



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

TAB Mükemmeliyet Merkezi



Derneğimize Kimler Üye Olabilir?

Derneğin amaç ve ilkelelerini benimseyerek bu doğrultuda çalışmayı kabul eden ve mevzuatın öngörülmesi koşulları taşıması koşuluyla gemi maliki olan, işleten veya yöneten Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları özel kişiler veya Türk Ticaret Siciline kayıtlı 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 Bayraklı olması üyeliğe koşulları bakımından önem arz etmez. Ancak, yabancı gerçek kişilerin üye olabilmesi için Türkiye'de yerleşme hakkına sahip olması da gerekir.

Derneğimize Nasıl Üye Olunur?

Derneğe başvurduğuna bir diletçe ile yazılı olarak yapılacak üyeliğe başvurusu, dernek yönetim kurulunca en çok oner 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. Müteakiben iki ocağı ayından itibaren bağlayacak 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 2020



ÖNE ÇIKANLAR

ARALIK AYINDA MEVZUAT, ULUSLARARASI SÖZLEŞME VE REGÜLASYONLARDA NELER DEĞİŞTİ?

[İŞTE CEVAPLARI](#)

MİLLİ MEVZUAT

Kıyı Tesislerinde Gemilere Verilen Hizmetlere İlişkin Tebliğ yayımlandı.

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik yayımlandı

Atık Yağların Yönetimi Yönetmeliği güncellenmiştir.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

Acil Durum Planlama Süreçleri, Birleşmiş Milletler (BM) Değerlendirme Misyonu Olarak Onay Aldı.

Çok Sayıda Ülke, Gemi Personellerinin Kilit Çalışanlar Olarak Belirlenmesi Konusunda IMO'nun Çağrısına Cevap Vermektedir.

Tam Zamanında Varış (Just-In-Time Arrival) Denemesi.

Yolsuzluğa Karşı Yürütülen Mücadelede Dayanışma.

AVRUPA BİRLİĞİ (AB)

EMSA, COVID-19'un deniz taşımacılığı üzerindeki etkisini raporladı.

Karadeniz ülkeleri: Mavi Ekonomi üzerine bölgesel işbirliği, COVID-19 salgını sonrası "daha iyi bir şekilde yeniden inşa etmeye" yardımcı olacaktır.

Denizcilik alanındaki sosyal ortaklar, denizde tehlikeli bir durumdan kurtarılan insanların hızlı ve öngörülebilir şekilde tahliye edilmelerini talep ediyor.

Avrupalı armatörler, Brexit ticaret anlaşmasını memnuniyetle karşıladı.

Avrupa Komisyonu "Siber Güvenlik Araç Seti"ni yayımladı

TAB EĞİTİM FAALİYETLERİ

14-17 Aralık 2020	Gemiadamları ve Şirket Çalışanları İçin Duygusal Çeviklik ve Duygusal Dayanıklılık Eğitimi
21-24 Aralık 2020	Gemiadamları ve Şirket Çalışanları İçin Duygusal Çeviklik ve Duygusal Dayanıklılık Eğitimi



TABMM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ MÜKEMMELİYET MERKEZİ

Aylık Sektör Norm Raporu

ARALIK 2020

RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ

Kıyı Tesislerinde Gemilere Verilen Hizmetlere İlişkin Tebliğ yayımlandı.

11 Aralık 2020 CUMA Sayı: 31331

Bu Tebliğin amacı, kıyı tesislerinde gemilere verilen hizmet kalemlerinin taban veya tavan ücretlerinin belirlenmesine ve uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

Bu tebliğin önemli maddeleri aşağıda belirtilmiştir. **Söz konusu tebliğ gemilerimiz için oldukça önem arz etmektedir.**

Genel hükümler

MADDE 5 – (1) Gemilere verilen hizmet kalemleri, kıyı tesisleri tarafından belirlenir.

(2) Bu Tebliğ kapsamındaki kıyı tesislerinde uygulanan tarifelerde rekabeti engelleyici hususlar tespit edilmesi halinde, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamakla sınırlı olmak üzere gemilere verilen hizmet kalemleri ve hizmet tarifeleriyle ilgili, İdare tarafından düzenleyici ve denetleyici gerekli tedbirler alınarak tavan ve taban fiyat Bakanlık Makamı onayıyla belirlenebilir.

(3) İdare, ülkede yaşanacak ulusal güvenliği tehdit eden olaylar, doğal afetler, bölgesel veya küresel salgın gibi mücbir sebepler halinde kıyı tesislerinde uygulanan tüm hizmet kalemlerinde ve hizmet tarifelerindeki ücretlerde değişiklik yapma hakkına sahiptir.

Kıyı tesisinin sorumlulukları

MADDE 6 – (1) Kıyı tesisi, gemilere verilen hizmet kalemlerinin yer aldığı tarife listesini ve hizmetlerin kapsamını kurumsal internet sitesinde yayımlar.

(2) Kıyı tesisleri, kurumsal internet sitesinde yayımladıkları hizmet tarife listesi ve hizmet kapsamı ile gemi ilgisini bilgilendirmiş kabul edilir.

(3) Kıyı tesisleri uygulayacakları hizmet tarifelerinde İdare tarafından hâlihazırda belirlenen veya belirlenecek olan sınırlara riayet eder.

(4) Kıyı tesisleri uyguladıkları hizmet tarifelerini, talep edilmesi halinde 15 gün içerisinde İdareye sunar.

(5) Kıyı tesisleri, verdikleri hizmetlere karşılık düzenledikleri faturaları, doğrudan gemi ilgililerine keser.

(6) Kıyı tesisleri, kurumsal internet sitelerinde belirledikleri hizmet tarifelerindeki ücretler tavan ücret olarak kabul edilir ve bu fiyatların üzerinde bir fiyat ile hizmet veremezler.

