



İstanbul :

Sayı  
Our Reference : 2144

20.05.2015

Konu  
Subject : Balast Suyu İle İlgili Çelişkili Durum Hk.**Sirküler No: 387 /2015**

BIMCO web sitesinde yer alan, 08.05.2015 tarihli ve “Balast Suyu İle İlgili Çelişkili Durum” konulu duyurunun Odamızda yapılan Türkçe çevirisi ilişikte (Ek-1) sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER  
Genel Sekreter

**EKLER**

**Ek-1:** BIMCO Duyuru Metni Türkçe Çevirisi (1 sayfa)

**Ek-2:** BIMCO Duyuru Metni (1 sayfa)

**DAĞITIM:****Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Şubeleri
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Türk Loydu Vakfı
- GİSBİR

**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 Çevre Komisyonu
- Piri Reis Üniversitesi

## EK-1

### Balast Suyu İle İlgili Çelişkili Durum

BIMCO'nun 08.05.2015 tarihli duyurusunda bildirildiği üzere;

Denizcilik sektörü, kimileri aksini iddia etse de, çevresel gelişimde geçmiş yıllara uzanan saygıdeğer bir tutuma sahiptir. Denizcilik sektörü; kirliliğin giderilmesi, zararlı emisyonların elimine edilmesi ve daha sürdürülebilir biçimde faaliyet gösterilmesi hususlarında toplumsal ihtiyaçlara yanıt vermektedir. Fakat sektör bu faaliyetlerinde; mevzuatın dünya çapında uygulandığı küresel bir sektör ihtiyacı olduğuna ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO), tüm mevzuat değişikliklerinde aracı olarak görülmesi gerektiğine dikkat çekmektedir.

BIMCO tek taraflı ya da bölgesel mevzuatın, gemilerin dünya çapındaki ticaretini hem pahalı hem de uygulanamaz hale getirdiğini yıllardır birçok kere ifade etmiştir. Deniz ticaret filosu, uluslararası ve makul olduğu sürece kendisinden istenen her şeyi yapacaktır.

BIMCO bir süredir, yuvarlak masa ortaklarından Uluslararası Deniz Ticaret Odası, Intertanko ve Intercargo ile birlikte; gemi balast sularının düzenlenmesi ile ilgili uluslararası sözleşme için gerçekçi bir uygulama programının sıkıntıları hakkında uyarılmaktadır. Sektörün uygulamayı ertelemeye çalışmasının veya balast suyundaki patojenlerin ve istilacı türlerin transferini önlemek için sözleşmenin amaçlarını göz önünde bulundurmasının anlamı yoktur.

Problem yalnızca; uygulama ve 50.000 geminin armatörünü, 1-5 milyon Amerikan Doları arasında maliyeti olan, uygun teçhizatın gemilerine kurulumunu yapmak zorunda bırakacak bu sözleşmenin önümüzdeki yıl yürürlüğe girebilecek olması ile ilgili endişelerdir. Yuvarlak masanın, söz konusu teçhizatın onayı için ABD sistemi ile IMO sisteminin farklı olması ile ilgili endişeleri yinelenmekte ve IMO onaylı teçhizatın kurulumuna yüklü miktarda harcama yapan armatörlere dikkat çekilmektedir. Bu pahalı yatırımın, ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı test sisteminin gerekliliklerini yerine getirmek ve ABD sularında ticaret yapmaya devam etmek için 5 yıl içinde değiştirilmesinin gerekmesi gibi bir durum ortaya çıkabilir.

Sözleşme onay prosedürü sonuca yaklaştıkça, bu çelişki ile karşı karşıya kalan işletmeciler daha güçlü hale gelmektedirler. Bugüne kadar IMO yönetiminde, onaylı 54 sistem bulunmaktadır. Ancak hiçbiri şimdiye kadar ABD tarafından onaylanmamış olup, yalnızca 17 üretici sistemlerini ABD onayına sunma niyetinde olduklarını belirtmişlerdir. Yuvarlak masanın belgelerine rağmen, söz konusu teçhizatların onaylanacağına garanti yoktur. Dolayısıyla ABD sularında çalışan bir şirketin yatırımı aslında boş yere yapılmış olabilir.

