



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 işletmeleri veya deniz yolu taşımacılığı yapan özel veya kamu kurum, kuruluş ve temsilcileri bu derneğe üye olabilirler. Maliki olmayan, işletilen veya yönetilen gemilerin yabancı veya Türk Bayrağı olması üyelik koşulları bakımından önem arz etmez. Ancak yabancı gerçek kişiler üye olabilmeleri için Türkiye'de yerleşme hakkına sahip olması da gerekir.

Derneğimize Nasıl Üye Olunur?

Dernek başkanlığına bir dilekçe ile yazılı olarak yapılacak üyelik başvurusu, dernek yönetim kurulunca en çok otuz gün içinde üyelikle 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. Müteakiben ilki ocak ayından itibaren bağlayacak 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 KASIM 2020



ÖNE ÇIKANLAR

KASIM AYINDA MEVZUAT, ULUSLARARASI SÖZLEŞME VE REGÜLASYONLARDA NELER DEĞİŞTİ?

[İŞTE CEVAPLARI](#)

MİLLİ MEVZUAT

DENİZ TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ MEVZUAT DEĞİŞİKLİĞİ BULUNMADIĞINDAN YAYIMLANMAMIŞTIR.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

IMO ve UNEP, 2021 Denizcilik Sıfır-Düşük Karbon İnovasyon Forumu'na ev sahipliği yapacak.
IMO Komitesi, sera gazı emisyonlarının azaltılması tedbirlerine yönelik önemli görüşmeler gerçekleştirdi.

Sıfır emisyonlu deniz taşımacılığı yarışını hızlandırmak.

Gemi Personellerinin Asya'da Karşılaştığı Sorunlar Ele Alındı.

Kruvaziyer gemi faaliyetlerinin emniyetli bir şekilde yeniden başlamasının desteklenmesi.

AVRUPA BİRLİĞİ (AB)

Moody's: Deniz taşımacılığı 2020'yi beklenenden daha iyi kapatıyor.

Finlandiya, sülfür emisyonu ihlalleri için yeni bir para cezası getirdi.

Liberya, uluslararası deniz taşımacılığına yönelik AB emisyon düzenlemelerine karşı çıkmaktadır.

ICS uyarıyor: AB'nin Emisyon Ticareti Sistemini denizciliğe yaygınlaştırması Covid sonrası toparlanmayı finanse edecek.

TAB EĞİTİM FAALİYETLERİ

KASIM AYINDA GERÇEKLEŞTİRİLMEMİŞTİR.



TABMM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ MÜKEMMELİYET MERKEZİ

Aylık Sektör Norm Raporu

KASIM 2020

RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ

DENİZ TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ MEVZUAT DEĞİŞİKLİĞİ BULUNMADIĞINDAN YAYIMLANMAMIŞTIR.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)¹

IMO ve UNEP, 2021 Denizcilik Sıfır-Düşük Karbon İnovasyon Forumu'na ev sahipliği yapacak.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization - IMO) ve Birleşmiş Milletler Çevre Programı (United Nations Environment Programme - UNEP) ortaklığında, finansal desteğin Norveç tarafından sağlandığı "Denizcilikte Sıfır ve Düşük Emisyon İnovasyon Forumu (Maritime Zero-and Low-Emission Innovation Forum)" 2021 Haziran ayında gerçekleştirilecektir.

Söz konusu forumun amacı, IMO Sera Gazı Başlangıç Stratejisi (Initial GHG Strategy) uyarınca denizcilik sektörünün karbonsuzlaşmasını destekleyen araştırma ve geliştirme (Ar-Ge) faaliyetlerindeki en son gelişmeleri aktarmaya yönelik ilgili paydaşları bir araya getirmektir.

Bahse konu forumda, başlıca yenilikler ve Ar-Ge sorunları ele alınacak olup, denizcilik sektörünün sıfır ve düşük emisyon geleceğine doğru dönüşümüne yardımcı olabilecek fırsatlar belirlenecektir.

