



## 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 olmayan üyelik koşulları bakımından önemi 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 üyelik başvurusu, dernek yönetim kurulunca en çok otuz gün içinde üyelikle kabul veya istem reddi şeklinde karara bağlanır ve sonuç yazıyla başvuru sahibine bildirilir. Başvurusu kabul edilen üye bu amaçla tutulan deftere kaydedilir.

#### Üyelik Ücretleri

Üyelik için bir defaya mahsus olmak üzere giriş ücreti alınır. Mützaki/ben ilki ocak ayından itibaren başlayacak şekilde her yıl yıllık ücret alınır.

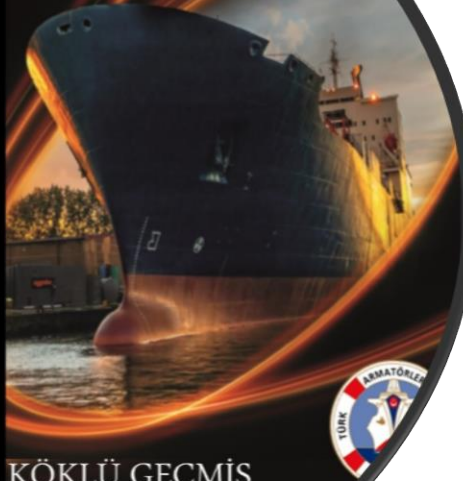
İlk Giriş	2000 TL
Yıllık	10000 TL



### Türk Armatörler Birliği

Mecidi Mebusan Cad. No:23 K:7  
Salıpazarı - 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 EKİM 2019



## **ÖNE ÇIKANLAR**

**EKİM 2019'DA DENİZ TAŞIMACILIĞIYLA İLGİLİ GELİŞMELER DE BULUNMAKTADIR.**

### **DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)**

IMO YÜK VE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI ALT KOMİTESİ TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ.

LONDRA DENİZCİLİK HAFTASI KAPSAMINDA DENİZCİLİK TOPLULUĞUNDA KADINLARIN GÜÇLENDİRİLMESİ TEMASI VURGULANDI.

**GEMİ ENKAZLARININ KALDIRILMASINA İLİŞKİN ÇALIŞMALAR DEVAM EDİYOR.**

IMO, ÜLKELERİ TEHLİKELİ VE ZARARLI MADDELERİN TAŞINMASINA İLİŞKİN SÖZLEŞMEYİ İMZALAMAYA DAVET EDİYOR.

### **AVRUPA BİRLİĞİ (AB)**

..... BIMCO, EMİSYONLARLA MÜCADELEDE YENİ DÜZENLEMELER ÖNERDİ

**YEŞİL GEMİ FİNANSMANI GÜNDEMDE ÜST SIRALARA ÇIKIYOR**

AVRUPALI ARMATÖRLER, AB DENİZCİLİK POLİTİKASINA İLİŞKİN 5 YILLIK STRATEJİK ÖNCELİKLERİNİ ORTAYA KOYDULAR

**SÜRDÜRÜLEBİLİR DENİZCİLİK MESLEKLERİ, BÜYÜME VE REKABETÇİLİK İÇİN AB DENİZCİLİK BÜYÜME PLANI**

**01.01.2019 – 18.11.2019 TARİHLERİ ARASINDAKİ PARİS MOU KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI**

### **GLOBAL EVENTS**

\*Qatar Trade Summit 25-27 Kasım 2019, Doha, Katar

\*European Shipping Seminar, 27 Kasım 2019, Atina, Yunanistan

\*19th Vessel Efficiency & Fuel Management Seminar, 27-28 Kasım 2019, Londra, Birleşik Krallık



### **DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)<sup>1</sup>**

#### **IMO KOMİTELERİNİN ÖNÜMÜZDEKİ AYLARDAKİ TOPLANTILARI**

- **IMO Assembly 31st Session**  
(25/11/2019 – 04/12/2019)
- **IMO Council 123rd Session**  
(05/12/2019)

#### **IMO YÜK VE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI ALT KOMİTESİ TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ.**

