



Türk Armatörler Birliği Norm Merkezi

TAB NORM HİZMETLERİ



Derneğimize Kimler Üye Olabilir?

Derneğin amaç ve ilkelerini benimseyerek bu doğrultuda çalışmayı kabul eden ve mevzuatın öngördüğü koşulları taşıması koşuluyla gemi maliki olan, işleten veya yöneten Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları özel kişiler veya Türk Ticaret Siciline kayıtlı tüzel kişiler ile donatma işletmeleri veya deniz yolu taşımacılığı yapan özel veya kamu kurum, kuruluşu ve temsilcileri bu derneğe üye olabilirler. Maliki olmayan, işletilen veya yönetilen gemilerin yabancı veya Türk bayraklı olması üyeliğe koşulları bakımından önem arz etmez. Ancak, yabancı gerçek kişilerin üye olabilmesi için Türkiye'de yerleşme hakkına sahip olması da gerekir.

Derneğimize Nasıl Üye Olunur?

Derneğe başkandemir bir dilekçe ile yazılı olarak yapılacak üyeliğe başvurusu, dernek yönetim kurulunca en çok otuz gün içinde üyeliğe kabul veya istem reddi şeklinde karara bağlanır ve sonuç yazıyla başvuru sahibine bildirilir. Başvurusu kabul edilen üye bu amaçla tutulan deftere kaydedilir.

Üyeliğe Ücretleri

Üyeliğe için bir defaya mahsus olmak üzere giriş ücreti alınır. Mütasakiben ilki ocak ayından itibaren başlayacak şekilde her yıl yıllık ücret alınır.

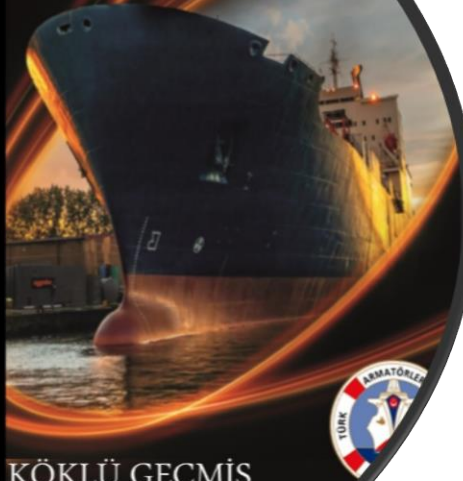
İlk Giriş	2000 TL
Yıllık	10000 TL



Türk Armatörler Birliği

Mecidi Mebusan Cad. No:23 K:7
Salıpazan – Beyoğlu / İstanbul
0212 252 62 63 Telf.
0212 252 64 74 Telf.
0212 245 30 22 Fax
www.armatorlerbirligi.org.tr

NEDEN BİZ?



KÖKLÜ GEÇMİŞ

PRESTİJ

AR

Türk Armatörler Birliği Norm Merkezi;

Ulusal Mevzuat sistemimiz ve Uluslararası denizcilik organizasyonlarının belirlediği standartları ve uygulamaları üyeleri adına takip ederek onları belirli zaman aralıklarında bilgilendirir ve bunlara ilişkin çalışmalar yaparak uygulama rehberleri veya bilgi notları hazırlar. Ayrıca gemilerdeki gelişmeleri takip ederek oluşturduğu kurul vasıtasıyla standart uygulamalar belirleyerek gemilerimizin nitelik açısından gelişmesine katkı sağlar.

AYLIK NORM RAPORU

AĞUSTOS- EYLÜL 2019



ÖNE ÇIKANLAR

**ARALIK AYINDA MEVZUAT, ULUSLARARASI SÖZLEŞME VE
REGÜLASYONLARDA NELER DEĞİŞTİ?**

[İŞTE CEVAPLARI](#)

MİLLİ MEVZUAT

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ YAYIMLANDI.

SEYİR HALİNDEKİ GEMİLERDE DAHA İYİ TIBBİ HİZMET VERİLMESİ İÇİN GEREKLİ ASGARİ SAĞLIK VE GÜVENLİK KOŞULLARI HAKKINDA YÖNETMELİKTE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNETMELİK YAYIMLANDI.

GEMİ SAĞLIK RESMİ KANUNU UYGULAMA YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNETMELİK YAYIMLANDI.

LİMANLAR YÖNETMELİĞİNDE ÖNEMLİ DEĞİŞİKLİKLER YAPILDI.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

- Denizcilik Karar Mekanizmaları Programı için Blok Zinciri (Blockchain for Maritime Decisionmakers Programme)
(14/10/2019 – 15/10/2019)
- IMO 2020 ve Alternatif Yakıtlar Sempozyumu (IMO 2020 and Alternative Fuels Symposium)
(17/10/2019 - 18/10/2019)

AVRUPA BİRLİĞİ (AB)

..... AVRUPA DENİZCİLİK HAFTASI 23-27 MART 2020'DE GERÇEKLEŞTİRİLECEK

AVRUPALI DENİZCİLİK KURULUŞLARI, ENERJİ VERGİLENDİRME DİREKTİFİNİ KARBONSUZ BİR EKONOMİYE GEÇİŞİN BİR ARACI OLARAK GÖRÜYÖRLER

