



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

TAB Mükemmeliyet Merkezi



Derneğimize Kimler Üye Olabilir?

Derneğin amaç ve ilkelere benimsenerek bu doğrultuda çalışmayı kabul eden ve mevzuatın öngördüğü koşulları taşıması koşuluyla gemi maliki olan, işleten veya yöneten Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı özel kişiler veya Türk Ticaret Siciline kayıtlı tüzel kişiler ile donatma iştraikleri veya deniz yolu taşımacılığı yapan özel veya kamu kurum, kuruluş ve temsilcileri bu derneğe üye olabilirler. Maliki olmayan, işleten veya yönetilen gemilerin yabancı veya Türk Bayraklı olması üyelik 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 başvuru için bir dilettante ile yazılı olarak yapılacak üyelik başvurusu, dernek yönetim kurulunca en çok otuz gün içinde üyelik 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. Mükteakiben iki ocak ayından itibaren başlayacak şekilde her yıl yıllık ücret alınır.

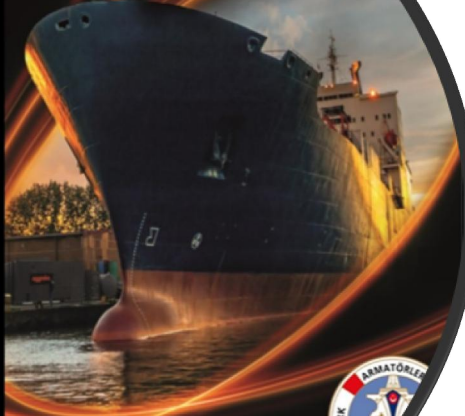
İlk Giriş	2000 TL
Yıllık	1000TL



Türk Armatörler Birliği

Meclisi 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 EYLÜL 2020



ÖNE ÇIKANLAR

EYLÜL AYINDA MEVZUAT, ULUSLARARASI SÖZLEŞME VE REGÜLASYONLARDA NELER DEĞİŞTİ?

[İŞTE CEVAPLARI](#)

MİLLİ MEVZUAT

Bu ay Resmi Gazetede deniz taşımacılığıyla ilgili herhangi bir mevzuat gelişmesi olmamıştır.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

Deniz Güvenliği ve Küresel Salgının Etkisi

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekteri, gemi insanların yaşamakta olduğu insani krizin çözüme kavuşturulması için mürettebat değişikliklerine izin verilmesine ilişkin ısrarlarını sürdürmektedir.

COVID-19 salgını sırasında gemi insanların emniyeti için güncel kılavuz yayımlandı.

Akdeniz’de balast su yönetimi ve istilacı türlerin ele alınması.

Sürdürülebilir bir gezegen için sürdürülebilir deniz taşımacılığı nasıl elde edilir?

AVRUPA BİRLİĞİ (AB)

Avrupa Birliği 2030 iklim hedefi: Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners’ Associations – ECSA), AB Emisyon Ticaret Sistemi’nin deniz taşımacılığı sektörüne dahil edilmesi hakkındaki çalışmasını yayınladı.

GLOBAL EVENTS

COVID-19 NEDENİYLE YAYINLANMAMAKTADIR.



TABMM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ MÜKEMMELİYET MERKEZİ

Aylık Sektör Norm Raporu

EYLÜL 2020

RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ

Bu ay Resmi Gazetede deniz taşımacılığıyla ilgili herhangi bir mevzuat gelişmesi olmamıştır.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)¹

Deniz Güvenliği ve Küresel Salgının Etkisi

Küresel salgın sırasında Cibuti Etik Kurallarının (Djibouti Code of Conduct-DCOC) uygulanmasını ele almak için Kamerun, Cibuti, Etiyopya, Fransa Hindistan, Ürdün, Kenya, Madagaskar, Morityus Maldivler, Umman, Suudi Arabistan, Seyşeller, Güney Afrika, Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti, Birleşik Arap Emirlikleri ve Yemen'den oluşan 48 katılımcının yer aldığı sanal toplantı 26 Ağustos 2020 tarihinde gerçekleştirildi. Söz konusu toplantıda ayrıca DCOC'un operasyonel seviyedeki ilerlemesi ve yönetim çerçevesinin geliştirilmesi değerlendirilmiştir. Cibuti Etik Kuralları, Batı Hint Okyanusu ve Yemen Denizi'nde bulunan gemilere yönelik gerçekleştirilen deniz haydutluğunun ve silahlı soygunların önlenmesi için önemli bir araçtır.