Çeşitli paydaşlar, en güncel gelişmelere ve en iyi uygulamalara ilişkin bilgi alışverişinde bulunmaya ve denizcilik sektöründeki iklim eylemine yönelik yenilikleri ve işbirliğini inşa etmeye ve hızlandırmaya davet edilecektir. Söz konusu Forum, Londra'da IMO Genel Merkezi'nde gerçekleştirilecek, uygun şartlar sağlanamadığı takdirde sanal ortamda yapılacaktır.

Katılımcılar arasında uluslararası karar vericiler, denizcilik, iklim değişikliği/çevre yönetimleri, teknoloji geliştiricileri, denizcilik sektörü yetkilileri, ilgili araştırma kurumları, akademisyenler ve liman çalışanlarının yer alması beklenmektedir.

Söz konusu Forum, denizcilik sektörünün sıfır veya düşük emisyonla yönelik değişimini hızlandırmak amacıyla inovasyonu teşvik etmeyi ve özellikle gelişmekte olan Küçük Ada Devletlerinin (Small Island Developing States - SIDS) ve En Az Gelişmiş Ülkelerin ihtiyaçları (Least Developed Countries - LDCs) göz önünde bulundurularak, gelişmekte olan ülkeler için en uygun yenilikçi çözümleri desteklemeyi hedefleyen küresel, bölgesel ve ulusal bir dizi etkinliğin ilki olacaktır.

Kayıt işlemleri ve sunum çağrısı da dâhil olmak üzere Forum hakkında detaylı bilgiye IMO web sayfası üzerinden erişim sağlanabilecektir.

Söz konusu forumun düzenlenmesi için hazırlanan anlaşma, IMO ve UNEP arasında 13 Kasım 2020 tarihinde imzalanmıştır.

¹ Deniz Ticaret Odası Aylık IMO Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

IMO Komitesi, sera gazı emisyonlarının azaltılması tedbirlerine yönelik önemli görüşmeler gerçekleştirdi.

Gemilerden kaynaklanan sera gazı (Green House Gas - GHG) emisyonlarını daha da azaltmak için alınması gereken tedbirler Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee-IMO MEPC) tarafından 16-20 Kasım tarihlerinde düzenlenen sanal bir toplantıda ele alınmıştır.

Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nden (MEPC) öncelikle, Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi'nin (Energy Efficiency Design Index - EEDI) "3.Safha" gereksinimlerini kayda değer bir şekilde güçlendirmek için Gemilerden Kaynaklanan Kirliliği Önleme Uluslararası Sözleşmesi'ne (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL) ilişkin değişiklikleri uygulamaya koyması beklenmektedir. Böylece, bu değişikliklerin uygulanmasıyla 2022 yılından itibaren inşa edilecek yeni gemilerin çok daha fazla enerji verimli olması zorunlu olacaktır. Söz konusu değişiklikler, Komite'nin 2019 Mayıs ayında gerçekleştirilen bir önceki oturumunda kabul edilmiştir.

Toplantıda ayrıca Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) deniz taşımacılığının karbon yoğunluğunu azaltmaya yönelik kısa vadeli MARPOL tedbirlerine ilişkin teklif edilen taslak değişikliklerini de görüşmüştür. Söz konusu toplantının amacı, mevcut gemilere de uygulanabilecek enerji verimliliğine ilişkin daha fazla standart belirlemektir. Bunun için iki tedbir ortaya konmuştur: tüm gemiler için yeni bir Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi (Energy Efficiency Existing Ship Index - EEXI) ve 5.000 ve üzeri gros tona sahip gemilere uygulanabilecek olan yıllık operasyonel karbon yoğunluğu göstergesi (annual operational carbon intensity indicator - CII) ve bu göstergenin derecelendirmesidir.

Bahse konu değişiklikler, IMO'nun Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik 7. Oturumlar arası Çalışma Grubu (Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships - ISWG-GHG 7) tarafından Ekim ayında kabul edilmiştir. Komite'nin anılan oturumunda söz konusu değişikliklerin uygulanması kabul gördüğü takdirde, Haziran 2021 yılında gerçekleştirilmesi planlanan bir sonraki MEPC 76 oturumunda kanunlaşması için gündeme getirilecektir. MARPOL anlaşması, taslak değişikliklerin kanunlaşmadan en az 6 ay önce bildirilmesini gerekli kılmaktadır ve söz konusu taslak değişiklikler kabul edildikten sonra en erken 16 ay sonra yürürlüğe girebilir.

