



İstanbul :

14.02.2014

Sayı
Our Reference : 853Konu
Subject : ICS Basın Bildirisi Hk.

Sirküler No: 110 / 2014

Sayın Üyemiz,

İlgi: Uluslararası Deniz Ticaret Odası'ndan (ICS) alınan 11.02.2014 tarihli ve PRESS(14)03 sayılı yazı ve Eki ICS Basın Bildirisi.

İlgi yazıda, Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS) 11.02.2014 tarihli Basın Bildirisi sunulmaktadır. Bildiride Ballast Suyu, CO2 Salınımları ve Korsanlık konularına değinilmiş olup, anılan Basın Bildirisi'nin Oda'mızda yapılan Türkçe çevirisi Ek-1'de sunulmaktadır.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER
Genel Sekreter**EKLER:**

Ek-1: İlgi Basın Bildirisinin Türkçe Çevirisi

Ek-2: İlgi yazı ve Eki Basın Bildirisi

DAĞITIM:**Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Şubeleri
- 15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,27,29,30 No.'lu Meslek Kom. Bşk.
- 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

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

Basın Bildirisi, 11 Şubat 2014

35 Ülkeyi ve Dünya ticari gemi filosunun %80'ini temsil eden ICS Yönetim Kurulu geçtiğimiz günlerde Londra'da bir toplantı düzenlemiştir.

IMO Ballast Suyu Konvansiyonu – ICS Halen Yeni Arıtma Ekipmanı Onaylama Standartları Hakkında Ciddi Endişe Taşımakta

ICS Yönetim Kurulu, ICS'in henüz onaylanmayan Balast Suyu Yönetimi Konvansiyonu (Ballast Water Management Convention – BWM) uygulamalarının hemen yürürlüğe konulmasını aktif olarak desteklemekten kaçınmaya devam etmesine karar vermiştir.

ICS'e göre, Devletler mevcut uygulama problemlerinin öncelikle Nisan 2014'te düzenlenecek olan IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi (IMO Maritime Environment Protection Committee) Toplantısı'nda çözülmesi gerekmektedir.

ICS Başkanı Masamichi Morooka:

'Prensipte ICS söz konusu Konvansiyonun yürürlüğe girmesini ve istilacı türlerin balast suyuyla taşınmasını engelleme faaliyetlerini desteklemektedir. Ancak, Sektörde yüksek maliyetli arıtma teçhizatları için mevcut IMO Tip-onaylaması (Type-Approval) süreçleri hususunda ve Liman Devleti Kontrolleri sırasında balast suyu numunesi kriterleri konusunda ciddi endişeler bulunmaktadır.

Devletler, sektörün böyle bir uygulamanın pratikte hemen yürürlüğe konamayacağını, çünkü böyle bir kuralın milyarlarca doların söz konusu sistemlerin işe yarayıp yaramayacağı, ya da mikro organizmaların bertaraf edilmesi hususunda Devletlerin koyacağı standartları karşılayıp karşılamayacağı konusunda bir dayanak olmadan harcanması anlamına gelecektir. İnancımız o dur ki, ballast düzenlemesini amaca yönelik bir hale getirmek için yapılacak gerekli yasal düzenlemeler nispeten açıktır ve Devletlerin bunu prensip olarak süratle kabul edebilirler.' demiştir.

ICS (Sektörün diğer Kurumları ile birlikte) Nisan 2014'te düzenlenecek olan IMO MEPC toplantısı için Tip-onaylı teçhizatlar kurallarının düzenlenmesi konusunda bir teklif sunmuştur. Bunun yanında, ICS söz konusu Konvansiyonun anılan problemler çözülmeden Üye Devletler tarafından onaylanarak yürürlüğe girmesinin büyük bir talihsizlik olacağını belirtmektedir.

CO₂ İzlenmesi ve Rapor Edilmesi – ICS Global Uygulamalara Tam Destek Vermektedir.

ICS Yönetim Kurulu Gemi Kaynaklı CO₂ salınımlarının izlenmesi ve rapor edilmesi için IMO tarafından uygulaması basit ve yakıt sarfiyatı temelli küresel bir sistem oluşturulması konusunda kidesteğini sürdürmektedir.

