



İstanbul :

Sayı  
Our Reference: 4635

03.11.2014

Konu  
Subject : IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) 67. Oturumu Hk.

Sirküler No: 741/2014

Sayın Üyemiz,

**İlgi:** Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (MEPC) 67. Oturumu Özet Raporu.

İlgi yazı ile, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Marine Environment Protection Committee – MEPC) 67. Oturumunun 13-17 Ekim 2014 tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirildiği bildirilmekte olup, söz konusu Oturumun özet raporunun Odamızda yapılan Türkçe çevirisi ilişikte sunulmaktadır (Ek-1). Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER  
Genel Sekreter**EKLER:**

Ek-1: İlgi yazının Türkçe çevirisi

Ek-2: İlgi yazı

**DAĞITIM****Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (WEB Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Mot. Taş. Koop
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- TÜRKLİM
- GİSBİR
- GESAD
- Türk Loydu Vakfı
- RODER
- UND
- GEMTAC
- İDO A.Ş.
- T.D.İ. A.Ş.
- UTİKAD

**Bilgi:**

- Sn. Sefer KALKAVAN  
TOBB DTO'ları Konsey Başkanı
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkanı ve Üyeleri
- Sn. Erol YÜCEL  
TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Bşk.
- Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri
- İMEAK DTO Çevre Komisyonu
- İMEAK DTO Meslek Komite Bşk
- Meclis Üyeleri
- İMEAK DTO Şubeleri ve Temsilcilikleri



Meclisi 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





İstanbul :

Sayı  
Our Reference :

Konu  
Subject :

- ZEYPORT
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop
- S/S İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Koop.
- S.S. Marmara Bölgesi Balıkçılık Kooperatifi Birliği
- S.S. Avrasya Deniz ve Turizm Motorlu Taş. Koop.
- S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Koop.
- S.S. Boğaziçi Yolcu ve Tur. Den. Mot. Taş. Koop.
- S.S. Mavi Marmara Deniz Yolcu ve Turizm Mot. Taş. Koop.
- Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği
- Koster Armatörleri Derneği
- Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği
- TÜDEV



Meclisi 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



**IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) 67. Dönem Toplantısı Özet Raporu**

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Marine Environment Protection Committee – MEPC) 13-17 Ekim 2014 tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirilen 67. Oturumunun kısa bir özeti aşağıda sunulmaktadır.

**Balast Suyu Yönetimi**

Balast Suyu Gözden Geçirme Grubu (Ballast Water Review Group), Gemilerin Balast Suyu ve Katı Maddelerinin Kontrolü ve Yönetilmesi İçin Uluslararası Sözleşmenin (International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, 2004) yürürlüğe girmesini kolaylaştıracak Tedbirler hakkındaki bir bildiri de dahil olmak üzere, MEPC 67 gündem maddesi altındaki taleplerden doğan bir takım görevleri tamamlamak amacıyla yeniden kurulmuştur. Söz konusu bildiri, 'Gemilerin Balast Suyu ve Katı Maddelerinin Kontrolü ve Yönetilmesi İçin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanması' hakkındaki A.1088(28) sayılı Genel Kurul Kararının pratik ve faydalı nitelikte olduğunu kabul etmektedir.

MEPC 67, Balast Suyu Yönetimi Sistemlerinin Onaylanması İçin Kılavuz'un (G8) revize edilerek denizcilik endüstrisinin endişelerine uygun hale getirilmesi gerektiği konusunda hemfikir olmuştur. Ayrıca, armatörlerin mevcut G8 gereğince Balast Suyu Yönetimi (Ballast Water Management – BWM) sistemini kurdukları için haksız şekilde cezalandırılmamaları gerektiğine karar verilmiştir.

Balast Suyu Yönetimi Gözden Geçirme Grubu, MEPC 67 tarafından kabul edilmek üzere aşağıdaki hususları onaylamıştır:

- BWM Konvansiyonuna uyum sağlanmasına yönelik Liman Devleti Kontrolü (PSC) denetimleri için Yönergeler;
- 'Gemilerin Balast Suyu ve Katı Maddelerinin Kontrolü ve Yönetilmesi İçin Uluslararası Sözleşmenin Yürürlüğe Girmesini Kolaylaştırmak İçin Alınacak Tedbirler, 2004' hususunda bir MEPC kararı;
- 'Balast Suyu Yönetimi Sistemlerinin Onaylanması İçin Kılavuz'un (G8)' gözden geçirilmesi için bir çalışma planı. G8'in gözden geçirilmesi konusunda bir yazışma grubu kabul edilmiş olup, bu grup MEPC 68'e bilgi verecektir.
- MEPC kararı, G8 gereğince daha sağlam bir tip onayı ile ilgili denizcilik endüstrisi tarafından yukarıda bahsedilen bildiride ileri sürülen endişeleri kapsamakta ve aynı şekilde mevcut G8'e uygun olarak Balast Suyu Yönetimi Sistemlerini kurmuş olan armatörlerin haksız şekilde cezalandırılmayacaklarını garanti etmektedir.

