



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 başvurusu sahibine bildirilir. Başvurusu kabul edilen üye bu amaçla tutulan deftere kaydedilir.

Üyelik Ücretleri

Üyelik için bir defaya mahsus olmak üzere giriş ücreti alınır. Mükteakibin iki ocağı ayından itibaren başlayacak şekilde her yıl yıllık ücret alınır.

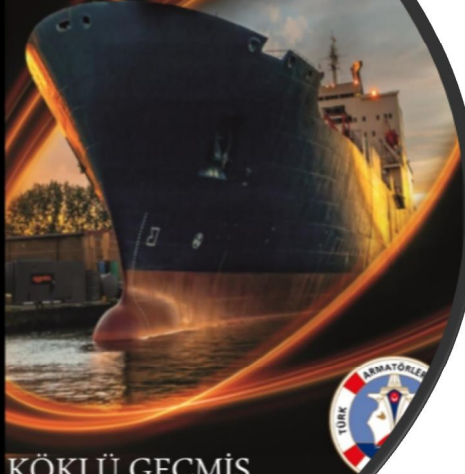
İlk Giriş 2000 TL
Yıllık 1000TL



Türk Armatörler Birliği

Meclisi Mebusan Cad. No:23 K:7
Salıpaazarı – 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 OCAK 2021



ÖNE ÇIKANLAR

OCAK AYINDA MEVZUAT, ULUSLARARASI SÖZLEŞME VE REGÜLASYONLARDA NELER DEĞİŞTİ?

İŞTE CEVAPLARI

MİLLİ MEVZUAT

Bu ay deniz taşımacılığı sektörüne ait bir mevzuat değişikliği yayımlanmamıştır.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

Ocak ayı özeti Şubat ayı raporu ile yayımlanacaktır.

AVRUPA BİRLİĞİ (AB)

Denizcilik sektörü, gemi personeli değişimi krizinin sona ermesi için Neptün Deklarasyonu (Neptune Declaration) ile acil çağrı yapıyor.

Avrupalı armatörler gemi geri dönüşüm tesisi yetersizliği ile karşı karşıya.

Çin ve Avrupa Birliği yatırımlar konusunda prensipte anlaşmaya vardı.

Finansman eksikliği ve bürokratik engeller nedeniyle Brexit sınır altyapısının yapımında gecikmeler yaşanması beklenmektedir.

TAB EĞİTİM FAALİYETLERİ

19-20 Ocak 2021

İsraf Avı Eğitimi



TABMM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ MÜKEMMELİYET MERKEZİ

Aylık Sektör Norm Raporu

OCAK 2021

RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ

Resmi Gazetede deniz taşımacılığını ilgilendiren yeni bir düzenleme yayımlanmamıştır.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)¹

Önümüzdeki ay yayımlanacaktır.

AVRUPA BİRLİĞİ²

1- Denizcilik sektörü, gemi personeli değişimi krizinin sona ermesi için Neptün Deklarasyonu (Neptune Declaration) ile acil çağrı yapıyor.

Global Maritime Forum girişimiyle başlatılan; İMEAK Deniz Ticaret Odası, ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, İngiltere Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği ve Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği gibi 450'nin üzerinde uluslararası denizcilik şirketi ve kuruluşun imzacı olarak yer aldığı "Gemi İnsanlarının Refahı ve Değişimi Hakkındaki Neptün Deklarasyonu" (Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change) ile COVID-19 pandemisi süresince yüzbinlerce gemi insanını denizde kalmak zorunda bırakan gemi personeli değişimi krizinin çözümü konusunda ortak bir sorumluluk alınmaktadır.

Gemi insanların günlük yaşamlarını ve sağlık durumlarını daha önce görülmemiş bir şekilde etkileyen COVID-19 salgını, denizlerde bir insanlık krizinin yaşanmasına sebep olmuş, kontratları sona eren yüzbinlerce gemi insanı gemilerde mahsur kalmıştır. Küresel ticaretin %90'ını gerçekleştiren gemi insanların uzun süre denizlerde kalması, fiziksel ve psikolojik yorgunluğa neden olmakta, gelişen bu durum deniz ve çevre kazaları yaşanma riskini artırarak küresel tedarik zincirinin bütünlüğüne yönelik tehlike teşkil etmektedir.