Denetim

MADDE 7 – (1) Hizmet tarifeleri ile ilgili usulsüz uygulamalar ve şikâyetler idare tarafından değerlendirilir ve neticelendirilir.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

(2) İdareye iletilen uygunsuzluklar ile ilgili olarak mahallinde yapılacak denetimler, İdare ve/veya ilgili liman başkanlığı tarafından görevlendirilecek en az üç kişiden oluşan bir komisyon tarafından yapılır. Denetim sonucunda tespit edilen hususlara ilişkin komisyon tarafından hazırlanan denetim raporu, ilgili liman başkanlığı tarafından İdareye gönderilir.

(3) İdare, belirlediği hizmet tarifelerine ait uygulamaların izlendiği, denetlendiği ve ilgililer arasında bilgi akışının sağlandığı web tabanlı bir sistem oluşturabilir ve bu sistemin kullanılmasını talep edebilir.

İdari yaptırımlar

MADDE 8 – (1) Bu Tebliğin;

a) 6 ncı maddesinin birinci fıkrası hükmüne aykırı hareket edenlere 20.000 Türk Lirası,

b) 6 ncı maddesinin üçüncü ve altıncı fıkraları hükümlerine aykırı hareket ettiği tespit edilen kıyı tesislerine, hizmet karşılığı kesmiş oldukları faturanın on katı oranında,

c) 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrası hükmüne aykırı hareket ettiği tespit edilen kıyı tesislerine 20.000 Türk Lirası,

ç) 6 ncı maddesinin beşinci fıkrası hükmüne aykırı hareket ettiği tespit edilen kıyı tesislerine 20.000 Türk Lirası

idari para cezası, İdare veya liman başkanlıklarınca uygulanır.

(2) Birinci fıkraya uyarınca uygulanan idari yaptırımların, uygulandığı tarihten itibaren bir yıl içerisinde ikinci kez tekrarlanması halinde ilk cezanın iki katı oranında idari para cezası uygulanır.

(3) Bu Tebliğ kapsamında uygulanan idari para cezaları tebliğ tarihinden itibaren bir ay içinde ödenir.

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik yayımlandı

16 Aralık 2020 ÇARŞAMBA Sayı : 31336

14.08.2019 tarihli Cumhurbaşkanlığı Kararı kapsamında 15.08.2019 tarihli Resmi Gazetede Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği ("Yönetmelik") yayınlanmıştı. Bu Yönetmeliğin amacı Türk Boğazlarında seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini sağlamaya yönelik deniz trafik düzenlemelerini yürütmektir.

Resmi Gazete yayımlandığı tarih olan 15.08.2019 tarihinde yürürlüğe giren bu Yönetmelikte İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının seyir alanlarının kapsamı, gemilerin bu Boğazlardaki seyir türleri, Boğazlardan geçebilecek gemilerin nitelikleri ile bu seyirler esnasında tabi oldukları kurallar tanımlanmış ve bu kuralların ne şekilde uygulanacağına yönelik hükümler getirilmiştir.

Önemli olarak, bu Yönetmelikle birlikte İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında "trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler" özellikle tanımlanarak, Boğazlarımızdaki seyir güvenliğinin temini hususunda gemilerin nitelikleri açısından olan tereddütlerin ortadan kaldırılması amaçlanmıştır. Bu tanıma göre "tam boyu 150 metre ve daha büyük olan ya da su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu Yönetmelikte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler" trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler kapsamında değerlendirilmiştir.

Öte yandan, bu niteliklere haiz gemilerle alakalı olarak İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazlarında yapacakları seyirlere ilişkin bir takım istisnai hükümler getirilmiştir. Örneğin Yönetmeliğin 26.maddesi bu tip gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda gerçekleştirdikleri seyirler esnasında aynı nitelikteki başka bir gemi ile çatışma riskini yok etmek amacıyla "boğazda aynı anda birden fazla tehlikeli gemi bulunmaması" şeklinde özetlenebilecek bir kural getirmiştir.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Bu kurala göre “26. maddenin birinci ve ikinci fıkralarında belirtilen niteliklere haiz tehlikeli yük taşıyan bir gemi kuzeyden giriş yaptığında 15 Temmuz Şehitler Köprüsü’nü, güneyden giriş yaptığında ise Hamsi Burnu/-Fil Burnu hattını geçene kadar, bu gemi ile aynı nitelikte bir gemi İstanbul Boğazı’ndan içeri alınmaz”. Ancak 16.12.2020 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile getirilen değişiklikle birlikte, bahsedilen niteliklere haiz geminin kıstasları daraltılmıştır. Buna göre tehlikeli yük taşıyan gemilerden konteyner ve Ro Ro gemileri istisna tutulmuştur. Yani trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olsalar ve tehlikeli yük taşısalar dahi konteyner ve Ro Ro gemileri bu hüküm kapsamından istisna tutulmuşlardır. Örnek vermek gerekirse; Trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan tehlikeli bir gemi, eğer konteyner veya Ro Ro gemisi ise, benzer nitelikteki bir başka gemi İstanbul veya Çanakkale Boğazlarında seyir yaptığı esnada bu Boğazlara giriş yapabilecektir.

Günümüzde deniz taşımacılığının önemli bir kısmı konteyner ve Ro Ro gemileri ile yapılmaktadır. Her ne kadar tehlikeli yük taşımacılığı dökme yük, sıvı yük veya nadir olsa da açık yük olarak yapılsa da bu taşımacılık kolunun önemli bir kısmı konteyner ve Ro Ro taşımacılığı şeklindedir. Bu noktada, tehlikeli yük taşıyan gemi sınıfına yönelik seyir kısıtlamalarından konteyner ve Ro Ro taşımacılığının istisna tutulmasının sebepleri tartışılmalıdır.