Japonya ve Türkiye, 2004 Gemilerin Balast Suyu ve Katı Maddelerinin Kontrolü ve Yönetilmesi İçin Uluslararası Sözleşmeyi onaylamıştır; böylece sözleşmeye taraf olan ülke sayısı dünya deniz ticaret tonajının yaklaşık % 32.54'ünü temsil eden 43 ülkeye ulaşmıştır. Konvansiyonun yürürlüğe girmesi için, dünya deniz ticaret filosunun sadece % 2.46'lık kısmına ihtiyaç bulunmaktadır.

**Kutup Kodu**

Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere Yönelik taslak Uluslararası Kod'un (Polar Code – Kutup Kodu) kirlilik önleyici tedbirler hakkındaki ikinci bölümüne ilişkin çalışmalar sonuçlandırılmıştır. Taslak Kutup Kodu, MARPOL Ek I, II, IV ve V'e ilavelerden meydana gelmektedir. IMO genel

olarak, Güney Kutup bölgesinde yürürlükte bulunan katı gereklilikleri Kuzey Kutbunda da yaygınlaştırmaya karar vermiştir.

Kutup Kodu'nun İkinci Bölümünün MEPC 68'de kabul edilmesi beklenmektedir.

### **Diğer Teknik ve İşletmeyle İlgili Tedbirler**

IMO'da sera gazı ile ilgili meseleler görüşüldüğünde her zaman olduğu gibi salondakiler yine ikiye ayrılmışlardır. Bu tür girişimleri destekleyen AB ülkeleri, ABD, Kanada, Japonya, Avustralya ve Yeni Zelanda, söz konusu tedbirleri geliştirmek üzere bir çalışma grubuna izin verilmesi gerektiğini ileri sürmüştür. Öte yandan, Cook Adaları, Çin ve Hindistan gibi ülkeler tarafından yönlendirilen diğer büyük grup ise, şu anda çalışmanın sadece yakıt kullanım bilgisini toplayan bir sistem ile sınırlı olması gerektiğini savunmuşlardır.

Dolayısıyla MEPC'nin kararı, bu tür bir yakıt kullanımı veri toplama sisteminin geliştirilmesi için bir çalışma grubunu görevlendirmek şeklinde olmuştur. Söz konusu karar, denizcilik endüstrisinin ortak tavrıyla oldukça uyumludur.

Çalışma grubu, 2015 yılı yazında gerçekleştirilecek olan bir sonraki MEPC'ye kadar bir Yazışma Grubu tarafından daha fazla geliştirilecek olan bir veri toplama sistemine ilişkin bazı prensipler geliştirmiştir. Bir veri toplama sisteminin en erken MEPC 68 ya da daha gerçekçi bir yaklaşımla, 2016 yılına MEPC 69 tarafından onaylanması beklenmektedir. Dolayısıyla, kanunlaştırılması 2016 yılının sonlarında gerçekleşecek olan MEPC 70'de ve yürürlüğe girmesi ise 16 ay kadar sonra, en erken 2018 yılının ortalarında olabilecektir.

### **Üçüncü IMO Sera gazı Çalışması**

MEPC, sera gazı çalışmasını güncellemekle görevlendirilen konsorsiyumun sonuç raporunu ele almıştır. MEPC tarafından düzenlenen görev talimatının yerine getirilmesi konusunda bazı teknik görüşmelerden sonra, rapor yayınlanmak üzere Komite tarafından onaylanmıştır.