Bu nedenlerden ötürü, deniz taşımacılığı paydaşlarının dahil olduğu bir grup, gemi insanların değiştirilmelerine engel olan hususlar ile ilgili olarak ivedilikle eyleme geçilmesi gerektiğini bir deklarasyon ile ortaya koymuştur.

Bu kapsamda hazırlanan Neptün Deklarasyonu ile çözüm getirilmesi hedeflenen önemli hususlar aşağıda belirtilmektedir.

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

- Her ne kadar yüksek düzey sağlık protokolleri uluslararası ölçekte kabul edilmiş olsa da düzenli bir şekilde uygulanmamıştır. Bu durum, yetkililerin gemi insanlarının COVID-19 riski taşıdığını düşünmesine yol açarak gemi insanı değişimlerini sınırlamıştır.

- Bozulan tedarik zincirlerinden kaynaklanacak ekonomik riskler, yüksek nitelikli gemi insanı değişimi protokollerinin uygulanması ile azaltılacak, kısa vadede ise artan masraflar ortaya çıkaracaktır.

- Salgın nedeniyle uluslararası havacılık sektöründe yaşanan aksaklıklar neticesinde azalan uçuş sayıları, başlıca gemi insanı değişim merkezleri ile büyük denizci ülkeler arasındaki bağlantılarda sorunlar yaşanmasına neden olmuştur.

Neptün Deklarasyonu'na imzacı olarak katılan taraflar, gemi insanlarının değişimine ilişkin yaşanan krizin sektör paydaşları, kurumlar ve hükümetler tarafından ortaklaşa yürütülecek çalışmalar ile çözülebileceğini belirtmekte olup, söz konusu kurum, sektör paydaşları ve ilgili devlet organlarına bu girişimi desteklemeleri için çağrı yapmaktadır.

2- Avrupalı armatörler gemi geri dönüşüm tesisi yetersizliği ile karşı karşıya.

Hindistan ve Bangladeş'te bulunan 93 gemi geri dönüşüm tesisi Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) henüz yürürlüğe girmemiş olan Hong Kong Sözleşmesi'ne uygun olarak büyük klas kuruluşları tarafından onaylanmış olmasına rağmen, bu tesislerden hiçbiri Avrupa Birliği tarafından henüz onay alamamıştır. Konuyla ilgili olarak Avrupa Birliği her ne kadar aşağı yönlü atık yönetim altyapısının yetersiz olduğunun ve acil durumlarda kullanılacak sağlık tesisleri eksikliğinin altını çizse de, bazı gözlemciler bu durumun politik olduğunu düşünmektedir.

Birliğin Kasım 2020 listesine göre, 39 adet başvuru bulunmasına rağmen 8'i Türkiye'de, 1'i ABD'de olmak üzere toplamda 9 adet onaylanan tesis bulunmaktadır. Fakat GMS CEO'su Dr. Anil Sharma'ya göre IMO'nun Hong Kong Sözleşmesi'nde belirtilen standartlara uygun toplamda 109 adet geri dönüşüm tesisi bulunmaktadır. Diğer sektörlerden de katılımcıların bulunduğu "Immediasea Geri Dönüşüm Webinarı"nda konuşan Sharma, Hong Kong Sözleşmesi kapsamında onay almış 92 adet Hint tesisine ek olarak Türkiye'de 14, Çin'de 2, Bangladeş'te ise 1 adet gemi geri dönüşüm tesisi bulunduğunu belirtmiştir.

Tesislerinin onay alması için Avrupa Birliği'ne başvuruda bulunanlar için bekleme hala devam ederken, gemi söküm kapasitesinin küresel anlamda yetersiz olmasından dolayı birçok armatör ve işletmeci ömrünü tamamlayan gemilerin geri dönüştürülmeleri için kısıtlı seçeneğe sahiptir.

Tehlikeli atıklar

Basel Sözleşmesi (Basel Convention) ve ilgili Avrupa Gemi Atık Yönetmeliği'nin (European Ship Waste Regulation) bir parçası olan Basel Yasağı (Basel Ban) ile birlikte tehlikeli atıkların OECD ülkelerinden OECD üyesi olmayan ülkelere ihraç edilmesi yasaklanmış, bu yasak neticesinde ortaya çıkan durum birçok kişi tarafından "absürt" olarak nitelendirilmiştir. Basel Yasağı'nı onaylayan AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği (EU's Ship Recycling Regulation – SRR) gereğince, Avrupalı armatörlerin bir AB ülkesi bayrağını taşıyan gemileri ya da bir Avrupa limanından nihai seferine çıkan gemileri AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği kapsamında onaylanmamış bir tesiste geri dönüştürülemez.