16.12.2020 tarihli Yönetmelik ile getirilen bu değişiklikle, günden güne büyüyen deniz ticaret hacmi ve yaygınlaşan konteyner ve Ro Ro gemilerinin demir yerlerindeki risklerinin azaltılması ile İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndan geçişlerinin hızlandırılmasının amaçlandığı söylenebilir. Son yıllarda artan konteyner ve Ro Ro gemileri, özellikle İstanbul ve Çanakkale Boğazı girişlerindeki bekleme sahalarında çok yoğunluk yaratmaktadır. Bununla birlikte konteyner ve Ro Ro taşımacılığın kapsamındaki seferlerin iki liman arasından çok birden fazla limanı kapsayan duraklar halinde gerçekleştirilmesi ve seyir programlarının sıkışık olması da bu yoğunluğu azaltma çabası gerekliliğini doğurduğu söylenebilir. Ancak bu düzenlemeyle birlikte Boğazlarımızda seyretmekte olan bir başka tehlikeli gemi varken Boğazlara giriş yapması esnetilen konteyner ve Ro Ro gemilerinin Boğazlar içerisindeki seyir emniyetine yönelik güvenlik önlemlerinin de artırılması bundan böyle daha önemli hale gelmiştir. Aksi halde, İstanbul veya Çanakkale Boğazlarının herhangi birinde, birden fazla tehlikeli yük taşıyan gemi aynı anda seyredebileceğinden dolayı tehlike riski de katlanmış olacaktır.¹

4

Atık Yağların Yönetimi Yönetmeliği güncellenmiştir.

23 Aralık 2020 ÇARŞAMBA Sayı : 31343

Atık Yağların Yönetimi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik 23.12.2020 tarihli ve 31343 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır.

Mevcut Yönetmeliğin uygulanmasından kaynaklanan sorunların giderilmesi, atık yağ toplama miktarlarının artırılması ve atık yağların yönetiminin daha etkin hale getirilmesi amacı ile Yönetmelikte değişiklik yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur.

Yönetmelik değişikliği ile Covid-19 pandemisi şartları göz önünde bulundurularak motor yağı değişimlerinin yapıldığı işletmelerin bu faaliyeti gerçekleştirebilmeleri için almaları gereken Motor Yağı Değişim Noktası Belgesine (MoYDeN) ilişkin süre 6 ay süreyle ertelenerek 1.7.2021 tarihine kadar uzatılmıştır.

¹ <https://baudegs.com/turk-bogazlari-deniz-trafik-duzeni-yonetmeliginde-degisiklik-yapilmasina-dair-yonetmelik-hakkinda/#>



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Bununla birlikte mevcut tesislerin mevzuata uyumunun deneme üretim planına bağlanmasına yönelik düzenleme yapılması, atık yağların yetkilendirilmiş kuruluşun yanı sıra rafinasyon tesisleri tarafından da toplanmasına ile Yönetmelik kapsamında yer alan atık yağ kodlarında düzenlemeler yapılmıştır.

Ayrıca yapılan değişiklik ile yağ üreticilerine, piyasaya sürdükleri madeni yağ miktarına göre 2021 yılında başlamak kaydıyla artan oranlarda toplama yükümlülüğü getirilmiştir. Yine yağ üreticilerine, ürettikleri madeni yağların belirlenen oranlarda yurt içindeki atık yağlardan elde edilmiş baz yağ kullanma zorunluluğu getirilmiştir.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)²

Acil Durum Planlama Süreçleri, Birleşmiş Milletler (BM) Değerlendirme Misyonu Olarak Onay Aldı.

IMO, dayanıksız yüzer depolama ve boşaltma ünitesi FSO SAFER'dan kaynaklanabilecek olası bir petrol sızıntısına hazırlıklı olmak için acil durum planlama çalışmalarında önemli bir ilerleme kaydetmiştir. Söz konusu ünite, gemide tahmini olarak 150.000 ton ham petrole sahiptir.

Acil durum planlaması, 2021 yılının başında gerçekleşmesi planlanan FSO SAFER hususunda Birleşmiş Milletler'in (United Nations-UN) önderlik ettiği değerlendirme misyon hazırlıkları ile birlikte gerçekleşmektedir. Halihazırda onaylanmış olan misyon kapsamında, bir BM ekibi durum değerlendirmesi ve basit onarım işleri yapmak için 30 gün boyunca FSO'ya katılacaktır. Ancak misyonun kapsamı, mevcut olarak FSO'da bulunan petrolün boşaltılmasını kapsamamaktadır.

IMO, Yemen Genel Sekterliği BM Özel Temsilci Ofisi önderliğindeki BM kurumlararası sürecine, BM İnsani Yardım Koordinasyon Ofisi (The United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs – OCHA), BM Proje Hizmetleri Ofisi (United Nations Office for Project Services - UNOPS) ve BM Çevre Programı (The United Nations Environment Programme - UNEP) katılımcıları ile birlikte katkı sağlamaya devam edecektir.

Çok Sayıda Ülke, Gemi Personellerinin Kilit Çalışanlar Olarak Belirlenmesi Konusunda IMO'nun Çağrısına Cevap Vermektedir.

45 IMO Üye Devleti ve 1 Ortak Üyesi[1], gemi personellerini kilit çalışan olarak belirleyerek, devam eden gemi personeli değişimi krizinin çözülmesinde önemli bir adım atmıştır. 14 Aralık 2020 tarihinde yayımlanan sirküler yazısında (4204/Add.35) IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM, acilen harekete geçilmesi gereken bu konuda hala adım atmamış olan Üye Devletlerine çağrıda bulunmuştur.

