



İstanbul :

Sayı
Our Reference: 1740

24.04.2015

Konu
Subject : ICS Başkanı Yerel Denizcilik Mevzuatı Kaynaklı
Kaoslar Hakkında Uyarıda Bulunmakta

Sirküler No: 319 /2015

İlgi: Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS) 20.04.2015 tarihli ve PRESS(15)10 sayılı yazısı.

İlgi yazıda ICS Başkanı'nın Singapur Denizcilik Birliği üyelerine yaptığı konuşma ile ilgili ICS Basın Bildirisi yer almakta olup, İlgi yazı Eki'nin Odamızda yapılan Türkçe çevirisi ilişikte (Ek-1) sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat FÜNCER
Genel Sekreter

EKLER

Ek-1: İlgi yazı Eki'nin Türkçe Çevirisi
Ek-2: İlgi yazı ve Eki

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 Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Gemi Sahibi Firmalar

Bilgi:

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Deniz Ticareti 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 Çevre Komisyonu
- GİSBİR
- Türk Loydu

EK-1

ICS Basın Bildirisi

20 Nisan 2015

**Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) Başkanı Yerel Denizcilik Mevzuatı Kaynaklı Kaoslar
Hakkında Uyarıda Bulunmakta**

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) Başkanı Masamichi Morooka Singapur Denizcilik Birliği üyelerine seslenişinde; hükümetler tarafından, IMO küresel denizcilik sözleşmeleriyle çelişen yerel denizcilik mevzuatının kabul edilmesinin tehlikeleri hususunda uyarıda bulundu.

ABD ve AB tarafından takip edilen denizcilik mevzuatına yaklaşımların kritiği yapılmadan önce Morooka “Küresel denizcilik endüstrisi için küresel kurallar, sadece bir slogan değil.” diye belirtti.

Morooka, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından Balast Suyu Yönetimi Konvansiyonu’nda kabul edilen ve ABD’de uygulanan farklı balast suyu arıtımı yönetiminin neden olduğu büyük probleme dikkat çekerek konuşmasına başladı.

“Beğensek de beğenmesek de politik olarak gerçek olan, IMO Konvansiyonu’nun büyük olasılıkla yürürlüğe girecek olmasıdır ki ne kadar erken olursa o kadar iyi olacaktır. Bu yüzden konvansiyonda yer alan hususlar tarafımızca uygulamaya konulmalıdır. IMO ve ABD gereklilikleri arasındaki çelişki, ABD tarafından tümüyle kabul edilen sistemlerin eksikliği de buna eklendiğinde, ABD piyasada mevcut teçhizatları onaylamadan önce IMO Konvansiyonu yürürlüğe girerse bazı gemilerin ABD sularında faaliyet gösteremeyebilecek olması gibi çözülmesi imkansız bir çıkmaz yaratabilirdi.”

ICS Başkanı “Problem; ABD’nin, balast suyu arıtımı teçhizatının onayı için IMO tarafından kabul edilenden farklı bir yöntem kullanmakta olmasıdır. ICS öncülüğündeki denizcilik sektörünün isteği üzerine; IMO, “IMO Tip-Onaylı” prosesi daha dayanıklı yapmayı kararlaştırmış olup, ayrıca iyi niyetli olarak ilk üretilen teçhizatın kurulumunu yapmış olan armatörlere ceza verilmemesi konusunda hükümetleri bilgilendirmektedir. Ancak ABD uluslararası konvansiyona taraf olmayacaktır.” diye eklemiştir.

ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından uygulanan mevcut ABD mevzuatı gereğince; gemi başına 1-5 milyon ABD doları aralığındaki bir fiyata IMO tip-onaylı sistemleri kuran armatörler, sadece 5 yıl sonra tüm sistemi değiştirmek zorunda kalabilir. Bu, ultraviyole sistemleri kuran kullanıcıları da yakından ilgilendirmektedir.

Morooka yukarıda bahsedilen hususun, ülkeler denizcilik kurallarını tek taraflı olarak kabul etmeye karar verdiğinde meydana gelebilecek oldukça kötü duruma bir örnek olduğunu belirtmiştir.

Daha sonra Morooka AB’nin; her bir gemi emisyonlarının yerel olarak İzleme, Raporlama ve Doğrulaması ile ilgili tek taraflı bir yerel mevzuatın kabulü yoluyla, AB bayraklı olmayan ancak Avrupa’ya iş yapan gemilere de uygulanacak, gemilerden kaynaklanan CO₂ emisyonlarıyla ilgili küresel bir veri toplanması ile ilgili mevcut IMO müzakerelerini IMO tamamlamadan önceden yapma kararından bahsetmiştir.