Dökme yük gemilerinin emniyeti, IMO kurallarının uygun bir şekilde uygulanmasına bağlı bulunmakta olup, söz konusu hususta eğitim önem arz etmektedir. Katı Dökme Yüklerin Emniyetli Elleçlenmesi ve Taşınmasına yönelik yeni IMO Modeli Kursunun, 9-13 Eylül 2019 tarihlerinde gerçekleştirilen IMO'nun Yük ve Konteyner Taşımacılığı Alt Komitesi (Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers – CCC 6) toplantısında onaylanmıştır. Kursta, söz konusu kapsamda yüklerin nasıl ele alınacağına ilişkin sektör kılavuzu olan Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Kodu (International Maritime Solid Bulk Cargoes –IMBSC Code) ile vurgulanan katı dökme yüklerin elleçlenmesine ve taşınmasına yönelik zorunlu önlemlere odaklanılmıştır. IMO model kursları, bilgi ve becerilere erişimi kolaylaştırmak üzere düzenlenmektedir. Bahse konu kurs kapsamında, nem sınırına ulaştığında sıvılaşılabilenler ve geminin istikrarsızlaşmasına neden olabilenler de dâhil olmak üzere tüm katı dökme yükler ele alınmıştır. Söz konusu yükler, yükleme yapılmadan önce nem sınırlarının test edilmesine ve kayıt altına alınmasına yönelik dikkat gerektirmektedir.

IMO Sera Gazı Stratejisinde de vurgulandığı gibi, 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren geçerli olacak %0.50 kükürt limitine uyumluluğu sağlamak üzere geliştirilen yeni yakıtlar ve/veya yakıt karışımları, IMO 2030 ve 2050 emisyon hedefleri göz önünde bulundurulduğunda, düşük parlama noktasına sahip yakıt kullanan gemilere ilişkin emniyet önlemlerine yönelik IMO Alt-Komitesi çalışması öncelikli olarak değerlendirilmiştir. Alt-Komite, Gaz veya Diğer Düşük Parlama Noktasına Sahip Yakıt Kullanan Gemiler için Uluslararası Emniyet Kodu (International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-Flashpoint Fuels –IGF Code) hususundaki gündem maddesi kapsamında yeni yakıt türlerine ilişkin konulara odaklanmıştır.

#### **LONDRA DENİZCİLİK HAFTASI KAPSAMINDA DENİZCİLİK TOPLULUĞUNDA KADINLARIN GÜÇLENDİRİLMESİ TEMASI VURGULANDI.**

IMO'nun 2019 yılı Dünya Denizcilik Günü teması olan "Denizcilik Topluluğunda Kadınların Güçlendirilmesi" teması, 9-13 Eylül 2019 tarihlerinde gerçekleştirilen Londra Denizcilik Haftası etkinliklerinde vurgulanmıştır. 10 Eylül 2019 tarihinde Birleşik Krallık merkezli bir uydu iletişimi şirketi ve WISTA'nın ev sahipliğinde gerçekleştirilen bir seminer kapsamında, Denizcilik Sektöründe Çeşitlilik ve Dijitalleşme teması incelenmiştir.

IMO Genel Sekreteri Kitack Lim söz konusu etkinliğin açılışında "*işin esas yapısının değişmesi ile işgücüne ilişkin beklentilerin ve geleneksel rollerin yeniden incelenmesi ve değerlendirilmesi için uygun bir zamanda olduğumuzu ve bu hususun da çeşitliliği ve eşitliği benimseme anlamına geldiğini*"

<sup>1</sup> Deniz Ticaret Odası Aylık IMO Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



## **Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri**

belirtmiştir. Sayın Lim, “denizcilikte cinsiyet eşitliği sağlamanın, sadece sektör için değil denizciliğin sürdürülebilirliğini korumak için dünyanın her köşesinden ve nüfusun her kesiminden yetenek kazanması gerektiğine ilişkin somut gerçeklik açısından da önem arz ettiğini” vurgulamıştır.

IMO, 30 yılı aşkın bir süredir denizcilik topluluğunda kadınları desteklemeye yönelik oldukça başarılı bir program yürütmektedir. IMO’nun yardımlarıyla 150’den fazla ülkeyi ve bağlı toprağı kapsayan 7 adet bölgesel Denizcilikte Kadın Birliği kurulmuştur. IMO, Uluslararası Deniz Hukuku enstitüsü ve Dünya Denizcilik Üniversitesi gibi IMO’nun denizcilik eğitimi veren kuruluşlarının yanı sıra diğer kuruluşlarda da cinsiyete göre burslar sağlamaktadır.

