



İstanbul :

24.04.2017

Sayı

Our Reference :

1617

Konu

Subject

**Mayıs 2018'de emekli olacak olan ICS Genel Sekreteri Mr. HINCHLIFFE ile yapılan bir söyleşi.**

Sirküler No: 306 /2017

Sayın Üyemiz,

**İlgi:** Mart 2017 tarihli Lloyd's List The Intelligence dergisinde yayımlanan bir söyleşi, Helen KELLY bildiriyor.

ICS Genel Sekreteri Mr. Peter HINCHLIFFE, Mayıs 2018'de emekli olma planlarını açıklaması öncesinde kendisi ile yapılan bir mülakatta, Lloyd's List' den Helen KELLY'e denizcilikle ilgili birçok konuda görüşlerini açıklamış olup, değindiği konular arasında Bölgeselleştirme ile mücadele, Balast Suyu, 2020 Yakıt değişikliği, IMO'da Reform yapılması gibi birçok konular vardır. Mr. Hinchliffe "daha fazla bölgesel tüzükler olması dünya ticaretinin düzenini bozacak ve gemi işletmecileri için hayatı daha da güçleştirecektir" demiştir. Ayrıca IMO'nun yakıt tüketimi ve böylece CO2 emisyonları hakkında doğru verileri elde etmesinin büyük önem taşıdığını da söylemiştir.

Mr. HINCHLIFFE bu yıl sonlarında yürürlüğe girecek olan IMO'nun Balast Suyu Yönetimi Konvansiyonu'nu ICS'in beğendiğini söylemenin güç olacağını, bunun hala birçok kusurları olduğunu, ancak şimdi en azından uygulama için bir tarih ve yeterli olmasa da bir çeşit geçiş düzenlemesinin mevcut olduğunu" söylemiştir.

**2020 yakıt değişikliği konusunda ise, "yeni ekipman teçhiz edilmesi ve yakıt masrafları dolayısıyla düşük kükürlü yakıtta geçişte armatörler önemli derecede masrafa gireceklerdir" demiştir.**

IMO'da reform yapılması hususunda Mr. HINCHLIFFE "ICS, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün kural yapma yöntemlerinde reform yapılması üzerinde durmaktadır. Çok iyimserim, birkaç yıl içinde daha iyi ve daha kapsayıcı bir IMO düzenleme yöntemine sahip olacağız" demiştir.

İlgi söyleşinin Odamızda yapılan Türkçe çevirisi (Ek-1) ve İlgi yazı (Ek-2) ilişikte sunulmuştur.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

İsmail ASASOĞLU

Genel Sekreter V.

Ayrıntılı Bilgi : Engin KÖKNEL

Telefon : +90 212 252 01 30 / 246

E-mail engin.koknel@denizticaretodasi.org.tr



Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22 34427 Fındıklı - Beyoğlu - İSTANBUL / TÜRKİYE  
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks : +90 (212) 293 79 35  
Web : [www.denizticaretodasi.org.tr](http://www.denizticaretodasi.org.tr) E-mail : [iletisim@denizticaretodasi.org.tr](mailto:iletisim@denizticaretodasi.org.tr)  
Web : [www.chamberofshipping.org.tr](http://www.chamberofshipping.org.tr) E-mail : [contact@chamberofshipping.org.tr](mailto:contact@chamberofshipping.org.tr)





İstanbul :

24.04.2017

Sayı

Our Reference :

Konu

Subject

**Mayıs 2018’de emekli olacak olan ICS Genel Sekreteri Mr. HINCHLIFFE ile yapılan bir söyleşi.****EKLER:**

Ek-1: İlgili mülakat yazısının Türkçe çevirisi.

Ek-2: İlgili yazı.

