



TAB Mükemmeliyet Merkezi



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 üyeliğe kabul veya isteğin reddi şeklinde karara bağlanır ve sonuç yazıyla başvuru sahibine bildirilir. Başvurusu kabul edilen üye bu amaçla tutulan deftere kaydedilir.

Üyelik Ücretleri

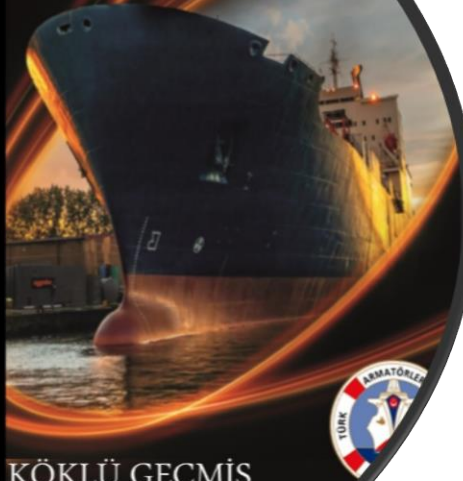
Üyelik için bir defaya mahsus olmak üzere giriş ücreti alınır. Mutsakibin ilki ocak ayından itibaren başlayacak şekilde her yıl yıllık ücret alınır.
İlk Giriş 2000 TL
Yıllık 1000TL



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 Mükemmeliyet 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
ARALIK 2019**



ÖNE ÇIKANLAR

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

[İŞTE CEVAPLARI](#)

MİLLİ MEVZUAT

**DENİZ TEKNOLOJİLERİ VE SANAYİSİ TEKNİK KOMİTESİNİN OLUŞUMU VE GÖREVLERİNE DAİR
TEBLİĞ YAYIMLANDI.**

ATIK YAĞLARIN YÖNETİMİ YÖNETMELİĞİ YAYIMLANDI.

MUHTELİF VERGİ TİPLERİNE İLİŞKİN YENİDEN DEĞERLEME ORANLARI YAYIMLANDI.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

- **Gemi Tasarımı ve İnşası Alt Komitesi (Sub-Committee on Ship Design and Construction)**
(03/02/2020 – 07/02/2020)
- **Çevre Kirliliğini Önleme ve Müdahale Alt Komitesi (Sub-Committee on Pollution Prevention and Response)**
(17/02/2020 - 21/02/2020)

AVRUPA BİRLİĞİ (AB)

**AVRUPALI ARMATÖRLER HİNDİSTAN'IN HONG KONG KONVANSİYONU'NA TARAF OLMASINI
MEMNUNİYETLE KARŞILADI.**

**“AVRUPA YEŞİL ANLAŞMASI” İLE AVRUPA’NIN İKLİME ZARARSIZ İLK KITA HALİNE GELMESİ
AMAÇLANIYOR.**

**AB ÜYE DEVLETLERİNİN GÜNCEL POLİTİKALARI 2030 İKLİM HEDEFİNİ KARŞILAMIYOR.
ROTTERDAM LİMANI, ÇOK DÜŞÜK SÜLFÜRLÜ AKARYAKITIN SATILMASINDA DRAMATİK BİR
YÜKSELİŞE TANIKLIK EDİYOR.**

**NAUTILUS: “DENİZCİLER SÜLFÜR ÜST LİMİTİ İHLALİ KONUSUNDA SUÇLANMAKTAN
KORKUYORLAR”**

GLOBAL EVENTS

***Marine Money London 2020 Forum 22 Ocak 2020, Londra, Birleşik Krallık**

***Global LNG Bunkering Summit 28 – 30 Ocak 2020, Amsterdam, Holland**



TABMM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ MÜKEMMELİYET MERKEZİ

Aylık Sektör Norm Raporu

ARALIK 2019

RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ

DENİZ TEKNOLOJİLERİ VE SANAYİSİ TEKNİK KOMİTESİNİN OLUŞUMU VE GÖREVLERİNE DAİR TEBLİĞ TEBLİĞ YAYIMLANDI.