### **Hava Kirliliği ve Enerji Verimliliği**

MEPC 67, çok çeşitli konularda görevlendirilmiş bir çalışma grubu kurmaya karar vermiştir. En önemli konuların bazıları aşağıda belirtilmiştir:

#### Minimum güç

MEPC, olumsuz hava koşullarında gemilerin manevra kabiliyetini sürdürmek üzere yeterli sevk gücünün sürdürüldüğünü belirleyen 2013 Ara Kurallarında (Interim Guidelines) yapılması önerilen değişiklikleri ele almıştır. İki yıllık dönemden (Ocak 2013-Ocak 2015) birinci döneme yakında gerçekleşecek olan geçiş ışığında, yönergeler Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (Energy Efficiency Design Index - EEDI) referans seviyesine bakılmaksızın gemilerin yeterli enerjiyi yüklemelerini temin edeceklerdir. (EEDI referans seviyesi; 2015, 2020 ve 2025 olmak üzere her beş yılda bir sıkılaştırılacak; her defasında %10'a kadar EEDI değer indirimi olacaktır.)

İkinci safhada inşa edilecek olan gemilerin inşasına az bir süre kalmışken, yönergelerin ikinci safha gemilerini de kapsayacak şekilde değiştirilmesi gerekmektedir.

Bazı temsilciler, pek çok yeni geminin ana makinesinin Ara Kurallar gereğince istenen minimum gücü yerine getiremeyecek olması sebebiyle ciddi endişeler taşıdıklarını ifade etmiş ve minimum güç eşliğinin %10 artırılmasını önermişlerdir.

Denizcilik kuruluşları ve çalışma grubunun büyük bir kısmı, bu artışın gerekliliğine ikna olmamışlardır; dolayısıyla MEPC 67'nin 1. Safhayı herhangi bir değişiklik yapmaksızın 2. Safhaya genişletmesi beklenmektedir. 2016 yılında deneysel sonuçlar sağlamaya devam edecek olan pek çok araştırma projesi bulunmaktadır ve MEPC 3. Safhaya dair karar vermeden önce söz konusu araştırmaların sonuçlarını bekleyecektir.

### Hız Denemesi Örnek Testi

Çalışma Grubu, EEDI doğrulaması için hız denemeleri ve örnek test prosedürleri ile ilgili olarak (ISO 15016), Uluslararası Standartlaştırma Organizasyonu (ISO) ve Gemi Model Deney Havuzu (International Towing Tank Conference – ITTC) uyumlaştırılmış standartların sonuçlandırılması hususundaki olumlu ve ortak çabaları hakkında bilgilendirilmiştir. Ortak bir standardın oluşturulmasının amacı, hız denemesi testi gerçekleştirildiğinde, uluslararası, sağlam, güvenilir ve kullanıcı dostu bir test prosedürü sağlamaktır.

ISO standartları, ISO tarafından resmi olarak onaylanmak üzeredir. Standartlar onaylandığında, MEPC ilgili kuralları uygun referanslarla güncellemeye başlayacaktır.

### İkili yakıt makineleri (Dual-fuel engines)

Çalışma grubu ayrıca, ikili yakıt makineleri olan gemilerle ilgili sörvey ve belgelendirme hakkındaki 2014 yönergelerinde yapılacak değişiklikleri ele almakla görevlendirilmiştir. Geminin birden fazla EEDI'ye sahip olmasına imkan veren ikili ya da çoklu EEDI belgelendirmesinin başlatılmasını öneren bazı endüstri kuruluşlarına rağmen, çalışma grubu bu öneriyi yeterli bulmamış ve onun yerine LNG ve petrol gibi birincil ve ikincil yakıtlarla faaliyet gösteren ikili yakıt makinesine sahip gemiler için bir “başlıca yakıt” (primary fuel) yaklaşımı geliştirmeye karar vermiştir.

Çalışma grubu, hangi yakıtın birincil olduğunun belirlenmesinde ısı değerinin % 50 eşik değerini kullanmaya karar vermiştir. Bununla birlikte Bayrak İdaresi, hedeflenen yolculuğu (örneğin kısa mesafeli deniz taşımacılığı) hesaba katarak oranın değerini düşürebilir.

### Yakıt Kalitesi

Denizcilik endüstrisi kuruluşları, deniz yakıtlarının gemiye teslim edilmesinden önce daha etkili bir kalite kontrolüne tabi olmaları için MEPC'ye geniş kapsamlı bildirimler sunmuştur. MEPC, söz konusu mesele üzerine uzun ve etraflı görüşmeler yapmış olup, temsilcilerin çoğu yakıt kalitesinin yakıtı alan ile tedarik eden arasındaki tümüyle ticari bir mesele olarak kalması gerektiğini düşünmüşlerdir.