IMO, 2019 yılı Dünya Denizcilik Günü’nün kutlanmasına yardım etmek için açık oturumlar ve sosyal medya kampanyaları gibi bir dizi girişimi ve etkinliği üstlenmiş olup, konuya ilişkin yeni bir video gösterime sunulmuştur.

### **GEMİ ENKAZLARININ KALDIRILMASINA İLİŞKİN ÇALIŞMALAR DEVAM EDİYOR.**

IMO, 11-12 Eylül 2019 tarihlerinde Londra’da gerçekleştirilen “10. Denizcilik Kurtarma ve Kaza Müdahale Konferansı” kapsamında enkaz kaldırma hususuna ilişkin uluslararası anlaşmanın onaylanmasına destek vererek çalışmalarına devam etmektedir.

Bir gemi enkazı, bulunduğu yere bağlı olarak diğer gemileri ve onların mürettebatlarını potansiyel olarak tehlikeye atmakta ve seyrüsefer için tehlike oluşturabilmektedir. Nairobi Sözleşmesi, devletlerin gemi enkazlarını, sürüklenen gemileri, denizlerde gemilerden kaynaklanan nesnelere ve yüzen açık deniz tesislerini ortadan kaldırmalarına yönelik yasal bir zemin oluşturmaktadır.

Bahse konu sözleşme kapsamında, konteyner kayıplarının yanı sıra gemi üzerinde konteyner yangınları vakalarına karşı önlem almak için kıyı devletlerine yönelik koşullar da yer almaktadır.

Gemi Enkazlarının Kaldırılmasına ilişkin Nairobi Sözleşmesi 2015 yılında yürürlüğe girmiş olup, dünya deniz ticaret tonajının %73’ünü temsil eden 47 ülke tarafından imzalanmıştır.

3

### **IMO, ÜLKELERİ TEHLİKELİ VE ZARARLI MADDELERİN TAŞINMASINA İLİŞKİN SÖZLEŞMEYİ İMZALAMAYA DAVET EDİYOR.**

IMO, gemilerin tehlikeli ve zararlı maddeler taşınmasına ilişkin ana tazminat sözleşmesi olan “Tehlikeli ve Zararlı Maddeler Sözleşmesi”ne (Hazardous and Noxious Substances Convention –HNS Convention) yönelik çalışmalarına devam etmektedir.

Söz konusu Sözleşme yürürlüğe girdiği zaman, yakıt ve kimyasal maddeler de dahil olmak üzere deniz yolu ile taşınan HNS yüklerinden kaynaklanan hasara yönelik bir sorumluluk ve tazminat rejimi sağlanacaktır. Sözleşme, sadece kirliliğin neden olduğu hasarı değil aynı zamanda mal kaybı ya da zararının yanı sıra hayati kayıplar veya bedensel sakatlanmalar da dâhil olmak üzere yangın ve patlama risklerini de kapsamaktadır.

IMO, 17-18 Eylül 2019 tarihlerinde Singapur’da gerçekleştirilen Tehlikeli Yükler Konferansı’na, HNS Sözleşmesi kapsamında gemide meydana gelen konteyner yangınları hususunu vurgulamak amacıyla katılım sağlamıştır. Bugüne kadar, tehlikeli ve zararlı maddelerin yalnızca 10 milyon tonunu kapsayan 5 ülke tarafından imzalanan Sözleşme, 40 milyon ton HNS seviyesine ulaştığı zaman yürürlüğe girecektir.



### AVRUPA BİRLİĞİ <sup>2</sup>

#### **BIMCO, EMİSYONLARLA MÜCADELEDE YENİ DÜZENLEMELER ÖNERDİ**

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (Baltic and International Maritime Council – BIMCO), denizcilik endüstrisinin emisyonlarını azaltma arayışına yardımcı olabilecek yeni bir öneri sundu. Gemi hızlarının sınırlandırılması CO2 emisyonlarını azaltmanın bir yolu olarak hâlihazırda önerilmiş olsa da, BIMCO çözümü bir adım daha ileriye taşıyarak gemilerin sevk gücünün sınırlandırılmasını teklif etmektedir.

