



Türk Loydu Summary Report - MEPC 62

03 AĞUSTOS 2011

TLR /MEPC 62

Türk Loydu Summary Report"lara www.turkloydu.org websayfasından ulaşabilirsiniz.

IMO'nun Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee (MEPC)) 62. Dönem toplantısı 11-15 Temmuz 2011 tarihleri arasında gerçekleştirilmiş olup, toplantıya ilişkin gelişmeler ve alınan kararlar aşağıda özetlenmiştir.

Not: MEPC 62. Dönem toplantısı ile ilgili "İngilizce" genel bilgiye "IMO » Home » Media Centre » Meeting Summaries » MEPC" üzerinden ulaşabilirsiniz (www.imo.org).

Note: Please visit "IMO » Home » Media Centre » Meeting Summaries » MEPC" for brief summary report of MEPC 62 meeting in English (www.imo.org).

REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS (GEMİLERDEN KAYNAKLANAN SERA GAZLARININ AZALTILMASI)

Yeni enerji verimliliği kuralları (EEDI, SEEMP vb.): Gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması konusu Komite'de yoğun tartışmalara neden olmuştur. Bazı devletlerin, sera gazları konusunun MARPOL Ek VI içinde ele alınmaması, ayrı bir sözleşme ile kural haline getirilmesi yönündeki çabaları sonuçsuz kalmıştır. Devletle arasındaki yoğun tartışmalar nedeniyle, ancak oylama yapılarak yeni enerji verimliliği kurallarının "adopt" edilebilmesi sağlanmıştır.

Özellikle gelişmekte olan devletlerin uyarıları sonucunda, "Gerekli Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi" (Required EEDI) ve "Ulaşılabilir Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi" (Attained EEDI) kuralları ile ilgili olarak İdarelere kuralın uygulanış tarihlerinden en fazla 4 yıl sonrasına kadar uygulama yapmama yönünde esneklik getirilmiştir.

Komitenin bu kararı ile birlikte MARPOL Ek VI'ya yeni bir bölüm (bölüm 4) eklenmiş ve aşağıdaki kurallar kabul edilmiştir.

- 01.01.2013 tarihinden itibaren inşa edilen, 400 GT'den büyük, uluslararası sefer yapan tüm yeni gemiler için "Ulaşılabilir Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi" (Attained EEDI) değeri hesaplanacaktır. Bu değerin, IMO'nun istatistiki çalışmalar sonucunda belirlemiş olduğu "Gerekli Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi" (Required EEDI) değerinin altında olması gerekmektedir.
- "Gerekli Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi" (Required EEDI) değeri şu an için 7 gemi tipi için tanımlanmış durumdadır. Ancak bazı küçük tonajlı gemiler için (örneğin 4000 DWT'dan küçük tankerler, 3000 DWT'dan küçük genel kargo gemileri vb.) "Gerekli Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi" (Required EEDI) değeri yoktur. Bu boyuttaki gemiler için "Ulaşılabilir Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi" (Attained EEDI) hesaplanacak ancak herhangi bir değerle kıyaslama yapılmayacaktır.
- Gemilerin işletilmeleri sırasında enerji verimliliğinin dikkate alındığının doğrulanabilmesi için tüm gemilerde "Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı" (Ship Energy Efficiency Management Plan – SEEMP) bulunması gerekecektir. Mevcut gemilerde SEEMP'in hazırlanması ve gemide bulunduğu doğrulanması yürürlüğe girdikten sonraki ilk ara veya yenileme sürveyinde (hangisi önce ise) yapılacaktır.
- "Büyük değişim" kapsamına giren değişimler için, İdareler'in değerlendirmesine bağlı olarak enerji verimliliği kurallarına uygun olma şartı sağlanacaktır.
- Kurallara uygunluk sonucunda gemilere "International Energy Efficiency Certificate" düzenlenecektir.
- IMO tarafından belirlenen "Gerekli Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi" (Required EEDI) değerlerinin 2025 yılına kadar 3 fazda yaklaşık %30 oranında düşürülmesi planlanmaktadır. Ancak azaltım katsayıları teknolojik gelişmeler değerlendirilerek ileri tarihlerde netleştirilecektir.

Black carbon azaltımı: Komite’de küresel ısınma nedenlerinden biri olarak görülen siyah karbonun “Black Carbon” azaltılması ile ilgili konular tartışılmıştır. Konunun teknik yönünün detaylı incelenmesi ve gemilerden kaynaklanan siyah karbon emisyonun, özellikle de Antartika’ya olan etkilerinin azaltılması amacıyla BLG alt komitesine görev verilmiştir. BLG alt komitesinin çalışmalarını MEPC 65’e sunması planlanmaktadır. Siyah karbon fosil yakıtların tam yanmaması sonucunda oluşur ve havada partikül olarak bulunur. Güneş ışınlarının soğurulmasına neden olduğu için de küresel ısınmanın nedenlerinden biri olarak görülmektedir.

