



İstanbul :

Sayı

Our Reference : 1777

08.05.2017

Konu

Subject : Amerika Deniz Ticaret Odası Mart 2017 Raporu Hk.

Sirküler No: 335 / 2017

Sayın Üyemiz,

**İlgi:** Uluslararası Deniz Ticaret Odası'ndan (ICS) alınan 12.04.2017 tarih ve ICS(17)13 sayılı yazı ve Eki.

İlgi yazıda, ICS Üyeleri, Amerika Deniz Ticaret Odası'ndan (Chamber of Shipping of America - CSA) alınan, yazı Ekindeki raporu dikkate almaya davet edilmektedir. Raporda yer alan hususlar özetle aşağıdaki gibidir:

**ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın Balast Suyu Süre Uzatımı Programı Hakkındaki Açıklaması**  
(Sahil Güvenlik Deniz Emniyeti Bilgilendirme Bülteni (Coast Guard Marine Safety Information Bulletin (MSIB), OES-MSIB No:003/17)

ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı (USCG), balast suyu yönetimi süre uzatımı programındaki yeni politika değişikliklerini ele alan bir Deniz Emniyeti Bilgilendirme Bülteni'ni (MSIB) 17 Mart 2017 tarihinde yayımladı. Söz konusu Bülten, üç balast suyu yönetimi sisteminin Aralık 2016'da ABD tip onayı almasının doğrudan bir sonucudur. Anılan üç ABD tip onayı öncesinde, süre uzatımı talebi başvuruları yalnızca ABD tip onayının bulunmaması nedeniyle yapılan uzatma talebini gerektirdiği için oldukça basitti. Üç sistemin ABD tip onayı almasıyla birlikte bu durum açıkça değişmiştir.

Üç sistemden ikisinin, minimum 72 saat tutma süresine sahip olması bu sistemleri daha kısa sefer yapan gemiler için kabul edilemez kılmakta ve üçüncü sistem de bir hidrojen gazı tahliye gerekliliğine sahip olduğu için hâlihazırda tehlikeli bölge tanımına sahip gemilerde potansiyel olarak kullanılamaz durumdadır. Buna rağmen USCG artık, mevcut gemideki müsait alana dayanarak akıntı oranı, tutma süresi, güç seviyesi/tüketimi, su sıcaklığı ve ayak izi sınırlamalarını da kapsayan çeşitli faktörlerden yola çıkarak, bu üç sistemin gemide kullanılmalarının neden mümkün olmadığını gösteren gemiye özel süre uzatım talebi isteyecektir. USCG ayrıca, belirli bir gemide güncel hiçbir ABD tip onaylı sistemin kullanılmaya uygun olmadığına dair gerçekçi bir iddia olması durumunda dahi, süre uzatma talebinde, bir zaman çizelgesi ve tesis etme planı da dâhil olmak üzere, geminin gerekliliklere nasıl uyum sağlamayı amaçladığına dair bilgilerin yer alması gerektiğini belirtmektedir. Deniz Emniyeti Bilgilendirme Bülteni (MSIB) eski politikada bazı önemli değişiklikler de yapıyor:

İlk olarak, en son yayımlanan süre uzatımları belirli bir tarihten sonraki 'ilk planlı kuru havuzlama'ya göre zamanlanmıştı. MSIB 003-17, bu politikayı tersine çeviriyor ve ileriki süre uzatımlarının gelecekteki belirli bir tarihe dayanılarak gemilere bildirileceğini açıklığa kavuşturuyor. Söz konusu politika değişimi pratikte, bir gemiden yalnızca balast suyu arıtma sisteminin kurulması için kuru havuzlama yapmasının istenebileceği anlamına geliyor.

İkinci olarak, MSIB'in yayımlanmasından önce, USCG'nin politikasına göre, Dönüşümlü Yönetim Sistemi (Alternate Management System –AMS) programı ve süre uzatımı birbirinden ayrı ve farklı iki programdı ve buna göre örneğin AMS kurulmuş bir gemi ek süre alabilmek için başvurabilirdi. MSIB, politikayı tersine çevirerek AMS'yi kurmuş gemilerin uzatma almayacaklarını belirtiyor. CSA bu meseleyi USCG ile görüşmeye devam ederken, söz konusu politikanın geniş kapsamlı bir şekilde uygulanması, yetersiz AMS'lerin bulunduğu gemileri AMS kullanmaya mecbur bırakacaktır. Aksine bu gemilere ek süre tanınmış olsaydı, gemilerin yetersiz şekilde çalışan AMS'lerden kesinlikle daha çevreci olacak olan balast suyu değişimi yapmalarına izin verilmiş olacaktı. Amerika Deniz Ticaret Odası, bir geminin AMS'nin işletilmesinde karşılaşılan sorunları ayrıntılı olarak belirtmesi durumunda ek süre için başvurabilmesi ve uzatma alabilmesi konusunda USCG'yi ikna etmeyi umuyor.

