



İstanbul :

Sayı
Our Reference: 2417

03.06.2015

Konu
Subject : **IMO Deniz Çevresini Koruma
Komitesi (MEPC) 68. Oturumu Hk.**

Sirküler No: 440 / 2015

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Marine Environment Protection Committee – MEPC) 68. Oturumu 11-15 Mayıs 2015 tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirilmiş olup, söz konusu Oturumun özet raporunun Odamızda yapılan Türkçe çevirisi ilişikte (Ek-1) sunulmaktadır.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

İsmail ASASOĞLU
Genel Sekreter V.**EKLER:**

Ek-1: MEPC 68. Oturumu Özet Raporunun Türkçe Çevirisi

Ek-2: MEPC 68. Oturumu Özet Raporu (BIMCO Kaynaklı)

DAĞITIM**Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (WEB Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Mot. Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- TÜRKLİM
- GİSBİR
- GESAD
- Türk Loydu Vakfı
- RODER
- UND
- GEMTAC
- İDO A.Ş.

Bilgi:

- 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
- İMEAK DTO Meslek Komite Bşk.
- İMEAK DTO Şube Y/K Başkanları
- Piri Reis Üniversitesi



İstanbul :

Sayı
Our Reference:

Konu
Subject :

- UTİKAD
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop
- S/S İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Koop.
- S.S. Marmara Bölgesi Balıkçılık Kooperatifi Birliği
- S.S. Avrasya Deniz ve Turizm Motorlu Taş. Koop.
- S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Koop.
- S.S. Mavi Marmara Deniz Yolcu ve Turizm Mot. Taş. Koop.
- Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği
- Koster Armatörleri Derneği
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Gemi Sahibi Firmalar



Meclisi Mebusan Caddesi No: 22 34427 Fındıklı - İSTANBUL / TÜRKİYE
Tel : +90 212 252 01 30 (Pbx) Fax : +90 212 293 79 35
www.denizticaretodasi.org.tr e-mail : iletisim@denizticaretodasi.org.tr
www.chamberofshipping.org.tr e-mail : contact@chamberofshipping.org.tr



IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) 68. Dönem Toplantısı Özet Raporu

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Marine Environment Protection Committee – MEPC) 11-15 Mayıs 2015 tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirilen 68. Oturumunun özeti aşağıda sunulmaktadır.

Balast Suyundaki Zararlı Sucul Canlılar

Balast Suyu Yönetimi Konvansiyonu, balast suyundaki istenmeyen türlerin transferinin deniz çevresinde yol açtığı zararlı etkilerin önlenmesi amacıyla 2004 yılında kabul edilmiştir. Bu konvansiyon öncelikli olarak okyanus sularında gemilerin balast suyu değişiminin yönetilmesini ve/veya tip onaylı Balast Suyu Yönetim Sistemlerinin (BWMS) sürdürülmesini gerektirecektir.

Konvansiyon; dünya deniz ticaret tonajının %35'ini temsil eden 30 ülke tarafından onay kriterlerinin yerine getirilmesinden 12 ay sonra yürürlüğe girecektir. Son MEPC oturumundan bu yana yalnızca Gürcistan, mevcut durumda %32,86'yı temsil eden 44 ülke tarafından kabul edilen Konvansiyonu imzalamıştır.

MEPC 68. oturumunda aktif maddeler kullanan 5 BWMS “basic approval”, 1 BWMS ise “final approval” almıştır.

Bu, aktif maddeler kullanmayan 20 adet BWMS onaylanmışken, aktif maddeler kullanan IMO onaylı BWMS sayısını toplamda 37 adede yükseltmektedir. İdare tarafından tip onaylı ve IMO BWMS kurallarıyla uyumlu aktif maddeler kullanmayan mevcut BWM sistemlerinin sayısı toplamda 57 adettir.