ICS Başkanı “Sektörün desteğiyle birlikte, IMO müzakereleri şimdiye kadar oldukça gelişme göstermiştir. Ancak AB’nin söz konusu girişiminin, AB üyesi olmayan ülkeler tarafından kendilerine

emrivaki yapılmış olarak görülecek olması riski bulunmaktadır. Bu durum, Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin 2014 yılı Ekim ayındaki toplantısında IMO üye devletlerinin çoğunluğu tarafından reddedilen, her bir geminin ticari olarak hassas verimlilik bilgilerinin yayımlanması fikri gibi tartışmalı hususları içermektedir.” diye ifade etmiştir.

Morooka “IMO müzakereleri, CO₂ azaltılmasına yardımcı olması açısından ek bir önlem olmasının yanı sıra; yeni AB mevzuatının, ayrı yerel yönetim şekillerinin zorluklarından kaçınmak amacıyla, IMO tarafından küresel uygulama için kabul edilebilenle tamamen uyumlu bir şekilde nasıl uygulanabilir olduğunu açıklaması bakımından AB’ye üye devletler için hayati olacaktır.” diye belirtmiştir.

Çeviren: Gizem GÜLTEPE MATARACI
Çevre Sorumlusu/Çevre Mühendisi

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.

20 April 2015

PRESS(15)10

TO: ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS

**Copy: Shipping Policy Committee
Marine Committee**

ICS CHAIRMAN WARNS OF CHAOS CAUSED BY REGIONAL SHIPPING REGULATION

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

Joe Francombe
Policy Officer



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

20 April 2015

Ref: 15064

ICS CHAIRMAN WARNS OF CHAOS CAUSED BY REGIONAL SHIPPING REGULATION

Addressing members of the Singapore Shipping Association today (Monday 20 April) the Chairman of the International Chamber of Shipping, Masamichi Morooka, warned about the dangers of regional maritime regulation being adopted by governments at variance to the global maritime Conventions adopted by IMO.

“Global rules for a global shipping industry is not just a slogan,” said Mr Morooka before criticising the approaches to the regulation of shipping being pursued by the United States and the European Union.

Mr Morooka began by highlighting the big problem caused by the different ballast water treatment regime that applies in the United States to that adopted by the IMO through the Ballast Water Management Convention.

“Whether we like it or not, the political reality is that the IMO Convention is probably going to enter into force, sooner rather than later, and we therefore have to make it work. But the conflicting IMO and U.S. requirements, when combined with the lack of systems fully approved by the United States, could produce an impossible dilemma in which some ships might not be able to operate in U.S. waters if the IMO Convention enters in force before U.S. approved equipment is commercially available.”

He added: “The problem is that the United States has adopted a process for the approval of ballast treatment equipment that is different to that adopted by IMO. At the request of the shipping industry, led by ICS, IMO has agreed to make the IMO type-approval process more robust while also advising governments not to penalise shipowners that have installed first generation equipment in good faith. But the U.S. will not be a party to the international Convention. ”

Under the current U.S. regulations, as applied by the U.S Coast Guard, shipowners that have installed IMO type-approved systems, at a cost of between US \$1-5 million per ship, might have to replace the system completely after only five years. This is a particular concern for operators that have installed ultra-violet systems.

“This is an example of the very bad situation that can result when nations decide to adopt maritime rules unilaterally.”

Mr Morooka then turned his sights onto the European Union’s decision to pre-empt the current IMO negotiations on a global data collection on shipping’s CO₂ emissions by adopting a unilateral, regional Regulation on the Monitoring, Reporting and Verification of individual ship emissions – which will also apply to non-EU flag ships trading to Europe – in advance of IMO completing its work.

more follows . . . /2

“Until now, with the industry’s support, the IMO negotiations have been progressing well,” said the ICS Chairman. “But there is a danger that the EU initiative will be seen by non-EU nations as an attempt to present them with a *fait accompli*.” This includes controversial elements, such as the publication of commercially sensitive individual ship efficiency data, an idea which had previously been rejected by the majority of IMO governments during a meeting of the Marine Environment Protection Committee in October 2014.”

Mr Morooka remarked: “As the IMO negotiations on additional measures to help reduce CO₂ continue, it will be vital for EU Member States to explain how the new EU Regulation can be implemented in a way which is fully compatible with whatever might be agreed by IMO for global application, in the interests of avoiding the unhelpful complication of a separate regional regime.”

—ends—

Notes To Editors:

- The International Chamber of Shipping (ICS) is the global trade association for merchant shipowners. Its membership comprises national shipowners’ associations from 36 countries representing over 80% of the world merchant fleet.

For Further Information, please contact:

ICS: Debra Munford Elaborate Communications

Tel +44 (0) 1296 682356