Sürtünmeyi azaltıcı karina boyaları: Komite’ye enerji verimliliğini olumlu yönde etkileyen, yaklaşık %5 oranında enerji verimliliği sağladığı deneysel olarak test edilmiş bazı yeni tip boyalarla ilgili (fluoropolymer foul release (FFR) vb.) bilgi verilmiştir. Bu teknolojilerin bir kısmı bir süredir bazı boya firmaları tarafından yeni ürün olarak da tanıtılmaktadır.

PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS (GEMİLERDEN KAYNAKLANAN HAVA KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİ)

- **Yakıt kalitesi:** Yakıt kalitesi konusunda BLG alt komitesinin raporunda yer alan ISO 8217:2010 standardının revizyonu konusu görüşülmüştür. Revizyonun amacı gemi yakıtlarının karakteristiklerinin tayininde; hava kirliliği, gemi emniyeti, makine performansı, mürettebat sağlığı ile ilgili parametrelerin de dikkate alınabilmesidir. BLG alt komitesinde yapılan görüşmeler sonucunda hidrojen sülfid miktarının kontrolü (H₂S) için daha fazla veri gerekliliği ve gemi yakıtlarının kalite kontrolü için yeni bir mekanizma kurulması gerekliliği ortaya çıkmıştır. IMO’ya sunulan bildirimlerde son dönemlerde yakıt kalitesi ile ilgili problemler olduğu ortaya çıkmıştır. Komite, çalışmaların devamı ve gemi yakıtlarından örnek alma konusunda kılavuz hazırlamak üzere BLG alt Komitesi’ni görevlendirmiştir. BLG alt komitesinin bu çalışmayı 2012’de bitirmesi planlanmaktadır.
- Selective Catalytic Reduction (SCR) sistemi ile ilgili kılavuz yayınlanmış olup, bu kılavuz NOx Teknik Kod 2008’deki bazı gerekliliklere ilaveler yapmaktadır.

ECA uygulamaları: MEPC 62. Dönem toplantısında kabul edilen MARPOL Ek VI değişimleri sonucunda Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi ECA olarak ilan edilmiştir. Her ne kadar değişimlerin yürürlüğe girişi 01.01.2013 ise de Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi için SOx ve PM kontrolü uygulama tarihi 01.01.2014 olacaktır. Şu anda uygulamaya girmiş üç ECA alanı (Baltık Denizi ve Kuzey Denizi, Kuzey Amerika Denizi) olup; Kuzey Amerika için yapılacak uygulamada SOx ve PM değerleri için 01.08.2012’ye kadar muafiyet tanınmıştır.

- MARPOL Ek VI ile ilgili atık alım tesisleri kılavuzu “Guidelines for reception facilities under MARPOL Annex VI” “adopt edilmiştir.
- Komite, Tier III emisyon standardının uygulanabilirliği ile ilgili daha sonra yapılacak değerlendirmenin kriterlerini tanımlamıştır.

HARMFUL AQUATIC ORGANISMS IN BALLAST WATER (BALAST SULARINDAKİ ZARARLI SUCUL ORGANİZMALAR)

- Bu toplantıda 2 adet arıtma sisteminin “Final Approval” aşaması, 7 adet sistemin “Basic Approval” aşaması tamamlanmıştır.
- Komite, “Procedure for approving other methods of ballast water management in accordance with regulation B-3.7 of the Ballast Water Management Convention” prosedürünü “adapote” ederek, çevre koruma ve insan sağlığı gerekliliklerini sağlayan diğer balast suyu yönetim metodlarının da onaylanabilmesinin önünü açmıştır. Karara göre İdareler bu tip sistemlere “Type Approval” veya “Prototype Approval” vermeden önce, sisteme ilişkin bilgileri Komiteye görüş için sunacaklardır. Diğer balast suyu yönetim metodlarına; içme suyunun balast suyu olarak kullanımı, balast suyunun sürekli değiştirilerek seyir yapılması (AUBAFLOW) vb. yöntemler örnek olarak verilebilir.
- Toplantıda ayrıca “Guidance on scaling of ballast water management systems” kılavuzu “approve” edilmiştir. Bu kılavuz, büyük kapasiteli balast suyu arıtma sistemlerinin onayı için yapılan kara testlerinde sistemin belli oranda küçültülerek modellenmesi ile ilgili şartları ve yöntemleri tanımlamaktadır.
- **Balast suyu arıtma sistemi teçhiz tarihi ile ilgili netleştirme:** Sözleşme’de Balast kapasitesi 5000 m³ ve daha büyük olan; 2009’dan sonra, 1012’den önce inşa edilen gemiler için arıtma sistemi teçhiz zorunluluğu olarak “2016 yılı” ifadesi kullanılmaktadır. Bazı taraf devletlerin bunu 01.01.2016 olarak algılamaları nedeniyle

bu gemilere teçhiz zorunluluğunun 01.01.2016 değil, geminin 2016 yılı içindeki teslim tarihi dikkate alınarak teslim tarihinden sonraki ilk klas ara veya yenileme sürveyi olması gerektiğine dair yorum kabul edilmiştir. Bu yorumun BWM.2/Circ.29/Rev.1 olarak yayınlanmasına karar verilmiştir.