**DAĞITIM:****Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz WEB sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Mot.Taş.Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- 1,2,15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,26,  
27,28,29,30,31,32,35,36,37,38,39,40,41,42  
43,44 ve 47 No’lu Meslek Komite Üyeleri
- İMEAK DTO Şube Y.K. Başkanları
- S/S İstanbul Şehir Hatları Tur.San. ve Tic.
- IDO A.Ş.
- GİSBİR
- GESAD
- KOSBİR
- Yalova Altınova Tersane Gir.San. ve Tic. A.Ş.
- YAGESAD

**Bilgi:**

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı  
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Sn. Sefer KALKAVAN  
TOBB DTO’ları Konsey Başkanı
- Meclis Başkanlık Divanı
- Y.K. Başkan ve Üyeleri
- Sn. Erol YÜCEL  
TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Bşk.
- WISTA Türkiye Derneği

Ayrıntılı Bilgi : Engin KÖKNEL  
E-mail engin.koknel@denizticaretodasi.org.tr

Telefon : +90 212 252 01 30 / 246



Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22 34427 Fındıklı - Beyoğlu - İSTANBUL / TÜRKİYE  
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks : +90 (212) 293 79 35  
Web : [www.denizticaretodasi.org.tr](http://www.denizticaretodasi.org.tr) E-mail : [iletisim@denizticaretodasi.org.tr](mailto:iletisim@denizticaretodasi.org.tr)  
Web : [www.chamberofshipping.org.tr](http://www.chamberofshipping.org.tr) E-mail : [contact@chamberofshipping.org.tr](mailto:contact@chamberofshipping.org.tr)





İstanbul :

24.04.2017

Sayı

Our Reference :

Konu

Subject

**Mayıs 2018'de emekli olacak olan ICS Genel Sekreteri Mr. HINCHLIFFE ile yapılan bir söyleşi.**

-UND

- Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop.
- Türk Armatörleri İşverenler Sendikası (TAİS)
- TÜRKLİM
- UTİKAD
- KOSDER
- ROFED
- İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği
- Türk Uzakyol Gemi, Kaptanları Derneği
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası
- Gemi Sahibi Firmalar

Ayrıntılı Bilgi : Engin KÖKNEL

Telefon : +90 212 252 01 30 / 246

E-mail [engin.koknel@denizticaretodasi.org.tr](mailto:engin.koknel@denizticaretodasi.org.tr)

Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22 34427 Fındıklı - Beyoğlu - İSTANBUL / TÜRKİYE  
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks : +90 (212) 293 79 35  
Web : [www.denizticaretodasi.org.tr](http://www.denizticaretodasi.org.tr) E-mail : [iletisim@denizticaretodasi.org.tr](mailto:iletisim@denizticaretodasi.org.tr)  
Web : [www.chamberofshipping.org.tr](http://www.chamberofshipping.org.tr) E-mail : [contact@chamberofshipping.org.tr](mailto:contact@chamberofshipping.org.tr)



## ICS GENEL SEKRETERİ MR. HINCHLIFFE İLE YAPILAN BİR SÖYLEŞİ

ICS Genel Sekreteri Mr. HINCHLIFFE'in Görüşleri: Daha fazla bölgesel kurallar olması dünya taşımacılığının düzenini bozacak ve gemi işletmecileri için hayatı daha güç hale getirecektir.

### Bölgeselleştirme ile mücadele

Uluslararası Deniz Ticaret Odası, denizcilikteki en ustalık isteyen sorunlardan bazıları ile uğraşmakta olup, bu sorunlara CO2, balast suyu, düşük kükürtlü yakıt ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde (IMO) reform yapılması dahildir. Mayıs 2018'de emekli olacak olan ICS Genel Sekreteri Peter HINCHLIFFE, küresel bir yaklaşımın bölgesel kurallar geliştirilmesinden niçin daima daha iyi olduğunu açıklıyor; Helen KELLY bildiriyor:

Denizcilik kurallarındaki en önemli mücadelelerden biri bu ay gerçekleşmekte olup, bir tarafta Avrupa Birliği vardır ve CO2 emisyonları üzerinde büyük bir oyun oynamaktadır, diğer tarafta ise Uluslararası Denizcilik Örgütü vardır ve zedelenmiş de olsa yerini korumayı sürdürmektedir.