13 ARALIK 2019 CUMA Sayı: 30977

Bu Tebliğin amacı; plan, program ve stratejilerde yer alan ilke ve hedefler doğrultusunda askeri olmayan sivil gemi ve deniz teknolojileri ile sivil gemi yan sanayi ürünlerine ilişkin sanayi ve teknoloji politikalarının belirlenmesi, sektörün sorunlarının tespit edilerek çözüm yollarının geliştirilmesi amacıyla teknik komite oluşturulması ve bu komitenin çalışma usul ve esaslarının belirlenmesidir.

Türk Armatörler Birliği DENİZ-TEK komitesinde bir üye ile temsil edilmektedir.

ATIK YAĞLARIN YÖNETİMİ YÖNETMELİĞİ YAYIMLANDI.

21 ARALIK 2019 CUMARTESİ Sayı: 30985

Bu Yönetmeliğin amacı, atık yağların geçici depolanmasına, toplanmasına, taşınmasına, rafinasyona tabi tutulmasına, enerji geri kazanımının sağlanmasına ve bertaraf edilmesine ilişkin teknik ve idari esasların belirlenerek çevre ve insan sağlığının korunması ile doğal kaynakların verimli kullanımının sağlanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

Bu Yönetmelik, atık yağ tanımında yer alan atık yağlar ile bu atıkların yönetimi çerçevesinde; geçici depolanmasına, toplanmasına, taşınmasına, rafinasyona tabi tutulmasına, enerji geri kazanımının sağlanmasına, bertarafına, alınacak önlemlere ve yapılacak bildirimlere ilişkin usul ve esasları kapsar.

MUHTELİF VERGİ TİPLERİNE İLİŞKİN YENİDEN DEĞERLEME ORANLARI YAYIMLANDI.

27 ARALIK 2019 CUMA Sayı: 30991/2

27/12/2019 tarihli ve 30991 2. mükerrer sayılı Resmî Gazetede, Hazine ve Maliye Bakanlığına Ait Tebliğler yayımlanmıştır.

Bu tebliğlere göre birçok vergide %22,5 yeniden değerlendirme oranı belirlenmiştir.



DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)¹

IMO KOMİTELERİNİN ÖNÜMÜZDEKİ AYLARDAKİ TOPLANTILARI

- **Gemi Tasarımı ve İnşası Alt Komitesi (Sub-Committee on Ship Design and Construction)**
(03/02/2020 – 07/02/2020)
- **Çevre Kirliliğini Önleme ve Müdahale Alt Komitesi (Sub-Committee on Pollution Prevention and Response)**
(17/02/2020 - 21/02/2020)

IMO Aralık ayı faaliyetleri bir sonraki ay yayınlanacaktır.

AVRUPA BİRLİĞİ ²

AVRUPALI ARMATÖRLER HİNDİSTAN'IN HONG KONG KONVANSİYONU'NA TARAF OLMASINI MEMNUNİYETLE KARŞILADI.

Dünyanın en büyük beş gemi geri dönüşümü ülkesinden biri olan Hindistan, emniyetli ve çevreye duyarlı gemi geri dönüşümü için küresel standartları belirleyecek olan IMO Hong Kong Konvansiyonu'na 28 Kasım 2019 tarihinde taraf olmuştur. Böylece Konvansiyon'a taraf olması gereken ülke sayısına erişilmiş ancak, Konvansiyonun yürürlüğe girmesi için gerekli tonaja ve geri dönüşüm hacmine henüz ulaşamamıştır.