BIMCO, gemilerin süratlerini ölçmenin doğru bir uygulama olmadığını, gemilerin sevk gücünün ise doğru bir şekilde kontrol edilebileceğini ileri sürmüş ve bir geminin sevk gücü ile sürati arasında yakın bir ilişki olduğunu ifade etmiştir.

BIMCO Genel Sekreter Yardımcısı Lars Robert PEDERSEN, "*Sürati daha fazla düşürme yoluyla sera gazı emisyonlarının azaltımının sürdürülmesini sağlamak zorunlu olmakla birlikte, armatörlerin yenilik yapmaya teşvik edilmeleri de önemlidir*" şeklinde bir açıklamada bulunmuştur.

Gemilerin gücü ile ilgili bir sınırın belirlenmesi Japonya tarafından önceden önerilmiştir. BIMCO, her bir deniz taşımacılığı sektörü için güç limitinin, her bir sektördeki mevcut ortalama taşıma hızında ortalama bir gemi seyri varsayılan performansından elde edilmesini önermektedir.

Sevk gücü limiti, denizcilik organizasyonları tarafından kolayca benimsenmeyen sürat düşürme teklifine muhtemel bir alternatif olarak önerilmiştir.

İngiltere Deniz Ticaret Odası, Yunanistan ve Fransa'nın savunduğu sürat düşürme önerisinin en iyi seçenek olmayabileceğini çünkü söz konusu önerinin daha düşük karbon emisyonlarına yol açacağına dair hiçbir kanıtın olmadığını bu yılın başlarında ileri sürmüştür.

İngiltere Deniz Ticaret Odası Politika Direktörü Anna Ziou konu ile ilgili olarak "*Armatörler, son on yılda hızlarını kayda değer oranda sınırlamışlardır. Bu önerilerin iyi niyetleri olsa da, uluslararası deniz taşımacılığı için düşük karbonlu bir alternatif olarak daha düşük hızı teşvik etmek yeterli değildir. [Bu durum] gerçekte emisyonlarda anlamlı bir düşüş sunmazken, denizcilik sektörünün harekete geçtiğine dair yanlış bir izlenim verecektir*" şeklinde bir açıklama yapmıştır.

BIMCO, performans sınırlamalarının, gemiler arasındaki mevcut rekabetçi alanı korurken, sürat azaltımı ile 2008'den bu yana elde edilen emisyon azaltımlarını sürdüreceğini savunmaktadır. (Kaynak: World Maritime News)

#### **YEŞİL GEMİ FİNANSMANI GÜNDEMDE ÜST SIRALARA ÇIKIYOR**

Yeşil Finans Girişimi'nin (Green Finance Initiative) başkanı ve Skandinaviska Enskilda Banken'de kıdemli bankacı olan Roger GIFFORD Londra Uluslararası Denizcilik Haftası sırasında yaptığı bir konuşmada "*Bir müşteriyi ve potansiyel bir işlemi değerlendirirken çevre sorunlarını ve iklim kaygılarını dikkate almayan herhangi bir denizcilik bankası şu anda düşük performans göstermektedir*" şeklinde bir mesaj vermiştir.

<sup>2</sup> Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



## Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

GIFFORD, Maritime London ve Birleşik Krallık Ulaştırma Bakanlığı tarafından düzenlenen ve yeşil finansmana odaklanan söz konusu seminerde; armatörler, bankalar, yeşil deniz ürünleri geliştiricileri ve aracılardan oluşan çeşitli delegelere hitap etmiştir. GIFFORD, uluslararası denizciliğin karbondan arındırılmasını desteklemek amacıyla kredi verme kararlarını iklim faktörleri ile birleştiren Poseidon Prensipleri'nin, lider bankalara ait yeni bir yaklaşımın mükemmel bir göstergesi olduğunu söylemiştir. GIFFORD'un açıklamasına göre, Prensiplerin yeni imzacıları yakında açıklanacak olup, 10 Avrupa bankası ve 1 ABD bankasından oluşan 11 üyeli başlangıç grubuna Asya bankalarının da katılacağı öngörülmektedir.