İNGİLTERE, LİMAN VE DEVLET ARASINDAKİ İLK "LİMAN EKONOMİK ORTAKLIĞINI" BAŞLATTI
İNGİLİZ LİMANLAR BİRLİĞİ VE ROTTERDAM LİMANI DİJİTALLEŞME KONUSUNDA İŞBİRLİĞİ YAPACAK

AB VE ÇİN, ULUSLARARASI OKYANUS YÖNETİMİNİ GELİŞTİRMEK İÇİN GÜÇLERİNİ BİRLEŞTİRDİ

GLOBAL EVENTS

*Pacific International Maritime Exposition (PACIFIC 2019), 08-10 Ekim 2019, Sidney, Avustralya

*World Maritime Conference, 20-22 Ekim 2019, Şangay, Çin



TAB NORM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ NORM MERKEZİ

Aylık Sektör Norm Raporu

AĞUSTOS 2019

RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ YAYIMLANDI.

15 AĞUSTOS 2019 PERŞEMBE Sayı: 30859

8/10/1998 tarihli ve 98/11860 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü’nün yürürlükten kaldırılması ve “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği’nin yürürlüğe konulmasına, 20/7/1936 tarihinde imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunun 6’ncı maddesi, 618 sayılı Limanlar Kanununun 2’nci maddesi ve 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 474 ve 479 uncu maddeleri gereğince karar verilmiştir.

Bu Yönetmelik Cumhurbaşkanlığı yönetmeliği olarak yayımlanmıştır.

SEYİR HALİNDEKİ GEMİLERDE DAHA İYİ TIBBİ HİZMET VERİLMESİ İÇİN GEREKLİ ASGARİ SAĞLIK VE GÜVENLİK KOŞULLARI HAKKINDA YÖNETMELİKTE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNETMELİK YAYIMLANDI.

17 AĞUSTOS 2019 CUMARTESİ Sayı: 30861

Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğünü,” ibaresi “Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğünü,” şeklinde değiştirilmiştir.

GEMİ SAĞLIK RESMİ KANUNU UYGULAMA YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNETMELİK YAYIMLANDI.

17 AĞUSTOS 2019 CUMARTESİ Sayı: 30861

Yönetmeliğin 10 uncu maddesinin birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“(1) Türk boğazlarını transit geçeceğini beyan ederek transit gemi sağlık resmi ödeyen gemi; Türk boğazlarında bir limana gelirse veya yabancı bir limana gitmeksizin Türk boğazları dışında bir Türk limanına veya zorunlu ihtiyaçlarını karşılamak üzere İstanbul veya Çanakkale liman sahası içinde demirleyip yüz altmış sekiz saatten fazla süre kalır, yük ve yolcu indirip bindirirse, transit niteliği bozulur. Transit niteliği bozulan bu geminin, ödediği transit gemi sağlık resmi, serbest gemi sağlık resmine tamamlanır.”



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

LİMANLAR YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNETMELİK YAYIMLANDI

24 EYLÜL 2019 SALI Sayı: 30898

Yönetmelikte aşağıda belirtilen maddelere değişme, düzeltme ve ilaveler yapılmıştır.

Liman sahasına gelen gemilerin bildirim yükümlülüğü

MADDE 9 – (1) Liman sahasına gelen Türk ve yabancı bayraklı gemiler ile deniz araçları, bildirim yükümlülüğü bakımından aşağıdaki esaslara uyarlar.

b) Liman sahasına giriş için bildirilen tahmini varış zamanını ~~en~~ **yirmi dört** saatten fazla geciktirecek olan gemi ve deniz aracı ilgilileri, bu durumu liman başkanlığına yazılı olarak bildirmek zorundadır.

Gemi yanaşma ve demirleme kuralları

MADDE 10 – (1) Liman sahasına gelen Türk ve yabancı bayraklı gemi ve deniz araçları aşağıdaki esaslara uymak zorundadır.

Geliş bildirimi yapmakla yükümlü gemi ve deniz araçları, ordino almadan yanaşma, bağlama veya demirleme işlemi yapamaz. Genel beyannamede belirtilen tahmini varış zamanına yirmi dört saatten fazla olan gemi ve deniz araçları için bu süre zarfında ordino düzenlenmez. **İdarece uygun görülen limanlarda bu süre 48 saate çıkarılabilir.**

Liman çıkış belgesi

MADDE 11

(1) Liman idari sahasını aşarak sefer yapacak ticaret gemisinin ve deniz araçlarının kıyı tesisinden çıkışı, liman başkanlığınca düzenlenen ve ~~geminin/deniz aracının adı, cinsi, bayrağı, IMO numarası, çağrı işareti, tonaj bilgileri ile kaptanın adı, gittiği ülke/liman ve bunun gibi bilgileri içeren ve şekli~~ İdare tarafından belirlenen Liman Çıkış Belgesi ile yapılır. Liman Çıkış Belgesi almış olanlar, diğer ilgili kurum ve kuruluşlar ile olan işlemlerini tamamlayarak derhal kıyı tesisinden ayrılırlar. Yolcu gemileri hariç deniz turizmi araçlarına verilecek olan kıyı tesisi çıkış izni, 29/6/2009 tarihli ve 2009/15212 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Deniz Turizmi Yönetmeliği hükümleri kapsamında seyir izin belgesi ile verilir. Bu durumda seyir izin belgesi liman çıkış belgesi yerine geçer.

