMS approved by USCG, water from a US public water system (PWS), 200 nm from shore for vessels prior to their compliance date, discharge ashore or no discharge of BW).
- Note that vessels past their compliance date are not permitted to use BWE as a general matter and may only do so on a case by case basis as approved by local USCG authorities.



CHAMBER OF SHIPPING OF AMERICA

- 2) USCG Type-Approved BWMS
 - Approved systems to be listed on USCGMIX system
 - Systems with completed submissions to USCG for review are also listed as "pending"
- 3) Alternate Management Systems (AMS)
 - 5 year grace period (from vessel's compliance date) is applicable only to those vessel's that installed before their compliance date or the USCG has determined no USCG type approved systems are suitable for use on that vessel at the time of AMS installation
 - If during the 5 year period, the AMS becomes non-functional and unable to be repaired and a USCG type approved system is available, the non-functional AMS may not be replaced with another AMS. Under these circumstances, the vessel must either install a USCG type approved system, replace the AMS with the same AMS (same ID and model) or chose another approved management method
 - In all scenarios, the vessel owner is highly recommended to contact the USCG and discuss its unique situation in detail to assure the compliance status of its proposed compliance plan
- 4) Discharge of BW in Extraordinary Circumstances
 - 4 specific circumstances are detailed in this section including (1) BWE as an option for vessels operating in the Great Lakes and Hudson River (2) BWE no longer an option for a vessel operating in the Great Lakes and Hudson River (3) vessels not operating in the Great Lakes and Hudson River and which have not reached their compliance date and (4) BWMS stops operating properly or the BWM method is unexpectedly available
 - Vessel owners are suggested to identify which of these four circumstances apply to the vessel in question, and review the details and clarifications provided in this section
 - In the 4th circumstance, it should be noted that the inoperability should be reported as soon as the inoperability is identified to the nearest USCG office (COTP/District Commander) and should also report this inoperability to the USCG office in the US port to which the vessel is bound
 - A BWMS unavailable on a previous voyage is not considered "unexpectedly unavailable" on the next voyage
 - Lack of onboard inventory of expendable materials used for proper operation of the BWMS is not considered "unexpectedly unavailable" e.g. vessel's will be expected to carry sufficient inventory for proper operation of their BWMS
- 5) Shipboard Technology Evaluation Program (STEP)



CHAMBER OF SHIPPING OF AMERICA

- Originally implemented by NVIC 01-04 (available on USCG NVIC website)
 - Goal to facilitate the development of effective ballast water management technologies
 - Vessel must be enrolled in STEP program and may continue to use the BWMS as its compliance method
- 6) Extension Requests
- as more US type approvals come on line, it is becoming increasingly more difficult to receive an extension
 - each extension application must include comprehensive documentation as to why the particular vessel cannot use or install one of the existing US type approved systems "despite all efforts"
 - grounds for an extension include vessels with installed BWMS systems which are expected to receive US type approval (e.g. testing/application in process); however, if the system does not receive US type approval, the system must be replaced with a US type approved system
 - vessels with and AMS or vessels expected to install an AMS are NOT eligible for an extension
 - extensions will be granted no longer than the minimum time needed for compliance and may not be linked with the vessel's next scheduled dry dock e.g. vessel may need to enter drydock "off schedule" for BWMS installation
 - extension requests must be received by USCG at least 12 months prior to a vessel's compliance date
- 7) BWM Plan
- Must be specific to vessel
 - Include compliance and contingency planning and means to assure crew is properly trained
 - Include communication procedures with USCG local offices e.g. District Commander and/or COTP
- 8) Compliance Verification
- Part of routine port state control inspections on non-US flag vessels, inspections for certifications on US flag vessels, or at any other time there is reason to believe vessel is not in compliance with the US regulations
 - Inspection will include identification of BWM method, verification that BWM plan is onboard and contains all necessary components, assessment of crew's familiarity with BWM procedures relative to position, visual inspection regarding biofouling including visible hull, anchor chain and anchor, verification of compliance status of BWMS installed e.g. US type approved, AMS, STEP, all required documentation including extension, recordkeeping and reporting documents



CHAMBER OF SHIPPING OF AMERICA

- If the vessel is discharging ballast water at the time of inspection, the inspector will assess proper operation of the BWMS, verification that the discharge is compliant (may imply sampling with indicative devices or samples sent to lab for full analysis)

Section E. Enforcement. Provides details of enforcement options and procedures where non-compliance issues are noted. Note ranging actions (from least severe to most severe) from education of vessel owners/operators/crews through issuance of COTP orders, letters of warning (LOW), notices of violation (NOVs), suspension and revocation (S&R) actions against one holding a USCG merchant mariner credential, revocation of clearance and customs holds and criminal proceedings.

Port Everglades Tariff Prohibiting Ballast Water Discharge

The Port Everglades Tariff (Link: [PORT EVERGLADES TARIFF NO. 12](#)) see Item No. 1015, prohibits the discharge of ballast water in the Port. This obviously has a significant impact on vessels operating there. Though this tariff has been in force since 2006, many ship operators and owners were unaware of its existence until March of this year. Research showed the tariff was not communicated publically to the industry. Communication lines between various sectors of the industry including CSA members with high level port officials are open. Our hope is for this situation to be resolved by the Port aligning with USCG regulations and the Vessel General Permit rather than prohibiting ballast discharge, even treated ballast, all together. We will continue to be involved in this issue and update members as new information is available.

USCG Increases Marine Casualty Reporting Property Damage Thresholds

The Coast Guard published the Final Rule in the Federal Register updating the monetary property damage threshold amounts for reporting a marine casualty and a Serious Marine Incident.

The reportable marine casualty property damage threshold amount changed from \$25,000 to \$75,000 (increased from \$72,000 in NPRM). and the SMI property damage threshold from \$100,000 to \$200,000.

Full text of the FR Notice: [FR Vol 83 No 53 - USCG Marine Casualty Thresholds](#)



CHAMBER OF SHIPPING
OF AMERICA

EPA VGP Status

CSA has engaged in discussions with senior EPA officials in the EPA Office of Water in order to express our concerns associated with the delayed publication of the proposed Vessel General Permit (VGP). As previously discussed, the new VGP will be effective the middle of December 2018 and industry urgently needs to prepare for implementation of the new VGP particularly as regards any additional requirements which may be included. Given the expected and desired 60 day comment period and at least an equal time for EPA to review and respond to these comments, the current delays in publication may well mean that the final permit is not published before September/October 2018 if not later.

On a positive note, given the current program of regulatory reform originating from the White House, it may be expected that few changes will be embodied in the new permit although it should also be noted that EPA must respond to a recent court case decision which held that EPA had not sufficiently justified scientifically a variety of performance standards and water quality criteria either contained or serving the basis for a number of provisions in the current VGP. CSA will advise as more information becomes available.

CHAMBER OF SHIPPING
OF AMERICA