Balast Suyu Yönetim Sistemleri (G8) Onayı İle İlgili Kılavuzda Değişiklikler

MEPC 67. Oturumundan bu yana bir yazışma grubu Balast Suyu Yönetim Sistemleri (G8) onayı ile ilgili kılavuzlardaki potansiyel değişiklikleri değerlendirmektedir. Balast Suyu Yönetim (BWM) sistemlerinin tüm çevresel koşullarda standartları karşılayabildiğinden emin olmak için sistemlerin daha sağlam hale getirilmesi hedeflenmiştir.

MEPC 68, G8 Kılavuzlarının süregelen değerlendirmesine devam etmek için yazışma grubunun yeniden kurulmasına karar vermiştir. Ayrıca Balast Suyu Yönetimi Sözleşmenin uygulaması için yeni bir yol haritası da geliştirildi.

Davet edilen IMO Üye Devletler ve Sivil Toplum Kuruluşları yol haritasında tanımlanan önemli konular üzerine MEPC 69'a görüş sunacaklardır. BWM Sözleşmesinin uygulanması için çizilen yol haritası, mevcut Kılavuzlara (G8) göre onaylı BWM sistemlerini önceden kuran gemilerin cezalandırılmaması gerektiğini vurgulamaktadır. Komite rehber ve yol haritasının 70. Oturumda sonuçlandırılmasını hedeflemektedir.

Komite, Sözleşmenin uygulaması ile ilgili A.1088(28) no'lu toplantı sonucunu yansıtmak için BWM sözleşmesinin B-3 kuralı ile ilgili, MEPC 69'da onaylanması amacıyla bazı taslak değişiklikler hazırlamıştır. Taslak değişiklikler gemilere, sözleşmenin D-2 kuralında belirlenen balast suyu performansı standardına uyum sağlamaları için uygun bir zaman çizelgesi sağlayacaktır.

Ayrıca MEPC, sözleşmenin A-3 ve A-4 kurallarında belirtilen “aynı risk alanları” arasındaki seferler haricinde sözleşmeyle ilgili önerilen değişiklikleri ve aşağıda belirtilen hususlar açısından BWM Sözleşmesi (G7)’nin A-4 düzenlemesi altındaki risk değerlendirmesi için ilgili Kılavuzları değerlendirmiştir.

- Yerel seferlerde mesafe oldukça uzun ve limanlar arası farklı çevre koşulları olsa dahi sözleşmeden muaf olma durumu
- Uluslararası seferlerde mesafe kısa olsa bile sözleşmeye uyma zorunluluğu
- Uluslararası kısa mesafe seferler yapan gemilerin balast suyu değişimine başlamak zorunda kalıp kalmayacağı ile ilgili Balast Suyu Değişimi Durumu

Kutup Kodu

MEPC 68, Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere Yönelik Uluslararası Kod’un (Polar Code – Kutup Kodu) zorunluluğu altındaki çevresel gereklilikleri hayata geçirmektedir. Çevreyle ilgili hükümlerden, giriş bölümü ile II-A ve II-B bölümlerinde bahsedilmektedir.

Çevresel hükümler; petrol kirliliğinin önlenmesi, gemilerden kaynaklanan zararlı sıvı maddelerle kirlenmenin önlenmesi, gemilerden kaynaklanan pis sular ile kirlenmenin önlenmesi ve gemilerden kaynaklanan çöplerle kirlenmenin önlenmesi ile ilgili gereklilikleri içermektedir.

Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere Yönelik Uluslararası Kod, gemi faaliyetlerinin güvenliğini arttırmak ve Arktik ile Antartik’te çevresel etkileri azaltmak amacıyla mevcut IMO dökümanlarına ek olarak geliştirilmiştir.

Kutup Kodu; MARPOL Ek I, Ek II, Ek IV, Ek V ve SOLAS ile ilgili düzenlemelerle birlikte 1 Ocak 2017’de yürürlüğe girecektir.

Bitkisel Atık Yağlar İçin Taşıma Koşulları

MEPC 68; MEPC.2/Sirküleri Liste 1’de bitkisel atık yağlar ile ilgili, tüm ülkeler için herhangi bir bitiş tarihi verilmeksizin, genel bir giriş oluşturulmasını uygun bulmuştur. Ayrıca, Kirliliğin Önlenmesi ve Müdahale Alt Komitesi’nin bitkisel atık yağların bertarafının değerlendirildiği MARPOL Ek-V’e ilave bir birleştirilmiş yorumda anlaşmaya varamadığı ancak yine de bu tür bertarafın MARPOL Ek-V gereklilikleri ile uyumlu olması gerektiği belirtilmiştir.

