

## IMO'dan HABERLER İMEAK Deniz Ticaret Odası Eylül (2018) Bülteni

### IMO, Okyanusları ve Açık Denizleri Korumaya Teşvik Ediyor



Ticari seferlerini okyanuslarda yapan gemiler; seferleri boyunca uygulanan sert çevre, güvenlik ve emniyet kurallarına maruz kalmaktadır. Uluslararası denizcilik için IMO tarafından geliştirilen kapsamlı düzenleyici çerçeve, 4-17 Eylül tarihleri arasında New York'ta gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler okyanus konferansında vurgulandı. Konferans, Ulusal Yargı Yetkisinin Dışındaki Alanlarda Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin (Biodiversity Beyond National Jurisdiction –BBNJ)

olarak bağlayıcı bir uluslararası belgenin geliştirilmesi konusunda yasal olarak bağlayıcı bir uluslararası belgenin geliştirilmesi yolunda ilk adımı atıyor.

IMO düzenlemeleri; iyi yapılandırılmış bir bayrak, kıyı ve liman devleti kontrolü sistemi kanalıyla zorunlu hale getirildi. Birçok IMO tedbiri; Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine dair Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution by ships – MARPOL) ve potansiyel olarak istilacı sucul türlerin transferini önlemeyi amaçlayan Uluslararası Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi (International Ballast Water Management Convention) ve atıkların denize verilmesini düzenleyen Londra Sözleşmesi ve Protokolü de dahil olmak üzere ulusal yargının ötesindeki alanlarda deniz biyolojik çeşitliliğinin korunması konusunda katkıda bulunmaktadır. IMO, belirlenmiş hassas deniz bölgelerinin içinde ve dışında (PSSAs), özel bölgelerde ve emisyon kontrol bölgelerinde bütün gemilerin bağlı kalması zorunlu olan birçok koruyucu tedbiri kabul etmiştir. Söz konusu tedbirler, operasyonel deşarj ve balinaların üreme yerlerinden uzak tutmayı amaçlayan kurallar dahil olmak üzere kaçınılması gereken bölgeler ve diğer gemi güzergahı belirleme sistemleri hakkında katı kuralları kapsamaktadır. IMO'nun Kutup Kodu, Kuzey Kutup Bölgesi ve Güney Kutup Bölgesinde faaliyet gösteren gemiler için zorunludur. IMO, deniz yaşamını denizaltı gemi gürültüsünden koruma konusunda da kılavuzluk etmektedir.

IMO'dan Fredrik Haag, okyanusların deniz taşımacılığı tarafından sürdürülebilir kullanımını sağlamak amacıyla, IMO'nun küresel bağlayıcılığı bulunan 50'den fazla anlaşma ile uluslararası denizcilğe yönelik düzenlemeler geliştirilmesinde sahip olduğu tecrübenin altını çizdi. IMO, ulusal yargı yetkisi dışında kalan alanlarda deniz biyolojik çeşitliliğinin korunması ve sürdürülebilir kullanılmasına yönelik başkaca çabaları memnuniyetle karşılıyor ve yeni belge için olan hazırlık sürecinin, yapılacak yeni anlaşmanın ilgili küresel ve sektörel kurumları ve ilgili yasal belge ve çerçeveleri tanımasını ve bunların altını oymamaya dikkat etmesini olumlu karşılıyor.

Haag, ayrıca IMO'nun düzenleyici rejimini ve bu rejimin BBNJ ile alakasını, Birleşmiş Milletler'in genel merkezinde 5 Eylül tarihinde yapılan denizcilikle ilgili bir yan etkinliğinde sundu. Söz konusu etkinlik; IMO, Marshall Adaları ve Norveç, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping –ICS) tarafından ve Norveçli Armatörler Birliği'nin desteğiyle düzenlendi.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) gereğince yasal bağlayıcı nitelikteki yeni bir BBNJ belgesi geliştirmek için yapılan konferanslar serisinin 2020 yılında sonuçlanması bekleniyor.