Gemi personellerinin ikamet ettikleri ülke ve gemiler arasında seyahat edebilmeleri ve sözleşme süreleri bittiğinde ülkelerine geri dönebilmeleri için COVID-19 salgınına ilişkin seyahat yasaklarından muaf tutulabilmeleri amacıyla kilit çalışan olarak belirlenmeleri önemlidir. Söz konusu durum, yüzbinlerce gemi insanını denizde ya da evlerinde mahsur bırakan ve gemilerine katılmalarını engelleyen gemi personeli değişimi krizinin çözülmesi için önemli olup, aşya emniyetli erişimde gemi personellerine imtiyaz tanınmasında kilit bir rol oynayabilir.

Salgın sebebiyle karşılaştıkları sorunları ve devam eden gemi personeli değişimi krizinin ruhsal ve fiziksel sağlıkları üzerindeki etkilerini dile getiren gemi personellerinin ön planda olduğu IMO videosunda, mahsur kalan gemi insanların zorlu çalışma koşulları göze çarpmaktadır.

² Deniz Ticaret Odası Aylık IMO Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Gemi personellerinin kilit çalışan olarak belirlenmeleri konusunda hükümetleri teşvik eden kararlar; IMO, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu (United Nations General Assembly) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization- ILO) tarafından kabul edilmiştir.

Tam Zamanında Varış (Just-In-Time Arrival) Denemesi.

Tam zamanında (Just-In-Time - JIT) gemi operasyonlarına ilişkin bir masaüstü denemesi, emisyonların önemli ölçüde azaltılabileceğini göstererek olumlu sonuçlar ortaya koymuştur. JIT operasyonları, gemilere malların yüklenmesinde veya boşaltılmasında liman dışında geçirdikleri zamanı kısaltmaları ve zararlı emisyonlarını azaltmaları konusunda yardımcı olabilir. Bu durum, gemiye talep edilen varış zamanı hakkında gereken bilginin önceden verilmesi suretiyle geminin optimum hızını ayarlaması sağlanarak başarılabılır.

Söz konusu deneme, IMO Küresel Endüstri İttifakı (Global Industry Alliance – GIA) üyeleri tarafından Düşük Karbonlu Deniz Taşımacılığı'na (Low Carbon Shipping) destek olmak ve İttifak'ın sorumluluğu altında olan önceki çalışmayı sürdürmek amacıyla 2 ve 9 Aralık 2020 tarihlerinde çevrimiçi gerçekleştirilmiştir. Bahse konu denemede, Rotterdam Limanı (Hollanda) tarafından yapılan JIT emisyon azaltma hesaplamaları görüşülerek onaylanmıştır.

Emisyon azaltma hesaplamaları için, Rotterdam Limanı'ndaki özellikle bir terminale uğrayan 26 gemi (bir aylık veri baz alınarak) analiz edilmiştir. İlk olarak, asıl yakıt tüketimi ve emisyon rakamları her bir gemi için limana varmadan önceki seferin son 24 saati göz önünde tutularak hesaplanmıştır.

Daha sonra iki JIT senaryosu model alınmıştır. Bu senaryolara göre kılavuz kaptanın alındığı yere (Pilot Boarding Place) ne zaman gelmeleri gerektiği konusunda 26 gemiye güncel bilgi sağlanmıştır. Gemilere verilen güncelleme ilk senaryoda 24 saat öncesinde, ikinci senaryoda ise 12 saat öncesinde yapılmıştır. Sonrasında gemiler verilen güncel bilgilere göre hızlarını optimize etmişlerdir. Gemilerin kılavuz kaptanının alındığı yere varmaları için gereken zaman, terminalin demirleme yerinin, seyir yapılabilen kanalın uygunluğunun yanı sıra kılavuz kaptanının, römorkörlerin ve tekne mürettebatının uygunluğu da dahil olmak üzere birkaç değişkene bağlıdır. Ancak bu bilgi günümüzde, sıklıkla sadece gemi limana görece yakinken, bir başka deyişle geminin kılavuz kaptanı aldığı yerden harekete geçmesinin ardından yaklaşık iki saatlik seferi sonucunda Gemi Trafik Hizmeti ile iletişime geçtiğinde gönderilmektedir.

İki JIT senaryosu ile birlikte asıl durum kıyaslandığında, 26 geminin son 12 saat içinde hızları optimize edilen JIT senaryosunda, ortalama %9 daha az yakıt tükettiği gözlenmiştir. Yolculuğun son 24 saatindeki hızın optimize edilmesi, son 24 saatte ortalama % 8 yakıt tasarrufu ile sonuçlanmıştır. Söz konusu sonuçlar, görece verimli bir şekilde işletilen gemiler nispeten gelişmiş bir limana uğradığında bile, JIT sayesinde belirgin yakıt ve emisyon tasarruflarının elde edileceğini göstermektedir.

Söz konusu sonuçlar ayrıca, uğrak limanı optimizasyonundaki bilgi alışverişinin önemini vurgulamaktadır.

Konuya ilişkin tartışmalar, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) Kolaylaştırma ve Elektronik İşler Hususundaki Özetinde (Compendium on Facilitation and Electronic Business) tanımlandığı şekilde zaman damgalarının liman operasyonlarının mevcut işletimini yansıttığını göstermektedir. Böylelikle, zaman damgaları isimlerinin ve tanımlarının tüm limanlarda uyumlaştırılması sağlanabilecektir. Ancak, süreç sahipleri limandan limana değişkenlik gösterdiği için, her liman için o limana özgü bir uygulamaya ihtiyaç duyulacaktır.

Söz konusu uygulama, Maersk ile MSC gemi şirketleri, IMO ve Rotterdam Limanı temsilcileri tarafından yürütülmektedir. "Düşük Karbon GIA"; enerji verimliliği teknolojilerinin ve operasyonel



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

tedbirlerin benimsenmesi ve uygulanması konusundaki yaygın engelleri ele alan yenilikçi çözümlerin tanımlanmasını ve geliştirilmesini amaçlayan kamu – özel sektör işbirliği olup IMO- Norveç GreenVoyage2050 Projesi kapsamında faaliyet göstermektedir.