Petrol Kalıntıları

MEPC 68, MARPOL Ek-1’de yer alan petrol kalıntıları için tanklar konulu Kural 12’de değişiklik yapmaktadır. Değişiklik, petrol kalıntıları (slaç) tanklarının; yağlı sintine suyu toplama tanklarının tank yüzeyi ya da petrollü su seperatörüne deşarj bağlantısı düzenlemeleri ile ilgilidir. Değişiklik yapılan düzenleme; sintine suyunun, çamur tasfiye tanklarını ve boru sistemlerini kirlenmesine izin verildiği yere ilişkin herhangi bir yanlış yorumlamanın önlenmesini amaçlamaktadır.

Değişiklikler 1 Temmuz 2016’da yürürlüğe girecektir.

Büyük Mercan Kayalığı ve Torres Boğazı Özel Hassas Deniz Alanı Sınırının Uzatılmasının Kabulü

Komite; tehdit altındaki, göçmen ve ticari olarak değerli türlere barınak sağlayan, uzak bir okyanus ekosistemi ve Avustralya Deniz Rezervinin bir bölümü olan Mercan Denizinin güneybatı kısmını kapsamaları için mevcut Büyük Mercan Kayalığı ve Torres Boğazı Özel Hassas Deniz Alanı doğu sınırının uzatılması kararını vermiştir.

Denizcilikte Teknik ve Operasyonel Enerji Verimliliğinin Arttırılması İçin IMO Veri Toplama Sistemi

IMO gemilerin operasyonel enerji verimliliğinde yenilikler ve gelişmelerin bir süre analiz edilmesi için veri toplama sistemi oluşturulması ve olası düzenleyici eylemler için mümkün olduğunca temel oluşturulması üzerinde durmuştur.

Sektör, her gemi için belirlenen ve geminin verimlilik yönünden gelecekteki kapasitesi ile doğal olarak ilgisi olmayan operasyonel verimlilik göstergelerinin elde edilmesi endişesi ve kargo taşımacılığı açısından ticari hassasiyetler nedeniyle gemilerinin faaliyetleri sırasındaki verileri açığa çıkarmakta oldukça isteksizdir.

Söz konusu verileri inceleyenler; AB'nin, gemilerin operasyonel verimliliği hakkındaki verilerin toplanması için bölgesel bir ölçme, raporlama ve doğrulama (Measuring, Reporting and Verification - MRV) planı ile ilgili düzenleme gerektiğini zaten kabul etmiş olduğunun farkında olacaktırlar. Bu durum, IMO yönteminde müdahaleci olması ve gemi adları altında toplanan verimlilik verilerinin tamamen ifşa edilmesi nedeniyle sektör tarafından ağır bir şekilde eleştirilmiştir.

Sektör için, bu tür herhangi bir veri toplama uygulamasını kabul etmeden önce gizlilik çok önemlidir.

Komitenin bu toplantısında ABD temsilcileri gizliliğin, verimlilik verilerinin toplanması ile ilgili IMO planının kabul edilebilir bir bölümü olduğunu Komite'ye açık bir şekilde ifade etmiştir. Sektör bu yeni gelişmeyi iyi karşılamış ve tartışmada yapıcı bir tavır sergilemiştir.

Zorunlu bir veri toplama sisteminin resmi taslak metni, IMO üye devletlerinin gemiyi tanımlayıcı verilere erişemeyeceğini garantiye almak için özel hükümlerle yazılmıştır.

Söz konusu çalışma, gemilerin taşımacılık işleri için toplanan gerçek parametreler ile ilgili kararların yanı sıra verilerin gizlilik durumlarının sonuçlandırılması için tartışmaların devam etmesi nedeniyle tamamlanmamıştır.