(2) Liman Çıkış Belgesi, talep üzerine denize elverişli gemilerin;

- Gemi adamları ile donatımı,
- Yolcu sayısı ve yükün cinsi,
- Yükleme durumu,

hususları açısından belgelerinde belirtilmiş durumlarına uygunlukları ile liman başkanlığınca yapılacak denetim sonucu zorunlu belgelerinin mevcut olduğunun tespit edilmesi hâlinde düzenlenir. **Ancak liman başkanı, yetkili gemi acentesi veya gemi kaptanının Liman Yönetimi Bilgi Sistemi üzerinde veya yazılı olarak yaptığı beyanı yerinde denetim olarak kabul edebilir.**

(9) Kabotaj ve liman seferi yapan ve Liman Çıkış Belgesi düzenlenmiş olan her geminin belgeye esas gemi adamı durumu/şartlarının değişmesi halinde gemi kaptanı tarafından liman başkanlığına bilgi verilmesi zorunludur.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri

MADDE 13

(3) Ek-5'te belirtilen şartların sağlanamadığı durumlarda; gemi ve deniz araçları kıyı tesislerine yanaştırılmaz, yanaştırılması halinde kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatı ilgililerine gerekli idari yaptırım uygulanır. **İdare, yıl içerisinde kılavuzluk ve/veya römorkörcülük hizmetinin çok az verildiği,**



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

yıllık hizmet dağılımının dengeli olmadığı hizmet sahalarında; verilen hizmetler karşılığı elde edilen gelirler ile yatırım yapma maliyetleri, gelen gemilerin teknik yapısı ve özellikleri, komşu tesislerle etkileşim, kıyı tesisinde elleçlenen yük cinsi ile oşinografik ve meteorolojik şartlar göz önünde bulundurmak suretiyle, ilgili kıyı tesisine yönelik istisnai teknik düzenlemeler yapılabilir.

(5) Tersane bölgesine gelen, kendinden hareket ve/veya manevra kabiliyeti olmayan;

a) 2000 GT altındaki **kılavuzluğa tabi** gemi ve deniz araçları, her biri en az 16 ton çekme kuvvetinde iki römorkör,

(6) Askeri tesislere yanaşan sivil veya askeri gemilerin ihtiyari olarak kılavuz kaptan veya römorkör kullanması durumunda, ilgili kılavuzluk/römorkörcülük teşkilatı tarafından verilen hizmete yönelik kamu payı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırılır.

Yolcu gemilerinin ve liman sahasında yolcu taşıyan teknelerin yükümlülüğü

MADDE 16

(3)Bu gemi ve deniz aracı ilgilileri, gemi ve deniz aracının herhangi bir kıyı tesisine kılavuz kaptan ve/veya römorkör kullanarak yanaştığında tabi olacağı kılavuzluk/römorkörcülük ücretinin ilgili mevzuatta belirlenmiş orandaki kamu payına denk tutarı, Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırmak zorundadır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Disiplin ve Düzen

Genel kurallar

MADDE 20

ğ) Kıyı tesisine yükleme/boşaltma amacıyla yanaşacak gemi ve deniz araçlarının yanaşacağı rıhtım veya iskele boyu; gemi boyundan ~~en az %10 daha~~ büyük olmak zorundadır.

Deniz olaylarının bildirim yükümlülüğü

MADDE 24 (1) Liman sahasına gelen gemi ve deniz araçları ile kıyı tesislerinin ilgilileri; seyir sırasında, demirleme sahasında veya kıyı tesisinde meydana gelen deniz kazalarını, **deniz kirliliklerini**, önemli makine arızalarını, genel seyir **emniyeti** güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları ve gemide işlenen suçları, önce VHF veya diğer uygun iletişim araçları ile derhal ~~olaydan itibaren en geç 3 saat içinde~~ ve kanaatlerini içeren yazılı bir raporu da en geç yirmi dört saat içinde liman başkanlığına bildirmekle yükümlüdür.

Tahmil ve tahliye hizmetleri

MADDE 26 – (1) Kıyı tesislerine bağlanmış veya yanaşmış olanlar ile demirleme sahalarındaki gemi ve deniz araçlarının tahmil ve tahliye hizmetleri, bu Yönetmelik ve ilgili mevzuat hükümlerine aykırı olmamak kaydı ile ilgili kıyı tesisi işletmesi koordinesinde yerine getirilir. **Ancak söz konusu tahmil ve tahliye hizmetleri, gereken durumlarda ülke menfaati ve kamu yararı gözetilmek suretiyle, uygun görülen sahalarda da yapılabilir.** Bu gemi ve deniz aracı ilgilileri, gemi ve deniz aracının herhangi bir kıyı tesisine kılavuz kaptan ve/veya römorkör kullanarak yanaştığında tabi olacağı kılavuzluk/römorkörcülük ücretinin ilgili mevzuatta belirlenmiş orandaki kamu payına denk tutarı, Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırmak zorundadır.