Bunun yanı sıra hukuki ve ekonomik açıdan da birçok tartışma bulunmaktadır. Yasal yollarla istihdam edilen personele ve uyumlu Tehlikeli Madde Envanterine (Inventory of Hazardous Materials) sahip gemilerin teknik açıdan "kullanılmaz" olarak sınıflandırılması bu argümanlara bir örnek olarak



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

verilebilir. Söz konusu gemilerin bu şekilde sınıflandırılmasına karşı olanlar, başlangıçta geri dönüşüm için satılan fakat piyasalardaki canlanmayla birlikte daha sonra ticari amaçla satılmaya başlanan konteyner gemilerini örnek vererek bu gemilerin "kullanılamaz" nitelikte olmadığını belirtmiştir.

Buna ek olarak Bangladeş, Hindistan ve Pakistan gibi ekonomileri çelik hurdası ticaretine bağlı ülkelerde binlerce işçi doğrudan veya dolaylı olarak gemi geri dönüşüm sektöründe istihdam edilmektedir.

Yönetmeliğe karşı etkili işletme

"Immediasea Geri Dönüşüm Webinarı"nda Avrupa Birliği'nin politik duruşunu eleştiren bir diğer kişi olan Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS) Çevre ve Ticaret Müdürü John Stawpert, Avrupa Birliği'nin küresel gemi geri dönüşüm sektörünün verimli bir şekilde işletilmesinden ziyade kendi yönetmeliğinin geçerliliğini sağlamakla ilgilenip ilgilenmediği yönünde bir soru yöneltmiştir. Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı Deniz ve Güvenlik Birimi (European Community Shipowners' Association Maritime and Safety Division) Müdürü Sotiris Raptis ise tesislerdeki ve çalışma koşullarındaki tüm gelişmelere ve klas kuruluşlarından alınan onaylara rağmen henüz hiçbir Hint gemi geri dönüşüm tesisinin AB tarafından onay almamasından dolayı duyduğu üzüntüyü dile getirmiştir. Ayrıca, Türkiye'de faaliyette olan 22 tesisin 15'inin AB onayına başvurduğu fakat şu ana kadar yalnızca 7 tanesinin onay aldığı belirtilmiştir.

Avrupalı armatörler mağduriyet yaşayabilir

Gemi geri dönüşümü sektörü, Hong Kong Sözleşmesi kapsamında klas kuruluşları tarafından verilen onayların da gösterdiği gibi, tesislerde yapılan büyük yatırımlar neticesinde 10 yıl öncesine kıyasla çok büyük bir ilerleme kaydetmiştir.

Avrupalı armatörler, Avrupa Birliği'nin bu konudaki uzlaşmaz tavrının mağduriyete yol açmasından endişe etmektedirler. Avrupa Birliği kullanılamaz haldeki gemilerin sökümünün Avrupa'da bulunan tesislerde yapılmasını istemektedir. Bununla birlikte gemi geri dönüşüm sektörü emek yoğun bir sektördür, Avrupa'da çok az sayıda tesis bulunmaktadır ve Birlikte çelik hurda piyasası oldukça sınırlıdır.

Filolarında eski gemiler bulunan armatörler önümüzdeki birkaç yıl daha ticaret yapmaya devam etmek amacıyla halihazırda pahalı olan balast suyu yönetim sistemlerine yatırım yapıp yapmama konusunda bir karar aşamındadırlar. Söz konusu armatörler, balast suyu yönetim sistemlerinin yanı sıra, IMO'nun Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği Endeksi (Energy Efficiency Existing Ship Index – EEXI) ve Karbon Yoğunluk Göstergesi'ne (Carbon Intensity Indicator – CII) uyum sağlamak amacıyla önümüzdeki günlerde başka maliyetlerle de karşı karşıya kalabilirler. (Kaynak: searade-maritime.com)

3- Çin ve Avrupa Birliği yatırımlar konusunda prensipte anlaşmaya vardı.