“Makul” kelimesi; yıllardır IMO’da geliştirilen, dünya çapında balast suyu düzenleme yönteminde oldukça çok önem kazanmıştır. Denizcilik mevzuatı ile ilgili olarak, ticari gerçekleri ve teknik gelişmeleri kabul eden, bir çok hususta makul olarak nitelendirilebilecek memnuniyet verici bir pratiklik mevcuttur.

Armatörlerin karşı karşıya kaldığı makul ve pratik görünümlü bu müşkül durum, kırılma noktasına kadar gelmiştir. Duyarlı bir armatör, ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı gerekliliklerini karşılama zorunluluğu nedeniyle ileride işe yaramaz hale gelebilecek ve zamanla hurdaya dönüşecek teçhizat için neden (gemiye ne daha verimli ne de rantabilite bakımından daha gelişmiş hale getirebilecek) büyük yatırımlar yapacaktır? Eğer ABD, piyasadaki sistemlerden herhangi birini onaylamadıysa armatörler ne yapacaktır? Bu, gerçekten öncelikli olarak ele alınması gereken çelişkili bir durumdur.

Çeviren: Gizem D. GÜLTEPE MATARACI  
Çevre Sorumlusu/Çevre Mühendisi

### **The Ballast Water Dilemma**

The shipping industry, despite those who might suggest otherwise, has a very respectable record of environmental improvement stretching back very many years. It responds to societal demands to clear up pollution, to eliminate harmful emissions and operate in a more sustainable manner. But in its response, it consistently points out that the need of a global industry is world-wide implementation of regulations and that the International Maritime Organisation must be regarded as the vehicle for all regulatory change.

BIMCO has pointed out time and time over the years that unilateral or regional regulations make the operation of ships in world-wide trading both expensive and impractical. Shipping will do all that is asked of it, so long as this is reasonable and international.

For some time, BIMCO, in conjunction with its Round Table partners International Chamber of Shipping, Intertanko and Intercargo has been warning about the problems of a realistic implementation schedule for the international convention to regulate ships' ballast water. There is no sense that the industry is trying to delay the process or that it regards the aims of the convention, to prevent the transfer of invasive species and pathogens in ballast water, as anything other than valid and necessary.

The problem is solely that of implementation and the concerns that this convention might enter into force next year, with the owners of some 50,000 ships having to fit compliant equipment costing between \$1m and \$5m to their vessels. The Round Table has now reiterated its concern, with the US system of approval for this equipment different to that of the IMO regime, pointing out that owners who have spent heavily to fit IMO approved equipment, may find that this fails to fulfil the requirements of the USCG testing regime and this expensive investment will have to be replaced within five years in order to continue to trade in US waters.

As the ratification procedure of the convention approaches its conclusion, the dilemma facing operators becomes ever more acute. To date, there are 54 systems which have been approved under the IMO regime, but none have so far been approved by the US and only 17 manufacturers have indicated intent that they will submit their system for the US approval process. As the Round Table notes, there is no guarantee that these will meet approval so the investment of an operator working into US waters may indeed be in vain.

The word "reasonable" has acquired a great deal of importance in the world-wide regulatory process which has been developed over the years at the IMO. There is a pleasing pragmatism about maritime regulations, which recognises commercial realities and technical developments, which is, in most respects – reasonable.

But in this dilemma facing owners, what is reasonable and pragmatic seems to have been stretched to breaking point. Why would a sensible owner invest huge sums (which of themselves make a ship neither more efficient or enhance its earning power) in equipment which may subsequently fail to meet USCG requirements and in time become so much scrap iron? But if the US has not approved any of the systems on the market, what on earth is the owner to do? This is a real dilemma, which must be addressed with the utmost urgency.

**Kaynak:** [www.bimco.org](http://www.bimco.org)