2

Bahse konu etkinlikte, katılımcı olarak yer alan tüm ülkelerdeki mevcut ulusal denizcilik bilgi paylaşım merkezleri temel alınarak bölgesel bilgi paylaşımı ağının geliştirilmesi gibi çok sayıda teklif sunulmuştur. Diğer tekliflerin talepleri arasında bölgesel ihtiyaç ve öncelikler temel alınarak kapasite geliştirme çabalarının daha iyi bir şekilde koordinasyonu bulunmaktadır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) tarafından bölgeye yönelik yeni Avrupa Birliği (European Union – EU) tarafından fonlanan bölgesel liman güvenliği projesine ve Ulusal Deniz Güvenliği Stratejisi'nin (National Maritime Security Strategies) geliştirilmesi için yardımlara ilişkin bir sunum gerçekleştirilmiştir. Yakın zamanda, Suudi Sınır Koruması (Saudi Border Guard) Direktörü olarak atanan ve DCoC Yönlendirme Komitesi Başkanı olarak yeni göreve başlayan Sayın Tümgeneral Muhammed Abdullah ALSHEHRI tarafından toplantının açılış konuşması gerçekleştirilmiştir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekteri, gemi insanların yaşamakta olduğu insani krizin çözüme kavuşturulması için mürettebat değişikliklerine izin verilmesine ilişkin ısrarlarını sürdürmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization –IMO) Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM denizde vuku bulan insani bir kriz yaşandığı ve gemi insanların sağlığını korumak ve emniyetli deniz taşımacılığını sağlamak için acil olarak harekete geçilmesi gerektiği uyarısında bulunmuştur. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda (United Nations –UN) gerçekleştirmiş olduğu söz

¹ Deniz Ticaret Odası Aylık IMO Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

konusu açıklamasında, mürettebat değişiminde yaşanan krizlerin çözüme kavuşturulması için hükümetlere hızlı bir şekilde harekete geçmeleri konusunda uyarıda bulunmuştur.

300.000 gemi insanının halihazırda denizde mahsur kaldığı ve sözleşme sürelerinin dolmasına rağmen ülkesine geri dönemediği tahmin edilmektedir. Yaklaşık bir o kadar gemi insanı da görev aldıkları gemilere katılamamakta ve nöbetlerini devralamamaktadır. Söz konusu durum, COVID-19 salgınından sonra hükümetler tarafından uygulamaya konulan seyahat, limandan gemiye binme veya ayrılma, karantina tedbirleri, uygun uçuşların azaltılması ve izin verilen vize ve pasaportların sınırlandırılması gibi çeşitli kısıtlamalar nedeniyle yaşanmaktadır.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention –MLC) tarafından düzenlenen gemi insanının gemide on bir ayı aşmaması sınırına rağmen, bazı gemi insanları halihazırda on yedi aydan fazla gemide yaşamlarını sürdürmektedir. MLC ve diğer uluslararası belgelerde hak ihlali kapsamında yer almasına rağmen, çoğu gemi insanının uygun tıbbi bakıma erişimine ve kıydan ayrılmasına izin verilmemektedir. Bu durum, sadece gemi insanların sağlığı ve refahı açısından değil, deniz taşımacılığının emniyeti açısından da ciddi bir endişe yaratmaktadır. Gemi kaza oluşma riskini artıracak olmasına rağmen fiziken ve zihnen tükenmiş olan gemi insanlarından görevlerine devam etmeleri istenmektedir