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

Çanakkale Liman Başkanlığına özel hükümler

MADDE 42/A – (1) 1915 Çanakkale Köprüsü altından hava çekimi yetmiş metre ve daha fazla olan gemi ve deniz araçlarının geçiş yapması yasaktır. Hava çekimi altmış altı metre ile yetmiş metre arasında olan gemi ve deniz araçları İdarece belirlenecek şartları sağlamaları halinde 1915 Çanakkale Köprüsü altından geçiş yapılabilir.

İstisnai hükümler

MADDE 42/B – (1) İdare bitişik limanlar arasında liman çıkış ve sörvey işlemleri için alt düzenlemeler yapılabilir.

Tehlike oluşturan gemi ve deniz araçları

MADDE 46

(3) Sürüklenme, karaya oturma, yangın, çatışma, batma tehlikesi gibi durumların; acil durumda bulunan seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliği açısından tehlike oluşturması halinde liman başkanlığınca resen kurtarma işlemi başlatılır. Bunun dışındaki hallerde gemi ve deniz aracı ilgilileri 72 saat içinde kurtarma talebi yapmaz ise liman başkanlığınca resen kurtarma işlemi başlatılır.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)¹

IMO KOMİTELERİNİN ÖNÜMÜZDEKİ AYLARDAKİ TOPLANTILARI

- Denizcilik Karar Mekanizmaları Programı için Blok Zinciri (Blockchain for Maritime Decisionmakers Programme)
(14/10/2019 – 15/10/2019)
- IMO 2020 ve Alternatif Yakıtlar Sempozyumu (IMO 2020 and Alternative Fuels Symposium)
(17/10/2019 - 18/10/2019)

IMO, LİMAN İŞLETMECİLİĞİNDE KADINLARA YÖNELİK EĞİTİMLERE DEVAM EDİYOR

Daha fazla kadın çeşitli uzmanlık alanları ile denizcilik sektörüne girmektedir. IMO, kadınların denizcilik sektörüne girmesini teşvik etmek amacıyla denizcilik ve liman idarelerinden kadın yetkililere yönelik bir eğitim kursuna destek vermektedir.

24 Haziran – 5 Temmuz 2019 tarihleri arasında Le Havre, Fransa’da gerçekleştirilen “Liman İşletmeciliğinde Kadın” adlı kursa, 17 gelişmekte olan ülkeden toplam 25 kadın katılım sağlamıştır. Bahse konu kurs; liman işletmeciliği, liman güvenliği, deniz çevresi, deniz trafiğini kolaylaştırma, pazarlama ve liman lojistiği gibi birçok konuyu kapsayan derslerden oluşmuştur. Kurs ile katılımcılara, limanlarının yönetsel ve operasyonel verimliliğini iyileştirmek için gerekli beceriler hususunda bilgilendirme yapılmıştır.

Kurs kapsamında Le Havre ve Rouen Limanlarına ziyaretler gerçekleştirilmiş olup; söz konusu ziyaretler ile katılımcılara, günlük liman operasyonlarına dair tecrübeler aktarılmıştır.

¹ Deniz Ticaret Odası Aylık IMO Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

Çin Halk Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı tarafından desteklenen bahse konu kurs, Liman Eğitim ve Araştırma Enstitüsü (the Port Institute for Education and Research -IPER) ve Le Havre Liman İdaresi ortaklığı ile IMO'nun Denizcilikte Kadın (Women in Maritime) toplumsal cinsiyet programı kapsamında verilmiştir. Etkinlik, IMO'nun Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri arasında olan 5 numaralı cinsiyet eşitliği ve kadınları güçlendirme hedefini desteklemek adına süregelen ve artan çabaların bir parçasıdır.

Bahse konu etkinlik, aynı amaçla düzenlenen 15. eğitim etkinliğidir ve kursa yönelik talep artmaya devam etmektedir.

ALMANYA, GEMİLERİN GERİ DÖNÜŞÜMÜ HAKKINDAKİ IMO HONG KONG SÖZLEŞMESİ'Nİ ONAYLADI

Almanya'nın da imzalaması ile birlikte, gemilerin emniyetli ve çevreye duyarlı geri dönüşümüne ilişkin IMO Hong Kong Sözleşmesi'ni imzalayan ülke sayısı 13'e yükselmiştir.

Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi, gemilerin tasarımı, inşası, işletilmesi ve bakımı, emniyet ve operasyonel verimliliğinden ödün verilmeksizin, emniyetli ve çevreye duyarlı şekilde geri dönüştürülmesi hususlarını kapsamaktadır.

Hong Kong Sözleşmesi kapsamında; geri dönüşüme gönderilecek olan gemilerin, her gemi için özellikle belirtilmiş olan tehlikeli madde envanterini taşıması gerekmektedir. Gemi geri dönüşüm tesislerinin, geminin özelliklerine ve envanterlerine bağlı olarak, her bir geminin nasıl geri dönüştürüleceğini belirten bir "Gemi Geri Dönüşüm Planı" sunması gerekmektedir.

