



ÖNE ÇIKANLAR

EYLÜL AYINDA MEVZUAT, ULUSLARARASI SÖZLEŞME VE REGÜLASYONLARDA NELER DEĞİŞTİ?

[İŞTE CEVAPLARI](#)

MİLLİ MEVZUAT

**TÜRK PARASI KIYMETİNİ KORUMA HAKKINDA 32 SAYILI KARARA İLİŞKİN TEBLİĞ (İHRACAT
BEDELLERİ HAKKINDA) (TEBLİĞ NO: 2018-32/48) YAYIMLANDI.**

DENİZ VE İÇSULAR TARAMA YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNETMELİK YAYIMLANDI.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

IMO, okyanusları ve açık denizleri korumaya teşvik ediyor

Ekonomik kalkınmayı teşvik etmek ve insanların hayatlarını iyileştirmek konusunda çok büyük bir potansiyeli olan **deniz taşımacılığı, mavi ekonominin önde gelen bir parçasıdır.**

AVRUPA BİRLİĞİ (AB)

..... ECSA, AB GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ LİSTESİNDE KAPASİTENİN ARTIRILMASINI TALEP EDİYOR

IMO'dan Edmund Hughes, 24-26 Eylül tarihleri arasında gerçekleşen Asya Pasifik Petrol Konferansında (Asia Pacific Petroleum Conference –APPEC) yaptığı konuşmada, gemi yakıtlarına getirilen %0.50 yeni kükürt limitinin çevreye ve insan sağlığına yararları nedeniyle, IMO'nun MARPOL sözleşmesi gereğince 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren yürürlüğe gireceğini belirtti

GLOBAL EVENTS

**** **Sea Trade Maritime Middle East**, Ekim 29-31, Dubai, BAE

** **The Offshore Wind Europe**, Kasım 27-28, Londra, UK

*****CWC World LNG Summit & Awards Evening**, Kasım 27-30, Lizbon

*****GreenTech in Shipping**, 26-27 Şubat, Hamburg



TAB NORM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ NORM MERKEZİ

Aylık Sektör Norm Raporu

EYLÜL 2018

RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ

TÜRK PARASI KIYMETİNİ KORUMA HAKKINDA 32 SAYILI KARARA İLİŞKİN TEBLİĞ (İHRACAT BEDELLERİ HAKKINDA) (TEBLİĞ NO: 2018-32/48) YAYIMLANDI.

04 EYLÜL 2018 SALI Sayı: 30525

Bu tebliğ ile Türkiye’de yerleşik kişiler tarafından gerçekleştirilen ihracat işlemlerine ilişkin bedellerin, ithalatçının ödemesini müteakip doğrudan ve gecikmeksizin ihracata aracılık eden bankaya transfer edilmesi veya getirilmesi zorunlu hale getirilmiştir. Tebliğde bedellerin yurda getirilme süresinin fiili ihrac tarihinden itibaren 180 günü geçemeyeceği ve söz konusu bedellerin en az %80’inin bir bankaya satılmasının zorunlu olduğu ifade edilmiştir.

Bu tebliğden sonra Hazine ve Maliye Bakanlığı’nın Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karara İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2008-32/34)’de Değişiklik Yapılmasına Dair yayınladığı ikinci tebliğ (Tebliğ No: 2018-32/51) 06.10.2018 tarih ve 30557 sayılı Resmi Gazete ’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu tebliğ bir önceki tebliğin 8. Maddesini başlığıyla beraber değiştirmiştir.

Buna göre birliğimizce yapılan yoruma istinaden yurtdışı bağlantılı çalışan gemilere bu konuda istisna getirildiği, bunların yurtiçinde yapacakları tüm sözleşmeleri döviz cinsinden yapabileceği ve fakat kabotajda yapılan taşıma için bu istisnanın söz konusu olmadığı değerlendirilmiştir.