Söz konusu toplantının açılışını yapan IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM, gerekli anlaşmaların yapılabilmesi amacıyla temsilcilere bir araya gelmeleri için çağrıda bulunarak; "IMO'nun somut tedbirler alarak Sera Gazı Başlangıç Stratejisini devam ettirmesi çok önemlidir. Bu sayede Sera Gazı Başlangıç Stratejisinde ortaya konan kararlılık derecesi korunarak küresel çapta uyumlu bir düzenleyici çerçeve sağlanmış olacaktır" sözleriyle konunun önemine değinmiştir. Deniz taşımacılığı emisyonlarını azaltmaya yönelik hedefleri içeren ilk strateji 2018 yılında kabul edilmiştir.

IMO Genel Sekreteri ayrıca Komiteyi sektör kuruluşlarını Uluslararası Denizcilik Araştırma ve Geliştirme Kurulu kurmaya ve buna ilişkin bir Fon oluşturmaya yönelik önerisini ele almaya teşvik etmiştir. Söz konusu öneri, temiz yakıt ve sıfır karbon teknolojileri konusunda daha fazla araştırmayı ve geliştirmeyi destekleyen ve kolaylaştıran önemli bir adım olabilir. Sayın KIM, "IMO, uluslararası denizcilik sektörünün karbonsuzlaşmaya geçiş sürecinde hiçbir ülkenin geride kalmadığından emin olmalıdır." diye eklemiştir.

MEPC'nin 75'inci oturumunda ayrıca, Balast Suyu Yönetimi sistemlerinin devreye alınma testleri ve Uluslararası Balast Suyu Yönetimi Sertifikasyonu formu ile ilgili olarak Balast Suyu Yönetimi Anlaşması'na (Ballast Water Management Convention - BWM) taslak değişiklikler yapılması da beklenmektedir.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Söz konusu Komite ayrıca, 1 Temmuz 2024 tarihinde ve sonrasında Arktik sularındaki gemiler tarafından ağır yakıtların (HFO) kullanımına ve taşınmasına ilişkin yasağı hayata geçirmek için MARPOL'e yapılacak taslak değişiklikleri değerlendirmiştir. Kabulü halinde söz konusu taslak değişiklikler 2021 yılında düzenlenecek olan bir MEPC oturumunda yayınlanacaktır.

MEPC, okyanuslarda ve havada gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi ve kontrol altına alınması da dahil olmak üzere IMO'nun görev alanı kapsamındaki çevre sorunlarını ele alan karar alma organıdır.

Söz konusu toplantıya Japonya'dan Sayın Hideaki SAITO başkanlık etmiştir.

Sıfır emisyonlu deniz taşımacılığı yarışını hızlandırmak.

COVID-19 salgını sonrası toparlanma süreci, toplumların iklim taahhütleri ile uyumlu şekilde yeniden inşa sürecinde yeni bir büyümeyi ve inovasyon gündemini gerekli kılacaktır. Bu sorunu ele almak için, "Sıfır Yarışı (Race to Zero)" serisi diyalogları, daha büyük iklim adımlarını teşvik etmek için tüm sektör çapında gerçekleştirilmiştir. IMO Genel Sekreteri Kitack LIM, serilerin deniz taşımacılığı bölümünün açılışını yaptığı konuşmasında IMO'nun Sera Gazı Stratejisi'nin (GHG Strategy) deniz taşımacılığında sıfır emisyonu desteklemek amacıyla gemilerin, yakıtların ve tüm diğer gerekli altyapının geliştirilmesinin tam zamanı olduğuna işaret ettiğini vurgulamıştır.