- **Kinistin sandıklarının yerleşimi:** Sediment kontrolü ile ilgili olan "Guidelines on design and construction to facilitate sediment control on ships (G12)" kılavuzu içinde yanlış anlaşılmalara neden olan "balast suyu tanklarının dizaynının, geminin açık denizde balast alması için iskele ve sancak tarafta uygun emiş noktalarının bulunmasını sağlaması" ifadesi "balast suyu sisteminin, geminin açık denizde balast alması için geminin iskele ve sancak tarafında uygun emiş noktaları bulunmasını uygulanabilir olduğu ölçüde sağlaması" olarak revize edilmiştir. MEPC 63'de "adopt" edilecektir.
- Tarak gemilerinin denizden çıkardıkları çamurları topladıkları hopper tankların balast suyu olarak düşünülmemesi gerektiği, dolayısıyla bu tankların balast suyu yönetimine tabi olmadıkları ile ilgili sirkülerin "BWM.2/Circ.32" olarak yayınlanmasına karar verilmiştir.

RECYCLING OF SHIPS (GEMİ SÖKÜMÜ)

Gemi Söküm sözleşmesi ile ilgili kılavuzların geliştirilme süreci devam etmektedir. Türkiye, gemi söküm kapasitesi yönünden dünyadaki 5. ülke konumundadır. Bu toplantıda:

- Gemi söküm planı hazırlanması kılavuzu olan "2011 Guidelines for the development of the Ship Recycling Plan" "adopt" edilmiş olup, 2004 yılında MEPC/Circ.419 ile yayınlanmış olan "Guidelines for the development of the Ship Recycling Plan" iptal edilmiştir. Bu kılavuz, gemi söküm tesislerinin gemilerin Zararlı Maddeler Envanterini (Inventory of Hazardous Materials – IHM) dikkate alarak, gemi söküm planını hazırlayabilmeleri için gerekli bilgileri içermektedir.
- **Zararlı maddeler envanteri:** Zararlı maddeler envanterinin hazırlanması kılavuzu olan "2011 Guidelines for the development of the Inventory of Hazardous Materials" "adopt" edilmiştir. Kılavuzun son halinde tüm laboratuvarlarda yapılacak analiz yöntemlerinin aynı olması için test standartları tanımlanmıştır (bakınız yeni ek 9). Bu tanımlama ile birlikte laboratuvar test raporlarında belirtilmesi gereken hususlar da açıklığa kavuşturulmuştur. Henüz tamamlanamayan "eşik değerler ve muafiyetler" konularının daha sonraya bırakılmasına karar verilmiştir.
- "Guidelines for safe and environmentally sound ship recycling" ve "Guidelines for the authorization of Ship Recycling Facilities" kılavuzları ile ilgili çalışmalar sürdürülmüş olup, henüz tamamlanmamıştır. Bu kılavuzların MEPC 63'de "adopt" edilmesi planlanmaktadır.

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV – SEWAGE (MARPOL EK IV DEĞİŞİMLERİ)

Yolcu gemileri ve özel saha gereklilikleri: Ek IV'de yapılan bir değişim ile Baltık Denizi "özel saha" ilan edilmiştir. Değişim, 01.01.2013'de yürürlüğe girecektir. Bu değişim ile birlikte daha önce özel saha tanımı olmayan MARPOL Ek IV'e özel saha tanımı yapılmış ve şu an için sadece Baltık Denizi özel saha ilan edilmiştir. Yolcu gemilerinin denize bastığı pis suların çok ciddi oranda kirlilik yaratması nedeniyle alınan bu karar gereği; yolcu gemilerinin özel sahalarda pis sularını bir tankta toplaması veya aşağıdaki koşulları sağlayarak denize deşarj yapmaları gerekmektedir:

- Gemide İdare tarafından onaylı standartlara uygun arıtma cihazı bulunmalıdır.
- Çıkan atık suda gözle görülür partiküller olmamalı ve atık su denizin renginde değişim yaratmamalıdır.
- Deşarj, en yakın karadan en az 3 mil açıkta, en az 4 knot hızla yapılmalıdır.

Özel saha kurallarının gereklerinin yerine getirilmesi için yolcu gemilerinin uyması gereken tarihler aşağıdadır:

- Yeni gemiler, 01.01.2016*
- Mevcut gemiler, 01.01.2018*

*Özel saha ilanlarının tarihlerine göre gemilere yönelik uygulama tarihlerinde değişim olabilir.