Yine TUGS bağlamında inşa ettirilecek gemilerin inşası kapsamında yapılacak sözleşmelere istisna getirilmiştir. Bunun yanı sıra TUGS ve 491 sayılı KHK’da belirtilen gemilerin finansal kiralama yolu ile ediniminde de sözleşmeler açısından bir istisna bulunduğu anlaşılmıştır.

DENİZ VE İÇSULAR TARAMA YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNETMELİK YAYIMLANDI.

28 EYLÜL 2018 CUMA Sayı: 30549

9/8/2016 tarihli ve 29796 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Deniz ve İçsular Tarama Yönetmeliğinin 3 üncü maddesi 28 Eylül 2018 tarihli ve 30549 sayılı resmi gazete ile değiştirilmiştir.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)¹

IMO KOMİTELERİNİN ÖNÜMÜZDEKİ AYLARDAKİ TOPLANTILARI

- **IMO Uygulamaları Alt Komitesi (Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III))**
(24/09/2018 - 28/08/2018)/5.Oturum
- **Çevre Komitesi (Marine Environment Protection Committee (MEPC))**
(22/10/2018 - 26/10/2018)/73.Oturum

¹ Deniz Ticaret Odası Aylık IMO Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

- **Londra Konvansiyonu ve Protokolünün Tarafları Olan Devletlerin Danışma Komisyonu Toplantısı** (40th Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Convention and 13th Meeting of Contracting Parties to the London Protocol (LC 40/LP 13)) (05/11/2018 - 09/11/2018)

IMO, OKYANUSLARI VE AÇIK DENİZLERİ KORUMAYA TEŞVİK EDİYOR

Ticari seferlerini okyanuslarda yapan gemiler; seferleri boyunca uygulanan sert çevre, güvenlik ve emniyet kurallarına maruz kalmaktadır. Uluslararası denizcilik için IMO tarafından geliştirilen kapsamlı düzenleyici çerçeve, 4-17 Eylül tarihleri arasında New York'ta gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler okyanus konferansında vurgulandı. Konferans, Ulusal Yargı Yetkisinin Dışındaki Alanlarda Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin (Biodiversity Beyond National Jurisdiction –BBNJ) korunması ve sürdürülebilir kullanımı konusunda yasal olarak bağlayıcı bir uluslararası belgenin geliştirilmesi yolunda ilk adımı atıyor.

IMO'dan Fredrik Haag, okyanusların deniz taşımacılığı tarafından sürdürülebilir kullanımını sağlamak amacıyla, IMO'nun küresel bağlayıcılığı bulunan 50'den fazla anlaşma ile uluslararası denizciliğe yönelik düzenlemeler geliştirilmesinde sahip olduğu tecrübenin altını çizdi. IMO, ulusal yargı yetkisi dışında kalan alanlarda deniz biyolojik çeşitliliğinin korunması ve sürdürülebilir kullanılmasına yönelik başkaca çabaları memnuniyetle karşılıyor ve yeni belge için olan hazırlık sürecinin, yapılacak yeni anlaşmanın ilgili küresel ve sektörel kurumları ve ilgili yasal belge ve çerçeveleri tanımasını ve bunların altını oymamaya dikkat etmesini olumlu karşılıyor.

Haag, ayrıca IMO'nun düzenleyici rejimini ve bu rejimin BBNJ ile alakasını, Birleşmiş Milletler'in genel merkezinde 5 Eylül tarihinde yapılan denizcilikle ilgili bir yan etkinliğinde sundu. Söz konusu etkinlik; IMO, Marshall Adaları ve Norveç, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping –ICS) tarafından ve Norveçli Armatörler Birliği'nin desteğiyle düzenlendi.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) gereğince yasal bağlayıcı nitelikteki yeni bir BBNJ belgesi geliştirmek için yapılan konferanslar serisinin 2020 yılında sonuçlanması bekleniyor.