Esasen her ikisi de aynı sonucu elde etmek istemektedir; yani, gemilerden ileri gelen CO2 emisyonlarında azaltma yapılması ve bu azaltmanın nasıl ve ne zaman yapılacağı ve bunun bölgesel mi yoksa küresel bir çözüm yolu mu olacağı hususu.

Birçok uluslararası kuruluş – Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA), Alman Armatörler Birliği (GSA) gibi – IMO'yu desteklemektedir, bunlar oy birliği ile alınacak bir kararın daha çekici olup, en sonunda küresel bir karardan daha başarılı olacağına inanmışlardır.

ICS bir Avrupa hal çaresine daha yüksek sesle karşı çıkanlardan biri olmuştur. Dünyadaki armatör gruplarını temsil eden bir uluslararası kuruluş olarak ICS'in görüşü önemli bir ağırlık taşımaktadır.

Böylece Avrupa Parlamentosu Şubat ayı ortalarında en son revize edilmiş AB Emisyon Ticareti Planını ( EU Emission Trading Scheme) onayladığı ve bunu yasalaşmaya bir adım yaklaştırdığı zaman ICS'in yanıtı hazırды. ICS bu reformu, IMO'yu belirli bir yöne çevirecek tek taraflı bir önlem olarak yermiş ve aynı zamanda IMO'nun üyesi olan AB Üyesi devletlerden önerileri reddetmelerini istemiştir.

Mayıs 2018'de emekli olma planlarını açıklaması öncesinde yapılan bir mülakatta ICS Genel Sekreteri Peter HINCHLIFFE Lloyd's List'e şunları söylemiştir: “ Avrupa Parlamentosu'nun 'bizim dikte ettireceğimiz bir zaman cetveli dahilinde gemiler için bir piyasa esaslı önlem ortaya çıkarmadığınız takdirde, gemileri ETS'ye dahil edeceğiz' diyerek IMO için bir tehdit oluşturmasına çok canımız sıkılmıştır.”

“Avrupa küstahça düşünüyor gibi görünmektedir, IMO için böyle tehditler yaptıkları zaman duruma yardımcı olmaktadır, fakat gerçekte yaptıkları şey diğer üye ülkeleri durumdan soğutmak, yabancılaştırmaktır.”

**Özellikle gelişmekte olan ülkeler CO2 azaltmalarından ileri gelen ve kendileri için dünyanın geri kalan ülkeleriyle büyük dezavantaj teşkil edebilecek, çok büyük fiyat artışları dolayısıyla deniz ticaretlerinin zarar görmesinden korkmaktadırlar.**

ICS, gösterdiği çabaların ve araştırma için harcadığı büyük miktardaki paranın, IMO'nun küresel bir esas dahilinde çalışan bir sistem geliştirmesine yardımcı olabileceğine Avrupa'yı ikna etmeye çalışmaktadır. Hinchliffe, “daha fazla bölgesel tüzükler dünya ticaretinin düzenini bozacak ve gemi işletmecileri için hayatı daha da güç hale getirecektir”, demiştir.

**Ekim ayında MEPC 70 toplantısında Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nde (Marine Environment Protection Committee) kabul edilmiş olan CO2 yol haritasına uygun olarak IMO'nun kabul edebileceği bir 'sistem' üzerinde ICS halen çalışmaktadır. Mr. Hinchliffe, IMO'nun yakıt tüketimi ve böylece CO2 emisyonları hakkındaki doğru verileri elde etmesinin çok büyük önem taşıdığını söylemiştir.**

“IMO, sera gazı incelemelerinde çok başarılı bir çalışma yapmıştır, bu incelemeler, birçok farazyelerle hep yukarıdan aşağı gerçekleştirilen incelemelerdir, ancak gerçek yakıt tüketimi esasına dayanan aşağıdan yukarı yapılan incelemelerle gerçek istatistikleri sağlayabiliriz. IMO'nun veri toplama sistemi de bunu yapacaktır”.