Yolsuzluğa Karşı Yürütülen Mücadelede Dayanışma.

9 Aralık Dünya Yolsuzlukla Mücadele Günü'nde (International Anti-Corruption Day) IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM, yolsuzluğa karşı yürütülen her türlü mücadeleye ilişkin IMO'nun desteğini vurgulamıştır.

Uluslararası Yolsuzlukla Mücadele Günü'nde yayımlanan ifadesinde Sayın Kitack LIM, COVID-19 salgını sonrasındaki iyileşme süreci için çok önemli olan denizcilik sektörünün yolsuzluk riskine maruz kaldığını ifade ederek, rüşvetle ve yolsuzlukla mücadeleye yönelik uygulamaları ve prosedürleri kapsamak ve gerçekleştirmek amacıyla bir kılavuz geliştirmek için çalışmalarına devam eden IMO Kolaylaştırma Komitesi'nin öncülük ettiği çabaları vurgulamıştır.

Sayın Kitack LIM, Dünya Yolsuzlukla Mücadele Günü'nde #UnitedAgainstCorruption (Yolsuzluğa Karşı Mücadelede Tek Ses) etiketiyle mücadeleyi desteklediklerini ifade etmiştir. Sayın Kitack LIM'in açıklamasının tamamı aşağıda yer almaktadır.

"IMO, yolsuzluğa karşı yürütülen her türlü mücadelede Birleşmiş Milletler (United Nations-UN) kurumlarını desteklemektedir.

Denizcilik sektörü sık sık yolsuzluk riskine maruz kalmaktadır. Deniz taşımacılığı, salgın boyunca çok fazla ihtiyaç duyulan ilaç ve koruyucu ekipmanlar da dahil olmak üzere yıllık 11 milyar ton malın tedarikini gerçekleştirerek çokuluslu taşımacılığın ve lojistik zincirinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

Ancak yapılan araştırmaya göre, gemi personelleri gemilerin limana girip limandan ayrılabilmesi için usulsüz ödeme talepleri veya küçük yanlışlar için uygulanan orantısız cezalar gibi kanunsuz taleplerle karşı karşıya kalmaktadırlar.

Söz konusu durum, gemilerin gecikmesine ve gemi personeli emniyeti ile seyire yönelik risk oluşturarak normal operasyonların kesintiye uğramasına yol açabilmektedir. Denizcilikte Yolsuzlukla Mücadele Ağı (The Maritime Anti-Corruption Network - MACN) anonim raporlama mekanizması dünya genelinde 40.000'e yakın yasadışı talep raporu toplamıştır. Söz konusu durum endişe vericidir.

Kanundışı uygulamalar, yasal deniz taşımacılığı ile liman operasyonlarını etkilemekte olup, ticaret ve yatırımlar üzerinde zararlı etkilere yol açabilmektedir. IMO'nun Kolaylaştırma Komitesi, gemi/liman ara yüzünü ele almaktadır. Söz konusu Komite, tüm paydaşlara yardımcı olmak için rüşvet ile yolsuzluk karşıtı uygulamaları ve prosedürleri ele almak ve uygulamaya koymak amacıyla bir kılavuz geliştirme konusunda da çalışmalarını sürdürmektedir.

Yolsuzlukla mücadele hepimizi ilgilendiren bir sorundur. COVID-19 salgını sonrasında ortaya çıkan krizi yolsuzluk konusundaki yaşanan ihtiyatsızlığa yönelik bir bahane üretmek için kullanmamalıyız.

Denizcilik sektörü COVID-19 salgını sonrası iyileşme sürecinin temelini oluşturacaktır. Söz konusu iyileşme süreci güvenilirlik ve hesap verilebilirlik temelinde kapsayıcı ve sürdürülebilir olmalıdır. Uluslararası Yolsuzlukla Mücadele Günü'nde #UnitedAgainstCorruption etiketiyle birlikte yolsuzluk karşıtı mücadeleyi destekliyoruz."



AVRUPA BİRLİĞİ³

EMSA, COVID-19'un deniz taşımacılığı üzerindeki etkisini raporladı.

Uluslararası taşımacılık ve denizcilik sektörü, COVID-19 salgınından hem doğrudan hem de dolaylı olarak etkilenmiştir. Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency - EMSA), esas olarak Avrupa Birliği Gemi Trafığı İzleme ve Bilgi Sistemi (SafeSeaNet) ve bazı durumlarda LRIT (Gemilerin Uzak Mesafelerden Tanımlanması ve İzlenmesi) ve MARINFO verileriyle birleştirilmiş verileri kullanarak, COVID-19'un deniz taşımacılığı trafiği üzerindeki etkisine dair rakamları ortaya koyan bir rapor yayımlamıştır. Rapor, liman uğrak verilerini gösteren gemi hareketleri istatistiklerine dayanmakta olup, istatistiksel verilerin yorumlanması yapılmamaktadır.

AB limanlarına yapılan gemi uğrakları incelendiğinde, gemi uğrak sayısının 2020'nin ilk 50 haftasında bir önceki yılın aynı dönemine göre %12,1 oranında azalma tespit edilmiştir. Sadece 7-13 Aralık haftalarını kapsayan 50. haftada uğrak yapan gemi sayısı 2019'un aynı haftasına göre % 2,3 artmıştır. En çok etkilenen sektörler kimyasal tankerler, kruvaziyer gemileri ve yolcu gemileridir. Dökme yük gemileri, konteyner gemileri, genel yük gemileri, petrol tankerleri ve Ro-Ro yolcu ve Ro-Ro yük gemilerinin sayısında ise sadece küçük bir azalma (% 5'e kadar) olmuştur.