Almanya Federal Ulaştırma ve Dijital Altyapı Bakanlığı Su Yolları ve Denizcilik Genel Müdürü Sayın Reinhard KLINGEN, 16 Temmuz 2019 tarihinde, bahse konu belgeyi teslim etmek üzere Londra Genel Merkezde, IMO Genel Sekreteri Kitack LIM ile bir araya gelmiştir.

Bahse konu sözleşmeye taraf olan 13 ülke, dünya deniz ticareti tonajının %29.42'sinden fazlasını temsil etmektedir.

AVRUPA BİRLİĞİ ²

AVRUPA DENİZCİLİK HAFTASI 23-27 MART 2020'DE GERÇEKLEŞTİRİLECEK

Avrupalı armatörler 23 - 27 Mart 2020 tarihleri arasında üçüncü kez Brüksel'de düzenlenecek olan Avrupa Denizcilik Haftası'nda, deniz taşımacılığını ve denizciliği gündemde en üst sıraya getirmek için Avrupa Parlamentosu, Avrupa Konseyi ve Avrupa Komisyonu ile yeniden birlikte çalışacak.

İklim değişikliği ve dekarbonizasyonun getirdiği zorluklar ve fırsatlar, Avrupa deniz taşımacılığı sektörünün küresel rekabet gücü, çok taraflı ticaret sistemine yönelik mevcut tehditler, dijitalleşme ve inovasyonun getirdiği hızlı değişim, çeşitliliğin ve cinsiyet eşitliğinin teşviki gibi konular Avrupa Denizcilik Haftası'nın ana temalarını oluşturacaktır.

Küresel deniz taşımacılığı liderleri, Avrupa'nın küresel denizcilik sahnesindeki gücünü değerlendirmek ve düzenleyici kurumların ve sektörün önümüzdeki dönemde ortaya çıkabilecek zorlukları AB için fırsata çevirmek üzere birlikte nasıl çalışabileceklerini incelemek üzere hafta boyunca gerçekleştirilecek çok sayıda etkinliğe katılarak Avrupa'daki denizcilik paydaşlarının temsilcileriyle bir araya gelecekler.

² Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

Avrupa Komisyonu, Mobilite ve Taşımacılık Genel Müdürlüğü (DG MOVE) aracılığıyla, 2020 Avrupa Taşımacılık Haftası'nı (ESW2020) onaylamıştır. Avrupa Denizcilik Haftası, güçlü bir denizcilik mirasına sahip bir ulusu temsil eden Hırvat Hükümeti'nin Avrupa Konseyi Başkanlığı döneminde gerçekleşecektir.

Avrupa Denizcilik Haftası temalarını memnuniyetle karşılayan ECSA Genel Sekreteri Martin DORSMAN konu ile ilgili olarak şu ifadeleri kullanmıştır: “*Avrupa Denizcilik Haftası'nın temel amacı, Avrupa denizcilik sektörünün küresel denizcilikte oynadığı merkezi rol konusunda düzenleyici kurumlarla etkileşimde bulunmaktır. Denizcilik sektörü, denizciliğin dekarbonizasyona sağladığı katkıları ve inovasyon ve dijitalleşmede kaydettiği aşamaları özel amaçlı etkinlikler ile ortaya koyabilecek ve aynı şekilde denizcilik sektörünün küresel rekabette öne çıkarılması ve daha yüksek sürdürülebilirlik, çeşitlilik ve emniyet standartlarına ulaşılması için yapılabilecekleri ele almak üzere karar vericileri ve medyayı tartışmaya teşvik edecektir*” dedi. (Kaynak:ECSA)

AVRUPALI DENİZCİLİK KURULUŞLARI, ENERJİ VERGİLENDİRME DİREKTİFİNİ KARBONSUZ BİR EKONOMİYE GEÇİŞİN BİR ARACI OLARAK GÖRÜYÖRLER

Avrupa denizcilik sektörü paydaşları –Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA), INTERFERRY, Avrupa Deniz Tabanı Tarama Derneği (EUDA) ve Uluslararası Kruvaziyer Şirketleri Birliği (CLIA Avrupa)- Enerji Vergilendirme Direktifi'nin (Energy Taxation Directive-ETD) değerlendirilmesi hakkında uzun zamandır beklenen ve Avrupa Komisyonu tarafından 13 Eylül 2019 tarihinde yayımlanan raporu memnuniyetle karşılamıştır.

Mevcut Direktifin, denizcilik endüstrisi için enerji kaynaklarına eşit şekilde muamele etmediği, kıyı elektriği, yakıt hücresi, metanol gibi daha temiz teknolojilere geçilmesini ve bu teknolojilere yatırım yapılmasını engellediği görüşünde olan paydaşlar, teknolojiye karşı tarafsız bir yaklaşımın benimsenmesi gerektiğini savunmaktadırlar.