Temsilcilerin çoğu, belirli bir standartta uygun yakıt teslim etme zorunluluğunun gemilere yakıt ikmal etmeden önce yakıtın uygunluğunu bir kalite kontrol mekanizmasıyla doğrulaması gereken tedarikçiye ait olduğu konusunda uzlaşmışlardır. Bununla birlikte MEPC, MARPOL Ek VI'ya uygun yakıt temininin kontrol edilmesi ve uygulanması için kuralların zorunluluk esasına mı yoksa gönüllülük esasına göre mi yerine getirilmesi konusunda bölünmüştür.

MEPC 67, yakıt kalitesi konusunda bir sonuca ulaşamamış ve söz konusu mesele hakkında kuralların geliştirilmesi amacıyla bir yazışma grubu oluşturmaya karar vermiştir.

Çeviren: Selin YELESER

Uluslararası Kuruluşlarla İlişkiler Sorumlusu

[HOME](#) [TECHNICAL](#) [TECHNICAL NEWS](#) [2014](#) [IMO MEPC67 CLOSURE BRIEF](#)

SEARCH

[CLEAR](#)

## IMO MEPC67 CLOSURE BRIEF

The 67th session of the International Maritime Organization's (IMO) Marine Environment Protection Committee (MEPC) is approaching closure and the below gives a brief outline of the meeting.

Among the many agenda items discussed, the following were the most important and were all debated at length during the meeting:

### Ballast Water Management

The Ballast Water Review Group was re-established with a number of tasks to complete arising from numerous submissions under the MEPC 67 agenda item, including a paper co-sponsored by BIMCO on Measures to be taken to facilitate entry into force of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004. The paper recognises the pragmatic and helpful nature of Assembly resolution A.1088(28) "Application of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004".

Before the Ballast Water Review group was sent out, the MEPC 67 agreed that the Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems (G8) needed revision to accommodate the concerns raised by industry. It was further decided that no owner should be unduly penalized for having installed BWM system under the current G8. The MEPC 67 chairman included almost all the concerns made by industry in his work and BIMCO welcomes the good spirit of co-operation.

The Ballast Water Management Review Group approved the following for subsequent adoption by the MEPC 67:

- The Guidelines for Port State Control inspections for compliance with the BWM Convention
  - A MEPC resolution on "Measures to Be Taken to Facilitate Entry into Force of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004"
  - A work plan for a review of the "Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems (G8)"
- A correspondence group on the review of the G8 was approved. It will report back to MEPC 68. BIMCO will be participating in this correspondence group.

The MEPC resolution covers the industry's concerns raised in the above-mentioned submission regarding a more robust type approval under the G8 as well as ensuring that owners having installed Ballast Water Management Systems approved under the current G8 will not be unduly penalized.

During this week, Japan and Turkey have ratified the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004, bringing the number of Contracting States to 43 countries, representing approximately 32.54% of world merchant shipping tonnage meaning that now **only 2.46%** is needed to bring the BWM Convention into force.

### Polar Code

The work on part II on pollution prevention measures of the draft International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) was finalised. The draft Polar Code consists of additions to MARPOL Annexes I, II, IV and V. In general, the IMO agreed to extend the stringent requirements in force in the Antarctic area to Arctic waters.

Part II of the Polar Code is expected to be adopted at MEPC 68.

### Further technical and operational measures

BIMCO, along with several other industry associations, had submitted a paper to the committee arguing for a substantial debate to be undertaken on basic policy questions about the applicability of operational efficiency standards for merchant ships.

As usual when IMO is debating issues linked to greenhouse gas the room was divided. The proponents of such initiatives, namely the EU countries, the USA, Canada, Japan, Australia and New Zealand, argued that a working group should be allowed to develop such measures. On the other hand, a large group of other countries led by Cook Islands, the large registries, China and India, along with many others, argued that at present, the work should be limited to a system to collect fuel consumption data only.

The decision of MEPC was thus to task a working group with developing such a fuel consumption data collection system. This decision is very much in line with the joint industry position.

The working group developed some principle outlines of a data collection system that will be further developed by a Correspondence Group until next MEPC in Summer 2015. It is expected that a data collection system may be approved earliest at MEPC 68 or more realistically, by MEPC 69 in 2016. Adoption could thus follow at MEPC 70 in late 2016, with entry into force some 16 months later, i.e. earliest by mid-2018.