Uluslararası Denizcilik Kaynaklı Sera Gazı Emisyonları

Marshall Adaları Komite'ye, uluslararası denizcilik kaynaklı sera gazı emisyonlarının azaltılması amacıyla bir emisyon azaltma hedefi konulması hususunda anlaşılması için acil harekete geçilmesi gerektiğini belirten bir belge sunmuştur.

Söz konusu belge üzerine müzakere, ortak fakat farklılaştırılmış sorumlulukların (Common But Differentiated Responsibilities - CBDR) ilkeleri ve hangi ülkelerin iklim değişimini azaltma politikalarının yükünü taşıması gerektiği ile ilgili bitmek bilmeyen tartışmalar haline gelebilirdi. Ancak müzakere oldukça sakin geçmiş ve IMO yöntemine güven duyduğunu söyleyen üye ülkelerin

büyük çoğunluğu ilk adım olarak bir veri toplama planı geliştirilmesini istemiştir. Dolayısı ile IMO çalışmalarının aksamaması önlenmiş ve çalışma planı onaylanmıştır.

Yeni Gemiler İçin Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi

MEPC 68, yeni gemiler için Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (Energy Efficiency Design Index - EEDI) hesaplama metodu ile ilgili Kılavuzda ilerisi için yapılabilecek değişiklikleri değerlendirmiştir. Bu çalışma, iskeleti henüz tamamlanmamış yeni gemiler için azaltma faktörleri ve başlangıç noktalarının nasıl hesaplanacağından bahsetmektedir.

MEPC gelecek 4 oturumda (2018 yılında MEPC 72 ile sonlanan);

- Kruvaziyer yolcu gemileri (konvansiyonel sistem),
- Kruvaziyer dışındaki diğer yolcu gemileri (konvansiyonel/konvansiyonel olmayan sistem),
- LNG taşıyanlar ve kruvaziyer yolcu gemileri dışındaki konvansiyonel olmayan çalışma sistemine sahip gemiler için bu Kılavuzun oluşturulması ile ilgili zaman harcanmasına karar vermiştir.

NOx Teknik Kodu 2008’de Değişiklikler

Kuzey Amerika NOx Emisyon Kontrol Alanı (ECA) 1 Ocak 2016’da yürürlüğe gireceğinden, çalışma grubu NOx Teknik Kodu 2008’in taslak değişikliklerini sonuçlandırmakta oldukça istekliydi. Söz konusu değişiklikler; NOx Aşama 3 stratejisi için gaz yakıtlı ve çift yakıtlı motorların testi, NOx Aşama 3 emisyon kontrol alanlarıyla operasyonel olarak uyum sağlanması için gerekenlerin kaydı, gaz yakıtlı ve çift yakıtlı motorlar için Aşama 3 gereklilikleri ile ilgili MARPOL Ek-6 13. Kuralının uygulanması hakkındaki Kılavuzda yer alan birkaç küçük açıklama gibi bir takım muallakta kalan konuları içermektedir.

Karbon Siyahı Tanımlamasının Kabulü

Komite uluslararası denizcilik kaynaklı emisyonların; fiziksel özellikleri nedeniyle atmosferik aerosollerdeki karbon ve karbon bileşiklerinden ayırt edilebilir, yalnızca karbonlu yakıtların yakılması sırasında oluşan karbonlu maddelerin belirgin bir türü olan “Karbon Siyahı” olarak tanımlanmasına karar vermiştir.

Hız Denemesi Örnek Testi

Enerji Verimliliği Tasarım Endeksinin (Energy Efficiency Design Index - EEDI) incelenmesi ve sertifikalandırılması ile ilgili 2014 Kılavuzu, EEDI doğrulaması için hız denemeleri ve örnek test prosedürleri ile ilgili konuları içermektedir.