### **Balıkçı Gemilerinin Güvenliğinin Arttırılmasına Yönelik Çalışmalar Yapılıyor**



Balıkçılık, dünyanın en tehlikeleri mesleklerinden biridir. Her yıl kelimenin tam anlamıyla binlerce balıkçı denizde hayatını kaybetmektedir. Balıkçılık sektöründe emniyeti ele alan uluslararası bir anlaşma olan Cape Town Sözleşmesi IMO aracılığıyla geliştirildi ve kabul edildi fakat ulusal düzeyde yeterli onayı bulunmadığı için henüz yürürlüğe girmedir.

IMO ve Pew Hayır Vakfı (The Pew Charitable Trusts), Cape Town Sözleşmesinin onaylanması ve yürürlüğe konmasını teşvik etmeye yönelik küresel çabaların bir

parçası olarak, Rusya Federasyonu- St. Petersburg'da gerçekleştirilen Küresel Balıkçılık Forumu sırasında 13 Eylül tarihinde bir yuvarlak masa etkinliği düzenledi.

IMO'nun balıkçı gemilerinin emniyeti hakkındaki Cape Town Sözleşmesi; balıkçı gemilerinin emniyetinin bayrak, liman ve kıyı Devletleri tarafından daha iyi kontrol edilmesine olanak sağlayarak yasadışı, bildirilmemiş ve düzensiz balıkçılıkla mücadele edilmesi ve balıkçıların denizdeki emniyetinin artırılması için gerçek bir platform sunuyor. Sözleşmeye taraf olan ülke sayısı hâlihazırda 10'dur fakat sözleşmenin yürürlüğe girmesi için gerekli sayıda toplam balıkçı gemisiyle birlikte 22 ülkenin onayına ihtiyaç duyulmaktadır.

Yuvarlak masa panelistleri; küresel bir balıkçı gemi emniyeti anlaşmasının yürürlüğe girmesi gerekliliğini vurguladı. Katılımcılar; Cape Town Sözleşmesi'nin balıkçılık sektöründe emniyete önemli bir katkı sağlayabileceğini ve ayrıca FAO'nun 2009 tarihli, Yasadışı, Bildirilmemiş ve Kaçak Balıkçılığın Önlenmesi, Durdurulması ve Ortadan Kaldırılması için Liman Devleti Tedbirleri Anlaşması'nı (PSMA) destekleyebileceğini onayladı. Rus balıkçılık sektörü, Rusya'nın Cape Town Sözleşmesi'ni onaylamasını destekledi ve onay ve uygulamaya yönelik bir yol haritasının geliştirilmesine karar verildi.

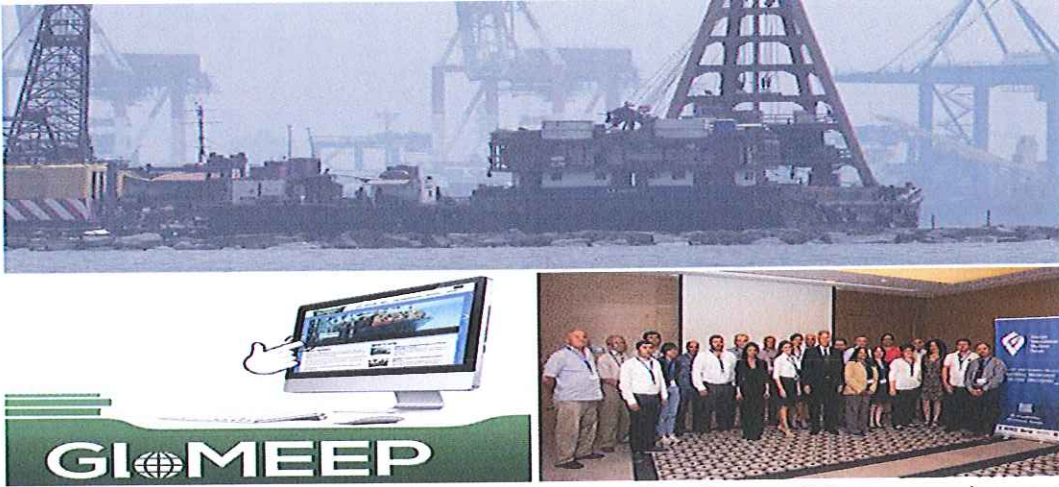
'2050 için Yol Haritası: Balıkçıların ve Balıkçı Teknelerinin Emniyeti' başlıklı yuvarlak masa toplantısı, Rusya Federasyonu'nun ve Birleşmiş Milletler bünyesindeki Gıda ve Tarım Örgütü'nün (Food and Agriculture Organization -FAO) işbirliğiyle düzenlendi. IMO, FAO, Rusya Federasyonu'nun Ulaştırma Bakanlığı ve Federal Balıkçılık Kurumu, PEW Hayır Vakıfları ve balıkçılık sektörü temsilcileri tarafından toplantıya katılım sağlandı. Toplantıda IMO, Mikhail Gappoev tarafından temsil edildi.