ICS, Nisan 2014'te düzenlenecek olan IMO MEPC Toplantısından önce, ABD tarafından teklif edilen '3 Basamaklı' bir küresel sistemin oluşturulmasına destek vermektedir. Bahse konu '3 Basamaklı' yaklaşım, akıllara ICS'in daha önce itiraz ettiği 'Mevcut Gemiler İçin Zorunlu Enerji Endekslemesi'

(Mandatory Energy Indexing for Existing Ships) sisteminin IMO tarafından oluşturulup oluşturulmayacağı sorusunu getirmiştir.

Bay Morooka:

'Önceliğimiz, IMO'nun Sektör'ün küresel alanda düzenleyicisi olan rolünü koruması ve küresel alanda bir CO₂ sistemi oluşturmasına büyük Bayrak Devletleri tarafından destek sağlanmasıdır. Avrupa Komisyonu tarafından yapılan ve CO₂ düzenlemelerinin bölgesel olarak tek taraflı rapor edilmesini içeren ve IMO'nun kabul edeceği sistemle uyuşmayacak bir düzenlemenin oluşturulması görüşmeleri Avrupa Parlamentosunda halen sürmekte olup, bu paralel teklif durumu karışık bir hale getirmektedir ' demiştir.

ICS Yönetim Kurulu, AB Üyesi Devletlerin Bölgesel olarak oluşturulacak herhangi bir regülasyonu bir sonraki IMO MEPC toplantısından önce kabul etmemelerinin çok yararlı olacağı hususunda hemfikirdir.

Korsanlık – Kriz Devam Ediyor

ICS Yönetim Kurulu, Somalili korsanlar tarafından gerçekleştirilen ve başarılı olan saldırılardaki önemli azalmanın altını çizmiş olup, hâlihazırda son 5 yılın en düşük rakamlarının görüldüğünü ve bu durumda En İyi Yönetim Kılavuzu'nun (Best Management Practice , BMP) kullanılmasının, özel deniz güvenliği şirketlerinin ve bölgede varlığını sürdüren savaş gemilerinin büyük katkısının olduğunu belirtmiştir.

Ancak, Somalili korsanların halen faal olduğu ve faaliyetlerini Hint Okyanusunda sürdürdükleri bildirilmektedir. Dolayısıyla ICS, Somali'de (bazıları 3 yılı aşkın süredir) hala rehin tutulan gemiadamları varken Korsanlık probleminin çözüldüğünü düşünmek için erken olduğu belirtmiştir.

2013 yılında, Somalili korsanların dahil olduğu 2 tanesi kaçırılmayla sonuçlanan en az 13 vaka tespit edilmiştir. Böylelikle ICS, En İyi Yönetim 4 Kılavuzunun sektör tarafından dikkatle uygulanmasının, gerektiği zaman özel güvenlik personelinin kullanılmasının önemini altını bir defa daha çizmiştir.

Ayrıca, Batı Afrika sahillerindeki korsanlık faaliyetleri de endişe yaratmakta olup, armatörler ve gemi işletmecileri tarafından Gine Körfezinde faaliyetlerini sürdüren gemiler için oluşturulan sektörler arası kılavuzların (inter-industry guides) kullanılmasının önemi bir defa daha hatırlatılmıştır.

Çeviren: Mehmet TANSEL

Uluslararası Kuruluşlarla İlişkiler 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.

11 February 2014

PRESS(14)03

TO: ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS
Copy to: BOARD
Marine Committee
Shipping Policy Committee

ICS PREPARES FOR IMPORANT IMO MEETING

Action required: *To forward the attached ICS press release to your national trade press, and your administration and member companies as soon as possible.*

Attached please find a press release that has just been issued following last week's meeting of the ICS Board.

In view of the important messages it contains regarding the ICS position towards the IMO Ballast Water Management Convention and the debate at IMO about the monitoring and reporting of CO₂ emissions, **it would be especially helpful if this particular press release could be brought to the immediate attention of your maritime administration and, if appropriate, your member companies.**

Thank you for your assistance.

Simon Bennett
Director External Relations

International Chamber of Shipping

For Immediate Release

11 February 2014

PRESS RELEASE

ICS BOARD PREPARES FOR IMPORTANT IMO MEETING

The Board of Directors of the International Chamber of Shipping (ICS), representing national shipowners' associations from 35 nations and over 80% of the world merchant fleet, recently met in London.