Hindistan'ın önemli bir gemi geri dönüşümü merkezi olarak Konvansiyon'u onaylaması, tüm dünyada emniyetli ve çevreye duyarlı gemi geri dönüşümünün başarılabilmesine yönelik önemli bir adımdır. Hindistan, 2018 yılında yaklaşık 5 milyon gros tonluk 250'in üzerinde gemiyi geri dönüşüm amacıyla almış olup, bu miktar dünyanın gemi geri dönüşüm tonajının % 25-35'ini oluşturmuştur.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birlikleri (European Community Shipowners' Associations-ECSA) Genel Sekreteri Martin Dorsman konu ile ilgili şu açıklamayı yapmıştır: "Hong Kong Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesi, gemi geri dönüşümü sektöründe daha iyi bir ortak standart için bağlayıcı bir uluslararası düzenleyici çerçevenin sağlanmasına yardım edecektir. [Hindistan'ın Hong Kong Konvansiyonu'nu onaylaması ve] Hindistan'daki pek çok tesisin şimdiden Konvansiyon ile uyumlu olması, Hindistan'ın ve Hindistan'daki gemi geri dönüşümü tesislerinin geri dönüşüm standartlarını yükseltme istediğinde olduğunu göstermektedir. Hindistan'daki tesisler bir süredir AB'nin onaylı gemi geri dönüşümü tesisleri listesine dahil edilmek üzere başvuruda bulunmakta ancak başvurular kabul edilmemekteydi. [Hindistan'ın Konvansiyon'a taraf olması] Hindistan'da kaydedilen ilerlemenin diğer bir göstergesidir. ECSA en kısa sürede AB gerekliliklerini karşılamaları için Hindistan'daki tesisleri teşvik etmeleri konusunda AB'ye çağrıda bulunmaktadır." (Kaynak: ECSA)

¹ Deniz Ticaret Odası Aylık IMO Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.

² Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

“AVRUPA YEŞİL ANLAŞMASI” İLE AVRUPA’NIN İKLİME ZARARSIZ İLK KITA HALİNE GELMESİ AMAÇLANIYOR.

Avrupa Komisyonu, iklim ve çevresel zorlukları tüm politika alanlarında fırsatlara dönüştürerek ve herkes için adil ve kapsayıcı bir geçiş yaparak AB ekonomisini sürdürülebilir hale getirecek bir yol haritası olan Avrupa Yeşil Anlaşması'nı (The European Green Deal) 11 Aralık 2019 tarihinde sunmuştur.

Avrupa Komisyonu'nun Başkanı Ursula von der Leyen, “Avrupa Yeşil Anlaşması, aldığından daha fazlasını veren bir yeni büyüme stratejisidir. Anlaşma, daha sağlıklı yaşamak ve işlerimizi yenilikçi kılmak için yaşama, çalışma, üretim ve tüketim biçimimizi nasıl değiştireceğimizi göstermektedir. Hepimiz [bu] geçişe dâhil olabilir ve fırsatlardan yararlanabiliriz. İlk önce ve hızlı hareket ederek ekonomimizin küresel bir lider olmasına yardımcı olacağız. Avrupa'nın doğal mirası, biyolojik çeşitliliği, ormanlarımız ve denizlerimiz için, bu gezegen ve üzerindeki hayat için başarılı olmaya kararlıyız. Nasıl sürdürülebilir ve rekabetçi olunacağını dünyanın geri kalanına göstererek, diğer ülkeleri de bizimle hareket etmeye ikna edebiliriz.” şeklinde anlaşma ile ilgili açıklamada bulundu.

Avrupa Komisyonu Birinci Başkan Yardımcısı Frans Timmermans ise, “İklimsel ve çevresel bir acil durumdayız. Avrupa Yeşil Anlaşması, ekonomik modelimizi değiştirerek insanlarımızın sağlığını ve refahını iyileştirebilmek için bir fırsattır. Planımız; emisyonları nasıl azaltacağımızı, doğal çevremizin sağlığını nasıl geri kazanacağımızı, vahşi hayatı nasıl koruyacağımızı, yeni ekonomik fırsatları nasıl yaratabileceğimizi ve vatandaşlarımızın yaşam kalitesini nasıl yükselteceğimizi ortaya koymaktadır. [Söz konusu planda] hepimizin oynayacağı önemli bir rol bulunmaktadır ve tüm endüstriler ve ülkeler bu dönüşümün bir parçası olacaktır.” şeklinde ifadeler ile anlaşmanın önemini vurguladı.

Avrupa Yeşil Anlaşması, temiz ve döngüsel bir ekonomiye geçerek, iklim değişikliğini durdurarak, biyolojik çeşitlilik kaybını tersine çevirerek ve kirliliği azaltarak kaynakların verimli kullanımını desteklemek için eylemler içeren bir yol haritası sunmaktadır. Plan, ihtiyaç duyulan yatırımları ve mevcut finansman araçlarını ana hatlarıyla belirtmekte ve adil ve kapsayıcı bir geçişin nasıl sağlanacağını açıklamaktadır.