Gemi insanların süresiz olarak denizde kalamayacağını ısrarla yenileyen IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM, mürettebat değişiminde yaşanan krizlerin yakın zamanda çözüme ulaştırılmazsa gemilerin IMO mevzuat ve kılavuzlarına uygun olarak emniyetli bir şekilde daha fazla işletilemeyeceğine ve COVID-19 salgınının ekonomik etkilerinin de daha fazla şiddetleneceğine dair açıklamada bulunmuştur. Deniz taşımacılığı küresel ticaretin yüzde sekseninden fazlasını oluşturmakta ve küresel ekonominin hayati bir bileşeni olarak yer almaktadır.

IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM, mürettebat değişimi krizinin çözümüne ilişkin çeşitli bakanlıkların bir arada çalışmasını gerektiren bütüncül bir yönetim yaklaşımı gerekeceğini belirtmiştir. Sayın Kitack LIM, zaruri hizmetleri sağlayan gemi insanların kilit çalışan olarak belirlenmesi ve emniyetli ve güvenli mürettebat değişimlerinin izin verilmesine ilişkin IMO tarafından onaylanan Protokollerin uygulanması için tüm Üye Devletlere çağrısını yenilemiştir. IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM, Ayrıca, gemi insanların vize ve seyahat kısıtlamaları ve ihtiyaç durumunda acil tıbbi bakım ve kıyıda tıbbi olanaklara ulaşmasının sağlanması gibi mürettebat değişimindeki diğer engellerin ortadan kaldırılmasının önemi üzerinde durmuştur.

IMO Genel Sekreteri tarafından eyleme yönelik yapılan bu yeni çağrı, sayısız yüksek düzeyde yapılan beyanların ve diplomatik seviyede gerçekleştirilen ikili toplantıların yanı sıra mahsur kalan gemi insanlarına direkt yardımcı olan Denizci Personel Kriz Eylem Ekibinin (Seafarer Crisis Action Team) kurulması da dahil olmak üzere IMO tarafından pandemi süresince atılmakta olan adımlarla uyumludur.

Diğer bir yandan, UN Genel Sekreteri Sayın António GUTERRES, gemi insanların kilit çalışanlar olarak belirlenmesi ve emniyetli mürettebat değişimleri ve ülkelerine dönüşlerinin sağlanmasına ilişkin gerekli seyahat yardımlarının sağlanmasına yönelik dünyadaki tüm ülkelere çağrıda bulunmuştur.

Çoğu ülke tarafından tüm gemi insanları için mürettebat değişimlerinin izin verilmesinde kayda değer bir ilerleme gerçekleştirilmişken, söz konusu ilerleme hızı, mürettebat değişikliği gerektiren gemilerin birikmiş iş yüküne yeterli gelmemektedir

IMO Genel Sekreteri Kitack LIM, 22 Eylül 2020 tarihinde başlayan Üst-Düzyer Toplantı Haftası 75. UN Genel Kurul toplantısı sırasında, mürettebat değişimi krizini ve gemi insanların artan sorunlarını gündeme getirmeleri için Üye Devletlere davette bulunmuştur. Söz konusu hafta sırasında,



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization – ILO), IMO ve UN Küresel İlkeler Sözleşmesi (UN Global Compact) 24 Eylül 2020 Dünya Denizciler Gününde mürettebat değişimi krizinin görünürlüğüne arttırmak için yan bir etkinliğe ev sahipliği yapmıştır.

COVID-19 salgını sırasında gemi insanların emniyeti için güncel kılavuz yayımlandı.

Dünya Sağlık Örgütü (The World Health Organization-WHO) tarafından COVID-19 salgını sırasında yük gemilerinde ve balıkçı teknelerinde çalışan gemi insanların sağlığının korunmasını amaçlayan geçici bir kılavuz yayımlandı.