Dünya Ekonomik Forumu (World Economic Forum) tarafından 11 Kasım 2020 tarihinde düzenlenen "Deniz Taşımacılığında Sıfır Emisyon Yarışının Hızlandırılması" oturumu sırasında, 2050 yılına kadar deniz taşımacılığında sıfır emisyona başarılı bir geçişin sağlanmasında önümüzdeki beş yılın hayati bir öneme sahip olacağını altı çizilmiştir.

Gemi Personellerinin Asya'da Karşılaştığı Sorunlar Ele Alındı.

IMO, en iyi uygulamaları belirlemek ve deniz taşımacılığı sektörünü ve gemi çalışanlarını etkileyen mevcut krizi hafifletmek için bölgesel etkinlikler dizisinin sonuncusunu düzenlemiştir. Asya bölgesel webinarı, denizcilik idareleri, hükümetler, Birleşmiş Milletler (United Nations-UN) ve uluslararası denizcilik örgütlerinden 13 konuşmacı ile 4-5 Kasım 2020 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

Webinar konuşmacıları seyahat, karantina tedbirleri, tıbbi kılavuz, dijital sertifikasyon, e-öğrenme kursları gibi konulara ilaveten bir dizi kilit soruna ilişkin de bilgi vermişlerdir. BM ortakları, seyahat ile ilgili rehberlere, IMO Denizcilik Komitesi'nde değerlendirilen tedbirler de dahil olmak üzere IMO'nun atmakta olduğu adımlara ve gemi insanlarını etkilemekte olan mevcut duruma ilişkin güncellemeleri paylaşmışlardır. Yerel, bölgesel ve ulusal tüm düzeylerde işbirliğine duyulan ihtiyaç sık sık dile getirilmiştir.

IMO Genel Sekreteri Kitack LIM açılış konuşmasında, gemi personeli değişimlerini kolaylaştırmaya yönelik birlikte çalışma konusunda tüm paydaşlara tekrar çağrıda bulunarak bu webinar serisinin pratik çözümleri belirlemek için hayati önem taşıdığını yinelemiştir.

Serideki bir sonraki webinar, Batı Asya/ Doğu Avrupa için 13 Kasım 2020 tarihinde gerçekleştirilmiştir. (Söz konusu webinara ilişkin detaylı bilgiye buradan ulaşabilir.)

Kruvaziyer gemi faaliyetlerinin emniyetli bir şekilde yeniden başlamasının desteklenmesi.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization - IMO) ve Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (United Nations World Tourism Organization - UNWTO), kruvaziyer gemi



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

faaliyetlerinin emniyetli bir şekilde yeniden başlamasını sağlamak amacıyla hükümetleri ve kruvaziyer sektörünü destek sunmaya teşvik etmektedir.

IMO ve UNWTO tarafından 5 Kasım 2020 tarihinde yayımlanan ortak açıklamada, kruvaziyer sektörünün dünya ekonomisi için önemini altı çizilmiştir. Söz konusu sektörün verilerine göre, kruvaziyer sektörü her yıl 1.2 milyon istihdam alanı yaratmakta ve küresel ekonomiye 150 milyar Amerikan Doları katkı sağlamaktadır. Milyonlarca insana geçim kaynağı sağlayan ve kayda değer sosyo-ekonomik yararlar getiren turizm sektörü, küçük ada devletleri için son derece önem taşımaktadır.

Ayrıca söz konusu iki BM kurumu, yolcuların ve gemi personelinin emniyetinin, güvenliğinin ve refahının yanı sıra kruvaziyer gemilerin varacağı liman devletlerindeki halkın sağlığını da korumak için sektörün, ülkelerin ve uluslararası örgütlerin sağladığı katkıların farkındadır. Dünya genelinde COVID-19 salgını nedeniyle kruvaziyer faaliyetlerinin askıya alınmasından bu yana denizcilik sektörü, halkın, gemi personelinin ve yolcuların sağlığının korunmasında ilerleme sağlamaya yönelik yolları belirleyen protokolleri gözden geçirmekte ve geliştirmektedir.