İÇ BÖLGE BAĞLANTISININ ÖNEMİ VURGULANDI

Gemi limana ulaştığında, seferinin sonu olabilir, fakat tamamlanması gereken bir dizi idari görevin sadece bir başlangıcıdır. Limanın, boşaltılması ve çeşitli yollarla gönderilmesi gereken yükün son varış noktası olması pek mümkün değildir. Söz konusu durum, "İç Bölge Bağlantısı" olarak bilinen, limanı denizden uzak diğer yerlere ve bölgelere bağlayacak lojistiği ve altyapıyı gerektirmektedir.

Bu konu, Nijerya Başbakanı tarafından resmi açılışı yapılan Uluslararası Limanlar ve Sığınma Yerleri Birliği'nin 17-19 Eylül tarihleri arasında Nijerya, Abuja'da gerçekleştirdiği ilk bölgesel konferansında ilgi merkezi olan bir konuydu. Konferans, 54 ülkeden 15'inin kara ile çevrildiği bir kıta olan Afrika bağlamında konuyu tartışmak için Afrika limanlarını, liman işletmecilerini ve uluslararası örgütleri bir araya getirdi.

IMO, örgütün limanlarla işbirliğini güçlendirmek ve onları IMO'nun çalışmalarına katılmaya teşvik etmek için süre gelen çabalarının bir parçası olarak etkinlikte yer aldı.

Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması'na (Facilitation of International Maritime Traffic –FAL) yönelik temel bir IMO anlaşması, gemi limana geldiğindeki idari görevleri düzenlemekte ve kolaylaştırmaktadır. Söz konusu anlaşma; yük beyannamelerini, ithalat ve ihracat izinleri gibi birçok şeyi kapsamaktadır. Düzgün bir şekilde uygulandığı takdirde FAL; sevkiyatın daha hızlı, kolay ve verimli şekilde taşınmasına katkıda bulunmaktadır.



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

*Asya, Avrupa ve ABD'den limanlar ile beraber Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization – WTO), Dünya Bankası, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD), Avrupa Komisyonu, Afrika Birliği, Afrika Kalkınma Bankası ve Pan-Afrikan Liman Dayanışma Birliği dahil uluslararası örgütler.

ULUSAL DENİZ TAŞIMACILIĞI POLİTİKASI NEDİR?

Birçok Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefini ele alarak, ekonomik kalkınmayı teşvik etmek ve insanların hayatlarını iyileştirmek konusunda çok büyük bir potansiyeli olan deniz taşımacılığı, mavi ekonominin önde gelen bir parçasıdır.

Söz konusu potansiyelden faydalanmak için hazırlıksız olan birçok ülkenin, mahrum kaldığı –ihtiyaç duyduğu- şey uygun ve eşgüdümlü bir Ulusal Deniz Taşımacılığı Politikasıdır. Yakın zamanda yayınlanan bir video; Ulusal Deniz Taşımacılığı Politikasının tam olarak ne olduğunu ve bu politikanın bir ülkenin denizcilik sektörünün etkin bir katılımcısı haline gelebilme için ihtiyacı olan araçları nasıl sağladığını açıklamaktadır.

IMO, Ulusal Deniz Taşımacılığı Politikalarını planlamaları, geliştirmeleri ve kabul etmeleri konusunda ilkeleri desteklemek için Entegre Teknik İşbirliği Programı aracılığıyla faaliyetler düzenlemektedir. Bu sürece katkı sağlamak için IMO, Dünya Denizcilik Üniversitesi ile beraber dünyaya açılan devlet görevlileri ve diğer kıdemli personeller için videonun yanı sıra bir eğitim paketi geliştirmiştir.

