



İstanbul :

Sayı
Our Reference : 5187

11.12.2014

Konu
Subject :**ICS: "Gemiler IMO Kükürt Kurallarının Katı Şekilde Uygulanmasına Hazırlıklı Olmalıdırlar."**

Sirküler No: 837/ 2014

Sayın Üyemiz,

İlgi: Uluslararası Deniz Ticaret Odası'ndan (ICS) alınan 01.12.2014 tarih ve PRESS(14)34 sayılı yazı ve Eki.**İlgi yazıda ICS Üyelerinden, kükürt direktifinin uygulanması hususunda ICS'in görüşlerini içeren ICS Basın Bildirisini ulusal basınlarına ve uygun şekilde yönetimlerine ve üye şirketlere ivedilikle iletmelerini istemektedir.**

İlgi yazı Eki ICS Basın Bildirisi'nin Odamızda yapılan Türkçe çevirisi ilişikte sunulmuştur (Ek-1). Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER
Genel Sekreter**EKLER:**Ek-1: İlgi yazı Eki'nin Türkçe çevirisi
Ek-2: İlgi yazı ve Eki.**DAĞITIM:****Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Çevre Komisyonu
- 13,15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,27,28, 29,30,47 No.'lu Meslek Komitesi Bşk.
- Türk Loydu Vakfı
- GİSBİR
- Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop.
- İMEAK DTO Şubeleri
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları 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 Şube Y.K. Bşk.

1 Aralık 2014

ICS: “Gemiler IMO Kükürt Kurallarının Katı Şekilde Uygulanmasına Hazırlıklı Olmalıdırlar; Fakat Radikal Alternatif Yakıtlar da Araştırılmalıdır”

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS); denizcilik endüstrisinin, 1 Ocak 2015 tarihinden itibaren, Emisyon Kontrol Bölgelerinde (Emission Control Areas – ECAs), % 0.1’den düşük kükürt içeren gemi yakıtı kullanılmasına ilişkin gerekliliklere tümüyle uyum göstermek konusunda kararlı olduğunu ve kükürt gerekliliklerine tam uyumun gerçekleşmeyeceğini iddia etmek için hiçbir sebep bulunmadığını belirtmiştir.

Bununla birlikte, ICS Politika ve Dış İlişkiler Müdürü Simon BENNETT, kendilerinin uyum sağlayacağını bilen; fakat rakiplerinin uyum sağlayıp sağlamayacağı konusunda tedirginlik yaşayan armatörler arasında endişe bulunduğunu belirtmiştir.

BENNETT; *“Denizcilik endüstrisi, anılan büyük düzenleyici değişime uyum sağlanması için milyar dolarlar harcayacaktır. Bu nedenle, yakıt fiyatlarının bazı gemiler için bir gecede % 50 civarında artacağı yeni cesur bir dünyaya giriliyorken, hükümetlerin kuralları aynı şekilde uygulaması adaleti sağlayacaktır.”*

BENNETT ayrıca, Avrupa’daki ulusal idarelerin aksine, Amerika Birleşik Devletleri’nin anılan kuralın uygulanmasına ilişkin kendi yaklaşımını göreceli olarak daha açık hale getirdiğini belirtmiş olup, *“ABD’de gerçek suç, Federal idarelere yanlış bilgi verirken yakalanmaktır. Bu, milyonlarca dolarlık para cezaları alınabilecek cezai bir suçtur. Eğer bir gemi yanlış bilgi verirken yakalanmışsa, ABD Adalet Bakanlığı gemi işletmecisini suçlu bulabilir”* şeklinde konuşmuştur.

Küresel kükürt tavanının büyük olasılıkla 2020 yılında yürürlüğe girmesi bekleniyorken, önemli sayıda geminin düşük kükürtlü yakıt kullanmak yerine, ICS’in MARPOL değişikliklerinin kabul edildiği IMO görüşmeleri sırasında savunduğu alternatif uyumluluk seçeneklerinden faydalanıp faydalanmayacağı hala bilinmemektedir.

