



İstanbul :

Sayı : 4088

22.10.2012

Our Reference :

Konu : IMO MEPC 64. Toplantısı Sonuçları Hk.

Subject :

Sirküler No: 529/2012

Sayın Üyemiz,

İlgi: (a) www.imo.org/MediaCentrePressBriefings/Pages/42-MEPC-64.aspx'den sağlanan bilgiler.

(b) Odamızın 27.07.2012/2947 tarih ve sayılı, No:382/2012 Sirküler yazısı.

1-5 Ekim 2012 tarihlerinde, Londra, İngiltere'de yapılan IMO MEPC 64. Toplantısı sonuçları ile ilgili olarak Odamızca derlenen bilgilere göre, söz konusu Toplantıda ele alınan konular arasında MARPOL Ek VI Kural 14.8 kapsamında yeterli yakıtın sağlanabilirliğinin değerlendirilmesinin gerekliliği gelmektedir. Bu değerlendirme, 2020 yılında küresel SOx limitlerinin %0.5'e düşürülmesi durumunda uygun yakıtın yeterli rezervinin olup olmadığı sorununu kapsamaktadır. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), sunulan metodolojiye göre yapılan değerlendirmeyi incelemiş ve bunların sadece ECA'lardaki (Emisyon Kontrol Alanı – Emission Control Area) bilgiler kullanılmak üzere yapıldığını, oysaki küresel değerlendirme yapılması gerektiğini belirtmiştir. Dolayısıyla, ICS, ön değerlendirme metodolojisinde değişiklik yapılması gerektiğini ve değerlendirme yapılması için daha farklı bilgilere ihtiyaç olduğunu dile getirmiştir. ICS değişiklik ihtiyacını belirlemek için küresel limitler esas alınarak 2015-2016'da ön değerlendirme yapılmasını ve eksikliklerin önceden giderilmesini önermektedir. Amerika Birleşik Devletleri ise ICS'in aksine ön değerlendirmenin etkisinin fazla olmadığını belirterek değerlendirme için ek gerekliliklere ihtiyaç olmadığını savunmuştur. Rafinerilerin çalışmalarının halen tamamlanmamış olması sebebiyle ön incelemenin çok erken olduğu ve verilerin gerçeği yansıtmayacağı ileri sürülmüştür.

Öte yandan, İlgili (b) Sirkülerimiz ile duyurulduğu üzere, 2020 veya 2025 yıllarına kadar Emisyon Kontrol Alanlarının dışında küresel olarak kullanılması gereken %0.5 sülfür yakıtı talebini karşılamak üzere gerçekleştirilen ilerlemeye ait bir incelemeyi 2018 yılına kadar IMO'nun tamamlaması için MARPOL Ek VI'da halen resmi bir düzenleme bulunmaktadır. Ancak, ICS damıtma işleminin büyüklüğü ve bunun gemiler üzerine olan etkisinin azımsanmaması gerektiğini vurgulamaktadır.

MEPC 64'de konuyla ilgili ortak görüş oluşmadığı için önerilerin MEPC 66'ya sunulması daha sonra tartışılmasına karar verilmiştir.

İlgi (a) yazıda, IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) 64'üncü Toplantısında alınan Kararlar belirtilmekte olup, anılan kararların Odamızda yapılan özet çevirisi ilişikte sunulmaktadır (Ek-1).

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

İsmail ASASOĞLU
Genel Sekreter V.**EKLER:**

Ek-1: IMO MEPC 64. Toplantısı Sonuçları ile ilgili çeviri.



Meclesi Mebusan Caddesi No: 22
Tel: +90 212 252 01 30 (Pbx)
www.denizticaretodasi.org
www.chamber-of-shipping.org.tr

34427 Fındıklı - İSTANBUL / TÜRKİYE
Fax : +90 212 293 79 35
e-mail : dto@denizticaretodasi.org
e-mail : dto@chamber-of-shipping.org.tr





İstanbul :

Sayı

Our Reference :

Konu

Subject :

DAĞITIM:

Gereği:

- Tüm Üyelerimiz (Web sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- 14,15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,26,27,29,
30,31,32,33,51 No'lu Meslek Komite Bşk.
- İMEAK DTO Şubeleri
- Türk Loydu Vakfı
- Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği

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 Çevre Komisyonu

IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) 64üncü Toplantısı, 1-5 Ekim 2012, Londra, İngiltere.

Hollanda'nın Karayibler Bölgesinin kuzey doğusunda bulunan Saba Bank, önceki oturumda prensip olarak onaylanmasını müteakip, Özellikle Hassas Deniz Alanı (Particularly Sensitive Sea Area – PSSA) olarak tanımlanmıştır.

The Saba Bank IMO tarafından tayin edilen 13üncü PSSA olmaktadır.