**IMO'nun veri toplaması 2018'de başlayacaktır, yararlı bir veri tabanı oluşturulması bir yıl alacak, eğilimleri saptamak içinse birkaç yıl daha geçecektir. Bu da IMO'nun sonuçların analizini görüşmek için 2021'de hazır olacağı anlamına gelmektedir.**

Mr. Hinchliffe “IMO'nun 2018'de bir piyasa esaslı önlem geliştirme isteğini tam olarak destekliyoruz, piyasa esaslı önlemler ve fon sağlanmasının arttırılması hususunda paralel bir görüşme olabileceğini düşünüyoruz, Ancak bunun toplanan verilere nasıl uyabileceğini anlayıncaya kadar son kısmı nihayetlendirmek yanlış olacaktır” demiştir.

**Bu arada tehlikeli olan husus gemilerde fosil yakıtları için hiçbir alternatif olmamasıdır.**

**“Esasen gemilerin çok büyük bir makineye ihtiyacı vardır ve bu da fosil yakıtı gerektirmektedir. Bunun alternatifi karbon nötr bir sıvı yakıt olup, henüz mevcut değildir.**

Karbon nötr bir yakıt sistemi sağlamak için yaratıcılığı ve yenilikçiliği teşvike ihtiyacımız vardır. Eğer bunu yapabilirsek o zaman bu herhangi bir çeşit piyasa esaslı önlemden daha iyi olacaktır, bu gerçekten de kirletmek için ödeme yapmak anlamına gelmektedir.”

## **Balast Suyu (Ballast Water)**

ICS bu yıl sonlarında yürürlüğe girecek olan IMO'nun Balast Suyu Yönetimi Konvansiyonu ile ilgili çalışmalar esnasında ICS'e üye birlikler adına kulis faaliyetinde bulunmaya devam edecektir.

ICS MEPC70'in sonuçları hakkında olumlu bir davranışta bulunmuş ve istediğine ulaştığını söylemiştir: yani yöntem hakkında açıklık olması. Halbuki daha önce sadece belirsizlik vardı.

**Ancak ICS'in BWMC'yi beğendiğini söylemek çok ileri gitmek olacaktır. Mr. Hinchliffe Lloyd's List'e şunları söylemiştir: "Bunun hala birçok kusurları vardır ve bununla ilgili bazı yanlış anlamalar mevcuttur. Fakat en azından uygulama için şimdi bir tarihimiz var. Yeterli olmasa da şimdi hiç değilse bir çeşit geçiş düzenlememiz mevcut".**

ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın tip onayını kazanan üç sistem ile gemi sahipleri şimdi, ABD'ye taşıma yapmak istedikleri takdirde gemileri için hangi sistemlerin uygun olacağını anlamaya başlayabilirler.

Ancak bazı endişeler hala vardır. İlk olarak armatörlerin kendi taşımalarına, gemilerine, muameleye tabi tutulmakta olan balast suyu tipine ne gibi ekipmanların uyduğunu kararlaştırmaları gerekir.

O zaman gemi sahiplerinin bu ekipmanı imalatçıdan alabilip alamayacaklarını araştırmaya ihtiyaçları olur. Ekipmanın teçhiz edilebileceği kuru havuz mevcut mudur? Teknisyenler var mıdır?

Bunlar henüz cevabı olmayan sorulardır.

Gene de ICS olumlu davranışta bulunmaktadır.

**"Beş yıllık bir geçiş dönemimiz vardır ve bu hala soruşturulmaktadır. Ancak en azından bir armatörün konvansiyonun yürürlüğe girişinden itibaren beş yılı vardır; bu da onun hava kirliliği sertifikasının ne zaman yenilendiğine, en son kuru havuzlamasının ne zaman yapıldığına bağlıdır.**

Her şeyi çözmüş olduğumuzu düşünmüyorum, ancak MEPC 71'de bir müzakere daha olacak burada geçiş sürecine daha ayrıntılı şekilde bakılacaktır. Diğer denizcilik endüstrisi kuruluşları arasında bir öneride bulunma sorumluluğu ise ICS'de olacaktır".