Liman devleti kontrolü ve scrubberlar (gaz temizleyiciler) ile ilgili olarak, “açık döngü” ve “kapalı döngü” sistemlerin kabul edilebilirliğine ve denetime tabi olan gemiden denize boşaltmaların ne dereceye kadar denetleneceği hususunda uyumlu bir yaklaşıma duyulan ihtiyaç devam etmektedir.

BENNETT, kükürtsüz LNG ile ilgili olarak, yeni bazı gemilerin iki yakıtlı sistemlerle donatıldığını, mevcut gemilerin çoğu bakımından donanımın iyileştirilmesine yönelik teşvikin muhtemelen çok masraflı olacağını ileri sürmüştür. Bir diğer büyük belirsizlik ise, mevcut LNG altyapısı eksikliğinin 2020 yılından önce ne boyutta giderileceğidir. LNG ve damıtık (distillate) yakıtların karşılaştırmalı maliyetleri ile ilgili belirsizliklerin yanı sıra, ABD kaya gazı devriminin geleceğine ilişkin de belirsizlikler bulunmaktadır.

Orta vadede, bazı gemiler için temiz ve ekonomik açıdan uygun bir alternatif oluşturabilecek olan metanol gibi alternatif yakıtlar da bulunmaktaydı. Güvenlik ile ilgili gerçek endişeler vardı, oysaki

doğru şekilde kullanıldığında LNG ile ilgili risklerden muhtemelen çok az farklıydı ve dolayısıyla bu tür alternatifleri kullanan örneklere müsaade edilmesi gerekiyordu.

Ayrıca, IMO SOLAS sözleşmesi gereğince 60 derece olarak izin verilen en düşük yanma noktasının aşağı çekilerek damıtık yakıtların hemen artırılabilceği ileri sürülmüştür. BENNETT; yakıtın geminin makine dairesindeki sıcak yüzeylerle temas ederek yıkıcı patlamalar ve can kaybı yaratma potansiyeli olması nedeniyle oldukça tartışmalı olduğunu, bununla birlikte SOLAS tarafından istenen daha yüksek yanma noktası meselesinin IMO'da yeniden ele alınmakta olduğunu ifade etmiştir.

Emniyetle ilgili haklı endişeler yüzünden, fiyatları düşüreceği inancıyla mevcut gemilerde dizel yanma noktasını düşürmek, düzenlemeleri yapanlar için çok uzak bir adım olabilir. *"Fakat tıpkı LNG'nin güvenli ve daha az maliyetli bir yakıt olduğunun kanıtlanmış olması gibi, gelecekteki gemilerin, uygun eğitilmiş mürettebatla, düşük yanma noktası olan dizel yakıt kullanımının emniyetli olacağı şekilde inşa edilebileceği veya işletilebileceğini belirten bir görüş bulunmaktadır. Söz konusu görüş henüz, ICS'in şimdiki tutumu olmamakla birlikte, üzerinde tartışma yapılmasına başlanmaktadır."*

Çeviren: Selin YELESER

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.

1 December 2014

PRESS(14)34

TO: ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS

**Copy to: Shipping Policy Committee
Marine Committee
Environment Sub-Committee**

SHIPS MUST BE PREPARED FOR STRICT IMPLEMENTATION OF IMO SULPHUR RULES, SAYS ICS, BUT RADICAL ALTERNATIVE FUELS SHOULD ALSO BE EXPLORED

Action required: To forward the attached press release to your national trade press and, as appropriate, your maritime administrations and member companies as soon as possible.