Söz konusu ortak açıklama, hükümetleri COVID-19 salgını sonrası sektörün güvenli koşullarda toparlanmasını kolaylaştırmak amacıyla Uluslararası Kruvaziyer Şirketleri Birliği (Cruise Lines International Association – CLIA) ile birlikte Birleşik Krallık Deniz Ticaret Odası tarafından operasyon, yolcu ve gemi personelinin kapsayan üç çerçeve dokümanın yanı sıra Avrupa Birliği'ndeki (European Union-EU) kruvaziyer gemilerinin faaliyetlerinin kademeli olarak ve emniyetli bir şekilde yeniden başlatılması konusundaki rehberin kullanılması için teşvik etmektedir.

IMO ve UNWTO, kruvaziyer gemi faaliyetlerinin yeniden başlatılmasının ayrıca, yolcu gemileri otomatik ortak yardımlaşma gemi kurtarmaya (AMVER) katıldığı ve denizde tehlike yaşayan gemilere yardım etmeleri için Kurtarma İşbirliği Merkezi tarafından sıkça çağrıldığı için denizcilik sektörüne daha geniş çapta faydalar sağlayacağını altını çizmektedir.

IMO ve UNWTO, tüm gemi personelinin ve diğer deniz sektörü çalışanlarının kilit çalışan olarak belirlenmesi ve mürettebat değişimindeki tüm engellerin ortadan kaldırılması için hükümetlere yönelik çağrılarını yenilemektedir.

AVRUPA BİRLİĞİ ²

Moody's: Deniz taşımacılığı 2020'yi beklenenden daha iyi kapatıyor.

Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşu Moody's, bu yılki tahminlerinden daha iyi bir performans sergileyen denizcilik sektörü için görünümü negatiften durağana çevirdi.

Derecelendirme kuruluşu, küresel denizcilik sektörü için görünümün Mart 2020'den bu yana negatif olduğunu, bunun da Covid-19 pandemisinin küresel ekonomi üzerindeki etkisiyle aynı zamana denk geldiğini belirtmiştir.

Moody's: "Küresel olarak derecelendirdiğimiz denizcilik şirketlerinin toplam FAVÖK'lerinin (Faiz, Amortisman ve Vergi Öncesi Kar), kuru dökme yük segmentinin pandemik düşük seviyelerden toparlanması ve konteyner taşımacılığı için iyi pazar temellerinin devam etmesi nedeniyle 2021 yılında % 3 - % 5 oranında büyümesini bekliyoruz. Bununla birlikte, 2020'nin ilk yarısında rekor kiralama oranlarıyla yapılan sert karşılaştırmalar nedeniyle önümüzdeki yıl tanker segmentinde

² Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

FAVÖK'lerde yaşanması muhtemel düşüş söz konusu [büyüme] durumun etkisini hafifletecektir" şeklinde açıklamada bulundu.

Moody's, sektörün genel arz-talep dengesinin 2021 yılında iyileşmesini beklemekte ve bu da görünüm değişikliğinin diğer ana sebebinin oluşturmaktadır. Bununla birlikte, devam eden pandemi endişesi ve bazı büyük ülkelerde koronavirüs enfeksiyonlarında yaşanan artışlar, 2021 yılında deniz taşımacılığı hizmetlerine yönelik talepte toparlanmayı engelleyebilir.

Derecelendirme kuruluşuna göre, salgının piyasada ortaya çıkardığı zorlukların en önemli olumlu sonuçlarından biri, olumsuz piyasa koşullarında tampon görevi görmesi muhtemel olan sınırlı yeni gemi arzı ve kapasite yönetimidir.

Buna göre, üç deniz taşımacılığı segmenti için sipariş defterleri toplam filolarına göre rekor düşük seviyelerde kalmaktadır.

Moody's, "Deniz taşımacılığında arz büyümesinin talep artışını %2'den fazla aşacağına veya karşılaştırılabilir FAVÖK'ün yıldan yıla % 5'ten fazla azalacağına dair işaretler görürsek, görünümü negatife çevirmeyi düşünürüz" şeklinde açıklama yaptı.