Son olarak, önceden yürürlükteki uzatmanın sona erme tarihinden itibaren 90 gün içerisinde ibraz edilmesine izin verilen ilave süre uzatımları, artık yürürlükteki uzatmanın / ilave uzatmanın bitiminden bir yıl önce ibraz edilmek zorundadır.

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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 :

Sayı

Our Reference : 1777

08.05.2017

Konu

Subject : Amerika Deniz Ticaret Odası Mart 2017 Raporu Hk.

Sirküler No: 335 / 2017

USCG tarafından takınılan sert tavır ve USCG'nin bu programı ilerletmek için aldığı politik baskı dikkate alındığında, süre uzatımı almanın ciddi şekilde zorlaşacağı beklenmelidir. Konu hakkında daha fazla bilgi [https://www.uscg.mil/msib/docs/003\\_17\\_3-6-2017.pdf](https://www.uscg.mil/msib/docs/003_17_3-6-2017.pdf) internet adresinde yer almaktadır.

**Göçmenlik Hakkında Başkanlık Kararnamesi**

Beyaz Saray, göçmenlik hakkındaki başkanlık kararnamesini yeniden yayımladı. Kararnameye göre, ABD hâlihazırda verilmiş tüm vize tiplerini kabul edecektir. CSA, armatörlere mürettebat değişimlerini ABD limanları dışında yapmalarını tavsiye etmeye devam ediyor.

**ABD Bayraklı Gemiler İçin Ham Petrol / LNG Taşıma Talimatları (HR 1240 – The Energizing American Maritime Act)**

ABD Temsilciler Meclisi Sahil Güvenlik ve Deniz Taşımacılığı alt komitesinin kıdemli üyesi Sn. John GARAMENDI, HR 1240 – The Energizing American Maritime Act adlı yasa tasarısını, Şubat 2017'de ABD Temsilciler Meclisi'ne sundu. Söz konusu yasa tasarısı, Enerji ve Ticaret Komitesi ile Dış İlişkiler Komitesi'ne gönderildi. Yasa tasarısı genel anlamda, LNG'nin ve ham petrolün belirli bir yüzdesinin aşağıda belirtildiği şekilde ABD bayraklı gemilerle taşınmasını gerektirecektir:

2020 yılının başından 2024 yılının sonuna kadar LNG ve ham petrol ihracatlarının % 15'i,

2025 yılı ve sonrasında LNG ve ham petrol ihracatlarının % 30'u.

**STCW (Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları) 2010 Değişiklikleri**

ABD, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO), STCW 2010 Değişikliklerinin (STCW 2010 Amendments) yürürlüğe girmesini 1 Temmuz 2017 tarihine kadar erteleme tavsiyesine uydu. Söz konusu erteleme, yalnızca 2010 STCW Değişikliklerine, ABD bayraklı gemilere ve ABD limanlarına uğrayan yabancı bayraklı gemilere yöneliktir. STCW ile ilgili diğer eksiklikler tespit edildiğinde, USCG uygun görüldüğü şekilde denetim faaliyetine girişecektir. USCG, STCW 2010 Değişikliklerini denetimler sırasında inceleyecek, bulunan eksiklikleri kaydedecek; fakat yaptırım uygulamayacaktır.

Uluslararası açıdan, IMO'nun erteleme tavsiyesine uymak ya da uymamak geminin uğrayacağı Liman Devletinin kararıdır. STCW 2010 Değişikliklerine tam manasıyla uyum sağlamayan mürettebatlı gemiler, yabancı limanlara uğrarken bu bilgiyi dikkate almalıdırlar.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER  
Genel Sekreter

**EKLER:**

Ek-1: İlgi yazı ve Eki

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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 :

Sayı

Our Reference :

08.05.2017

Konu

Subject : **Amerika Deniz Ticaret Odası Mart 2017 Raporu Hk.**

Sirküler No: / 2017

**DAĞITIM:**

**Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- 22,24,25,27,28,29 No.'lu Meslek Komite Bşk.
- İMEAK DTO Şubeleri
- Türk Loydu Vakfı
- GİSBİR
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası
- Gemi Mühendisleri Odası
- WISTA Türkiye Derneği
- Gemi Sahibi Firmalar

**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 Meclis İhtisas Çevre Komisyonu
- İMEAK DTO Şube Y.K. Başkanları
- Piri Reis Üniversitesi

Ayrıntılı bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Telefon:252 0130-462 E-mail: selin.yeleser@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)





# 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](mailto:info@ics-shipping.org) [www.ics-shipping.org](http://www.ics-shipping.org) [www.shipping-facts.com](http://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.