Joe Francombe
Policy Officer



Representing the Global Shipping Industry

38 St Mary Axe London EC3A 8BH

Tel +44 (0)20 7090 1460 | Fax +44 (0)20 7090 1484

info@ics-shipping.org | www.ics-shipping.org | www.shipping-facts.com

1 December 2014

PRESS RELEASE

SHIPS MUST BE PREPARED FOR STRICT IMPLEMENTATION OF IMO SULPHUR RULES, SAYS ICS, BUT RADICAL ALTERNATIVE FUELS SHOULD ALSO BE EXPLORED

The shipping industry is fully committed to total compliance with the 0.1% sulphur in fuel requirements, in Emission Control Areas, from January 2015. And there is no reason to suggest that there will not be full compliance, says the industry's global trade association, the International Chamber of Shipping (ICS).

"But there is nevertheless concern amongst those owners who know that they themselves will comply but who may worry about their competitors" said ICS Director of Policy & External Relations, Simon Bennett, speaking today at the Mediterranean Bunker Fuel Conference (organised by Platts in Barcelona).

Mr Bennett remarked "The shipping industry will be investing billions of dollars in order to ensure compliance with this major regulatory change. It therefore seems only fair that governments should implement the rules in a uniform manner as we enter a brave new world in which fuel costs, for some ships, will increase overnight by around 50%".

Mr Bennett suggested that, unlike some of the national authorities in Europe, the United States had made its approach to enforcement relatively clear.

"The real crime in the U.S. is to be caught providing false information to the Federal authorities" said Mr Bennett. "This is a criminal offence, attracting the possibility of multi-million dollar fines. If a ship has been found to supply false information, the US Department of Justice can be expected to throw the book at the operator. The DOJ is always very motivated by the chance to secure relatively easy prosecutions and shipping companies are easy pickings."

Looking forward to the implementation of the global sulphur cap, most likely in 2020, it was still unknown whether significant numbers of ships would make use of options for alternative compliance instead of burning low sulphur fuel, a provision which ICS had fought hard for during the negotiations at IMO when the MARPOL amendments were adopted.

With respect to port state control and scrubbers, there was still a need for a harmonised approach about the acceptability of 'closed loop' and 'open loop'

systems, and the extent to which overboard discharges would be subject to inspection.

With respect to sulphur-free LNG, while new some ships were being fitted with dual fuel systems, Mr Bennett suggested that for most existing vessels the engineering involved would probably be too costly to encourage retrofitting. The other major unknown was the extent to which the current lack of LNG infrastructure will be addressed before 2020. Apart from uncertainty about the comparative costs of LNG and distillate, there were also uncertainties about the future of the US shale gas revolution.

In the medium term, there was also the possibility of alternative fuels such as methanol, which for some ships might produce a clean and economically viable alternative. There were genuine concerns about safety, although if handled correctly these were arguably little different to the risks surrounding LNG, and trials using such alternatives should therefore be permitted.

It had also been suggested that the availability of distillate could be immediately increased by lowering the minimum permitted flashpoint from 60 degrees, which is the requirement under the IMO SOLAS Convention, to something comparable to conventional diesel. Mr Bennett stressed that "this is highly controversial because of the danger of fuel coming into contact with hot surfaces in ship's engine rooms, with the potential for catastrophic explosions and loss of life. However, the question of the higher flashpoint required by SOLAS is now being looked at again by IMO".

Because of legitimate concerns about safety, simply lowering the flashpoint of diesel on existing ships, in the belief that it will lower the price, may well prove a step too far for the regulators. "But there is a school of thought that says that a future generation of ships, with appropriately trained crews, could be constructed or operated in a manner such that use of low flashpoint diesel would be safe, just in the same way that LNG has proven to be a safe and cost effective fuel. This is not yet the current position of ICS, but a discussion is starting to take place."

Notes

The International Chamber of Shipping (ICS) is the global trade association for merchant shipowners. Its membership comprises national shipowners' associations from 36 countries representing over 80% of the world merchant fleet.

For Further Information, please contact:

ICS: Debra Munford, Elaborate Communications

dmunford@elabor8.co.uk

Tel: +44 (0) 1296 682356

end