Çin ve Avrupa Birliği 30 Aralık 2020 tarihinde Kapsamlı Yatırım Anlaşması (Comprehensive Agreement on Investment – CAI) imzalanması yönünde yaptıkları görüşmelerde prensipte anlaşmaya varmıştı. Söz konusu anlaşma sonrasında Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Xi Jinping, Avrupa Komisyonu (European Commission – EC) Başkanı von der Leyen, Avrupa Konseyi (European Council – EC) Başkanı Charles Michel, Avrupa Konseyi Başkanlığını temsilen Alman Şansölyesi Angela Merkel ve Fransa Başkanı Emmanuel Macron ortak bir çağrı yapmıştır. Bu çağrıya göre Çin, yeni ve önemli piyasa açılışları da dahil olmak üzere Avrupalı yatırımcılara hiç olmadığı kadar piyasa erişimi sağlayacağını belirtmiştir. Buna ek olarak Çin, Avrupalı şirketlerin Çin Halk Cumhuriyeti sınırları içerisinde eşit



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

şartlarda rekabet edebilmesini sağlamak amacıyla, devletin sahip olduğu işletmeler için denetimler, teşviklerin şeffaflığı, zorunlu teknoloji transferine karşı kurallar konulması dahil olmak üzere, çeşitli taahhütlerde bulunmuştur. Zorla çalıştırma ile ilgili taahhütler vermesi ve Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (International Labour Organization – ILO) konuyla ilgili temel sözleşmelerini kabul etmesiyle birlikte Çin ilk defa sürdürülebilir kalkınmaya ilişkin hükümleri onaylamıştır.

Çin ve AB, Kapsamlı Yatırım Anlaşmasının imzalanmasıyla iki taraf arasındaki ticarete daha dengeli bir ilişkinin ortaya koyulacağına inanmaktadır. Sözleşmenin dengeli, yüksek standartta ve iki taraf için de faydalı olduğunu belirten Başkan Xi, Çin Halk Cumhuriyeti'nin bu konuda kararlı ve özgüvenli olduğunu ifade etmiştir. Sözleşme, taraflar için daha geniş bir piyasa erişimi, daha yüksek seviyede bir iş ortamı, daha güçlü kurumsal güvenceler ve karşılıklı yatırımların yapılması için iş birliği olanakları sağlayacaktır.

Kapsamlı Yatırım Anlaşması doğrultusunda uzlaşma sağlanan maddelerden bir tanesi de uluslararası deniz taşımacılığı olmuştur. Buna göre Çin, denizcilik sektörü ile ilgili karada gerçekleştirilen yardımcı faaliyetlere yatırım yapılmasının önünü açarak, AB şirketlerinin herhangi bir kısıtlama olmaksızın yük elleçleme, konteyner depoları ve istasyonları ile acentelik gibi sektörlerde yatırım yapmalarına olanak sağlayacaktır. Bu sayede AB şirketleri çoklu ve kapıdan kapıya taşımacılık gerçekleştirebilecektir. (Kaynak: Uluslararası Deniz Ticaret Odası-ICS)

4- Finansman eksikliği ve bürokratik engeller nedeniyle Brexit sınır altyapısının yapımında gecikmeler yaşanması beklenmektedir.

Birleşik Krallık'taki 40'tan fazla büyük ticari limanı temsil eden İngiltere Büyük Limanlar Birliği (UK Major Ports Group) CEO'su Tim Morris, "yetersiz" finansman nedeniyle liman planlarında küçülmeye gidildiğini ve tesislerin Temmuz ayına kadar hazır olma ihtimalinin düşük olduğunu açıklamıştır.

5

İngiltere Büyük Limanlar Birliği, hükümetin geçen yıl yeni Sınır Kontrol Noktaları (BCP'ler) ve gümrük kontrollerini düzenleme ve diğer altyapılar için İngiltere limanlarının 430 milyon Sterlin değerinde teklifine karşılık, liman altyapı fonunun 200 milyon Sterlin'in üzerine çıkarmamaya karar vermesi ile sorunların ortaya çıktığını ve hükümetin şu anda Birleşik Krallık'taki 41 limana 194 milyon Sterlin bütçe ayırdığını ve tekliflerin ayrıca %33'lük bir kesintiye uğradığını bu sebeple yeni altyapı planlarının finanse edilemeyeceğini ifade etmiştir.

Eksikliklerle karşı karşıya olan başlıca limanlar arasında, belediyeye ait yerel bir tesis olan Portsmouth bulunmaktadır. Liman için 32 milyon sterlin fon talep edilmiş ancak 17,1 milyon Sterlin fon ayrılmıştır. (Kaynak: Ticaret Bakanlığı)

EĞİTİM FAALİYETLERİ

19-20 Ocak 2021

İsraf Avı Eğitimi



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