Uluslararası Standartlaştırma Organizasyonu (The International Organization for Standardization - ISO), “Uluslararası Havuz Testi Konferansının (International Towing Tank Conference - ITTC)” katkılarıyla, hız deneme verisinin analizi aracılığıyla hız ve güç performansının değerlendirilmesi ile ilgili ISO 15016:2015 standardında yapılan güncellemeleri tamamlamıştır. Söz konusu standart, hız denemesi testlerinde; uluslararası, sağlam, güvenilir ve kullanıcı dostu bir test prosedürü sağlamak için revize edilmiştir.

ISO standardı resmi olarak onaylanmıştır ve bu nedenle MEPC, ilgili kılavuzlar için bir güncelleme başlatmıştır. Komite, hız denemesi için yeni ISO 15016:2015 standardının kullanılmasını tavsiye etmektedir.

Minimum Güç

MEPC, olumsuz hava koşullarında gemilerin manevra kabiliyetini kaybetmemek için gerekli sevk gücünü belirleyen 2013 Ara Kılavuzlarında (Interim Guidelines) yapılması önerilen değişiklikleri ele almıştır. Kılavuzlar Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (Energy Efficiency Design Index - EEDI) referans seviyesine bakılmaksızın gemilerin yeterli enerjiyi yüklemelerini temin edeceklerdir. (EEDI referans seviyesi; 2015, 2020 ve 2025 olmak üzere her beş yılda bir sıkılaştırılacak; her defasında %10'a kadar EEDI değeri indirimi olacaktır.)

Bir önceki MEPC oturumunda bazı temsilciler pek çok yeni geminin kurulu ana motor gücünün her bir ara kılavuzda istenen minimum gücü yerine getiremeyecek olması sebebiyle ciddi endişeler taşıdıklarını ifade etmişlerdir. Bu yüzden minimum güç eşik değerinin % 5-10 aralığında arttırılmasını önermişlerdir.

Komite, tankerlerin ve dökme yük gemilerinin minimum sevk gücü için ara kriter sınırı ile ilgili Yunanistan ve Japonya tarafından yapılan öneriyi değerlendirmiştir. Söz konusu ara kriter, "1. Aşama Değerlendirmesindeki (sadeleştirilmiş eşik değerlendirme)" minimum sevk gücü eşik değerinin artışı kapsamaktadır. Eğer geminin sevk gücü eşik değeri altına düşerse, daha ileri değerlendirme için "2. Aşama Değerlendirmeye (gemiden direkt olarak alınan verinin kullanılması)" geçilmelidir.

Uzun bir tartışma sonrasında Komite, arttırılmış bir eşik değeriyle Ara Kılavuzları düzeltmeye karar vermiştir.

Kaynak: www.bimco.org

Çeviren: Gizem MATARACI

Çevre Sorumlusu/Çevre Mühendisi

EK-2

Report from IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC 68)

Report from IMO MEPC 68. This report gives an overview of the most important items:

Harmful aquatic organisms in ballast water

The Ballast Water Management Convention was adopted back in 2004 in order to prevent any detrimental effects to the marine environment caused by the transfer of unwanted species in ballast water. The Convention will require ships to initially conduct ballast water exchange in oceanic waters and/or through Ballast Water Management Systems that are type approved.

The Convention will enter into force 12 months after ratification criteria are met by 30 states, representing 35% of the world merchant shipping tonnage. Since the last MEPC session, only Georgia has ratified the Convention, which currently is ratified by 44 states representing 32.86%.

MEPC 68 granted 5 basic approvals and 1 final approval to Ballast Water Management Systems using active substances. This brings the number of IMO approved BWM systems using active substances up to 37 in total whilst 20 BWMS not using active substances have been approved. The current number of BWMS, which are type-approved by the Administration and BWMS not using active substances complying with the IMO BWMS regulations is 57 in total.

Amendments to Guidelines for approval of Ballast Water Management Systems (G8)

Since MEPC 67, a correspondence group has been considering potential amendments to the Guidelines for approval of Ballast Water Management Systems (G8). The aim is to make them more robust to ensure the BWMS can meet the standards in all environmental conditions.