IMO 2020 KÜKÜRT LİMİTİ

IMO'dan Edmund Hughes, 24-26 Eylül tarihleri arasında gerçekleşen Asya Pasifik Petrol Konferansında (Asia Pacific Petroleum Conference –APPEC) yaptığı konuşmada, gemi yakıtlarına getirilen %0.50 yeni kükürt limitinin çevreye ve insan sağlığına yararları nedeniyle, IMO'nun MARPOL sözleşmesi gereğince 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren yürürlüğe gireceğini belirtti. Yeni limit, bütün dünyada geçerli olacak, belirlenmiş emisyon kontrol bölgelerinde ise söz konusu limit %0.10 olmaya devam edecektir.

1 Ocak 2020 uygulama tarihi IMO tarafından Ekim 2016'da onaylanarak artırım, bunker ve deniz taşımacılığı sektörüne kesinlik sağladı. IMO, yeni limitin uygulanmasını desteklemek için Üye Devletler ve sektör ile beraber çalışmaktadır.

MEPC 'nin 1 Ocak 2020 %0.50 limit uygulamasına destek vermeyi amaçlayan bütünlüğü MARPOL yasa değişikliğini hayata geçirmesi de bekleniyor. Bu yasa değişikliği, gemi; egzoz gazı temizleme sistemine –scrubber'a- sahip olmadıkça, uygun olmayan yakıtı yasaklayacak niteliktedir.

Birçok geminin yakıttaki %0.50 kükürt limitini karşılaması için üretilen yeni yakıt karışımlarından faydalanması beklenmektedir. Halihazırda dünya çapında yakıttaki azami kükürt limiti %3.50 düzeyindedir (söz konusu limit dört emisyon kontrol bölgesinde ise %0.10'dur: Baltık Denizi Bölgesi, Kuzey Denizi Bölgesi, Kuzey Amerika Bölgesi (Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada dışındaki belirlenmiş sahil bölgelerini kapsayan), ve Birleşik Amerika Devletleri Karayip Denizi Bölgesinde (Porto Riko ve ABD Virjin Adaları çevresi)).

Kükürt düzenlemesi, gemilerin gereklilikleri scrubber gibi alternatif araçlarla karşılamalarına da imkân tanımaktadır. Scrubberlar gemideki emisyonu 'temizledikleri' için gemilerin yüksek kükürtlü yakıt kullanmaya devam etmelerini mümkün kılıyor.



AVRUPA BİRLİĞİ ²

ECSA, AB GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ LİSTESİNDE KAPASİTENİN ARTIRILMASINI TALEP EDİYOR

Avrupa denizcilik sektörü, Avrupa Komisyonu'nun emniyetli ve çevreye duyarlı gemi geri dönüşümünü sağlayacak olan onaylanmış tesisler listesini genişletmek amacıyla gemi geri dönüşüm tesislerinde yapmakta olduğu denetimleri memnuniyetle karşılıyor. Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Association - ECSA)'ya göre, AB dışında olup gerekliliklere uygun olduğu tespit edilen tesislerin AB listesine dâhil edilmesi gerekmektedir ve bu durum, Güney Asya'da ve dünya çapında bu doğrultuda yaşanan olumlu gelişmeleri teşvik edecektir.

Rakamlar, AB bayraklı gemiler için bir kapasite yetersizliği olduğunu ortaya koyuyor:

AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği'nin (Ship Recycling Regulation - SRR), 31 Aralık 2018 tarihinde yürürlüğe girmesiyle birlikte, AB bayrağına kayıtlı tüm gemilerin geri dönüşüm aşamasında onaylanmış bir gemi geri dönüşüm tesisini kullanmaları gerekecektir. ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman konu ile ilgili olarak şunları söyledi; "Mevcut listenin Avrupa bayraklı filonun emniyetli ve çevreye duyarlı bir şekilde geri dönüştürülmesi için gereken kapasite ihtiyacını karşılayıp karşılamadığına dair çok şey yazıldı. Biz, yeterli kapasitenin olmadığına dair endişelerimizi sürdürüyoruz ve Komisyonun listeyi genişletmeye yönelik mevcut çabalarını şüphesiz ki memnuniyetle karşılıyoruz."