BIMCO is expecting that the proponents of development of energy efficiency standards will continue their work to modify the scope of the data collection system to include data for transport work. It appears, however, to be an up-hill battle, considering the strong opposition at MEPC.

### 3rd IMO GHG Study

The MEPC discussed the final report of the consortia tasked to develop the GHG study update. After some technical deliberation on fulfilment of the Terms of Reference set out by MEPC, the committee approved the report for publication.

BIMCO is pleased to see the new data which shows a decline of shipping's share of global CO<sub>2</sub> emissions since 2007.

#### **Air pollution and energy efficiency**

MEPC 67 decided to establish a working group tasked with a large variety of subjects. Some of the more important ones are listed below:

##### Minimum power

MEPC considered proposed amendments to the 2013 interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the maneuverability of the ship in adverse weather conditions. In the light of the forthcoming changeover from the two-year phase zero period (between January 2013 and January 2015) to phase one, the guidelines are to ensure that ships will have installed sufficient installed power on-board regardless of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) reference level. (The EEDI reference level will be tightened every five years, in 2015, 2020 and 2025 by 10% EEDI value reduction each time).

As ships to be built in phase two (between 2020 and 2025) are about to be commenced, the guidelines had to be amended to cover for phase two ships as well.

Some delegations expressed serious concerns because the installed main engine power of many new ships may be unable to fulfil the required minimum power as per the interim guidelines. They therefore suggested the minimum power threshold be increased with 10%.

BIMCO and other industry associations, as well as the majority of the working group, were not convinced of the necessity for this increase and therefore MEPC 67 is expected to extend phase 1 to phase 2 without modification. There are several research projects going on providing experimental results in 2016 and MEPC will await these results before deciding further on phase three.

##### Speed trial model test

With regard to the speed trials and model test procedures for EEDI verification (ISO 15016), the working group was informed about the good and collaborative efforts made by the International Organization for Standardization (ISO) and the International towing tank Conference (ITTC) in finalising the harmonized standards. The aim of issuing a common standard is to ensure an international, robust, reliable and user-friendly test procedure when performing speed trial test.

BIMCO has been following the harmonisation of the two standards closely as we find it important to have robust standards in such an important area. The new guideline has been significantly improved in a number of issues. First of all, it is more transparent and secondly, it is more robust compared to the previous versions. We believe it is ready to be published for the benefit the entire industry.

The ISO standard is currently in the final process of being approved officially by ISO. When approved, MEPC will commence an update of the relevant guidelines with proper references.

##### Dual-fuel engines

The working group was also tasked to consider amendments to the 2014 guidelines on survey and certification relevant to ships with dual-fuel engines. For the past several years BIMCO has been advocating for adoption of simple solutions and in this regard, introducing dual or multi-certification for EEDI, which allows a ship to have more than one EEDI. The working group did not, however, find this proposal adequate and decided instead to develop criteria for a "primary fuel" approach for ships equipped with dual-fuel engines operating on primary and secondary fuels e.g. LNG and fuel oil.

In determining which fuel is primary, the working group decided to use the threshold value of 50% of the calorific value. The flag Administration can, however, agree to lower the value of the percentage, taking into account the intended voyage, e.g. short sea shipping.

##### Fuel quality

BIMCO, together with other industry associations, submitted comprehensive papers to this MEPC promoting means and processes to achieve a more effective quality control of marine fuels prior to delivery on board. MEPC had a long and thorough discussion on this matter, as many delegations found fuel oil quality to be a purely commercial issue between the buyer and the supplier of the fuel oil, which should not involve the appropriate authority.

Many delegations agreed that the obligation to deliver fuel that meets a certain standard rests with the supplier, who should verify compliance through a quality control mechanism prior to supplying the fuel to ships. MEPC was, however, divided on the question whether guidelines for the control and enforcement of supply of compliant fuel as required by MARPOL Annex VI should be exercised on mandatory or voluntary basis.

MEPC 67 was unable to conclude on the matter and decided to establish a correspondence group with the aim of developing guidelines on this issue.

Members will receive a more extensive report of the MEPC 67 meeting once the official draft report of the meeting has been received by the BIMCO Secretariat.

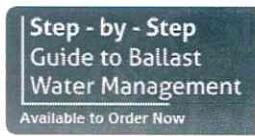
Contact [marine@bimco.org](mailto:marine@bimco.org)

17.10.14

#### **Related News**

**IMO Committee for Marine Environment Protection meets next week**





TECHNICAL NEWS ARCHIVE

- 2014
- 2013