Gemiler için enerji-etkinliği önlemleri (enerji-efficiency measures) hususundaki çalışma

IMO MEPC, daha önceki Toplantıda kararlaştırılan çalışma planı esasına dayanan, gemiler için enerji etkinliği önlemleri ile ilgili teknik ve işletmeyle alakalı tedbirleri daha da geliştirmek için yapılan çalışmasını sürdürmüştür. Bundan sonra, 1 Ocak 2013 tarihinde yürürlüğe girecek olan ve yeni gemiler için Enerji Etkinliği Dizayn İndeksi'ni (EEDI) zorunlu yapan ve tüm gemiler için Gemi Enerji Etkinliği Yönetim Planını (SEEMP – Ship Energy Efficiency Management Plan) içeren MARPOL Ek VI yeni bölüm 4 kabul edilmiştir.

MEPC, şaft-jeneratör gücü ve şaft-motor gücü hesaplaması ile ilgili, yeni gemiler için elde edilen EEDI'nin hesaplama metodu hususundaki (MEPC.212(63) kararı) 2012 Kurallarındaki değişiklikleri kabul etmiştir.

Aykırı şartlarda emniyetli manevra yapılmasını mümkün kılmak için asgari itici gücün saptanması bakımından taslak kuralları geliştirmek üzere bir oturumlararası Gemiler için Enerji Etkinliği Önlemleri Haberleşme Grubu kurulmuştur. Anılan Grup, yenilikçi enerji etkinliği teknolojilerinin ele alınmasına dair taslak kuralları geliştirecek ve deneme kabilinden kullanım için temsili deniz şartlarında gemi hızının azaltılması bakımından katsayının hesaplanmasına ait ara kuralları yeniden gözden geçirecektir.

GHG (Green House Gases) emisyonları tahmini hususunda yapılan güncelleştirme onaylanmıştır.

IMO MEPC, prensip olarak, bir sera gazı (GHG) emisyonları tahmininin güncelleştirilmesinin ana hatlarını onaylamış ve güncelleştirmede kullanılacak metotları ve tahminleri daha fazla incelemek için 2013 yılında bir uzmanlık semineri (expert workshop) yapılması gerektiğini kabul etmiştir. Komite, uzmanlık seminerini ve aynı zamanda inceleme çalışmasını finanse etmek üzere bağışlar yapılması için çağrıda bulunmuştur.

İkinci IMO GHG İncelemesinde (2009) bulunan mevcut tahmin, 2008'den beri küresel olarak maruz kalınan ekonomik güçlükleri hesaba katmadığı için, güncelleştirilmiş bir GHG envanteri yapılması gerekli görülmektedir. Bu güncelleştirme teknik bir uygulama olacak, İkinci IMO GHG İncelemesi 2009'a göre geliştirilen ve filo kompozisyonu hususundaki mevcut verilere, büyüklüğe ve aynı zamanda gemi ile ilgili teknik bilgilere dayandırılacaktır. Söz konusu envanter, GHG'lere ait mevcut küresel emisyonları ve uluslararası taşıma yapan 100 GT ve daha büyük gemilerden yayılan (emitted) ilgili maddeleri içerecektir.

IMO MEPC 65'de Piyasa Esaslı Önlemlerle İlgili (MBMs – Market-based Measures) görüşmeler devam edecektir.

IMO MEPC, GHG emisyonlarını azaltmak için önerilen piyasa-esaslı önlemlerin (MBMs) bir çoğu hususunda güncellemeler almıştır; bunlar halen kabul edilmiş olan teknik ve işletme ile ilgili önlemler

için tamamlayıcı olacaktır. Ancak IMO MEPC (IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi), mevcut toplantıda zamanın sıkışık olması nedeni ile MBM'ler hususundaki ayrıntılı görüşmeyi MEPC 65'e ertelemeyi kabul etmiştir.

Bu görüşme, metodoloji ve geniş kapsamlı etki değerlendirmesi hususundaki bir tartışmayı da içerecekti. Anılan görüşmede, IMO himayesinde, uluslararası denizcilik için MBM'lerin (Piyasa Esaslı Önlemler) başlatılması ve başlatılmamasının gelişmekte olan ülkeler (bu ülkelerdeki tüketiciler ve endüstriler) üzerindeki doğrudan ve dolaylı etkileri ayrıntılı şekilde incelenecektir.

Hava kirliliği ile ilgili gereksinimleri karşılayacak akaryakıtın sağlanabilirliği hususundaki inceleme 2014 yılında görüşülecektir.

IMO MEPC, Gemilerden ileri gelen sülfür oksit (SOx) emisyonları hakkında MARPOL Ek VI Kural 14'de saptanan gereksinimleri karşılayacak uygun akaryakıtın sağlanabilirliği hususundaki bir inceleme ile ilgili önerileri görüşmüştür.