En çok etkilenen ülkeler Hırvatistan, Finlandiya, Fransa ve İspanya olup, 2019-2020 yılları arasında gemi uğrak sayısında gerçekleşen düşüş, krizden büyük ölçüde etkilenen kruvaziyer ve yolcu gemilerinin trafiğine bağlanmaktadır.

EMSA raporu, MARINFO'nun 2019 ve 2020 verilerini işleyerek, COVID-19 salgınının AB Üye Devletlerinin bayraklarını taşıyan gemilerin dünyanın herhangi bir limanına yaptıkları uğraklar üzerindeki etkisini de analiz etmektedir. Mart ayının ilk yarısından Aralık 2020'ye kadar AB bayraklı gemilerin dünya çapındaki liman uğraklarının 2019 yılının aynı haftalarına oranla düşüş gözlenmiş; kruvaziyer ve araç taşıyıcılarında büyük bir azalma gözlenmiştir. Temmuz ayının sonundan bu yana, AB bayraklı yolcu gemilerinin (dünya çapındaki) liman uğrakları 2019 yılının aynı haftalarına göre artış göstermiş; benzer şekilde, Temmuz ayı ortasından itibaren AB bayraklı Ropax trafiği, dünya çapındaki liman uğrakları sayısı bakımından 2019'un aynı dönemine göre pozitif bir eğilim göstermiştir.

EMSA ayrıca Avrupa'dan Çin'e ve Avrupa'dan ABD'ye giden deniz taşımacılığı rotalarının nasıl etkilendiğini de analiz etmiştir. Mart-Aralık 2020 arasında, Avrupa'dan Çin'e ve ABD'ye gemi trafiği 2019'un aynı dönemlerine göre azalmıştır. 2019 ve 2020 yıllarının 1 ile 50. Haftaları arası karşılaştırıldığında, Avrupa'dan Çin'e trafik akışında % 52,3'lük önemli bir düşüş olduğu, Çin'den Avrupa'ya olan trafik akışında ise % 41 düşüş olduğu görülmektedir. 2019 ve 2020'nin aynı dönemi Avrupa'dan ABD'ye olan trafik açısından karşılaştırıldığında % 32,4'lük bir düşüş görülürken, ABD'den Avrupa'ya olan rotalardaki düşüşün % 38,4'e ulaştığı gözlenmektedir.

EMSA analizi, COVID-19'dan en çok etkilenen gemilere de (kruvaziyer, yolcu gemileri ve RoRo / yolcu) odaklanmıştır. EMSA, AB limanlarında bulunan kruvaziyer gemilerinin ve seyir halinde olup ilerleyen günlerde AB limanlarına gidecek olan yolcu gemilerinin listesi ile günlük bir durum raporu üreten verilerin analizine Mart ayında başlamıştır. Söz konusu analiz, AB limanlarında bulunan yolcu gemilerinin sayısının arttığını göstermiştir. Rapor, kruvaziyer gemilerindeki kişi (Persons on Board - PoB) sayısının Mart ayının başından itibaren kademeli olarak azalmaya başladığını ve esas olarak bu gemilerdeki gemi personeline denk gelen çok düşük bir seviyede kaldığını göstermiştir. Koronavirüs

³ Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

salgını ilerledikçe dünyadaki büyük kruvaziyer hatları Mart ayı ortasında kalkışları askıya almış ve bazıları sınırlı sayıda gemi ve bölgeyle faaliyete devam etmiştir.

COVID-19 salgını ilerlemeye devam ederken, limanlar benzeri görülmemiş sayıda geminin demirlediğine ve yüklerini boşaltmak için beklediğine tanıklık etmektedir. 2020'nin başından bu yana 2019'a kıyasla "demirdeki" gemi sayısında artış yaşanmaktadır.

EMSA raporu, kruvaziyer ve genel olarak yolcu taşımacılığı sektörlerinin COVID-19'dan en çok etkilenen sektörler olduğunu göstermiştir. Rapora göre diğer sektörler de koronavirüs salgınından etkilenmiş, ancak genel olarak ticaret durmamış, ticari gemi faaliyetleri, limanlar ve diğer deniz taşımacılığı sektörleri tüm zorluklara rağmen, malların hareketini sağlayarak ve geçim kaynaklarımız için denizciliğin stratejik önemini kanıtlayarak faaliyetlerini sürdürmüştür. (Kaynak: EMSA)

Karadeniz ülkeleri: Mavi Ekonomi üzerine bölgesel işbirliği, COVID-19 salgını sonrası "daha iyi bir şekilde yeniden inşa etmeye" yardımcı olacaktır.

Karadeniz ülkeleri, Avrupa Komisyonu Çevre, Denizler ve Balıkçılık Komiseri Virginijus Sinkevicius'un katılımıyla 11 Aralık 2020'de yaptıkları bakanlar toplantısında, Mavi Ekonomi konusunda bölgesel işbirliğini güçlendirmeye karar verdi. Ortak denizcilik gündemi adı altında 2019 yılında kurulan söz konusu işbirliğinin, ülkeler ve sektörler arasındaki sinerjiyi artırarak tüm bölgeye fayda sağlaması beklenmektedir.

Yedi Karadeniz ülkesi (Bulgaristan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye ve Ukrayna), ortak denizcilik gündemlerinin 2019 yılında kabul edilmesinden bu yana ilk kez Bulgaristan koordinasyonunda bir araya gelmiştir. Bu arada, COVID-19 salgını kıyı turizmi, gemi inşa, balıkçılık, su ürünleri yetiştiriciliği, deniz taşımacılığı ve liman faaliyetleri dahil olmak üzere bölgedeki Mavi Ekonomi sektörlerinin çoğunu ağır şekilde etkilemiştir. Ülkeler, ortak denizcilik gündeminin, Karadeniz Bölgesi'nin Mavi Ekonomi potansiyeline, dijitalleşme fırsatlarına ve akıllı ve sürdürülebilir bir yaklaşıma dayanarak "daha iyi inşa edilmesi" için doğru çerçeveyi sağladığı konusunda hemfikir olmuşlardır.