## **2020 yakıt değişikliği**

ICS, %0.5 küresel kükürt zirvesinin düzenlemeler karabasanındaki armatörler ve işletmecilerde keşmekeşe ve şaşkınlığa yol açacağından endişe etmektedir.

Mr. Hinchliffe şunları söylemiştir " (düşük kükürtlü yakıt) geçiş hususunda gerçekten de bir düşünüp taşınma olmamıştır, çünkü 2019'un son gününde tüm gemiler ağır akar yakıt kullanabilirler ve 2020'nin ilk gününde tüm gemilerin düşük kükürtlü akaryakıt geçmeleri gerekecektir. 80,000 gemi ile bunu nasıl yaparsınız? 2020'nin ilk gününden sonra gemide yüksek kükürtlü yakıt bulunmadığından nasıl emin olabilirsiniz? "

IMO, 2020'de, %0.5'lik bir küresel kükürt zirvesi saptama kararını izleyecek olan güçlüklerle yüz yüze kalmak zorunda olacaktır. En yakındaki güçlük uygun yakıtın sağlanabilirliğidir. Yerel endüstrilerin ne kadar uygun yakıtın teslim edilebileceğini bildirmeye ihtiyaçları vardır. Mr. Hinchliffe yakıt kalitesi hakkındaki endişelerini belirtmiştir. "Bunun gibi zorlu bir gereksinim konduğu zaman bu, yakıtın kalitesinin düşmesi için bir teşvik olduğu anlamına gelmektedir. İnsanlar yakıtın içine istenmeyen daha fazla şeyler karıştırabilirler, böylece kükürt içeriği yeterince azaltılabilir."

**Yeni ekipman teçhiz edilmesi ve yakıt masrafları dolayısıyla düşük kükürtlü yakıtta geçişte armatörler önemli derecede masrafa gireceklerdir.** Mr. Hinchliffe "Şu anda masrafla ilgili sorunlarla baş edilmesi gerçekten güçtür bunun için 2019 yılı sonundan itibaren denizcilik endüstrisinin masraflardaki bu artışı kabul etmeye hazır olduğundan emin olmalıyız" demiştir.

### **IMO'da Reform Yapılması**

**ICS, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) kural yapma yöntemlerinde reform yapılmasına yoğunlaşmıştır.**

**Bu proje, IMO kural koyma işleminin daha iyi bir şekilde yapılmasını sağlamaya çalışmaktadır.**

"IMO, kuralları bir 'soba borusu' yapısında geliştirir: tek bir kural konusunu görüşecek, bu kuralın mevcut kurallar ve IMO'nun yapmaya çalıştığı diğer hususlar üzerinde ise ne gibi bir etkisi olacağına hiç dikkat edilmeyecektir".

Mr. Hinchliffe, örnek olarak, balast suyu ve CO2 hususunda son zamanlarda geliştirilen kurallara işaret etmiştir. "Yakıt tüketimini azaltmaya çalıştığımız bir zamanda, balast suyunu muameleye tabi tutmak için pek çok yakıtı gerektiren, gemilerin yüksek enerjili ekipman teçhiz etmelerini istemekteyiz" demiştir.

"Özellikle bu kurallar hususunda geçen birkaç yıl içinde IMO'nun yaptığı hataları yapmadığımızdan emin olmak için daha da mükemmelleştirilmiş bir yöntem bulmaya ihtiyacımız vardır."

**Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği, ABD ve İngiltere hükümetleri ile birlikte çalışan ICS, IMO'nun, bir masraf - yarar değerlendirmesini de içerecek şekilde, kurallara bir etki analizi ile birlikte yaklaşmayı benimsemesini istemektedir.**

"Hükümetlerin, önerilerinin etkilerinin ne olduğunu anlamak için, anlaşılır, daha iyi hazırlanmış yeni fikirlerle IMO'ya gelmelerine ihtiyaç vardır" demiştir.