MEPC 68 agreed to re-establish a correspondence group to continue the ongoing review of the G8 Guidelines. A new Roadmap for the Implementation of the Ballast Water Management Convention stipulating the outstanding issues was also developed. IMO Member States and NGO's were invited to send in submissions to MEPC 69 on outstanding issues identified in the roadmap. The "*Roadmap for the implementation of the BWM Convention*" emphasises that early movers, i.e. ships which install ballast water management systems approved in accordance with the current Guidelines (G8), should not be penalized. The Roadmap further invites the MEPC to develop guidance on contingency measures and to expand the trial period associated with the Guidance on ballast water sampling and analysis into an experience-building phase. The MEPC is aiming at finalizing this guidance and Roadmap at MEPC 70.

MEPC 69 further developed some draft amendments to regulation B-3 of the BWM Convention to reflect Assembly resolution A.1088(28) on application of the Convention. Final approval is expected at MEPC 69 and consideration for final adoption once the BWM Convention enters into force. The draft amendments will provide an appropriate timeline for ships to comply with the ballast water performance standard as set out in regulation D-2 of the Convention.

MEPC also considered proposed amendments related to the Convention exempting voyages between "same risk areas" under Regulations A-3 (Exceptions) and A-4 (Exemptions) of the Convention and the associated Guidelines for risk assessment under regulation A-4 of the BWM Convention (G7) especially in terms of the below issues:

- For domestic voyages – even if the distance is very long and may have different environment between the ports they are exempted from the Convention

- For International voyages – even if the distance is short, they are to comply with the Convention.
- The status of “Ballast Water Exchange” - whether ships engaged in the short international voyages are required to undertake ballast water exchanges.

Polar Code

MEPC 68 adopted the environmental requirements under the mandatory International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code). The environment-related provisions are mentioned in the Introduction, and parts II-A and II-B of the Polar Code. Environmental provisions include requirements covering prevention of oil pollution; prevention of pollution from noxious liquid substances from ships; prevention of pollution by sewage from ships, and prevention of pollution by discharge of garbage from ships.

The International Code for Ships Operating in Polar Waters has been developed to supplement existing IMO instruments in order to increase the safety of ships' operation and mitigate the impact on the environment in Arctic and Antarctic waters.

The date of entry into force of the Polar Code together with the associated amendments to MARPOL Annexes I, II, IV and V and SOLAS will be 1 January 2017.

Carriage requirements for used cooking oil

The MEPC 68 endorsed the establishment of a generic entry for Used cooking oil in list 1 of the MEPC.2/Circular, for all countries and without an expiry date. It was also noted that the Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR 2) had not reached an agreement on a unified interpretation pertaining to MARPOL Annex V concerning the disposal of used cooking oil, but had agreed, nevertheless, that such disposal should comply with the requirements of MARPOL Annex V.

Oil residues

MEPC 68 adopted amendments to MARPOL Annex I Regulation 12 on tanks for oil residues. The regulation regards arrangements where the oil residue (sludge) tank(s) have discharge connections to oily bilge water holding tank(s), tank top or oily water separator. The amended regulation aims to avoid any misinterpretation as to where bilge water was allowed to contaminate the sludge disposal tanks and piping systems.

The entry into force of the amendments will be 1 July 2016.

IMO Data Collecting system for enhancement of technical and operational energy efficiency in shipping

IMO has for some time been deliberating the creation of a data collecting system to analyse the industry for trends and developments in operational ship energy efficiency, and possibly form the basis for potential regulatory actions.

Industry is very reluctant to reveal data on ships' activities in terms of cargo carried for reasons of commercial sensitivity and the fear of having operational efficiency indicators assigned to individual ships, which inherently have no bearing on ships' future capability in terms of efficiency.

Readers will be aware that the EU have already adopted regulatory requirements for a regional measuring, reporting and verification (MRV) scheme to collect data on ships' operational efficiency.

This has been heavily criticized by industry for interfering in the IMO process and also for its full disclosure provision of the collected efficiency data on named ships.

Confidentiality is crucial for industry prior to endorsing any such data collection exercise.

At this meeting of the MEPC, the United States delegation clearly stated in their intervention to the Committee that confidentiality was an acceptable part of an IMO scheme for collection of efficiency data. Industry responded by welcoming this new development and promised to engage constructively in the debate.