Avrupa Yeşil Anlaşması, başta taşımacılık, enerji, tarım, inşaat, çelik, çimento, bilişim ve iletişim teknolojileri, tekstil ve kimyasallar olmak üzere ekonominin tüm sektörlerini kapsamaktadır.

Avrupa Komisyonu, iklimle zararsız ilk kıta olmaya ilişkin siyasi hedefini 2050 yılına kadar yasal anlamda gerçekleştirmek amacıyla, ilk Avrupa İklim Yasasını 100 gün içinde sunacaktır. Komisyon, iklim ve çevre hedeflerine ulaşmak amacıyla, 2030 yılı için Biyoçeşitlilik Stratejisi, yeni Endüstriyel Strateji ve Döngüsel Ekonomi Eylem Planı, Sürdürülebilir Gıda için Tarımdan Sofraya Stratejisi ile birlikte kirlilik üretmeyen Avrupa için başka öneriler de sunacağı konusunda açıklamalarda bulunmuştur.

Avrupa Yeşil Anlaşması'nın amaçlarına ulaşması önemli yatırımların yapılmasına bağlıdır. Mevcut 2030 iklim ve enerji hedeflerinin gerçekleşmesi için 2018 GSYİH'nın yaklaşık % 1,5'ini temsil eden 260 milyar Euro'luk ek yıllık yatırım gerektiği tahmin edilmektedir. Söz konusu yatırımın, kamu ve özel sektörün seferberliğine ihtiyaç duyacağı ve Avrupa Komisyonu'nun 2020 yılının başlarında, yatırım ihtiyaçlarını karşılamak için Sürdürülebilir Avrupa Yatırım Planı'nı sunacağı bilinmektedir. AB'nin uzun vadeli bütçesinin en az % 25'inin iklim eylemine ayrılmasının gerekeceği ve Avrupa'nın iklim bankası olan Avrupa Yatırım Bankası'nın da projeye daha fazla destek sağlayacağı ifade edilmektedir. Avrupa Komisyonu ayrıca, özel sektörün yeşil geçişin finansmanına katkıda bulunabilmesi için 2020'de bir Yeşil Finansman Stratejisi sunacaktır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

İklim değişikliğinin ve çevresel bozulmanın küresel zorlukları küresel çapta bir tepki gerektirmektedir. AB, Birleşmiş Milletler'in (BM) Biyoçeşitlilik ve İklim Sözleşmelerinde çevresel hedeflerini ve standartlarını desteklemeye ve yeşil diplomasisini güçlendirmeye devam edecektir. G7, G20, uluslararası sözleşmeler ve ikili ilişkiler, diğer ülkeleri bu konulardaki çabalarını artırmaya ikna etmek için kullanılacaktır. AB ayrıca, sürdürülebilirliği sağlamak için ticaret politikası kullanacak ve geçiş süreçlerinde yardımcı olmak için Balkanlar ve Afrika'daki komşularıyla ortaklıklar kuracaktır. (Kaynak: Avrupa Komisyonu)

AB ÜYE DEVLETLERİNİN GÜNCEL POLİTİKALARI 2030 İKLİM HEDEFİNİ KARŞILAMIYOR.

Avrupa Çevre Ajansı (European Environmental Agency-EEA) tarafından yayımlanan verilere göre; AB Üye Devletleri, 2017 ve 2019 yılları arasında 400'den fazla yeni iklim değişikliği azaltma politikası bildirmiş ve çoğu enerji arzı veya enerji tüketimini hedef alan 1.900'den fazla iklim eylemi rapor etmişlerdir.

Avrupa Çevre Ajansı'nın "Daha fazla ulusal iklim politikası bekleniyor, ancak mevcut politikalar ne kadar etkili?" başlıklı bilgilendirmesi, sera gazı emisyonlarını azaltmak ve iklim ve enerji hedeflerine ulaşmak için AB Üye Devletlerinin faaliyetlerini analiz etmektedir. Bilgilendirmeye göre, AB Üye Devletleri, beklenen emisyon tasarrufları da dahil olmak üzere iklim politikaları hakkında daha iyi ve daha eksiksiz bilgi vermektedir. Bununla birlikte, gerçekleştirilen egzoz gazı emisyonunu düşürme çalışmaları ve bu politikaların maliyetleri hakkında rapor edilmiş kanıtlar halen yetersizdir.