**Reform IMO'nun da istediği bir şeydir. IMO Genel Sekreteri Kitack Lim bu yöntemi açıkça desteklemektedir ve geçen yıldan beri bunun için esaslar koymaktadır.**

**Kasım ayında Dubai Denizcilik Zirvesinde, IMO'nun daha da etkinleştirmek için, kuralların geliştirilmesi yönteminin iyileştirilmesine yoğunlaşmak istediğini belirtmiştir.**

"Bunun için daha fazla veri toplamaya ve karar aldığımız zaman bunları kullanmada daha çok ustalaşmaya çalışacağız. Üye devletlerden ve denizcilik endüstrisinden daha iyi bilgi

sağlamaya çalışacağız ve tecrübelerden öğrendiklerimizi de düzenleme yöntemine ekleyeceğiz, bu yöntemi geliştireceğiz” demiştir.

2016 yılı sonunda IMO Konseyine düzenleme yönteminin değiştirilmesi konusunda ikinci bir grup inceleme yazısı iletilmiş olup, ICS’den bazı hususların açıklığa kavuşturularak müzakere masasına tekrar gelmesi istenmiştir.

Mr. HINCHLIFFE önerilerin büyük ölçüde destekleneceğine inanmaktadır; “çünkü herkes IMO’nun daha iyi işler yapabileceğini kabul etmektedir. Bu çok karmaşık bir yöntem olduğu için herkesin bizimle birlikte olması biraz zaman alacaktır. Ancak çok iyimserim; birkaç yıl içinde daha iyi, daha kapsayıcı bir IMO yöntemine sahip olacağız” demiştir.

(Mart 2017 tarihli Lloyd’s List The Intelligence dergisinde yayımlanmıştır).

Çeviren: Engin KÖKNEL

Dış İlişkiler Bölüm Müdürü



INSIGHT: PETER HINCHLIFFE

Hinchliffe: More regional regulation would disrupt the pattern of world trade and make life more difficult for ship operators.

A portrait of Peter Hinchliffe, an older man with glasses and a beard, wearing a dark suit, white shirt, and a red tie with white polka dots. He is looking directly at the camera with a neutral expression. The background is a blurred indoor setting.

# Fighting regionalisation one step at a time

The International Chamber of Shipping is tackling some of the trickiest issues in shipping this year, including CO<sub>2</sub>, ballast water, low-sulphur fuel and, just for fun, reform at the International Maritime Organization.

Outgoing secretary-general Peter Hinchliffe explains why a global approach is always better than regionalisation, **Helen Kelly** reports

One of the biggest battles in maritime regulation is being played out in gory detail this month with the European Union in one corner wielding a big stick on CO2 emissions and the International Maritime Organization in the other, bruised and bloodied, but so far standing firm.

That they both essentially want the same outcome — reduction in CO2 emissions from shipping — is irrelevant. It is how that reduction is made, and when, and whether it is a regional or global solution.

Many industry groupings — International Chamber of Shipping, the European Community Shipowners Association, the German Shipowners Association — back the IMO, believing a decision by consensus will gain more traction and ultimately be more successful than a regional one.

The ICS has been one of the more vocal opponents of a European solution. As the international body that represents shipowner groups around the world, it wields a significant weight of opinion.

So when the European Parliament ratified the latest revised EU Emission Trading Scheme in mid-February, pushing it one step closer to law, the ICS was ready with its response. It slammed the reform as a unilateral measure that could polarise the IMO, and called for EU member states, which are also members of the IMO, to reject the proposals.

“We were very upset with the European Parliament essentially laying down a threat to the IMO saying, ‘If you don’t produce a market-based measure for shipping in the timescale, which we will dictate, then we will go ahead and include shipping in the ETS,’” the ICS secretary-general Peter Hinchliffe told Lloyd’s List in a frank interview ahead of announcing plans to retire in May 2018.