İhtiyaç duyulan ortalama kapasite uygun bir kıstas değildir:

Avrupa Komisyonu yakın bir zaman önce, Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (European Maritime Safety Agency – EMSA) tarafından yapılan hesaplamalar ile birlikte bir açıklama notunu yayınladı. Komisyonun bahse konu belgesinde, geri dönüştürülen AB bayraklı gemilerin ortalama tonajının 588.000 LDT (light displacement tonnes) olduğu belirtilmektedir. Bir AB bayrağından ayrılan gemilerin ortalama tonajı ise 432.000 LDT'dir. Bu, incelenen 5 yıl boyunca (2013-2017) ortalama olarak 1.020.000 LDT'yi oluşturmaktadır. AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği, kapasiteyi 10 yıllık bir süre içinde geri dönüştürülen ortalama LDT olarak tanımlamıyor, son 10 yıl içerisinde herhangi bir yılda geri dönüştürülen maksimum kapasiteyi tanımlıyor. Bu da, Avrupa listesinin en yoğun yıllar için yeterli kapasite sağlayabildiğinden emin olmak amacıyla yapılmaktadır.

İhtiyaç duyulan kapasite: yaklaşık 2.000.000 LDT

İncelenen beş yılın en yoğun yılı 2013'tür ve 2013 yılı 989.000 LDT AB bayraklı geminin geri dönüştürüldüğü ve bir önceki yıl içerisinde 635.000 LDT geminin bir AB bayrağından ayrıldığı yıldır. Bu, 2013 için 1.624.000 LDT anlamına gelmektedir.

IMO, IHS ve Dr. N Mikelis'de büyük ölçüde mevcut olan dokümanlarda görülebileceği gibi, son 10 yılda gemi geri dönüşümünün en yoğun olduğu yıl 2012'dir. 2012 yılı gros tonaj açısından 2013 yılına kıyasla % 23 daha yoğun geçmiştir. 2013 yılının 1.624.000 LDT'lik rakamı % 23 oranında artırıldığında 1.998.000 LDT'ye ulaşılacaktır. Bu, mevcut kapasiteden çok daha yüksektir.

Dorsman konu ile ilgili olarak şunları ekledi: "Avrupalı armatörler, gemilerinin ekonomik olarak uygun bir şekilde emniyetli ve güvenilir olarak geri dönüştürülmesini sağlamak istemektedir. Armatörler, Avrupa listesindeki geri dönüşüm alanlarının armatörlerimizin hurdaya ayrılan gemilerine yetecek kapasiteye sahip olması durumunda, elbette haberleri memnuniyetle karşılayacaklardır."

² Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

AB tersaneleri sadece gemi geri dönüşümünde değil, aynı zamanda gemi onarımı ve gemi tipi değişikliklerinde de etkindir:

Armatörlerin, gemilerinin geri dönüşümü amacıyla kullanabilecekleri AB tesisleri ve / veya kuru havuzlar piyasada mevcut değildir. Avrupa tersaneleri, daha çok gemi onarımı ve açık deniz çalışmalarına odaklanmaktadır. Mevcut kapasite incelendiğinde bu durum da dikkate alınmalıdır.

Büyük gemilerin geri dönüştürebileceği çok az sayıda AB tersanesi bulunuyor:

AB listesindeki tesis kapasitesi yetersizliğine ilaveten, çok büyük deniz araçlarının geri dönüştürülmesi için de yeterli sayıda elverişli tesis bulunmamaktadır. Çok büyük açık deniz gemileri için sadece bir tersane bulunmaktadır ve ilgili tersane gemi onarımı gibi diğer faaliyetlerde de bulunmaktadır. Bu, AB'li bir armatörün büyük bir geminin geri dönüşümü için tersaneyle sözleşme yapmak istemesi durumunda tersanenin müsait olamayabileceği anlamına gelmektedir. Bu durum da armatöre, henüz AB listesinde yer almayan bir gemi geri dönüşümü tesisi aramaktan başka seçenek bırakmayacaktır.