AB Üye Devletleri EEA'ya 1.925 iklim değişikliği azaltma politikası ve tedbiri bildirmiştir. Bahse konu politikaların 400'den fazlası 2017'den bu yana olan ve çoğunlukla da devam eden Ulusal Enerji ve İklim Planları hazırlığını yansıtan planlama aşamasındaki politiklardır. EEA verileri, AB Üye Devletlerinin iklim politikalarının çoğunun sübvansiyonlar veya tarife garantileri gibi ekonomik araçlar (% 44) veya enerji verimliliği üzerine düzenlemeler (% 43) şeklinde olduğunu göstermektedir.

Raporlanan politikalar temel olarak; binaların enerji verimliliğinin artırılması (% 18), daha fazla yenilenebilir enerji kullanımı (% 16), düşük karbonlu yakıtlara veya elektrikli araçlara geçilmesi (% 8) veya araçların yakıt verimliliğinin iyileştirilmesi (% 7) de dahil olmak üzere enerji kaynaklı sera gazı emisyonlarını hedeflemektedir. Yeni eylemlerin çoğu da dahil olmak üzere, önlemlerin % 10'undan fazlası ise tarımı ilgilendirmektedir.

Avrupa Çevre Ajansı, AB ve Üye Devletlerinin toplam sera gazı emisyonlarını 1990 yılından 2018 yılına kadar % 23,2 oranında azalttığını tahmin etmektedir. Üye Devletlerin tahminleri, sera gazı emisyonlarında en az % 40 azaltıma ilişkin 2030 hedefi ile uyumlu değildir. EEA analizine göre, Üye Devletlerin şu andaki politikaları 2030 yılına kadar sadece % 30'luk bir azaltım sağlayabilecek olup, planlanan tüm politikaların uygulanması dahi toplam azaltımı ancak % 36 seviyesine getirebilecektir. (Kaynak: Avrupa Çevre Ajansı)



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

ROTTERDAM LİMANI, ÇOK DÜŞÜK SÜLFÜRLÜ AKARYAKITIN SATILMASINDA DRAMATİK BİR YÜKSELİŞE TANIKLIK EDİYOR.

Avrupa'nın en büyük bunker limanı olan Rotterdam Limanı'nda, azami % 0.5 sülfür içeren yeni çok düşük sülfürlü akaryakıtın (VLSFO) satışında büyük bir artışın görüldüğü bildirilmektedir.

Rotterdam Liman İdaresi, TimeToBunker isimli yeni aplikasyonundan aldığı verilerden yola çıkarak Kasım ayındaki tüm yakıt satışlarının yarısının VLSFO olduğunu bildirmiştir. Verilere göre, bu yıl Eylül ayında 1.700 ton olan VLSFO satışları, Ekim ayında 32.000 tona ve Kasım ayında ise 95.000 tona çıkarak çok büyük bir artış göstermiştir.

Liman İdaresi söz konusu yükseliş için "Eylül ayında % 1.8 olan toplam akaryakıt satışları içindeki VLSFO payının Kasım ayında % 51.6'ya yükseldiği anlamına geliyor" demiştir.

Liman İdaresi Yakıt İkmal Uzmanı Ronald Backers, bu trendin Rotterdam'daki tüm yakıt satışlarını temsil ettiğini varsayarak şunları söylemiştir; "TimeToBunker aplikasyonu Şubat ayından beri büyük bir başarı ile kullanılmaktadır. Yakıt ikmal bildirimlerinin üçte birinden fazlası söz konusu aplikasyon aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Halen standart yakıt ikmal bildirimleri yapan firmaların tamamen farklı akaryakıt satın alma davranışına sahip tamamen farklı müşteriler olduğunu varsaymak için hiçbir neden göremiyorum."