Paydaşlara göre, gerek sektörün küresel doğası gerekse çevresel hedeflere ulaşabilmek için daha temiz teknolojiler kullanarak daha yeşil bir deniz taşımacılığına geçişin önemi göz önüne alındığında, revize edilmiş bir AB Enerji Vergilendirme Direktifi, tüm enerji taşıyıcıları (kıyıdakiler de dahil olmak üzere yakıtlar ve elektrik vb.) için AB çapında zorunlu bir vergi muafiyeti sağlamalıdır. Bu şekilde sağlanan eşit koşulların, ağır yakıtlar ile alternatif yakıtlar ve elektrik arasındaki maliyet farkını kapatmaya yardımcı olacağı belirtilmektedir.

ECSA Genel Sekreteri Martin DORSMAN: “*Enerji vergilendirmesinin, düşük karbonlu ve karbon içermeyen alternatif yakıtların alımını teşvik ederek taşımacılığın karbondan arındırılmasını sağlamak ve enerji vergilendirmesindeki eşitsizlikleri gidermek için kullanılması gerektiğine inanıyoruz. Vergilendirme, alternatif yakıtların fiyata ilişkin rekabet gücü üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Bu nedenle eşit koşullar oluşturmak için teknolojiye karşı eşit bir yaklaşım benimsenmelidir. Gemiler için kıyıda elektrik alımı ve alternatif yakıtları üretmek için kullanılan enerjiye yönelik vergilendirmelerdeki farklılıklar ele alınmalıdır. Avrupa Parlamentosu'nun Ekim 2018 tarihli “AB’de alternatif yakıtlar için altyapının yayılması” isimli raporunda da yansıtılan ileriye dönük yaklaşımımız [13 Eylül 2019 tarihli] rapora ne yazık ki yeterince aksettirilmemiştir. Bu, Avrupa'nın deniz taşımacılığının karbondan arındırılmasını kolaylaştırmak için alternatif yakıt ve elektriğin daha fazla kullanılmasını teşvik etmeye yönelik olarak Direktifin bir araç haline nasıl getirileceğinin somut bir önerisidir*” demiştir.

Anılan paydaşlar aynı zamanda, mevcut Direktifin 23. Resitalinde kabul edildiği gibi, Enerji Vergilendirme Direktifi'nde belirtilen ve uluslararası normların bir yansıması ve AB şirketlerinin AB dışındaki armatörler ve tedarikçilerle aynı temelde rekabet edebilmeleri için gerekli olan vergisiz bunkerlerin ve yağlarının muhafaza edilmesini talep etmektedir. DORSMAN sözlerine şunları eklemiştir: “*Uluslararası düzeyde oluşturulmadığı takdirde, deniz yakıtları için herhangi bir vergi rejiminin yakıt vergisi olmayan ya da daha düşük yakıt vergisi olan ülkelere geçişle sonuçlanabileceği hususunun raporda belirtilmesini memnuniyetle karşılıyoruz. Denizcilik sektörü küreseldir ve bu*



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

nedenle iklim hedefine yönelik çözümlerin de etkili olabilmeleri ve Avrupalı şirketler için rekabetçi bir dezavantaj yaratmamaları için küresel olmaları gerekmektedir. Avrupa, bu geçişin ön saflarında yer almak için, geçişi teşvik eden tedbirlerin yürürlükte olduğunu temin etmelidir.” (Kaynak: ECSA)

İNGİLTERE, LİMAN VE DEVLET ARASINDAKİ İLK “LİMAN EKONOMİK ORTAKLIĞINI” BAŞLATTI

Southampton Limanı ve İngiliz Hükümeti, limanlarla hükümet arasında daha güçlü bağlantılar kurmak amacıyla ülkenin ilk Liman Ekonomik Ortaklığı (Port Economic Partnership-PEP) girişimini başlatmıştır.

İngiliz Hükümeti, Ocak 2019'da başlatılan “Maritime 2050-Navigating the Future” adlı stratejinin bir parçası olarak, limanların gelişmesi için güçlü bir iş ortamı yaratmanın bir yolu olarak Liman Ekonomik Ortaklıklarının kurulmasını ana hatlarıyla açıklamıştır.

Liman Ekonomik Ortaklığının, ticaret hacmini artırmak için limanların yeni yük elleçleme tesislerine ve gereken diğer altyapıya yatırım yapmasını daha kolay hale getirmesi beklenilmektedir. Ortaklık ayrıca, İngiltere'nin küresel ticaret ortaklarıyla gelişmiş bağlantılar kurmasını sağlamak üzere kamu ve özel sektör kuruluşlarının birlikte çalışmalarını sağlayacaktır.

İngiltere'deki bahse konu ilk Liman Ekonomik Ortaklığı kapsamında, Southampton Limanı anılan konsepti denemek için Ulaştırma Bakanlığı ile çalışacaktır.