GIFFORD, deniz taşımacılığının ton mil başına en düşük karbon üretim seviyesine sahip olmasına rağmen, dünya ticaretinin büyük ölçekli olması nedeniyle sektörün karbon ayak izinin büyük olduğunu belirtmiştir. GIFFORD krediler ve tahviller de dâhil olmak üzere yeşil finansın hız kazanırken yüksek karbonlu faaliyetlerden düşük karbonlu faaliyetlere geçişin de temelini oluşturacağını söylemiştir. Bununla birlikte, Lloyd's Register'dan Katharine PALMER, bankacılara iddia edilen kazançların fiili olarak gerçekleştirilebileceği konusunda yeterli güvence vermelerini sağlayan yeni yeşil teknolojilerin finansal desteğindeki boşluğa dikkat çekmiştir.

ING gemi finansmanı küresel başkanı Stephen FEWSTER ise "*Biz risk sermayedarları değiliz. Yeni teknolojilerin finansmanı bankalardan gelmeyecektir*" demiş, bununla birlikte İhracat Kredi Ajanslarının ve yeni yeşil finansman programlarının yeni karbon azaltma girişimlerinin onaylanmasında yardımcı olabileceğini kabul etmiştir.

Société Générale Dünya Denizcilik Başkanı Paul TAYLOR, Marine Capital'in CEO'su Tony FOSTER ve İngiltere Hükümeti Denizcilik Bakanı Nusrat GHANI'nin de aralarında bulunduğu konuşmacılar, seminerde nakliyeciler ve gemi kiracılarının rolünü ele almışlardır. Öne sürülen görüşlere göre, armatörler için müşterileriyle risk paylaşımının ya da olumlu bir risk durumunun olmaması halinde, yeni verimlilik teknolojilerine yatırım yapmak konusunda çok az teşvik bulunmaktadır. (Kaynak: Seatrade Maritime News)

### **AVRUPALI ARMATÖRLER, AB DENİZCİLİK POLİTİKASINA İLİŞKİN 5 YILLIK STRATEJİK ÖNCELİKLERİNİ ORTAYA KOYDULAR**

Avrupa Topluluğu Armatörler Birlikleri (ECSA) 2019-2024 yıllarını kapsayan dönem için yeni stratejik önceliklerini yayımlamıştır.

"Geleceğe yelken açmak - Avrupa deniz taşımacılığı bir sonraki dönemi için iddialı hedefler koyuyor" (Sailing ahead - European shipping sets ambitious goals for its next chapter) başlıklı yayın, Avrupa deniz taşımacılığı sektörünün odaklanacağı öncelikli 10 alanı ana hatları ile çizmektedir.

ECSA Genel Sekreteri Martin DORSMAN stratejik öncelikler ile ilgili olarak şu açıklamalarda bulundu: "*Açık olmak gerekirse, iklim tüm denizcilik sektörü için önceliklidir. Denizcilik sektörü, IMO'nun CO2 emisyonlarını 2050 yılına kadar en az % 50 azaltma hedefine ulaşmak için Avrupalı ve küresel ortaklarıyla çalışmaya isteklidir. Bahse konu istek; gerekli alternatif yakıtların, bunker altyapısının ve teknolojilerin küresel ölçekte geliştirildiğini temin etmek amacıyla çalışmaya başlamamız gerektiği anlamına gelmektedir. Bu, sektör için çok büyük bir zorluk ve aynı zamanda fırsattır.*"

Stratejik önceliklerde iklim meselesini, ticaret ve rekabet edebilirlik sorunları takip etmektedir. Avrupalı armatörlere göre; ABD-Çin arasındaki ticaret savaşının yol açtığı kesintiler, küresel çok taraflı ticaret sisteminin çöküşü ve diğer küresel denizcilik merkezlerinin yarattığı devlet destekli haksız rekabet karşısında, Avrupa deniz taşımacılığı endüstrisinin zirvede kalmayı sürdürmek için rekabet avantajlarını yeniden yapılandırması gerekmektedir.





## Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri

AB'nin mal ticaretinin % 76'sının deniz yoluyla taşınması nedeniyle, Avrupa deniz taşımacılığı endüstrisinin başarısı, tüm Avrupa ekonomisini doğrudan etkilemektedir.