Akaryakıt sülfür içeriğinin (ağırlığa göre, %m/m olarak ifade edilmiştir) (bir Emisyon Kontrol Alanı (ECA – Emission Control Area)dışında) azami %3.50 m/m olması gerekmektedir; 1 Ocak 2020'de ve daha sonra 0.50% m/m'ye düşecektir. Uygun akaryakıtın sağlanabilirliği hususunda, 2018 yılına kadar tamamlanacak olan bir incelemenin sonucuna bağlı olarak bu gereksinimin 1 Ocak 2025'e ertelenmesi mümkün olabilecektir.

ECA'lar (Emisyon Kontrol Alanları)içinde, akaryakıt sülfür içeriğinin (ağırlığa göre %m/m olarak ifade edilmiştir) %1.00 m/m'den fazla olmaması, 1 Ocak 2015 tarihinde ve daha sonra %0.10 m/m'ye düşmesi gerektiğine işaret edilmelidir.

MEPC, 2011 yılında, dünya çapında artık (residual) yakıt ortalama sülfür (kükürt) içeriğinin 2.65% m/m olduğuna işaret etmiştir. Damıtık yakıt için, gemide kullanılmak üzere sağlanan deniz akaryakıtının dünya çapındaki ortalama sülfür içeriğinin izlenmesi esasına dayandırılarak, damıtık yakıt için ortalama sülfür içeriği %0.14 idi.

Komite, gelecekteki bir toplantıda yeniden gözden geçirilmesi için bu sorunun tekrar ele alınmasını kabul etmiş ve (2014'deki) MEPC 66'ya ilgili sunumların yapılması için çağrıda bulunmuştur.

Balast suyu yönetim sistemleri onaylanmıştır.

IMO MEPC, Deniz Çevresini Korumanın Bilimsel Yönleri Hususundaki Uzmanlar Ortak Gurubu (GESAMP – Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environment Protection) Balast Suyu Çalışma Grubunun 21,22 ve 23üncü toplantılarına ait raporları incelemiş ve Aktif Maddeleri (Active Substances) kullanan balast suyu yönetim sistemlerinin beşine esas onay ve üçüne de nihai onay vermiştir.

IMO MEPC, halen kullanılabilen 28 tip-onaylı balast suyu yönetim sistemi bulunduğuna işaret etmiştir.

IMO MEPC, en erken fırsatta yürürlüğe girmesini sağlamak için, henüz onaylamamış olan Devletlerin, 2004 Gemilerin Balast Suyu ve Sedimentleri Kontrol ve Yönetimi Uluslararası Konvansiyonunu (BWM – International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments , 2004) onaylamaları için ısrarda bulunmuştur. Bugüne kadar, dünya toplamının %29.07'lik toplam ticari deniz taşımacılığı gemileri olan 36 Devlet anılan Konvansiyonu onaylamıştır. Söz konusu Konvansiyon, kombine ticaret filoları dünya ticaret gemileri gros tonajının % 35'inden daha azını teşkil etmeyen 30 dan daha az sayıda olmayan Devletler buna Taraf olduktan 12 ay sonra yürürlüğe

girecektir. Arjantin, Belçika ve Almanya delegasyonları ülkelerinde anılan Konvansiyonun onaylanması işleminin nihai safhada veya ileri bir safhada olduğuna ve yakın gelecekte onay sözleşmelerini IMO'ya sunacaklarına işaret etmişlerdir.

Gemi geri dönüşümü – kurallar kabul edildi

IMO MEPC, Hong Kong Konvansiyonuna göre gemilerin sömür ve sertifikaya verilmesine ait 2012 Kurallarını ve Hong Kong Konvansiyonuna göre gemilerin denetlenmesi için olan 2012 Kurallarını kabul etmiştir.

MEPC, Üye Devletleri, Hong Kong Konvansiyonunu en yakın zamanda tasdik etmeye teşvik etmiştir.

IBC Kodunda yapılan değişiklikler kabul edilmiştir

MEPC, Deniz Güvenlik Komitesi (MSC 90) tarafından kabul edilmek üzere tasdik edilmiş olan Dökme Halinde Tehlikeli Kimyevi Maddeler taşıyan Gemilerin İnşası ve Teçhiz Edilmesi için olan Uluslararası Kodun –IBC Kodu (Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk – IBC Code) 17, 18 ve 19uncu bölümlerindeki değişiklikleri kabul etmiştir.

Pis Su İyileştirme Tesisi (Sewage Treatment Plant) Kuralı kabul edilmiştir

IMO MEPC, pis su iyileştirme tesisleri için cari standartlar ve performans denemelerine ait uygulama hususundaki 2012 Kurallarını kabul etmiştir; bunlar MARPOL Ek IV özel alanlarında faaliyet gösteren yolcu gemilerine yerleştirilen pis su iyileştirme tesisleri için olan yeni gereksinimlerin (1 Ocak 2016'da yürürlüğe girecektir) uygulanması hususunda kurallar getirmek üzere tasarlanmıştır.

Çeviren: Engin KÖKNEL
Dış İlişkiler Bölüm Müdürü

17.10.2012