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX V – GARBAGE (MARPOL EK V DEĞİŞİMLERİ)

Denize çöp atılması ile ilgili yasaklar: MARPOL Ek 5 değişimleri kabul edilmiştir. Bu değişimler, 01.01.2013'de yürürlüğe girecektir. Değişimlerin amacı daha önce çok daha esnek olan denize çöp atılması kurallarının daha detaylı ve sıkı olmasını sağlamaktır. Komite prensip olarak denize çöp dökülmemesi yönündeki kuralları kabul etmiştir. Ancak

bazı durumlar için yemek atıklarının ve denize zarar vermeyen yük atıklarının, güverte yıkama kimyasallarının ve katkı maddelerinin denize atılmasına müsaade edilebilecektir. Özetle revize MARPOL Ek V’de:

- Tanımlar kısmı genişletilmiştir. Her tür çöp ayrı olarak açıklanmıştır.
- Denize atılabilecek çöplerin içine yük atıkları da eklenmiştir. En yakın karaya 12 mil açıkta denize zarar vermeyen yük atığı denize boşaltılabilir.
- Güverteyi yıkamak için kullanılan temizleyiciler ya da katkı maddelerinin de denize zararlı olmadığı takdirde denize atılmasına müsaade edilmiştir.
- Dolgu, bağlama ve paketleme malzemelerinin kıydan 25 mil açıkta atılmasına müsaade eden kural kaldırılmıştır. Bu ürünlerin denize atılması yasaklanmıştır.
- Kural 9’da yapılan değişimle çöp yönetim planı bulundurma zorunluluğu 400 GT’den 100 GT’ye indirilmiştir. Ayrıca sabit ya da yüzer platformlarında bir çöp yönetim planının olması şartı getirilmiştir.
- Kayıt tutma zorunluluğu için 400 GT ve üzeri şartı aynen korunmuştur.
- 400 gr altı gemilerde çöp kayıt defteri olması şartı yoktur ancak kaza ile dökülen çöplerin gemi jurnaline kaydedilmesi gereklidir.

Uygulamanın başlaması ile birlikte gemilerde bulunan çöp yönetim planlarının yeni kurallar doğrultusunda revize edilmesi gerekecektir.

BIO-FUEL BLENDING (BIO-YAKIT KARIŞIMLARI)

Bio yakıtlar ile petrol türevi yakıtların karışımlarının gemilerde taşınmasına ilişkin yeni bir sirküler yayınlanması kararı alınmıştır. Sirkülere göre 01.09.2011’den itibaren aşağıdaki koşullar geçerli olacaktır:

- %75 ve fazlası petrol türevi yakıt içeren karışımlar MARPOL Ek I taşıma şartlarını,
- %1-75 arası petrol türevi içeren karışımlar MARPOL Ek II taşıma şartlarını,
- %1’den az petrol türevi içeren karışımlar MARPOL Ek II şartlarını sağlamalıdır.

Gemide karışım yapmak yasaklanmıştır.

NOISE FROM COMMERCIAL SHIPPING AND ITS ADVERSE IMPACTS ON MARINE LIFE (GEMİLERDEN KAYNAKLANAN GÜRÜLTÜ VE GÜRÜLTÜNÜN DENİZ CANLILARINA OLUMSUZ ETKİLERİ)

MEPC 58’den bu yana gündem maddesi olan bu konu ile ilgili olarak su altındaki en büyük gürültü kaynağının pervaneler olduğu ve pervaneler ile ilgili özel çalışmalar yapılması gerektiği kararına varılmıştır. Komite, DE alt komitesini gürültünün azaltılmasını sağlayacak teknik kılavuzlar hazırlamak üzere görevlendirmiştir. Bu kılavuzların 2012’de tamamlanması planlanmaktadır.

Daha detaylı bilgi için / For further Information:

Mehtap Karahallı ÖZDEMİR

Deniz Emniyeti ve Çevre Koruma Birim Bşk. / Head of Dep., Maritime Safety and Env. Prot.

TÜRK LOYDU PLAN KONT. ve ARAŞ. BÖLÜMÜ / PLAN CONT. & RES. DIV.

Tel : +90-216-5813781

Fax : +90-216-5813840

E-posta : mkarahalli@turkloydu.org

Web : www.turkloydu.org

LEGAL NOTICE All rights reserved.

The information contained here is for general information purposes only.

Türk Loydu shall be under no liability or responsibility in contract or negligence or otherwise howsoever to any person in respect of any information or advice expressly or impliedly given in this document, or in respect of any inaccuracy herein or omission here from or in respect of any act or omission which has caused or contributed to this document being issued with the information or advice it contains (if any).