Derecelendirme kuruluşu, konteyner taşımacılığı segmentinde, taşıyıcıların talebi karşılamak üzere kapasiteyi azaltmak için sefer iptallerini yeniden başlatabileceğini öngörmektedir. Bununla birlikte, kapasitenin kısmen ittifaklar yoluyla organize edildiği küresel konteyner piyasasından çok daha parçalanmış olan tanker ve kuru dökme yük piyasalarının 2021 yılı boyunca talep değişikliklerine daha duyarlı olacağı ifade edilmektedir.

Moody's, konteyner taşımacılığı ve kuru yük taşımacılığı için görünümü negatiften durağana çevirirken, tanker sektörünün görünümü durağandan negatife çevirdi. (Kaynak: <https://www.offshore-energy.biz>)

6

Finlandiya, sülfür emisyonu ihlalleri için yeni bir para cezası getirdi.

Finlandiya, sülfür emisyonu sınırını aşan gemiler tarafından ödenecek yeni bir para cezası getirerek, bu konuda yetersiz bulunan mevcut ceza sistemini tamamlamayı amaçlamaktadır. Ödenecek minimum ceza tutarının 6.000 Euro olacağı belirtilmektedir.

Finlandiya Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, yakıtlardan kaynaklanan sülfür emisyonu sınırının aşılmasının şu anda Ceza Kanunu uyarınca para cezası veya hapis cezasıyla sonuçlanabileceğini, ancak denetimlerde tespit edilen ihlallerin suçlamada bulunmaya yol açmaması sebebiyle mevcut sistemin yetersiz olduğunu ifade etti.

Bakanlık, söz konusu sistemi tamamlamak için minimum 6.000 Euro tutarında yeni bir ücret açıklamış ve Sülfür Direktifi kapsamında yakıt tedarikçilerinin kontrolünün yoğunlaştırılacağını ve yakıt deşarj ücretinin coğrafi uygulama alanının iç suları da kapsayacak şekilde genişletileceğini açıkladı.

Atılan adımlar, deniz çöpü oluşumunu ve plastiklerin denizlere boşaltılmasını azaltacak şekilde atıkların limanlarda alımını ve arıtılmasını geliştirmeyi amaçlayan, ülkenin çevre düzenlemesine ilişkin genel bir reformunun parçasıdır. Söz konusu reformda özellikle aşağıdaki hususlar öne çıkmaktadır:

Marinalarda atık yönetimde değişiklikler: Gemilerden kaynaklanan atıklarla ilgili direktife göre, tüm limanların uğrak yapan gemilerden atık alabilecekleri gerekli tesislere sahip olmaları gerekmektedir.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Finlandiya'da yapıların, hizmetlerin, kullanıcı sayısının ve atık miktarlarının küçük ölçekli olduğu yerler liman olarak kabul edilmemektedir.

Reform ile birlikte, "liman" tanımı direktife uygun olarak güncellenecek ve gemilerin kabulü için donatılmış bir yer veya coğrafi alan olarak tanımlanacaktır.

En önemli değişiklik, atık toplama yükümlülüğünün mevcut yönetmeliğin kapsamına girmeyen 50'den az iskeleye sahip kıyı marinalarını da kapsayacak şekilde genişletilmesidir.

Tehlikeli yüklerin denizde taşınmasına ilişkin daha katı düzenleme:

Deniz Taşımacılığında Çevre Koruma Yasası (Act on Environmental Protection in Maritime Transport), MARPOL ile uyumlu olarak, akaryakıt yükünün gemiden gemiye transferi işlemlerine ilişkin hükümler içermektedir.

Gelecekte Finlandiya ulusal mevzuatı; biyoyakıtların, kimyasalların, atıkların ve diğer zararlı ve tehlikeli yük türlerinin taşınması konularıyla da ilgilenecektir. Örneğin, biyoyakıt kullanımı artmakta ve dolayısıyla bu yakıtların taşınmasıyla ilgili risklerin de en aza indirilmesi gerekmektedir.

Taşımalar özel, belirlenmiş alanlarla sınırlandırılacak ve yetkililerin, gerekli görülmesi halinde, tehlikeli taşımalara müdahale etmesine izin vermek için önceden bildirim gerekecektir. Aynı şartlar, limanlarda veya denizde gemiden gemiye yakıt teslimi operasyonları için de geçerli olacaktır.