“Europe seems to think in an arrogant way, that when they issue these threats to IMO they’re actually helping the situation, but in fact what they really do is alienate the other member countries.”

Developing countries in particular fear that their maritime trades could be hit with huge cost increases from CO2 reductions that could disadvantage them disproportionately to the rest of the world.

The ICS wants to convince Europe that its efforts and the considerable amount of money it spends on research would be much better directed at trying to help the IMO to develop a system that works on

a global basis. More regional regulation would disrupt the pattern of world trade and make life more difficult for ship operators, Mr Hinchliffe said.

The ICS is currently working on a ‘system’ that it says the IMO will be able to adopt in accordance with the CO2 roadmap, which was agreed at the Marine Environment Protection Committee meeting MEPC 70 in October. While Mr Hinchliffe would not be pressed on its details, he did say it was crucial that the IMO has to get the right data on fuel consumption and hence CO2 emissions.

“

*Europe seems to think in an arrogant way, that when they issue these threats to IMO they’re actually helping the situation, but in fact what they really do is alienate the other member countries*

”

“While the IMO has done a very good job of greenhouse gas studies, those studies were all top-down with a lot of assumptions. I am not degrading them; they were the best that could be done under the circumstances.

“But we always knew that the only way we could get real statistics was to get a bottom-up study based on real fuel consumption. And that is what the IMO’s data collection system will do.”

The IMO’s roadmap could, however, be derailed by a European ETS which at present dictates that absent of an international measure by 2021, the shipping industry should be included in the scheme beginning 2023. The regulation would apply to vessels calling at, staying in and departing from EU ports.

The IMO’s data collection begins in 2018. It will take one year to create a workable database and another couple of years to establish the trends. That means the

IMO will be ready to discuss the analysis of the results in 2021. Whether European regulators will give it any wriggle room on its own deadline remains to be seen.

The IMO roadmap also calls for the adoption of an interim solution that the ICS anticipates will be a market-based measure, which will have a general agreement in 2018.

“We fully support the IMO’s wish to start developing a market-based measure in 2018. We think there can be a parallel discussion on market-based measures and raising funding, but it would be wrong to finalise that conclusion until we see how it can fit with the data gathered,” Mr Hinchliffe said.

The elephant in the room is that currently there is no alternative to fossil fuels in ships.

“Fundamentally, ships need a very big engine and that needs fossil fuel. The alternative is a liquid fuel that is carbon neutral, which is not available yet.

“I think one of the unstated aspects of this is, that we don’t have an alternative to fossil fuels in ships. We don’t have all the options available in terms of electric cars, or wind generation, although some of those things may do something to supplement the ships’ energy consumption.

“We need to stimulate inventiveness and innovation to get to a fuel system that is carbon neutral. If we can do that, then that is better than any kind of market-based-measure, which is really just paying to pollute.”

### Ballast Water

The ICS will continue to lobby on behalf of member associations during the roll-out of the IMO’s Ballast Water Management Convention, set to enter into force late this year.

It put a positive spin on the results of MEPC70 saying at the time that it had got what it wanted: clarity over the process. Whereas before there was only uncertainty.

But to say the ICS likes the BWMC would be a step too far. “Nobody can be happy about this convention,” Mr Hinchliffe told Lloyd’s List. “It has still got a large number of flaws. It has got a number of misunderstandings. But at least now we have a date for implementation. We have some kind of transition arrangement, however unsatisfactory that may be, at least there is a transition arrangement.”

And with three systems gaining type

approval by the US Coast Guard, owners can now start to understand which systems fit their ships if they want to trade to the US.

But a number of concerns still remain. First owners have to decide what equipment suits their particular kind of trading, suits the vessels, and suits the type of ballast water being treated in the right amount of time available.

Then owners need to ascertain if they can buy that equipment from the manufacturer. Is a dry dock available to have the equipment fitted in? Are the technicians available?

These are questions for which there are no answers to, as yet.