12 April 2017

ICS(17)13

**TO: ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS**

**Copy: Shipping Policy Committee  
Marine Committee  
Manning and Training Sub-Committee**

## **US DEVELOPMENTS - MARCH 2017**

***Action required: To note the attached report from the Chamber of Shipping of America (CSA).***

Attached at **Annex A**, please find the monthly report from CSA for January 2017.

The report, *inter alia*:

1. Provides information concerning the issuance of a United States Coast Guard (USCG) Marine Safety Information Bulletin (MSIB), which contains clarifications provided regarding recent policy changes in USCG's ballast water management extension programme.
2. Informs of the status of President Trump's second Executive Order on Immigration, and the potential impact on shipping, as regards to shore leave and embarkation/disembarkation.
3. Provides an update concerning '**The Energizing American Maritime Act**' bill, which was recently introduced in the U.S. Congress, by Democrat Congressman John Garamendi and with co-sponsorship by Republican Congressman Duncan Hunter – Making it a bi-partisan proposal. CSA highlights, among other things, that the bill has now been referred to the House Energy and Commerce Committee and to the House Foreign Affairs Committee. However, no hearings or further actions have been scheduled as of 29 March 2017. The ICS Shipping Policy Committee continues to liaise with the Consultative Shipping Group (CSG) of maritime administrations on this issue.

4. Contains information about the STCW 2010 Amendments. CSA advises that the U.S. has followed IMO's recommendation concerning a pragmatic approach to Port State Control in relation to the STCW 2010 amendments, until 1 July 2017.

Helio Vicente  
Policy Officer



## CHAMBER OF SHIPPING OF AMERICA

### MONTHLY REPORT FOR ICS

MARCH 2017

- Give CSA a follow on  : [@CSAKnowships](https://twitter.com/CSAKnowships)

**NOTE TO THE READER:** Reference to the Federal Register may be found at <http://www.gpo.gov/fdsys/browse/collection.action?collectionCode=FR>. Please note new address and format for Federal Register retrieval due to upgrade in US government website.

References to legislation may be found at <http://thomas.loc.gov/> by entering the bill number (HR 802, S 2841) in the "search bill text" block found at the center of the page.

#### **US Coast Guard Clarifications on Ballast Water Extension Program**

(Coast Guard Marine Safety Information Bulletin, OES-MSIB Number 003/17)

On March 17, 2017, the USCG issued an MSIB addressing new policy changes in their ballast water management extension program. This document is a direct result of the US type approval of three ballast water management systems in December 2017. Prior to these US type approvals, the extension request application was quite simple in that it only need to request an extension based on the fact that no US type approvals existed. That obviously changed once these three systems received their US type approvals.

Notwithstanding the fact that 2 of these systems have minimum hold times of 72 hours making them unacceptable to vessels on shorter voyages and the other has a hydrogen gas venting requirement making it potential unusable on vessels based on already established hazardous area designation, the USCG will now require a vessel specific extension request that shows why these three systems are unacceptable to use on that vessel, based on a variety of factors including but not limited to flow rates, hold times, power level/consumption, water temperature and footprint limitations based on available space on existing vessels. The USCG has also indicated that even with a successful argument that no current US type approved systems are appropriate for use on a particular vessel, the extension request must include information on how the shipowner intends to comply with the requirements, including a timeline and installation plan. These latter requirements are difficult if not impossible to provide given that many vessel owners will still be looking at systems that have yet to receive a US type approval, making it difficult to predict with any certainty when a particular system would be ready for installation. The main point the USCG has made





## CHAMBER OF SHIPPING OF AMERICA

to us in ongoing discussions is that they want to see evidence that the shipowner is engaged in conversations with manufacturers of systems appropriate for a specific vessel and is making a good faith effort to comply with the regulations as soon as an appropriate system becomes available.

The MSIB also makes some significant changes to past policy:

First, recently issued extensions were timed in terms of "first scheduled drydocking" after a date certain. MSIB 003-17 reverses that policy and makes clear that future extensions will be issued to vessels based on a date certain in the future. Practically, this change in policy means that that a vessel may be required to conduct a drydocking for the sole purpose of BW treatment system installation.