Finlandiya hükümetinin önerisi aynı zamanda Gemi Sicil Yasası (Ship Register Act) ve Belirli Gemilerin ve Bağlantılı Liman Tesislerinin Güvenliği Yasası'nda (Act on the Security of Certain Ships and Associated Port Facilities) ve COVID-19 pandemisiyle ilgili kapsamlı bir yasama paketinin bir parçası olarak hazırlanan Deniz Güvenliğinin İzlenmesi Yasası'nda (Monitoring Maritime Security) yapılması önerilecek değişiklikleri de kapsayacaktır. Böylece ilkbaharda yapılan geçici yasal değişiklikler kalıcı hale gelmiş olacaktır. (Kaynak: <https://safety4sea.com>)

Liberya, uluslararası deniz taşımacılığına yönelik AB emisyon düzenlemelerine karşı çıkmaktadır.

Liberya Sicili, uluslararası deniz taşımacılığına yönelik Emisyon Ticareti Sistemi (Emissions Trading System-ETS) örneğinde, ayrı ve tek taraflı bir düzenlemeler dizisinin uygulanmasına ilişkin Avrupa Birliği (AB) Parlamentosu önerisine itiraz ettiğini açıklamıştır.

Liberya Uluslararası Gemi ve Şirket Sicili Baş İşletme Sorumlusu Alfonso CASTILLERO konu ile ilgili olarak şunları ifade etti: "Sera gazı emisyonlarını azaltma çabalarının gerekliliğini anlıyoruz ve daha temiz bir çevre ve daha verimli bir denizcilik endüstrisi için çalışmaya devam ediyoruz. Bununla birlikte, en azından uluslararası deniz taşımacılığı için, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization- IMO) tarafından belirlenen bir dizi gereklilik doğrultusunda çalışmak, bölgesel gereksinimlerden oluşan parçalı bir sistem oluşturmayı engellemek ve ortak bir küresel çabayı temin etmek çok önemlidir. "

CASTILLERO sözlerine şunları ilave etti: "Uygulanırsa, AB ETS programı yalnızca AB üyelerinin sularına uygulanabilir olmalı ve küresel bir uygulama haline gelmemelidir. AB ETS planı, AB içi yolculukların yanı sıra sınır ötesi olarak uygulanırsa, küresel piyasa durumunu bozacaktır. Çünkü yalnızca AB içinde değil, aynı zamanda AB Parlamentosu tarafından kararlaştırıldığına göre, AB'ye gidiş-dönüş seferlerini de kapsayacaktır. Diğer birçok IMO Üye Devleti gibi, AB ile sera gazı emisyonlarının yarattığı çevresel zorlukları ele almak için ortak bir çaba üzerinde çalışmaya kararlıyız."



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Liberya, denizcilik sektöründe düşük ve sıfır karbonlu teknolojilerin ve yakıtların kullanımını hızlandırmak için endüstri tarafından finanse edilen Uluslararası Denizcilik Araştırma ve Geliştirme Kurulu'nun (International Maritime Research and Development Board) kurulmasına yönelik sektör kuruluşlarının IMO'ya yaptığı öneri de dahil olmak üzere, Dünya Denizcilik Konseyi'nin (World Shipping Council-WSC), tek taraflı bir AB ETS planının, halihazırda devam etmekte olan küresel sera gazı emisyonlarını azaltma çabalarını baltalayacağı şeklindeki son pozisyonuna katılmaktadır.

Dünya Denizcilik Konseyi anılan belgesinde, AB'nin Emisyon Ticareti Sistemi'ni uluslararası deniz taşımacılığını kapsayacak şekilde genişletmesi halinde denizcilikten kaynaklanan emisyonların azaltılmasına ilişkin ciddi endişeler açığa çıkacağını beyan etmektedir.