The draft legal text for a mandatory data collection system is now written with specific provisions to ensure that no IMO member state can access data for identifiable ships.

The work is not complete, as discussions are outstanding to finalise the confidentiality aspects of the data as well as decisions on the actual parameters for ships' transport work to be collected.

BIMCO is pleased to see the progress in IMO on this important issue, and especially that the industry concerns with regard to commercial implications of a fully transparent system has been taken onboard by the member states.

Green House Gas (GHG) emissions from international shipping

The Marshall Islands had submitted a paper to MEPC, which called for immediate actions to agree on an emission reduction target to be set for reductions of GHG emissions from international shipping.

The debate on this issue could well have developed into an endless discussion on principles of common but differentiated responsibilities (CBDR) and which states should bear the burden of climate change mitigation policies. The debate remained however calm and the vast majority of member states that spoke indicated confidence in the IMO process and called on development of a data collection scheme as a necessary first step. Disruption of IMO's work was thus avoided and the work plan was confirmed.

Energy Efficiency Design Index for new ships

MEPC 68 considered future amendments to the Guidelines on the method to calculate the attained EEDI for new ships. This work refers to how to calculate reference lines and reduction factors for new ship types, which are not already covered by the framework.

MEPC decided to spend the forthcoming four sessions (ending at MEPC 72 in 2018) on establishing Guidelines for:

- cruise passenger ships (conventional propulsion)
- passenger ships other than cruise passenger ships (conventional/non-conventional propulsion)
- ships having non-conventional propulsion other than LNG carries and cruise passenger ships

Amendments to the NOx technical Code 2008

As the North America NOx Emission Control Area (ECA) enters into force on 1 January 2016, the working group was very keen to finalize the draft amendments to the NOx Technical Code 2008. This included a number of pending issues, like: testing of gas-fuelled engines and dual fuel engines for NOx Tier III strategy, Recording requirements for operational compliance with NOx Tier III emission control areas, and a number of minor clarifications on the Guidance on the application of

regulation 13 of MARPOL Annex VI related to Tier III requirements to dual fuel and gas-fuelled engines.

Speed trial model test

The 2014 Guideline on survey and certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) (resolution MEPC.254(67)) contains references to speed trials and model test procedures for EEDI verification.

The International Organization for Standardization (ISO) in collaboration with the International towing tank Conference (ITTC) has now finalised new updated and harmonized standards on Guidelines for the assessment of speed and power performance by analysis of speed trial data, ISO 15016:2015. The Standard has been revised in order to ensure an international, robust, reliable and user-friendly test procedure when performing speed trial tests.

BIMCO has been following the harmonisation of the Standard closely as we find it essential to have robust Standards in such an important area. The new guideline has been significantly improved in a number of issues.

The ISO standard has now been approved officially and consequently MEPC commenced an update of the relevant guidelines with proper references. MEPC 68 recommends using the new ISO 15016:2015 for sea trails.

Minimum power

MEPC considered proposed amendments to the 2013 interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of the ship in adverse weather conditions. The guidelines are to ensure that ships will have installed sufficient installed power on-board regardless of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) reference level. (The EEDI reference level will be tightened every five years, in 2015, 2020 and 2025 with a 10% EEDI value reduction each time).

At the previous MEPC, some delegations expressed serious concerns because the installed main engine power of many new ships may be unable to fulfil the required minimum power as per the interim guidelines. It was therefore suggested the minimum power threshold should be increased with 5-10%.

MEPC reviewed a proposal by Greece and Japan proposing interim criteria line for minimum propulsion power for tankers and bulk carriers. The interim criteria included an increase of the threshold of the minimum propulsion power in “level 1 assessment” (simplified threshold assessment). If the propulsion power installed on a ship falls below the threshold, the “level 2 assessment” (using direct data from the ship) should be conducted for further evaluation.

After a long discussion, the Committee agreed to amend the interim guidelines with an enhanced threshold.

Web site: www.bimco.org

22.05.15