İnsan kaynakları alanı, Avrupalı armatörlerin belirlediği bahse konu stratejik önceliklerle yakından ilişkilidir. DORSMAN insan kaynakları ile ilgili olarak şunları söylemiştir: *"Avrupa, en az üç bin yıldan fazla süren uzun bir denizcilik geleneğine sahiptir. Sektörümüz, bu geçmişten dolayı sahip olduğumuz eşsiz bilgi birikimi ve yetenek havuzu sayesinde güçlüdür. Yetenekli insanları çekmek ve elde tutmak, endüstrimizin hayatta kalması için esastır. Bu da yalnızca, eğitime ve öğretime yatırım yaparak, çeşitliliğe ve sosyal değerlere saygı göstererek başarılabilir. Şirketlerimizi yatırımcılar ve müşteriler için daha rekabetçi ve cazip hale getirmek için, [yetenekli insanları] iddialı iklim hedeflerimiz ve en yeni denizcilik teknolojilerinin kullanımıyla uyumlu hale getirmemiz gerekmektedir."*

ECSA'nın AB denizcilik politikasına ilişkin yeni strateji yayınında ele alınan diğer öncelikli alanlar şunlardır: iç pazar, dijitalleşme ve inovasyon, emniyet, yasal işler, vergilendirme ve daha iyi mevzuat düzenlemeleridir. (Kaynak: ECSA)

### **SÜRDÜRÜLEBİLİR DENİZCİLİK MESLEKLERİ, BÜYÜME VE REKABETÇİLİK İÇİN AB DENİZCİLİK BÜYÜME PLANI**

ECSA, büyüyen bir AB denizcilik endüstrisi, güçlü bir bilgi birikimi ve dünya standartlarında bir denizcilik topluluğunu sağlamak amacıyla, AB, ulusal ve yerel düzeylerde gerçekleştirilecek eylemler için bütünsel ve ortak bir AB vizyonu sağlayan bir stratejik çerçeve olarak "Sürdürülebilir Denizcilik Meslekleri, Büyüme ve Rekabet Edebilirlik" için bir Denizcilik Büyüme Planı sunmuştur.

Bahse konu planının hedefleri aşağıdaki gibidir:

- Cazip, akıllı, emniyetli, sosyal ve sürdürülebilir kalitede deniz taşımacılığını devam ettirmek ve daha da geliştirmek için deniz taşımacılığının sosyal sürdürülebilirliğini artırmak,
- AB denizcilerinin eğitimini, rekabet gücünü ve istihdamını teşvik etmek,
- AB denizcilerinin beceri temelini geliştirmek,
- AB filusunun gelişimini ve rekabetçiliğini artırmak,
- Demografik gelişmelerle ilgilenmek,
- Becerilerin ve yetkinliklerin doğru bir bileşimi ile Avrupa denizcilik toplulukları için yeterli uzman personel arzını temin etmek.

Planın tanımladığı sorunlar aşağıdaki gibidir:

- Avrupa denizcilik endüstrisinin; ihtiyaç duyulan sayıda ve nitelikte çalışanı işe alabilmesi, bu kişileri sektörde tutabilmesi ve teknolojik ve çevresel gelişmelerin değiştirdiği koşullarda rekabetçiliği sürdürebilmesi için, kadınlar da dâhil olmak üzere az temsil edilen gruplara özel olarak odaklanarak, denizcilik sektöründeki kariyerlere daha fazla insanı çekmenin yollarını bulması gerekmektedir.
- Her zamanki iş yapma biçimleri ile iş gücünü takviye etmek ve daha genç bireyleri denizcilik sektörüne çekmek mümkün değildir.
- Denizcilik sektöründe AB vatandaşlarının istihdamına ilişkin beklentiler, AB denizcilik sektörünün bütün yönleriyle sahip olduğu güç, rekabet edebilirlik ve refahı ile yakından ilişkilidir.