Again ICS is using its positive spin. "We have a transition progress over five years, which is still being investigated, but at least we have that knowledge that a shipowner has five years from the entry into force of the convention, depending on when his air pollution certification was renewed and his last dry docking was, in which to sort out drydocking availability, equipment availability, etc etc.

"So that's something. Now I don't think we've solved everything, yet and I think there will be another debate at MEPC 71 which will look at the transition in a bit more detail. And the responsibility is on ICS among other industry organisations to put forward a proposal for something that the industry can live with."

#### 2020 fuel switch

ICS is worried that the 0.5% global sulphur cap 'hard stop' will cause chaos and confusion with owners and operators caught in the middle of a regulatory nightmare.

"There really has been no thought to the transition [to low sulphur fuel] because on the last day of 2019 all ships can use heavy fuel oil, and on the first day of 2020 all ships must have switched to the low-sulphur fuel. How do you do that with 80,000 ships? How to you make sure there is no high sulphur fuel on board after the first day of 2020?" Mr Hinchliffe said.

The IMO will have to face up to the difficulties that are going to follow its decision to set a 0.5% global sulphur cap in 2020. The most immediate is the availability of compliant fuel. Member states need to state how much compliant fuel can be delivered from domestic industries.

Mr Hinchliffe raised concerns over fuel quality. "When you impose a stringent



### Hinchliffe bids adieu to ICS

International Chamber of Shipping secretary-general Peter Hinchliffe will retire from the international owners' association in May 2018.

[www.loydslist.com/ll/incoming/article550120.etc](http://www.loydslist.com/ll/incoming/article550120.etc)



### READ MORE ONLINE

[www.loydslist.com](http://www.loydslist.com)

requirement like this, it means that there is a temptation for the quality of the fuel to drop. For people to mix more things into the fuel that are unwanted so that you can sufficiently reduce the sulphur content," he said.

Shipowners will incur considerable costs in the switch to low-sulphur fuel, installing new equipment and fuel costs. "Cost issues are really hard to deal with at the moment, and so we just have to make sure that the industry is ready to accept those increase in costs from the end of 2019."

#### Reform the IMO

The ICS has set its sights on reform of the International Maritime Organization's regulation-making processes.

The project seeks to make IMO rulemaking 'smarter' by breaking down the highly-siloed structures it is created within.

"The IMO develops regulation in a 'stovepipe' structure: it will consider a

single subject of regulation, and there will be no attention paid to how that regulation will impact on existing regulations or other things that the IMO is trying to do," Mr Hinchliffe said.

He points to recent regulation on ballast water and CO2 as an example. "At the time when we're trying to reduce fuel consumption we are requiring ships to fit high energy equipment that requires an awful lot of fuel to treat the ballast water," he said.

"We need to find a more rounded regulatory process to make sure we don't make these mistakes that the IMO has made in the last few years over these particular regulations."

Working with the International Association of Classification Societies and the US and UK governments, the ICS wants the IMO to adopt an impact analysis approach to regulation that includes a cost benefit appraisal.

"Governments need to come to the IMO with new ideas much better prepared to understand, in the round, what the impacts of their proposals would be," Mr Hinchliffe said.

Reform is something that the IMO wants too. Its secretary-general Kitack Lim publicly backs the process and has been laying the groundwork for it for the last year.

In November he told the Dubai Maritime Summit that the IMO wanted to focus on improving the actual process of developing regulations in order to make them more effective.

"So we'll be looking at gathering more data, and then being better and smarter at using it when we make decisions. We'll be looking at getting better feedback from member states and the industry and improving the way we learn from experience and feed those lessons back into the regulatory process."

A second round of papers on transforming the regulatory process went to the IMO council at the end of 2016. The ICS has been asked to clarify some points and return to the bargaining table.

Mr Hinchliffe believes that the proposals will enjoy a high level of support "because everybody acknowledges that the IMO could do better".

"It's a very complex process and we understand that, so it is going to take some time to carry everybody forward with us. But I am very optimistic that in a few years' time we will end up with a better, more comprehensive IMO process."