İngiltere Denizcilik Bakanı Nusrat GHANI Ortaklık ile ilgili olarak şunları söylemiştir: “*Bu önemli adım, İngiltere'nin bir numaralı ihracat limanı ve uluslararası ticaret için lider bir geçit noktası olarak, hem bölgesel hem de ulusal açıdan istihdama ve İngiltere ekonomisine önemli katkılarda bulunacak ve konumumuzu muhafaza edecektir. Bu proje aynı zamanda Southampton Limanı'nın sektörün büyümesini yönlendirmesine, hizmetlerini iyileştirmesine ve yerel topluluğuna hizmet etmesine olanak verecektir.*” (Kaynak: World Maritime News)

AVRUPA TOPLULUĞU ARMATÖRLER BİRLİĞİ (ECSA), ALMANYA'NIN SOPHİA OPERASYONU'NDAN ÇEKİLME KARARINI ÜZÜNTÜYLE KARŞILAMAKTADIR.

Almanya, İtalya'nın Akdeniz'de kurtarılan mültecilerin kendi karasına çıkmasını reddetmesi nedeniyle Sophia Operasyonu'ndan ayrılmıştır. Sophia Operasyonu'na göre, kurtarılan mültecilerin en yakın ve en güvenli ülke limanına götürülmesi gerekmektedir ve mevcut durumda en çok mülteci kabul eden ülke İtalya olmuştur. İtalya'nın bahse konu kuralın değişmemesi halinde Operasyonun sona ereceğini beyan etmesi ile Almanya Sophia Operasyonu'ndan ayrılmıştır. Almanya, Avrupa tarafından ortak bir prosedür kararı alınmadığı sürece Operasyonda tekrar yer almayacağını belirtmiştir.

ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman; “*Almanya'nın Sophia Operasyonu'na katılımını askıya alma kararından dolayı hayal kırıklığına uğradık. Sophia Operasyonu'nun Orta Akdeniz'de deniz güvenliğine olan katkısı çok önemlidir*” dedi. EUNAVFOR Sophia Operasyonu, göçmen geçişlerinde önemli bir azalma, kurtarma faaliyetlerinde ise artış sağlamıştır.

Dorsman; “*AB'nin konu ile ilgili olarak hemen harekete geçmesi ve somut çözümler sunması gerekmektedir. AB Üye Devletleri anlaşmazlıkları bir kenara bırakmalı ve Akdeniz'de kurtarılan mültecilerle nasıl başa çıkılacağına karar vermelidir. Armatörler muhakkak uluslararası sözleşmelere uyum sağlayacak ve Akdeniz'de zor durumda olan insanlara yardım etmek için yasal yükümlülüklerini yerine getireceklerdir*” dedi.

ECSA, anlaşmazlığı çözmesi için AB'ye çağrıda bulunmakta ve Sophia Operasyonu'nun görev süresinin bitiş tarihi olan Mart 2019'dan sonra da sürdürülmesi konusundaki isteğini yinelemektedir. (Kaynak: ECSA)



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

İNGİLİZ LİMANLAR BİRLİĞİ VE ROTTERDAM LİMANI DİJİTALLEŞME KONUSUNDA İŞBİRLİĞİ YAPACAK

İngiliz Limanlar Birliği (The British Ports Association - BPA) ve Rotterdam Limanı, limanların dijitalleşmesinin sunduğu fırsatları keşfetmeyi amaçlayan ortak bir akıllı liman raporu yayınlamıştır.

Söz konusu raporda, hem limanlarda hem de limanlar arasında daha verimli süreçler oluşturmak için gerekli adımların ana hatları çizilmiş olup, geleneksel limanların hepsinin söz konusu “dijital yıkımdan” sağ çıkamayacağı belirtilmiştir.

BPA Genel Müdürü Richard BALLANTYNE konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir: “*Perakende, seyahat sektörü, bankacılık ve sigortacılık dünyasında olduğu gibi, dijital platformlar lojistik sektöründeki tedarik zincirine de hükmedecektir. Limanlar için zorluk, dijital stratejilerini belirlemeleri, böylece daha dijital limanlar ve diğer ulaşım kaynakları ile ilgili rekabetçi konumlarını koruyabilmeleri ve güçlendirmeleridir.*”

Her iki taraf da, dünya çapında birbirleri ile bağlantılı küresel bir liman ağının geliştirilmesinin dijital geçişteki kilit unsur olduğunu vurgulamışlardır.

Rapor ile ayrıca, limanların zaman içinde akıllı limanlara dönüşümünü gösteren bir “dijital olgunluk modeli” tanıtılmıştır. Model, dijital bir liman olmak için adım adım dört olgunluk seviyesini ana hatlarıyla göstermektedir. Buna göre ilk adım, limandaki farklı bölümlerin dijitalleştirilmesi, ikinci adım bir liman topluluğundaki sistemlerin entegrasyonu ve üçüncü adım ise limanların nihai olarak küresel lojistik zincirine bağlanmasından önce lojistik zincirin iç bölgelerle entegre edilmesidir.