Söz konusu kılavuz, özellikle birbirleriyle yakın temasta çalışan ve genellikle doktorun olmadığı gemilerde uzun süre görev alan gemi insanların durumunu ele almaktadır.

Söz konusu doküman, gemi armatörlerine, gemi insanlarına, sendikalara, birliklere ve yetkili idarecilere tavsiyelerde bulunmaktadır. Gemiye binış öncesi tarama (pre-boarding screening), el hijyeni, sosyal mesafe ve maske kullanımının yanı sıra gemide olası COVID-19 vakalarının yönetimine ilişkin hususlarda tavsiyeler içermektedir. Ayrıca, gemi insanlarına yönelik zihin sağlığı hizmetlerinin ve psikolojik desteğin önemi ele alınmaktadır.WHO, ayrıca gemi insanların kıyıda yer alan tıbbi tesislerde erişime izin verilen acil tıbbi bakım ihtiyaçlarının sağlanmasının zorunlu olduğunu Üye Devletlere hatırlatmaktadır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization –IMO), Üye Devletlerine ve uluslararası kuruluşlara söz konusu rehberin olabildiğince geniş kitlelere ulaştırılması için çağrıda bulunmaktadır. Gemilerdeki salgınların önlenmesi ve yönetilmesi sadece mürettebatın refahı ve sağlığı açısından değil, aynı zamanda gemi seferlerinin ve operasyonlarının emniyetli bir şekilde devam edebilmesi açısından da önem arz etmektedir.

4

IMO Üye Devletleri ayrıca, danışmanlık statüsündeki Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS), Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (The International Association of Independent Tanker Owners – INTERTANKO) ve Uluslararası Deniz Sağlığı Birliği (International Maritime Health Association – IMHA) Kuruluşları ile birlikte sivil toplum birlikleri tarafından yayımlanan Gemilerdeki Vaka Risklerinin Azaltılmasına yönelik Protokolden (Protocols to Mitigate the Risks of Cases On Board Ships) yararlanmaya davet edilmektedir. Söz konusu protokol, olası veya tespit edilmiş COVID-19 vakalarının yönetilmesine ilişkin gemi işletmelerine yardımcı olmaya ve güvenli ve etkili bir şekilde gemi insanların gemiye binmelerini ve ayrılmalarını sağlamaya yönelik araçları kapsamaktadır.

Akdeniz’de balast su yönetimi ve istilacı türlerin ele alınması.

Küresel salgın sırasında Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization- IMO)’nün Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi (Ballast Water Management Convention) ve Akdeniz bölgesindeki uygulanmasına ilişkin bir webinar, söz konusu sözleşmenin uygulanması konusunda farkındalığın artmasını, bilginin artırılmasını ve en iyi uygulamaların paylaşılmasını sağlamıştır.

Yakın bir zamanda yapılan Akdeniz Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi (The Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea-REMPEC) çalışmasına göre, gemiyle getirilen egzotik türlerin, Akdeniz’e gemiyle getirilen tüm türlerin %26’sını oluşturduğu tahmin edilmektedir. Son on yılda, Akdeniz’deki türlerin sayıları artmaya devam etmektedir. Bu durum bölgedeki yerli türlerin ve yaşam alanlarının yanı sıra insan sağlığı ve eğlence faaliyetleri açısından önemli bir tehdit oluşturmaktadır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

2020 Dünya Denizcilik Günü “Sürdürülebilir bir gezegen için sürdürülebilir deniz taşımacılığı” temasına uygun olarak 23 Eylül 2020 tarihinde gerçekleştirilen etkinlikte, çeşitli bakanlıklardan, bölümlerden, kurumlardan ve diğer paydaşlardan yaklaşık 69 katılımcı yer almıştır.