CASTILLERO "Şu anda AB Parlamentosu tarafından onaylanan AB ETS'nin en çok tartışılan coğrafi uygulaması, karbon emisyonlarının izlenmesi, Raporlanması ve Doğrulanması (Monitoring, Reporting and Verification - MRV) ile ilgili mevcut AB mevzuatının kapsamını yansıtacak olmasıdır. MRV kapsamı kullanılarak uluslararası deniz taşımacılığının AB ETS sistemine dâhil edilmesiyle 'bölgesel' bir sistem olarak tanımlanan AB ETS, açık denizler ve AB dışındaki ülkelere komşu sular da dâhil olmak üzere, dünya denizlerinin ve okyanuslarının birçoğunda faaliyet gösteren gemilerin işleyişini düzenleyecektir" şeklinde açıklamada bulundu.

Kapsanan emisyonların yarısından fazlası, AB suları dışındaki yolculuklardan kaynaklanacaktır. Aynı zamanda, AB üzerinden aktarılan, ancak AB ithalatı veya ihracatı olmayan yüklerle ilişkili emisyonlar için de geçerli olacaktır. Gelişmekte olan ülkeler üzerinde özellikle orantısız bir etkiye sahip olacak olan bu durum, Liberya için temel bir endişe kaynağıdır.

Uluslararası deniz taşımacılığına maliyet ve karmaşıklık katmanın yanı sıra, bir veya daha fazla ulusal veya bölgesel karbon fiyatlandırma mekanizmasının uygulanması, bu tür tek taraflı tedbirleri yerleştirecek ve IMO aracılığıyla tek tip, etkili ve küresel bir çözüme ulaşmayı zorlaştıracaktır.

8

Liberya bu çerçevede, karbondan arındırma hedeflerini ilerletmeye ve onlardan kaynaklanan düzenlemeleri güvenli bir şekilde yönlendirmeye devam etmesi için IMO'ya verdiği desteği yinelemektedir. (Kaynak: <https://www.seatrade-maritime.com>)

ICS uyarıyor: AB'nin Emisyon Ticareti Sistemini denizciliğe yaygınlaştırması Covid sonrası toparlanmayı finanse edecek.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS) Başkanı Esben POULSSON, AB'nin Emisyon Ticareti Sistemini uluslararası deniz taşımacılığını kapsayacak şekilde genişletme planlarının sektörün IMO aracılığıyla bir karbonsuzlaştırma Ar-Ge fonu kurma çabalarını baltalayabileceğini ifade etti.

Geçtiğimiz yıl, ICS ve sektörün diğer kuruluşları IMO çatısı altında deniz taşımacılığı için sıfır karbonlu yakıtları ve teknolojileri araştırmak için 5 milyar dolarlık bir Ar-Ge fonu kurmayı önermişlerdi.

POULSSON konu ile ilgili olarak şunları söyledi: "Bu katalizör önerinin amacı, IMO tarafından kabul edilen iddialı CO2 azaltma hedefleri doğrultusunda denizcilik sektörünün karbondan tamamen arındırılmasını sağlamaktır. Teklif, sektörümüz için sürdürülebilir ve adil bir gelecek sunabilmemizi sağlamak için IMO üye devletlerinin desteğini gerektiren yenilikçi bir tekliftir."

IMO'nun karbon emisyonlarını azaltmaya yönelik planlarında anlaşmaya varma hızından memnun olmayan AB, Emisyon Ticareti Sistemini 1 Ocak 2022'ye kadar genişletmek için harekete geçmektedir.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

POULSSON, "Avrupa Birliği, Emisyon Ticareti Planını AB'nin Covid sonrası toparlanmasını desteklemek için milyonlarca Euro toplamak amacıyla AB dışındaki gemiler de dâhil olmak üzere uluslararası deniz taşımacılığını kapsayacak şekilde genişletmek için tek taraflı bir öneriye devam ederse, IMO'daki ilerlemenin ciddi şekilde baltalanabileceği" konusunda uyarıda bulundu.(Kaynak: <https://www.seatrade-maritime.com>)

EĞİTİM FAALİYETLERİ

Ekim ayı içerisinde eğitimimiz bulunmamaktadır.

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