Plan çalışmaları, hem AB düzeyinde hem de ulusal, yerel ve uluslar aşırı düzeyde yürütülecektir. (Kaynak:ECSA)



## **Türk Armatörler Birliği Norm Hizmetleri**

### **AVRUPALI ARMATÖRLER, TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDE KADINLAR VE ERKEKLER İÇİN EŞİT FIRSATLARI TEŞVİK ETMEYİ TAAHHÜT EDİYOR**

ECSA ve Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (European Transport Workers' Federation – ETF), Dünya Denizcilik Günü'nün bu yılki teması olan "Denizcilik Topluluğunda Kadınların Güçlendirilmesi" fikrinden yola çıkarak, deniz taşımacılığı endüstrisini kadınlar için daha çekici ve daha emniyetli bir çalışma ortamı haline getirmeyi ve taşımacılık sektöründe kadın ve erkekler için eşit fırsatları teşvik etmeyi taahhüt etmişlerdir.

Avrupalı armatörler, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (International Labour Organisation-ILO) önerileri doğrultusunda, işe alım süreçleri üzerinden kadın başvuru sahiplerini artırmaya, kadın denizcilere saygı duyulan ve katkılarının değer gördüğü bir gemi ortamı sağlamaya çalışmaktadırlar.

Avrupalı armatörlere göre; güçlü, cazip, rekabetçi, gönencilik ve sosyal açıdan sürdürülebilir bir Avrupa denizcilik endüstrisine yönelik herhangi bir büyüme stratejisi, daha fazla cinsiyet çeşitliliğinin ve fırsat eşitliğinin sağlanması için çalışmayı gerektirmektedir.

ECSA'dan Tim SPRINGETT konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir: "*Sektörün kendini büyütmesi, adapte etmesi ve yenilemesi için çeşitlilik gereklidir. Denizcilik endüstrisinin yaşadığı değişimler ve zorluklar, yenilenmiş bir stratejik yaklaşım ve sektörü ileriye taşıyabilecek daha geniş bir yetenek havuzu gerektiriyor. Taşımacılık şirketleri dijitalleşme ve otomasyondan etkilenen alternatif çalışma yöntemlerini araştırıyorlar. Bunlar daha fazla kadın çalışanı sektörümüze çekmek için bir fırsat sunmaktadır.*"

Danimarka'da denizcilik sektöründe kadınlara yönelik kariyer olanaklarını artırmak için bir süre önce başlatılan "Girl Power" bu doğrultudaki ulusal işe alım kampanyalarından biridir. Bir diğer örnek ise, İsveçli ortakların Avrupa Değişim Platformu'na (European Platform for Change) sunduğu bir girişim olan "Fair Winds" projesidir. Proje, taciz ve ayrımcılığın olmadığı dünya standartlarında bir çalışma ortamı yaratmayı hedeflemektedir. (Kaynak: ECSA)

### **AVRUPA DENİZ KAZALARI BİLGİ PLATFORMU'NDAN ELDE EDİLEN VERİLER ONLINE ERİŞİME AÇILDI**

Deniz kazaları ve olaylarıyla ilgili bilgileri depolayan ve analiz eden Avrupa Deniz Kazaları Bilgi Platformu'na (European Marine Casualty Information Platform-EMCIP) ait veri tabanı 2011'den bu yana faaliyette olup, çok sayıda değerli bilgi içermektedir. Bununla birlikte veri tabanına erişim şimdiye kadar üye devletler ve Avrupa Komisyonu kullanıcıları ile sınırlı kalmıştır. EMSA söz konusu kullanıcılarla anlaşmaya vararak, veri paylaşımı özelliklerine sahip yeni bir EMCIP sürümünü yayımlamıştır. Kontrol paneli, üye devletler tarafından rapor edilen olaylar için toplu rakamlar sunarken, vaka sekmesi ise tamamlanan incelemelerle birlikte kaza listesini göstermektedir. Veri tabanının kamuya açılması ile deniz kazaları ve olaylarına ilişkin daha fazla farkındalık kazandırılması amaçlanmaktadır. (Kaynak: EMSA)

## **GLOBAL FAALİYETLER**

\*Qatar Trade Summit 25-27 Kasım 2019, Doha, Katar

\*European Shipping Seminar, 27 Kasım 2019, Atina, Yunanistan

\*19th Vessel Efficiency & Fuel Management Summit, 27-28 Kasım 2019, Londra, Birleşik Krallık





## 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.armatorlerbirliđi.org.tr

[www.armatorlerbirliđi.org.t](http://www.armatorlerbirliđi.org.t)