VLSFO satışındaki söz konusu eğilimin, deniz yakıtlarındaki kükürt içeriğinin % 3.5'ten % 0.5'e düşürülmesini zorunlu kılacak 2020 kükürt üst sınırına uyuma yönelik hazırlıklarla bağlantılı olduğu düşünülmektedir. (Kaynak: World Maritime News)

NAUTILUS: "DENİZCİLER SÜLFÜR ÜST LİMİTİ İHLALİ KONUSUNDA SUÇLANMaktan KORKUYORLAR"

6

İngiltere, Hollanda ve İsviçre'de 20.000'in üzerindeki denizcilik profesyonelinin çıkarlarını korumak üzere kurulan Nautilus International sendikası, denizcilerin, yakıtın sülfür içeriği üzerindeki % 0.5'lik üst sınır uygulanmasına bağlı olarak ortaya çıkabilecek sorunlar nedeniyle suçlanma ihtimalinden korktuklarını ifade etmektedir.

Nautilus üyeleri; yakıtları değiştirirken ortaya çıkan güç kaybı olayları, yağlama sorunları, filtre sorunları ve sızıntılar dahil olmak üzere bir dizi emniyet ve operasyonel meseleye de dikkat çekmiştir.

Sendikanın belirttiğine göre; "Yakıt değişimi; mühendislerin kontaminasyon, uyumluluk, stabilite, viskozite ve yağlama, yanma ve tutuşma kalitesi, alüminyum silikat, soğuk akış özellikleri ve parlama noktaları gibi zorluklarla başa çıkmak için özel özen göstermesini gerektirerek ciddi ek iş yükü yaratmıştır."

Sendikanın profesyonel ve teknik komitesi; düşük sülfürlü yakıtların motor parçaları, kazanlar, temizleyiciler, filtreler, tanklar, ısı dönüştürücüleri ve borularda ek yıpranma ve aşınmaya neden olduğunu bildiren raporları da ele almışlardır.

Nautilus'un bu yılın başlarındaki bir raporu, denizcilerin neredeyse yüzde 90'ının suçlanmaktan endişe duyduklarını ve üçte ikisinin de denizcilik sektöründe çalışmaya ilişkin düşüncelerinin bu durumdan etkilendiğini göstermektedir. Zira, 1 Ocak 2020'de yürürlüğe girecek yeni düzenlemeye uyulmaması halinde verilecek cezalar, bazı ülkelerde büyük para cezaları veya uzun hapis cezalarının yanı sıra gemi tutulmalarını da kapsayacaktır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Nautilus profesyonel ve teknik çalışanı David Appleton konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir; “Denizcilik endüstrisinin çevresel performansını iyileştirme yönündeki girişimleri sıkı bir şekilde desteklememize rağmen, IMO 2020'nin denizciler için hem iş yükü açısından hem de potansiyel olarak çok büyük para cezalarına ve cezai mahkumiyetlere maruz bırakma açısından büyük ve yeni bir yük getirdiği açıktır. Denizcilik şirketlerinin, kaptanlarına, zabıtlarına ve gemi personellerine yeni kurallara uyumu sağlamak için gereken eğitim ve kaynakları sağlamak için ellerinden geleni yapmaları gerekmektedir. Bunlar karmaşık ve çok farklı uygulama mekanizmalarına sahip karmaşık gerekliliklerdir ve üyelerimizin kuralların yanlışlıkla ihlal edilmesinden kaynaklanan yasal işlem tehdidine karşı korunmaları gerekmektedir.” (Kaynak: World Maritime News)

01.01.2019-19.12.2019 TARİHLERİ ARASINDAKİ PARİS MOU KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI.

01.01.2019 – 19.12.2019 tarihleri arasında Paris Memorandumu (Paris MOU) üye limanlarında 4 Türk Bayraklı gemi (İspanya – Santander, Yunanistan – Elefsis, İtalya – Trieste, Yunanistan-Girit) tutulmuştur. Türk Bayraklı gemi tutulmalarına ilişkin detaylı bilgiler İMEAK DTO'nun web sayfasında (<http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/gemitutulmalari.aspx>) yer almaktadır.

GLOBAL FAALİYETLER

***Marine Money London 2020 Forum**, 22 Ocak 2020, Londra, Birleşik Krallık

***Global LNG Bunkering Summit**, 28-30 Ocak 2020, Amsterdam, Hollanda



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

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