Cape Town Sözleşmesi, balıkçılık sektörü için yüksek düzeyde emniyet ve daha iyi uyum ve uygulamayı başarmayı hedefleyen dört önemli anlaşmadan bir tanesidir. Söz konusu anlaşmalar; IMO 2012 Cape Town Sözleşmesi (henüz yürürlükte değil), IMO'nun balıkçıların eğitilmesi hakkındaki STCW-F Sözleşmesi (2012'de yürürlüğe girdi), ILO'nun 2007 Balıkçılık Konvansiyonu Çalışması (Konvansiyon no. 188) (Kasım 2017'den bu yana yürürlükte), ve FAO'nun 2009 Yasadışı, Bildirilmemiş ve Kaçak Balıkçılığın Önlenmesi, Durdurulması ve Ortadan Kaldırılması için Liman Devleti Tedbirleri Anlaşması (PSMA) (2016'da yürürlüğe girdi).

IMO Genel Sekreteri Kitack Lim; Cape Town Sözleşmesi'nin onaylanması için balıkçıları ve ulaştırma bakanları arasında etkili bir iletişimin gereğini vurguladı.

## IMO'dan HABERLER İMEAK Deniz Ticaret Odası Eylül (2018) Bülteni

### Batum'da Limanlardaki Emisyonları Azaltmaya Yönelik Bir Çalıştay Yapıldı



IMO'nun limanlardaki emisyonların ve söz konusu emisyonların azaltılması aşamalarının daha iyi anlaşılmasına yönelik çalışmaları; Gürcistan, Ukrayna ve Türkiye'den bölgesel katılımcılara yönelik düzenlenen bir çalıştayla Gürcistan'a ulaşmıştır.

10-12 Eylül tarihleri arasında Batum'da gerçekleştirilen etkinlik, sera gazı ve hava kirleticileri de dahil olmak üzere emisyon hesaplamalarının ve envanterlerinin nasıl yapılacağına odaklandı. Katılımcılara; açık deniz gemileri ve yük elleçleme vasıtaları gibi farklı kaynaklardan ortaya çıkan emisyonları ele alan stratejiler de tanıtıldı.

Çalıştayda; özellikle enerji verimliliği hakkında IMO tarafından yönetilen GloMEEP projesi ile Uluslararası Limanlar ve Sığınma Yerleri Birliği (International Association of Ports and Harbors – IAPH) arasındaki stratejik bir ortaklık kapsamında geliştirilen bir eğitim paketinden yararlanıldı. Denizcilik idareleri, bakanlıklar ve liman başkanlıkları ve liman/terminal şirketleri çalışanlarına yönelik olan bahse konu paket, dünya genelindeki öncü ülkelerde sunulmaktadır.

Batum Çalıştayı, ülkenin Uluslararası Denizcilik Forumu ve Gürcistan Deniz Taşımacılığı Kurumu ev sahipliğinde yapıldı ve Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası tarafından kısmen finanse edildi. 10-12 Eylül tarihleri arasında gerçekleştirilen bahse konu Çalıştay, 25-27 Eylül tarihleri arasında Panama'da sonlanan GLOMEEP liman emisyonları çalışmaları serisinin 9. Bölümüdür.