Avrupa Komisyonu, 2021-2027 AB uzun vadeli bütçesinden ve Next Generation EU[1]'dan alınabilecek mali destek fırsatları hakkında katılımcıları bilgilendirmiştir. Söz konusu mali destek toplamda 1.8 trilyon Euro ile bugüne kadar finanse edilen en büyük pakettir ve 98,4 milyar Euro bütçeli Komşuluk, Kalkınma ve Uluslararası İşbirliği Aracı'nı da (Neighbourhood, Development and International Cooperation Instrument) kapsamaktadır.

Bölge ülkeleri ve Avrupa Komisyonu, ortak denizcilik gündemi kapsamındaki ortak hedeflerin, AB tarafından ortak finanse edilenler de dahil olmak üzere, gelecekteki ulusal ve bölgesel programlara yansıtılması için birlikte çalışmaktadır. (Kaynak: Avrupa Komisyonu)

Denizcilik alanındaki sosyal ortaklar, denizde tehlikeli bir durumdan kurtarılan insanların hızlı ve öngörülebilir şekilde tahliye edilmelerini talep ediyor.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birlikleri (European Community Shipowners' Associations-ECSA), Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (European Transport Workers' Federation-ETF), Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping –ICS) ve Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (International Transport Workers' Federation- ITF), Avrupa Komisyonu Başkanı Von der Leyen, Başkan Yardımcısı Schinas, Komiser Johansson ve Komiser Valean'a ortak bir mektupla, ticaret gemileri ve bu gemilerin personeli tarafından denizde tehlikeli bir durumdan kurtarılan insanların hızlı ve öngörülebilir bir şekilde karaya çıkarılmasına ilişkin Avrupa Komisyonu'nun kararını hatırlatmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Denizcilik alanındaki sosyal ortaklar, ticaret gemilerinin ve personelinin talep ettiği söz konusu destekten bahsetmeyen Göç Pakti'nin (Migration Pact) Avrupa Komisyonu tarafından Eylül ayı başlarında yayımlanmasından sonra Komisyonla temasa geçmişlerdir. Göç Pakti, tehlikede olan insanları kurtaran bir ticaret gemisinin (Maersk Etienne) yaşadığı en uzun çözümsüzlükten birkaç gün sonra yayımlanmıştır.

Sosyal ortakların çağrısının hemen ardından, İçişleri Komiseri Ylva Johansson, ECSA ve ETF temsilcileriyle bir araya gelmiş ve Komisyon'un sosyal ortakların endişelerini ve kamu desteğine olan ihtiyaçlarını anladığını ve bu konudaki desteğini netleştirmek için tüm seçenekleri araştıracağını beyan etmiştir.

Sosyal ortaklar yaptıkları açıklamada şu hususları dile getirmişlerdir: "Ticaret gemilerinin insani ve uluslararası hukuktaki yükümlülüklerini yerine getirmek için tehlikede olan insanları kurtardıklarını vurgulamak önemlidir. Bu nedenle, devletlerin de uluslararası hukuk gereğince sorumluluklarını yerine getirdiklerine ve ticaret gemilerinin emniyetli, hızlı ve öngörülebilir bir şekilde tahliye edilmesini sağlamak için işbirliği yaptıklarına dair güvence vermeleri çok önemlidir."

Sosyal ortaklar, Avrupa Komisyonu'nun destek güvencesini memnuniyetle karşılarken, Göç Pakti'nin ticaret filosunun ve personelinin endişeleriyle başa çıkmak için yetersiz olduğu görüşündedirler. Konunun aciliyetini vurgulayan ortaklar, kamu desteğini göstermek için Komisyon tarafından düzeltici eylem talep etmekte ve Komisyonla çalışmaya hazır olduklarını ifade etmektedir. (Kaynak: ECSA)

Avrupalı armatörler, Brexit ticaret anlaşmasını memnuniyetle karşıladı.

Avrupa denizcilik sektörü, İngiltere ile Avrupa Birliği arasında varılan ve mevcut ticari akışkanlığı destekleyecek olan son dakika Brexit anlaşmasını memnuniyetle karşıladı.

Birleşik Krallık, 1 Ocak 2021 tarihinde AB Tek Pazarı ve Gümrük Birliği'nin yanı sıra tüm AB politikaları ve uluslararası anlaşmalarından da ayrılacak, böylece Birleşik Krallık ile AB arasında insanların, malların, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımı sona erecektir.

Avrupa Komisyonu, Birleşik Krallık'la yaptığı kapsamlı müzakerelerin ardından 24 Aralık 2020 tarihinde, Birleşik Krallık'ın Avrupa Birliği ile gelecekteki işbirliği şartları konusunda "Ticaret ve İşbirliği Anlaşması"na (Trade and Cooperation Agreement) ulaşmıştır. Taslak Anlaşma üç ana unsurdan oluşmaktadır: (1) Serbest Ticaret Anlaşması; (2) Ceza Hukuku ve Medeni Hukuk konularında hukuki yaptırım ve adli işbirlikleri için yeni bir çerçeve; (3) Yatay bir yönetim anlaşması.

Avrupa denizcilik sektörü, her iki taraftaki politika yapıcılarını da, her ne pahasına olursa olsun anlaşmasız bir senaryodan kaçınmaya davet etmektedirler. Nitekim AB-İngiltere tedarik zincirleri, tam merkezde deniz taşımacılığı olmak üzere derin bir şekilde birbirleriyle ilişkilidir.