Gemi geri dönüşümü tesislerinin coğrafi olarak genişlemesi gerekiyor:

AB bayraklı olsun ya da olmasın AB'li armatörler tarafından işletilen pek çok gemi, tüm dünyada faaliyet gösteriyor ve çoğunlukla AB limanlarına uğramıyor. Bu durum, söz konusu gemiler için geri dönüşüm tesislerinin küresel olarak mevcut olmasını gerekli kılar. Avrupa'da ticaret yapmayan bir gemiyi, sadece geri dönüşüm için örneğin Asya'dan Avrupa'ya getirmek pahalıdır ve AB armatörleri için rekabet açısından bir dezavantaj oluşturmaktadır.

ECSA'ya göre, AB Komisyonu bir an evvel, küresel düzeyde faaliyet gösteren Avrupa denizcilik sektörüne coğrafi olarak dengeli bir liste sağlamalıdır.

Hong Kong Sözleşmesi'nin onaylanması, küresel gemi geri dönüşüm endüstrisinin çalışma ve çevre koşullarının iyileştirilmesinde kilit öneme sahiptir:

Hong Kong Sözleşmesi'ni küresel gemi geri dönüşümü sektörünün çalışma ve çevre koşullarını iyileştirmenin en iyi yolu olarak gören Avrupalı armatörler, Hong Kong Sözleşmesi'nin onaylanmasını güçlü bir şekilde desteklemekte ve henüz onaylamayan hükümetleri onaya davet etmektedirler.

ECSA'ya göre ayrıca, AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği gerekliliklerini karşılayan AB dışındaki tesislerin AB listesine dâhil edilmesi de Hong Kong Sözleşmesi'nin onaylanmasını kolaylaştıracaktır. (Kaynak: ECSA)

AVRUPA DENİZCİLİK TEK PENCERESİ: VERİLERİN UYUMLAŞTIRILMASI KONUSUNDA DAHA FAZLA KARARLILIK GEREKİYOR

Avrupa Deniz Limanları Örgütü (ESPO), Avrupa Komisyonu'nun Avrupa Denizcilik Tek Pencere ortamı kurulmasına yönelik önerdiği Yönetmeliği (COM2018 278 final) memnuniyetle karşılıyor. Avrupa limanları için, deniz taşımacılığındaki idari yükün azaltılması ve ticaretin kolaylaştırılması en önemli önceliktir. ESPO, mevcut raporlama sistemlerini sürdürürken, veri tanımlarının ve veri setlerinin uyumlaştırılması konusunda daha fazla kararlılık istiyor. Bu kararlılık, idari yükü daha da azaltacak ve ticareti kolaylaştıracaktır. Bahse konu iddialar, Avrupa Komisyonu'nun 17 Mayıs'ta yayınlanan ve Avrupa Denizcilik Tek Pencere ortamını tesis eden bir Yönetmelik önerisine cevaben ESPO tarafından hazırlanan görüşün ana fikridir.

ESPO'ya göre Avrupa limanları için ilk öncelik, aynı veri setlerinin her bir yetkili makama aynı şekilde raporlanabilmesini sağlayarak idari prosedürleri basitleştirmek olmalıdır. Bu bağlamda ESPO, uyumlu



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

bir veri setinin kurulmasını memnuniyetle karşılamaktadır. Bununla birlikte, hem veri unsurları ve hem de veri tanımları açısından veri setinin ayrıntılı olarak tanımlanmasına yönelik yapılacak işler bulunmaktadır. ESPO, bazı istisnai koşullar karşısında limanların daha fazla veri istemesi durumunda, Tasarının Üye Devletlerin veri gereksinimlerini beyan etmelerine ya da gereksinimleri değiştirmelerine müsaade etmesini desteklemektedir. ESPO, bu esnekliğin aynı zamanda bireysel yetkili makamlara da genişletilmesi gerektiğini düşünüyor.