### İleri Düzey Liman İşletmeciliği ve Yönetimi Kursu



Dünyanın dört bir yanındaki denizcilik ve liman idarelerinden üst düzey yetkililer ve karar mercileri, Fransa Le Havre'de her yıl yapılan İleri Düzey Liman İşletmeciliği ve Yönetimi Kursunda, liman yönetimi ve operasyonel verimlilik hakkında 10 Eylül-12 Ekim tarihleri arasında gerçekleşen yoğun bir eğitime tabii tutuldular. Kursun açılış tarihi, Le Havre'nin Dünya Denizcilik Günü kutlamasına ve 'IMO 70 Mirasımız: daha iyi bir gelecek için daha iyi denizcilik' temasına denk geldi.

Kurs kapsamında sınıf bazlı eğitimler ve Le Havre limanına gezi de dahil olmak üzere saha gezileri yapıldı. 32. İleri Düzey Liman Operasyonları ve Yönetimi

## IMO'dan HABERLER

### İMEAK Deniz Ticaret Odası Eylül (2018) Bülteni

Kursu, Liman Eğitim ve Araştırma Enstitüsü (Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche -IPER) ve Le Havre Büyük Limanı (Grand Port Maritime du Havre -GPMH-) tarafından düzenlendi ve dünya genelinden toplam 20 katılımcıyı ağırladı.

IMO'dan Chris Trelawny, açılış konuşmasında IMO'ya ve denizciliğin gelişmesine odaklanarak IMO'nun rolü hakkında bilgi verdi.

\*Cezayir, Bangladeş, Brezilya, Kongo, Fildişi Sahilleri, Gambiya, Jamaika, Kenya, Madagaskar, Morityus, Meksika, Panama, Seyşel Adaları, Güney Afrika, Surinam, Togo ve Tunuslu olan katılımcılar, IMO tarafından kısmen veya tamamen finanse edildi.

#### İç Bölge Bağlantısının Önemi Vurgulandı



Gemi limana ulaştığında, seferinin sonu olabilir, fakat tamamlanması gereken bir dizi idari görevin sadece bir başlangıcıdır. Limanın, boşaltılması ve çeşitli yollarla gönderilmesi gereken yükün son varış noktası olması pek mümkün değildir. Söz konusu durum, "İç Bölge Bağlantısı" olarak bilinen, limanı denizden uzak diğer yerlere ve bölgelere bağlayacak lojistiği ve altyapıyı gerektirmektedir.

Bu konu, Nijerya Başbakanı tarafından resmi açılışı yapılan Uluslararası Limanlar ve Sığınma Yerleri Birliği'nin 17-19 Eylül tarihleri arasında Nijerya, Abuja'da gerçekleştirdiği ilk bölgesel konferansında

ilgi merkezi olan bir konuydu. Konferans, 54 ülkeden 15'inin kara ile çevrildiği bir kıta olan Afrika bağlamında konuyu tartışmak için Afrika limanlarını, liman işletmecilerini ve uluslararası örgütleri bir araya getirdi.

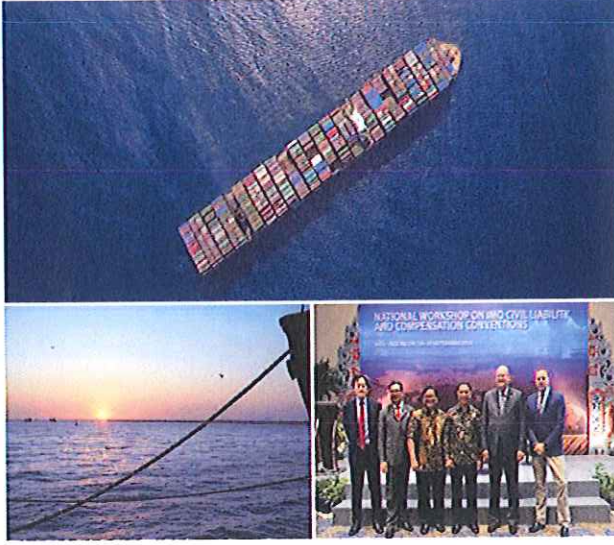
IMO, örgütün limanlarla işbirliğini güçlendirmek ve onları IMO'nun çalışmalarına katılmaya teşvik etmek için süre gelen çabalarının bir parçası olarak etkinlikte yer aldı.

Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması'na (Facilitation of International Maritime Traffic –FAL) yönelik temel bir IMO anlaşması, gemi limana geldiğindeki idari görevleri düzenlemekte ve kolaylaştırmaktadır. Söz konusu anlaşma; yük beyannamelerini, ithalat ve ihracat izinleri gibi birçok şeyi kapsamaktadır. Düzgün bir şekilde uygulandığı takdirde FAL; sevkiyatın daha hızlı, kolay ve verimli şekilde taşınmasına katkıda bulunmaktadır.

\*Asya, Avrupa ve ABD'den limanlar ile beraber Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization – WTO), Dünya Bankası, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD), Avrupa Komisyonu, Afrika Birliği, Afrika Kalkınma Bankası ve Pan-Afrikan Liman Dayanışma Birliği dahil uluslararası örgütler.

## IMO'dan HABERLER İMEAK Deniz Ticaret Odası Eylül (2018) Bülteni

### Endonezya Ulusal Yükümlülük Çalıştayı



IMO'nun kapsamlı sorumluluk ve tazminat rejimi; kirlilik olayları, enkaz kaldırma, yolcu ve bagaj taşınması gibi hususları ve bir deniz kazası durumunda hayati koruma sağlanmasını kapsamaktadır. Ülkelerin, onlar için verimli olabilmesi adına kuralları ve düzenlemeleri onaylaması ve yürürlüğe koyması gerekmektedir. Fakat bir ülke bu yükümlülükleri nasıl ulusal mevzuatta uygulamaya başlayabilir?

18-21 Eylül tarihleri arasında Bali, Endonezya'da gerçekleştirilen 4 günlük bir çalıştay ile uluslararası kuralların geliştirilmesi ve IMO sözleşmelerinin ulusal mevzuatlara etkin bir şekilde aktarılması

hususlarında IMO süreçleri ve prosedürleri hakkında avukatlar, karar vericiler ve yasa tasarılarını hazırlayanlara bilgi verildi.

Etkinlik; Endonezya'nın IMO enstrümanlarının uygulanması dahil olmak üzere hukuki yükümlülükler ve tazminat konularına odaklanarak ulusal denizcilik yasası tasarlama konusundaki tecrübeleri hakkında bir vaka çalışması da içeriyordu. Bu tarihe kadar, Endonezya 2001 Bunker Sözleşmesini ve 1969 ve 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmelerini onayladı ve 1992 Fon Sözleşmesini, Nairobi Enkaz Kaldırılması Sözleşmesini, 1989 Kurtarma Sözleşmesini ve Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Taşınması Sözleşmesini (Transport of Hazardous and Noxious Substances –HNS) onaylamayı planlıyor.

IOPC Fon Sekreteryası ve Uluslararası P&I Kulüpleri üyelerinin katkılarıyla IMO'dan Jan De Boer tarafından yürütülen etkinlik, IMO ve Endonezya Denizcilik Koordinasyon Bakanlığı tarafından düzenlendi.

### Ulusal Deniz Taşımacılığı Politikası Nedir?



Birçok Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefini ele alarak, ekonomik kalkınmayı teşvik etmek ve insanların hayatlarını iyileştirmek konusunda çok büyük bir potansiyeli olan deniz taşımacılığı, mavi ekonominin önde gelen bir parçasıdır.

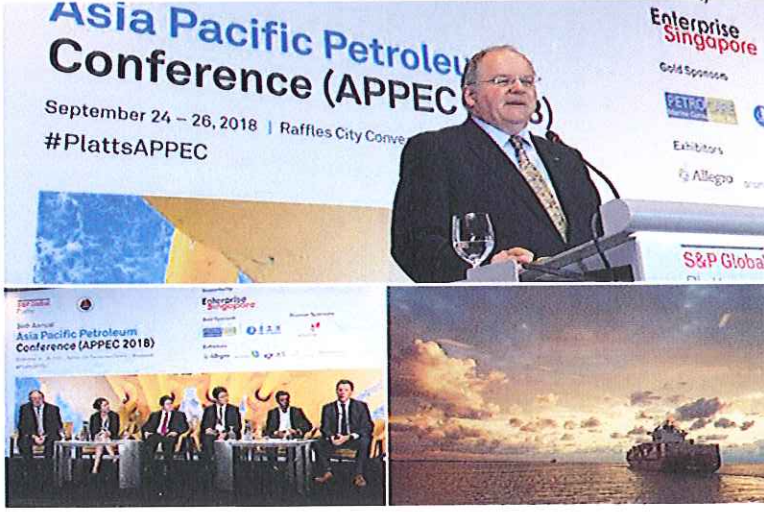
Söz konusu potansiyelden faydalanmak için hazırlıksız olan birçok ülkenin, mahrum kaldığı – ihtiyaç duyduğu- şey uygun ve eşgüdümlü bir Ulusal Deniz Taşımacılığı Politikasıdır. Yakın zamanda yayınlanan bir [video](#); Ulusal Deniz