BALLANTYNE sözlerine şunları eklemiştir: “*Bu rapor akıllı operasyonların bazı faydalarını ve limanların akıllı operasyonlardan nasıl faydalanabileceğini ortaya koymaktadır. Her büyüklükteki liman, hizmet verdiğimiz sektörlerdeki yeni teknolojilere ve gelişmelere uyum sağlamakta benzer zorluklarla karşı karşıya kalmaktadır. Akıllı liman operasyonları, limanlara daha yeşil ve nihayetinde daha verimli olma konusunda avantaj sağlayacaktır.*” (Kaynak: World Maritime News)

AB VE ÇİN, ULUSLARARASI OKYANUS YÖNETİMİNİ GELİŞTİRMEK İÇİN GÜÇLERİNİ BİRLEŞTİRDİ

Avrupa Komisyonu ve Çinli yetkililer, birlikte çalışmaya ve uluslararası okyanus yönetimini iyileştirmeye yönelik isteklerini 5 Eylül 2019 tarihinde ilk kez düzenlenen Okyanuslar için Mavi Ortaklık Forumu'nda (Blue Partnership Forum) ortaya koymuşlardır. Taraflar, Çinli ve Avrupalı paydaşlarla birlikte, Temmuz 2018'de imzalanan Okyanus Ortaklığı'nı uygulayacak ortak eylemleri belirlemeye de başlamışlardır.

AB ile Çin arasındaki Okyanus Ortaklığı'nın, 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi'nin hedeflerine, özellikle de okyanusların, denizlerin ve deniz kaynaklarının muhafazası ve sürdürülebilir kullanımına ilişkin 14 sayılı hedefe ulaşılmasında önemli bir rol oynayabileceği düşünülmektedir. Avrupa Komisyonu Üyesi Karmenu VELLA, bu amaçla gelecekteki işbirliğinin şekillenmesine yardımcı olmak üzere 5 Eylül'de Brüksel'de 150'den fazla Avrupalı ve Çinli paydaşı bir araya getirmiştir. Oldukça başarılı geçen etkinliğin bazı sonuçları aşağıdaki gibidir:

1. Mavi ekonomi ve Mavi Ekonomi Finans Prensipleri: Paydaşlar, sürdürülebilir okyanus sektörlerine ve ekosistem restorasyonuna daha fazla doğrudan yatırım yapılması gerektiği konusunda hemfikirdirler. Finansal kurumlar, finansal akışların yönlendirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Mavi Ekonomi Finans Girişimi ve İlkeleri (The Blue Economy Finance Initiative and Principles), finansal kurumların okyanus çözümleri sunmaları için pratik bir araçtır.
2. Sürdürülebilir balıkçılık konusunda uluslararası işbirliği: Çin ve AB, önemli küresel balıkçılık aktörleridir. Aksiyonlar, Liman Devleti Tedbirler Anlaşması'nın (Port State Measures Agreement) onaylanması, Bölgesel Balıkçılık Yönetimi Organizasyonu'nun (Regional Fisheries Management Organisation – RFMO) performansının artırılması, yasa dışı, kayıt dışı ve kural dışı balıkçılığa karşı mücadelenin güçlendirilmesi ve balıkçılıkta veri şeffaflığının artırılması dâhil mevcut yasal çerçevenin uygulanmasını güçlendirmelidir.



Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

- Deniz mekânsal planlama ve deniz koruma alanları dâhil olmak üzere alana dayalı yönetim araçları: Katılımcılar, söz konusu araçları geliştirirken farklı sektörlerin (bilim, iş çevreleri, kamu kuruluşları, STK'lar) birlikte çalışması gerektiğini vurgulamıştır. AB ve Çin'in, deniz koruma alanlarının planlanması ve küresel deniz mekânsal planlaması konularında işbirliğinin güçlendirilmesi gerekliliği belirtilmiştir. AB paydaşları Çin'i, bu yıl Ekim ayında Antarktika Deniz Yaşamı Kaynaklarının Korunması Komisyonu'nun (Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources) yıllık toplantısında, Güney Okyanusu'nda iki deniz koruma alanının oluşturulmasına yönelik AB'nin ve Üye Devletlerin tasarısını desteklemeye davet etmiştir.

Okyanuslar için Mavi Ortaklık Forumu'nu, Çin Devlet Okyanus İdaresi'nden Yönetici Hong WANG'ın ve Komisyoner VELLA'nın başkanlık ettiği okyanuslarla ilgili üst düzey bir görüşme izlemiştir.

2020 yılında Çin, Mavi Ortaklık Forumu ile denizler ve yasa dışı, kayıt dışı ve kural dışı balıkçılık da dâhil olmak üzere balıkçılık, Deniz Hukuku ve Arktik hakkında üst düzey konferanslara ev sahipliği yapacaktır. (Kaynak: Avrupa Komisyonu)

01.01.2019 – 20.09.2019 TARİHLERİ ARASINDAKİ PARİS MOU KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

01.01.2019 – 20.09.2019 tarihleri arasında Paris Memorandumu (Paris MOU) üye limanlarında 2 Türk Bayraklı gemi (İspanya – Santander, Yunanistan – Elefsis) tutulmuştur. Türk Bayraklı gemi tutulmalarına ilişkin detaylı bilgiler İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın WEB sayfasında (<http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/gemitutulmalari.aspx>) yer almaktadır.

GLOBAL FAALİYETLER

***Pacific International Maritime Exposition (PACIFIC 2019), 08-10 Ekim 2019, Sidney, Avustralya**

***World Maritime Conference, 20-22 Ekim 2019, Şangay, Çin**



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.t