ESPO, Tasarının bir yandan raporlamanın Liman Topluluk Sistemleri (Port Community Systems - PCS) aracılığıyla yapılmasına izin verirken bir yandan da mevcut Ulusal Tek Pencereyi esas almasını olumlu karşılıyor. Tasarı, Liman Topluluk Sistemlerinin ve hâlihazırda yapılmış yatırımların iyi işlediğini kesin olarak kabul ediyor. Avrupa limanları, ayrıca, herhangi bir çözümün teknolojiye nötr yaklaşarak, verilerin uyumlaştırılmasına odaklanması gerektiğine dikkat çekiyor.

ESPO'ya göre, Ulusal Tek Pencere için bir yönetim mekanizması oluşturulmalı ve veriyi saklamak ve ilgili makamlara yeniden dağıtmak için yetki verilmelidir. ESPO, aksi takdirde Tasarı'nın ticaretin kolaylaştırılmasıyla sonuçlanmayacağı ve sadece yükü gemi tarafından alarak yetkili makamlara aktaracağı görüşündedir.

Son olarak ESPO, "bir kez bildirme prensibini" (reporting once principle), sonraki uğrak limanlar arasında değişmeyen verilerin yeniden kullanımını kapsamı ve belirli bir uğrak limanında idareler arasında yeniden kullanılacak sınırlı miktarda verinin olduğunu dikkate alması koşuluyla tasarının amaçlarına ulaşması için geçerli bir yol olarak kabul etmektedir.

ESPO Genel Sekreteri Isabelle Ryckbost konu ile ilgili olarak şunları söyledi: "Tasarının, deniz taşımacılığındaki mevcut raporlama ortamını büyük ölçüde kabul etmesini ve bu ortam üzerine inşa edilmesini takdir ediyoruz. Sektörde, idari engellerin basitleştirilmesi ve azaltılması için güçlü bir istek var. Ancak; denizciliğin, limanların ve diğer idarelerin uyum sağlamak zorunda oldukları ulusal, Avrupalı ve uluslararası hukuktan kaynaklanan zorunlu raporlama yükümlülüklerini göz ardı edemeyiz. Raporlamayı daha etkili hale getirecek tek yolun uyumlaştırılmış veri standartları üzerine çalışmak olduğuna inanıyoruz. Ortak standartlar uyumlaştırılmış sistemlerden çok daha önemlidir. Teknoloji hızla ilerliyor. Hâlihazırda iyi işleyen sistemlerin kullanımına ve yeni teknolojilerin kavranmasına imkân veren bir yasal çerçeveye ihtiyacımız var. Bir raporlama ortamı, sürmekte olan dijitalleşme sürecine zarar vermemelidir ve teknolojik açıdan tarafsız yeni çözümlerin kullanılmasını teşvik etmelidir." (Kaynak: ESPO)

KAZA İNCELEMESİ: YENİ EMCIP PLATFORMU FAALİYETE GEÇİYOR

Yeni Avrupa Deniz Kazaları Bilgi Platformu (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP), 18 ay süren geliştirme ve test etme sürecinin sonunda 3 Eylül 2018 tarihinde faaliyete geçti. Geliştirilen yeni sistem, son internet teknolojileri aracılığıyla uygulanan gelişmiş raporlama araçları sunmaktadır. Söz konusu sistem, deniz emniyeti araştırmacılarının ve denizcilik idarelerinin emniyet konularında ders çıkarmalarına ve öğrenmelerine yardımcı olacak kullanıcı dostu ara yüzler ve benzersiz görüntüleme araçları sunmaktadır. İlk sürüm yalnızca deniz kazası inceleme kurullarına açık olmakla birlikte, diğer yetkili idarelere erişimin sağlanması ve yakın bir gelecekte kamuya açık bir bölümün oluşturulması beklenmektedir. (Kaynak: EMSA)