Söz konusu webinar, REMPEC tarafından çevrimiçi gerçekleştirilen ilk etkinliktir. Webinarında BWM Sözleşmesi'nin genel bir değerlendirmesi yapılarak katılımcılara 2017 yılında BWM Sözleşmesinin yürürlüğe girmesinden beri, uluslararası düzenlemelerdeki değişikliklerle ilgili olarak Akdeniz BWM Stratejisinde yapılan revizyonlara ilişkin güncel bilgiler verildi.

Akdeniz bölgesindeki balast suyu ve istilacı türlerin problemlerini ele almak için konsolide bir yaklaşım ihtiyacı, IMO, Baltık Deniz Çevre Koruma Komisyonu (Baltic Marine Environment Protection Commission), Özel Koruma Alanları Bölgesel Faaliyet Merkezi (The Specially Protected Areas Regional Activity Centre-SPA / RAC) ve ODYSSEA Projesinin yanı sıra anlaşmayı imzalayan 16 katılımcıdan Barcelona Sözleşmesini imzalayan 16 temsilci tarafından yapılan sunumlar ile tekrar vurgulandı.

Sürdürülebilir bir gezegen için sürdürülebilir deniz taşımacılığı nasıl elde edilir?

Dünya genelindeki katılımcılar, denizcilik sektörü açısından sürdürülebilir bir gelecek inşa etmek için inovasyonun, denizcilik iş gücünün ve sektörün ve hükümetlerin rolünün nasıl bir arada ele alınabileceğine dair fikir edindi.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO)'nün Dünya Denizcilik Günü (World Maritime Day) webinarı, hükümetten, uluslararası örgütlerden ve inovatif girişimcilerden oluşan konuşmacıları 24 Eylül 2020 tarihinde bir araya getirdi. Etkinlikte Özellikle COVID-19 salgını bağlamında gemiciliğin karşı karşıya olduğu sorunlar gündeme getirilerek çözümler üzerinde duruldu. Öne çıkan temalardan birisi de uluslararası ve sektörler arası işbirliği esas alınarak salgının olumlu yönde değişim için nasıl bir hızlandırıcı role sahip olabileceği ve olması gerektiği hususuydu.

IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM, yaptığı açılış konuşmasında salgın karşısında denizcilik sektörü çalışanları arasındaki eşi benzeri görülmemiş işbirliğini överek gündemi belirlemiştir. Sayın LIM; “İşbirliği ruhu hiçbir zaman şu anki kadar önemli olmamıştı. Uluslararası deniz taşımacılığının küresel düzenleyicisi olarak IMO'nun işbirliği ve sürdürülebilir ekonomik iyileşme için yeni ortaklıkların kurulmasına ve tüm insanlığın yararı için Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerin ilerlemesine yardımcı olmaya hazır olduğuna size temin ederim.” ifadelerini kullanmıştır.

Birleşik Krallık Havacılık, Denizcilik ve Güvenlik Bakanı, Ulaştırma Bakanı, H.E. Sayın Robert COURTS, deniz ekosisteminin korunması ihtiyacı üzerinde durarak şunları ifade etmiştir: “ Bugün gerçekleştirilen zirve, uluslararası çabalarımızın bir kanıtıdır. COVID-19 salgınından dolayı yönümüzü belirlerken daha yeşil bir gelecek inşa etmek için çevremizin korunması hususunda kararlıyız.

Deniz Mühendisliği, Bilim ve Teknoloji Enstitüsü'nden (Institute of Marine Engineering, Science and Technology- IMarEST) Sayın Alastair Fischbacher konuşmasında salgının ortak sürdürülebilir deniz taşımacılığı hedefini değiştirmedini söyleyerek rekabetçi bir dünyada liderlik etmektense takip etmenin ve başkalarının risk almasını beklemenin daha kolay olduğuna dair sorunu da gündeme getirmiştir. Çözümün koordineli uluslararası işbirliği olduğunu ifade etmiştir.