IMO Ballast Water Management Convention – ICS Still has Serious Concerns about Type-Approval Standards for New Treatment Equipment

The ICS Board agreed that ICS will continue to refrain from actively encouraging administrations that have not yet ratified the Ballast Water Management (BWM) Convention from making the additional ratifications required to bring about immediate entry into force.

ICS believes that governments should wait until outstanding implementation problems have been resolved at the International Maritime Organization (IMO), hopefully at the next meeting of the IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC) in April, at which ICS (in co-operation with other industry organisations) has proposed a way forward.

ICS Chairman, Masamichi Morooka, explained:

“In principle ICS fully supports the eventual entry into force of the Convention and wants to make it work as soon as possible in order provide protection against invasive species. But the industry still has very serious concerns with respect to the lack of robustness of the current IMO type-approval process for the very expensive new treatment equipment that will be required, as well as about the criteria to be used for sampling ballast water during Port State Control inspections.”

He added “Governments need to understand that the industry cannot support the immediate entry into force of a regime that will require billions of dollars of investment without any confidence that the new treatment equipment will actually work, or that it will comply with the standards that governments have set for killing unwanted marine micro-organisms. But we believe that the legal changes needed to make the ballast regime fit for purpose are relatively straightforward and can be agreed in principle by governments quickly.”

ICS (with other industry organisations) has made a submission to the IMO MEPC in April which proposes making IMO Guidelines on type-approval of equipment mandatory. In the meantime, ICS believes it would be unfortunate if the Convention comes into force ‘by accident’ as result of further ratifications by governments before these outstanding problems have been properly addressed.

CO₂ Monitoring and Reporting – ICS Fully Supports Global Regime

The ICS Board reiterated ICS support for the development by IMO of a global system for monitoring and reporting of ships' CO₂ emissions, provided that the mechanism is simple to administer, is primarily based on fuel consumption and that the system itself will not be used for the development of a full blown Market Based Measure.

Consistent with an important ICS submission to the April meeting of the IMO MEPC, the ICS Board confirmed its support for the 'three phase' approach to the development of a global system proposed by the United States, and now seemingly supported in a submission to IMO by EU Member States. Under the 'three phase' approach, the question of whether IMO should eventually develop a mandatory system of energy indexing for existing ships – to which ICS is opposed – would be left open until a mandatory CO₂ emissions reporting system has been established and evaluated.

Mr Morooka remarked:

“Our priority is to assure the primacy of IMO as the industry's global regulator and the successful development of a global system will require the support of all of the world's major flag states. It is unfortunate that the debate has been complicated by the parallel proposal from the European Commission, now being considered by the European Parliament, for a unilateral regional system of CO₂ reporting that is unlikely to be compatible with whatever will be agreed at IMO.”

The ICS Board agreed that it would be very helpful if EU Member States could defer reaching agreement on any regional EU regulation until sometime after the next meeting of the IMO MEPC at which ICS is optimistic that progress will be made on a global measure.

Piracy – The Crisis is Not Over

The ICS Board noted the dramatic reduction in the number of successful hijacks against ships by Somali pirates, currently at a five-year low thanks to the combined success of sustained compliance with industry Best Management Practices, the use of private maritime security companies, the activity of military assets and new capacity building initiatives ashore.

However, the Board also noted that Somali pirates remain active and retain the capacity to attack far into the Indian Ocean. ICS therefore continues to emphasise that it is premature to conclude that the crisis is over, with seafarers still held hostage in Somalia, some of whom have now been in captivity for three years.

In 2013, there were at least 13 reported incidents involving Somali pirates including two hijackings. ICS therefore stresses that adherence to the industry's latest Best

Management Practices (BMP 4) and, where necessary, the deployment of private armed guards, continue to be vital self-protective measures. The maintenance of current levels of military protection provided by a global coalition of governments in the Indian Ocean is also considered to be vital.

The security situation in West Africa also continues to be of great concern and the importance of ship operators adhering to the inter-industry guidance developed for ships trading in the Gulf of Guinea is also reiterated.

Notes

The ICS submission (co-sponsored by other industry organisations) to the IMO MEPC concerning ballast water management can be found at <http://bit.ly/LedLbs>

The ICS submission to the IMO MEPC with respect to the monitoring and reporting of CO₂ emissions can be found at <http://bit.ly/1btTAQk>

An ICS paper on lessons learned from Somali piracy can be found at bit.ly/1awyBMJ

BMP 4 and 'Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region' can be found at www.ics-shiping.org/piracy

end