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

GLOBAL FAALİYETLER

- **** Sea Trade Maritime Middle East, Ekim 29-31, Dubai, BAE
- ** The Offshore Wind Europe, Kasım 27-28, Londra, UK
- ***CWC World LNG Summit & Awards Evening, Kasım 27-30, Lizbon
- ***GreenTech in Shipping, 26-27 Şubat, Hamburg

www.armatorlerbirligi.org.tr

Çıkarılan Dersler Sayfası

BİRİKTİKÇE DEĞER KAZANIYOR

Türk Armatörler Birliği WEB Sitesinde "Çıkarılan Dersler" başlığı altında bir uygulama başlatmıştır. Bu uygulamada her bir firmamız gemi işletmesi yaparken ülkemiz dâhil dünyanın her yerinde karşılaştığı sorunları, farklı uygulamaları, değişiklikleri sitemize girerek çok kısa sürede dolduracağı form ile bizlere iletmekte ve bunlar firma ismi, gemi ismi belirtmeksizin sitemizde yayınlanmaktadır.

Siz de sizin karşılaştıklarınızı diğer gemi işletme firmalarının bilmesini istiyorsanız <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/cikarilan-dersler/> linkinden bu formu doldurabilirsiniz.

SİZ DE BİR FORM DOLDURUN
gemi işletme maliyetlerine katkı sağlayın

Veri toplama ve analiz konusundaki istek ve görüşlerinizi Türk Armatörler Birliği telefon hatlarından veya e-posta adreslerimizden bizlere iletmenizi rica ederiz.

Hazırlanan raporlarımız üyelerimize ve yaklaşık 1500 denizcilik firması ile kurum/kuruluşa on-line olarak dağıtılmaktadır. Ulaşılan nokta sayımız her ay artmaktadır.

Firma tanıtımlarınızın reklam mahiyetinde bu raporlarla birlikte veya bu rapor dışında doğrudan üyelerimize yayımlanmasını arzu ediyorsanız, detaylı bilgi için lütfen merkezimizle irtibata geçiniz.



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

İletişim Bilgilerimiz:

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

Meclis-i Mebusan Cad. Dursun Han No:23 Kat:7 Fındıklı-Salıpazarı
Beyoğlu/İstanbul

Tel: +90 (212) 252 62 63 +90 (212) 252 64 74 Faks: +90 (212) 245 30 22

e-mail: info.armatorlerbirligi.org.tr

www.armatorlerbirligi.org.tr



<https://twitter.com/armatorler>



<https://tr.linkedin.com/in/turkarmatorlerbirligi>



<https://www.instagram.com/turkarmatorlerbirligi/>



<https://www.facebook.com/armatorlerbirligi>

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

Mesleki bir birliktelik kurma hareketine 1923 yılında “**Türk Vapurcular Birliği**” yle başlayan Türk armatörleri, 1939 yılında kurulmuş olan **Türk Armatörler Birliği**’yle Türk denizciliğinin gelişimi için tarihsel bir görev üstlenmiş ve son olarak 1982 yılında Deniz Ticaret Odası’nın kurulmasına da öncülük etmiştir.

Bu doğrultuda; **Türk Armatörler Birliği** yeniden yapılanırken, dünya denizcilik sektöründeki gelişmeleri takip ederek, gemi sahipleriyle deniz taşımacılığı yapan kuruluşların temsilcileri arasında yardımlaşmayı ve dayanışmayı sağlayan meslekî bir örgüt olarak hizmet vermektedir.

Türk Armatörler Birliği köklü geçmişi ve sahip olduğu birikimi ile 2016-2017 yılında da önemli projeleri, hazırlıkları ile hem üyelerine, hem sektöre önemli katkılarda bulunmayı hedeflemektedir.