Second, prior to the issuance of this MSIB, the USCG policy was that the AMS program and the extension were two separate and distinct programs such that a vessel with an installed AMS could apply for and receive an extension. This MSIB reverses that policy such that vessels with an AMS will NOT be granted an extension. While CSA continues to discuss this issue with USCG, a blanket application of this policy would result in a vessel with a poorly operating AMS (of which there are plenty) being forced to use the AMS, when if they had been granted an extension, they would be permitted to conduct ballast water exchange which is most certainly more environmentally protective than a poorly operating AMS. We hope to convince the USCG that under this situation, a vessel may apply for and receive an extension providing that it indicates in specificity the problems being encountered in the operation of the AMS.

Finally, supplemental extensions, previously allowed to be submitted within 90 days of the expiration of the current extension, must now be submitted one year prior to the expiration of the current extension/supplemental extension.

Given the harder line taken by the USCG and the political pressure that USCG is getting to move this program along, it should be expected that receiving an extension will be significantly more difficult, require much more additional information advocating as to why existing US type approved systems are not usable on a particular vessel and most likely be granted for a shorter period of time than prior extensions. Additional information on this issue may be viewed at [https://www.uscg.mil/msib/docs/003\\_17\\_3-6-2017.pdf](https://www.uscg.mil/msib/docs/003_17_3-6-2017.pdf)

Note: Reviewers are urged to use the most recent policy letters with regard to the ballast water extension program as significant policy changes have been made with the most recent publication of MSIB 003/17.



## CHAMBER OF SHIPPING OF AMERICA

### **President's Executive Order on Immigration (Part II)**

The White House has reissued its executive order on immigration which has been drafted in with arguably more narrow set of provisions. One clear point is the US will honor already issued visas of any type which arguably resolves to some degree our initial concerns re: mariners seeking shore leave and/or embarkation/disembarkation. CSA's advice to shipowners continues to recommend crew changes outside US ports where possible.

### **Crude Oil/LNG Carriage Mandates for US Flag Vessels** **(HR 1240 – The Energizing American Maritime Act)**

As has been the case in previous sessions of Congress, Congressman John Garamendi (D-CA), ranking member of the House Coast Guard and Maritime Transportation subcommittee, has introduced the above referenced bill in the House of Representatives. The bill is also sponsored by Congressman Duncan Hunter (R-CA), the Chairman of the House Coast Guard and Maritime Transportation subcommittee. This bill has been referred to the House Energy and Commerce and House Foreign Affairs Committees. No hearings or further actions have been scheduled as of March 29, 2017.

Of interest here is that the sponsors are Democrat and Republican respectively e.g. bi-partisan, so there is a good chance that this bill we at the very least receive hearings in one of the committees of jurisdiction noted in the "action expected" section above. Another change in the profile of this issue is the position of the Trump Administration and its focus on US jobs and the US economy and arguably the new US Trade Representative would espouse those same views. Notwithstanding the Trump Administration position, there are still international trade agreements which would likely not look favorable on some of the bill's provisions as detailed below.

In general, the bill would require a certain percentage of LNG and crude oil exports to be transported on US flag vessels as follows:

- 15% of LNG and crude exports for the years 2020 through 2024
- 30% of LNG and crude exports for the years 2025 and beyond

An additional requirement in the bill requires as a condition of the permit to export LNG that the permittee provide "opportunities" for US mariners to "receive experience and training necessary for them to become credentialed in working on" an LNG vessel. While not specifying in detail what this text would practically require, it is expected that it would be interpreted as requiring billets be assigned on permittee's vessels for US mariners to receive the necessary experience to receive that credential likely in the form of supernumerary positions.





CHAMBER OF SHIPPING  
OF AMERICA

**STCW 2010 Amendments**

The US followed IMO's recommendation to delay enforcement of the STCW 2010 Amendments until July 1, 2017. This delayed enforcement applies to the 2010 STCW Amendments ONLY and to US Flag ships and foreign flagged ships calling US ports. When other STCW related deficiencies are identified, USCG will take control actions as appropriate. USCG will review STCW 2010 amendments during examinations and note any deficiencies found but enforcement action will not be taken.

Internationally, it is the decision of the Port State the vessel is calling on whether or not they follow the IMO recommendation to delay enforcement. Vessels with crew that do not currently fully comply with the STCW 2010 amendments should be aware of this when calling foreign ports.



CHAMBER OF SHIPPING  
OF AMERICA