Taşımacılığı Politikasının tam olarak ne olduğunu ve bu politikanın bir ülkenin denizcilik sektörünün etkin bir katılımcısı haline gelebilmesi için ihtiyacı olan araçları nasıl sağladığını açıklamaktadır.

IMO, Ulusal Deniz Taşımacılığı Politikalarını planlamaları, geliştirmeleri ve kabul etmeleri konusunda ilkeleri desteklemek için Entegre Teknik İşbirliği Programı aracılığıyla faaliyetler düzenlemektedir. Bu sürece katkı sağlamak için IMO, Dünya Denizcilik Üniversitesi ile beraber dünyaya açılan devlet görevlileri ve diğer kıdemli personeller için videonun yanı sıra bir eğitim paketi geliştirmiştir.

## IMO'dan HABERLER İMEAK Deniz Ticaret Odası Eylül (2018) Bülteni

### IMO 2020 Kükürt Limiti



IMO'dan Edmund Hughes, 24-26 Eylül tarihleri arasında gerçekleşen Asya Pasifik Petrol Konferansında (Asia Pacific Petroleum Conference – APPEC) yaptığı konuşmada, gemi yakıtlarına getirilen %0.50 yeni kükürt limitinin çevreye ve insan sağlığına yararları nedeniyle, IMO'nun MARPOL sözleşmesi gereğince 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren yürürlüğe gireceğini belirtti. Yeni limit, bütün dünyada geçerli olacak,

belirlenmiş emisyon kontrol bölgelerinde ise söz konusu limit %0.10 olmaya devam edecektir.

1 Ocak 2020 uygulama tarihi IMO tarafından Ekim 2016'da onaylanarak artırım, bunker ve deniz taşımacılığı sektörüne kesinlik sağladı. IMO, yeni limitin uygulanmasını desteklemek için Üye Devletler ve sektör ile beraber çalışmaktadır. 22-26 Ekim tarihleri arasında gerçekleşecek olan IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Marine Environment Protection Committee – MEPC 73), gemi uygulama planlama rehberini ve aynı şekilde Üye Devletler/kıyı Devletleri ve yakıt tedarikçileri için en iyi uygulamalar kılavuzunu onaylaması beklenmektedir.

MEPC 'nin 1 Ocak 2020 %0.50 limit uygulamasına destek vermeyi amaçlayan bütünleyici MARPOL yasa değişikliğini hayata geçirmesi de bekleniyor. Bu yasa değişikliği, gemi; egzoz gazı temizleme sistemine –scrubber'a- sahip olmadıkça, uygun olmayan yakıtı yasaklayacak niteliktedir.

Birçok geminin yakıttaki %0.50 kükürt limitini karşılaması için üretilen yeni yakıt karışımlarından faydalanması beklenmektedir. Halihazırda dünya çapında yakıttaki azami kükürt limiti %3.50 düzeyindedir (söz konusu limit dört emisyon kontrol bölgesinde ise %0.10'dur: Baltık Denizi Bölgesi, Kuzey Denizi Bölgesi, Kuzey Amerika Bölgesi (Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada dışındaki belirlenmiş sahil bölgelerini kapsayan), ve Birleşik Amerika Devletleri Karayip Denizi Bölgesinde (Porto Riko ve ABD Virjin Adaları çevresi)).

Kükürt düzenlemesi, gemilerin gereklilikleri scrubber gibi alternatif araçlarla karşılamalarına da imkân tanımaktadır. Scrubberlar gemideki emisyonu 'temizledikleri' için gemilerin yüksek kükürtlü yakıt kullanmaya devam etmelerini mümkün kılıyor.