Söz konusu etkinliğe katılan Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization-WHO)'nden Sayın Doktor Jaouad MAHJOUR: “Güçlü eylem, sağlık sektörü ile denizcilik sektörü arasında daha fazla işbirliği gerektirmektedir, çünkü sağlık ortak bir sorumluluktur.” ifadelerini kullanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Paylaşılan sorumluluk mesajında, uluslararası gemi emisyonları ve gelişmekte olan ülkelerin sürdürülebilir büyümesi konusundaki iddialı hedeflerin nasıl bir arada ele alınacağı sorusuna cevaben ortak sorumluluk vurgusu yapılmıştır.

Denizcilik kariyeri konusunda Sayın Birgit LIODDEN (Ocean Opportunity Lab), kariyer değerlendirilmesinde denizde geçirilen süreyi dikkate almanın modasının geçtiğini ve gemide ve karada kazanılan deneyimleri birlikte değerlendiren bütüncül bir yaklaşımının gerekli olduğunu ifade etmiştir.

En kapsamlı ve en iyi yetenekleri çekebilmek için iş-özel hayat dengesinin sağlanması gerektiğini belirten Birgit LIODDEN yeni nesillerin zaman konusunda farklı değerlere ve beklentilere sahip olduğunu ifade etmiştir.

Ayrıca, Portekiz Deniz Bakanı Sayın H.E. Prof.Ricardo Serrão SANTOS ile de okyanuslardaki plastik sorunu ele alınmıştır. Sayın Santos, bu soruna ilişkin "yasadışı çöp sorununu çözmek için düzenlemenin ötesine geçen yeni yaklaşımlara ve mekanizmalara ihtiyacımız var ve döngüsel bir ekonomi içinde önlemler almalı ve tüm paydaşları içeren sistematik bir yaklaşıma odaklanmalıyız " cevabını vermiştir.

AVRUPA BİRLİĞİ ²

Avrupa Birliği 2030 iklim hedefi: Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations – ECSA), AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin deniz taşımacılığı sektörüne dahil edilmesi hakkındaki çalışmasını yayınladı.

Avrupa Komisyonu'nun 2030 iklim hedeflerini artırdığını ve deniz taşımacılığı sektörünü AB Emisyon Ticaret Sistemi'ne dahil ettiğini duyurmasıyla birlikte ECSA, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS) ile birlikte ortaklaşa yürüttüğü ve Dr. Edmund Hughes tarafından yazılan "AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin uluslararası deniz taşımacılığı sektöründe uygulanması ve alternatif Piyasa Bazlı Tedbirlerin (Market Based Measures – MBMs) potansiyel faydaları" isimli bir çalışmayı yayımladığını duyurdu.

ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman konuyla ilgili şu açıklamayı yapmıştır: "Avrupa Yeşil Anlaşması'nın (European Green Deal) uygulamaya geçirilmesiyle birlikte deniz taşımacılığı sektörünün AB Emisyon Ticaret Sistemi'ne dahil edilmesini hedefleyen Komisyon, yeni ve artırılmış 2030 yılı AB emisyon azaltım hedeflerini sundu. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Salınımlarını Azaltmaya Yönelik Ana Hedefinin 2018 yılında onaylanmasından bu yana deniz taşımacılığı sektörü söz konusu hedefleri gerçekleştirmek ve ilerleme kaydetmek için oldukça yoğun bir şekilde çalışmalarına devam etmekte ve çalışmalarına ek olarak Uluslararası Denizcilik Araştırma ve Geliştirme Fonu'na yönelik bir öneri sunmuştur. Bu öneri ile deniz taşımacılığı sektörü, yeni ve mevcut gemilerde düşük ve sıfır karbonlu teknolojilerin kullanılmaya başlanması sürecinin hızlandırılması için bir plan oluşturulmasını talep etmektedir. Karbonsuzlaşma ve yeşil enerjiye geçiş konularında deniz taşımacılığı sektörü kendinden emin adımlarla yürümektedir. Fakat IMO tarafından ortaya konulan kısa ve orta vadeli önlemlere ek olarak AB piyasalarına dayalı oluşturulan tedbirlerin IMO'da gerçekleştirilen uluslararası görüşmelere bir son verip vermeyeceği ve mevcut olarak kaydedilen gelişmeleri ortadan kaldırıp kaldırmayacağı bir soru işaret olarak kalmaya devam etmektedir. Buna ek olarak, AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin etkili ve yeterli bir önlem olup olmadığı ve bu sisteme alternatif olarak önerilebilecek sistemler

² Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

hakkında da sektörün endişeleri bulunmaktadır. Mevcut olarak karbonsuzlaşma hedeflerine yönelik ilerleme kaydeden bir deniz taşımacılığı sektörünün olduğu düşünüldüğünde, herhangi bir ön araştırma yapılmaksızın deniz taşımacılığı sektörünün AB Emisyon Ticaret Sistemine dahil edilmesinden önce yukarıdaki sorulara bağımsız ve kapsamlı bir etki değerlendirmesi kapsamında cevap verilmesi gerekmektedir.”

Mevcut tartışmalara yapıcı anlamda bir katkı sağlamak ve deniz taşımacılığı sektörünün AB Emisyon Ticaret Sistemi'ne dahil edilmesinin olası avantaj ve dezavantajlarını değerlendirmek amacıyla sektör tarafından bir çalışma yapılmıştır.

Söz konusu çalışma neticesinde yapılan en önemli tespitlerden bir tanesi deniz taşımacılığı sektöründeki birçok farklı faaliyet alanı ile AB Emisyon Ticaret Sistemi arasındaki uyumsuzluk olmuştur.

Farklı tipteki gemiler, akdi ilişkiler ve işletmeciler; karar mercilerinin etkili veya doğru bir şekilde akılcı bir yaklaşımda bulunamamalarına sebep olan bir hayli kompleks bir piyasanın ortaya çıkmasına sebebiyet vermektedir. Karayolu taşımacılığının AB Emisyon Ticaret Sistemi'ne dahil edilmemesi yönünde Avrupa Parlamentosu tarafından sunulan öneri bu duruma örnek olarak gösterilebilir.

Bu duruma ek olarak, böylesine bir önlem IMO'nun Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Salınımlarını Azaltmaya Yönelik Ana Hedefinin uygulanması amacıyla yapılan uluslararası müzakereleri sarsacak ve diğer ülkeler ile ticari anlamda ihtilaflara yol açabilecek siyasi sorunlara sebebiyet verecektir.

Yapılan bir diğer tespit ise küçük ve orta ölçekli işletmelerin sektör içerisindeki hakimiyeti olmuştur. Diğer piyasa bazlı tedbirlere kıyasla deniz taşımacılığı sektörü içerisindeki idari yük ve buna ilişkin ortaya çıkan maliyetlere dikkat edilmesi gerekmekte ve karar alıcılar tarafından derinlemesine değerlendirilmelidir.

Gelirlerin kullanımı da önemli bir diğer husustur. Güncel duruma göre AB Emisyon Ticaret Sistemi'nden elde edilecek gelirler muhtemelen enerji verimliliğine yönelik projelere katkı sağlamayacak ve bunun neticesinde deniz taşımacılığı sektörünün yeşil enerjiye geçiş sürecini kolaylaştırmayacaktır.

Dorsman: “ECSA, sektör ile müzakereler yapılması ve AB tarafından atılacak adımların artı ve eksilerinin ve farklı politika opsiyonlarının açık bir şekilde görüşülmesi için tüm karar verici mercilere çağrı yapmaktadır. Bunun dışında, kesinlikle önemli olduğuna inandığımız etki değerlendirme çalışmaları için elimizden gelen tüm desteği vermeye hazırız.” diyerek sözlerini sonlandırmıştır. (Kaynak: ECSA)

GLOBAL FAALİYETLER

COVID-19 NEDENİYLE YAYINLANMAMAKTADIR.



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