ECSA, "Yeni ticaret ilişkisi, geçiş dönemindeki mevcut düzenlemelere kıyasla büyük değişiklikleri zorunlu kılacak olsa da, herhangi bir anlaşmanın olması, mevcut ticari akışı olabildiğince sürdürmek ve eşit şartlar sağlamak açısından hiçbir anlaşmanın olmamasından daha iyidir. Geçici olarak yürürlükte olan bir anlaşma olsa da sektörler artık yeni ticaret bağları kuracaklardır. Yetkilileri, bu yeni AB-İngiltere ilişkisi kapsamında işletmeleri ve ticaretin sorunsuz bir şekilde sürdürülmesini desteklemek için esnek ve pragmatik olmaya davet ediyoruz. Karşılıklı pazar erişimini sürdürmek ve teşvik etmenin yanı sıra yolcuların ve kara ve deniz personelinin sorunsuz hareket etmesini sağlamak da çok önemlidir."



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

İngiliz Limanlar Birliği (British Ports Association –BPA) de, AB ve İngiltere'nin Brexit sonrası için taslak bir anlaşmaya varmalarını, gümrük vergisinden muaf ticaretin devam etmesi açısından memnuniyetle karşılamakla beraber, geçiş dönemi sonunda büyük değişikliklerin olacağını da ifade etmektedir.

İngiliz Limanlar Birliği CEO'su Richard Ballantyne; “AB ile gümrüksüz ticaretin devam etmesi ve pazara erişime ilişkin diğer düzenlemelerin olması ihtimali, yük ve lojistik endüstrilerinde kesinlikle memnuniyetle karşılanacak bir haberdır. Buna göre, AB ile tarım ve otomotiv ticaretimiz, getirilebilecek yüksek gümrüklere tabi olmadan devam edebilecek gibi görünmektedir. Bu aynı zamanda, avladığımız balığın en büyük pazarına ihraç edilebileceği anlamına da gelmektedir. Ancak bu anlaşmaya rağmen İngiltere kesinlikle AB'nin Gümrük Birliği ve tek pazarından ayrılmaktadır ki, bu da sınır ötesi ticaret için büyük değişiklikler anlamına gelmektedir. Kuzey İrlanda da dahil olmak üzere Büyük Britanya ile AB arasında taşınan mallar bir dizi yeni kontrol ve gerekliliğe tabi olacak ve bunun Birleşik Krallık'taki tüccarlar, işletmeler ve potansiyel müşteriler için yaratacağı maliyet artışından kaçış bulunmamaktadır. Yeni ticaret ilişkimiz yerleşmeye başladığında, birbirimizin standartlarının karşılıklı olarak kabul edilmesinin, limanlarda ve sınırlarda denetim ve müdahalelere olan ihtiyacın azalması anlamına gelebileceğini umuyoruz” şeklinde açıklamada bulunmuştur. (Kaynak: <https://www.offshore-energy.biz/>)

Avrupa Komisyonu “Siber Güvenlik Araç Seti”ni yayımladı.

Avrupa Komisyonu, 16 Aralık 2020 tarihinde, taşımacılık sektöründe siber güvenliği ve siber dayanıklılığı artırmak için ipuçlarını ve uygulama önerilerini kapsayan “Siber Güvenlik Araç Seti”ni yayımladı.

2019 yılında sekiz Avrupalı ??işletmeden birinin siber saldırılardan etkilenmiş olduğu göz önüne alındığında, siber güvenlik şirketler için büyüyen bir endişe haline gelmektedir. Bununla birlikte, birçok çalışan risklerin yeterince farkında değildir ve çalışanların örneğin doğrulanmamış bir e-posta ekini açmak gibi davranışları saldırganlara istemeden de olsa kapıyı açabilmektedir.

Bu kapsamda, “Taşımacılıkta Siber Güvenlik Araç Seti”, özellikle taşımacılık sektörüne odaklanarak, daha yüksek seviyelerde siber farkındalık ve siber temizliğe katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Söz konusu Araç Seti, büyüklüklerine ve faaliyet alanlarına bakılmaksızın tüm taşımacılık şirketlerine hitap etmektedir.

Araç Seti, taşımacılık şirketlerini etkileyebilecek dört ana tehdit hakkında temel bilgileri kapsamaktadır. Bunlar; kötü amaçlı yazılımın yayılması, hizmet reddi, yetkisiz erişim ve hırsızlık ve yazılım manipülasyonudur. Bahse konu tehditlerin her birine yönelik, tüm taşımacılık personeli için faydalı olabilecek iyi uygulamalar uzmanlık alanlarına bakılmaksızın Araç Setinde listelenmektedir.

Araç Seti ayrıca, taşımacılık şirketlerindeki güvenlik ve siber güvenlik uzmanlarını özel olarak ilgilendiren bilgileri sunan daha ileri bir seviyeye de sahiptir. Söz konusu ileri düzey; hava, deniz ve kara ulaşım modlarına göre düzenlenmiştir. Araç Seti, her bir taşıma modu için siber tehditlerin tanımlanması, tespit edilmesi ve müdahale edilmesi konularında rehberlik sağlamaktadır.

Araç Seti, Avrupa Komisyonu'nun Avrupa'da siber güvenliği geliştirmeyi amaçlayan diğer girişimleriyle uyumludur. Komisyon, mümkün olan en geniş kitleye yayılmasını desteklemek için, şu anda İngilizce olarak mevcut olan Araç Setini 2021 yılı içinde diğer dillere de çevirmeyi planlamaktadır. Söz konusu Araç Setine https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cybersecurity-toolkit_en.pdf internet adresinden erişilebilmektedir. (Kaynak: Avrupa Komisyonu)



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

EĞİTİM FAALİYETLERİ

14-17 Aralık 2020	Gemiadamları ve Şirket Çalışanları İçin Duygusal eviklik ve Duygusal Dayanıklılık Eğitimi
21-24 Aralık 2020	Gemiadamları ve Şirket Çalışanları İçin Duygusal eviklik ve Duygusal Dayanıklılık Eğitimi

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