



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 dilettçe 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. Müteakiben iki ocağı 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 ŞUBAT 2021



ÖNE ÇIKANLAR

ŞUBAT 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)

IMO ve WISTA International, denizcilik sektöründe çalışan kadınlara yönelik ilk anketi başlattı.

IMO, Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğunu engellemeye yönelik harekete geçme çağrısında bulundu.

IMO sempozyumu, gemilerin karbonsuzlaştırılmasına yönelik yöntemlerin altını çizdi.

Hırvatistan, Gemi Geri Dönüşüm Sözleşmesi'ne taraf oluyor.

FAL Sözleşmesi, yasadışı vahşi hayvan ticaretine yönelik IMO müdahalesinin merkezinde yer almaktadır.

IMO, gemi personellerine ilişkin Neptün Deklarasyonu'nu memnuniyetle karşıladı.

AVRUPA BİRLİĞİ (AB)

Gine Körfezi'ndeki yeni güvenlik konseptini destekleyen ECSA, devam eden deniz haydutluğu tehdidinde dikkat çekiyor.

Avrupalı armatörler deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması amacıyla yakıt tedarikçilerine yönelik finansman ve hedeflerin oluşturulması için çağrı yapıyor.

Rotterdam Limanı'nın genişletilmesiyle konteyner kapasitesi dörtte bir oranında artış gösterecektir.

Avrupa Deniz Limanları Teşkilatı, Avrupa Parlamentosu'nun TEN-T Yönetmeliklerine ilişkin Raporunu destekliyor.

TAB EĞİTİM FAALİYETLERİ

23-24 Şubat 2021

10 Şubat 2021

Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun ile Mücadele Eğitimi

Hukuki Sonuçlarıyla Kaptanın Görevleri, Kanuni Temsil Yetkisi ve Sorumlulukları



TABMM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ MÜKEMMELİYET MERKEZİ

Aylık Sektör Norm Raporu

ŞUBAT 2021

RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ

Resmi Gazetede deniz taşımacılığını ilgilendiren yeni bir düzenleme yayımlanmamıştır.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)¹

IMO ve WISTA International, denizcilik sektöründe çalışan kadınlara yönelik ilk anketi başlattı.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization- IMO) ve Uluslararası Deniz Ticareti ile İştigal Eden Kadınlar Derneği (the Women's International Shipping and Trading Association Limited –WISTA International), denizcilik sektöründe tüm seviyelerde çalışan kadınların oranı ve dağılımını incelemek amacıyla "IMO/WISTA International: Denizcilik Sektöründe Kadınlar Anketi"ni (the Women in Maritime – IMO and WISTA International Survey) başlatmış bulunmaktadır.

Söz konusu anket, sürdürülebilir bir gelecek için esas teşkil eden cinsiyet eşitliğine dayalı bir iş gücünün denizcilik sektörü için de inşa edilmesi amacıyla daha fazla tartışmaya zemin hazırlamayı amaçlayan bir dizi faaliyetin parçasıdır. Bahse konu anket ile elde edilen veriler, sektördeki çeşitlilik ve cinsiyet eşitliğine dair mevcut durumun bir resmini ortaya koymaya yardımcı olacaktır.

Söz konusu çalışma, denizcilik sektöründe işbirliği faaliyetlerini artırarak daha fazla çeşitliliği ve kapsayıcılığı teşvik etmeye yönelik 2020 yılında IMO-WISTA Memorandumu'nun (Memorandum of Understanding- MoU) imzalanmasından sonra başlatılmıştır. Söz konusu MoU, IMO ve denizcilik, ticaret ile lojistik sektörlerinde yönetici pozisyonunda yer alan kadınları desteklemeyi ve daha fazla kadını yönetici pozisyonlarda çalışmaya teşvik etmeyi hedefleyen uluslararası bir örgüt olan WISTA International tarafından imzalanmıştır. Bahse konu MoU, deniz taşımacılığı için dünya çapında sürdürülebilir bir gelecek sağlanmasında hayati öneme sahip olan cinsiyet çeşitliliğini ve kapsayıcılığı desteklemek amacıyla hem IMO'ya hem de WISTA'ya bir çerçeve oluşturmayı amaçlamaktadır.

IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM, denizcilikte çeşitliliğin önem arz ettiğini belirterek; "Kadınların güçlenmesi tüm dünya genelinde gelişen ekonomilere ivme kazandırmakta, büyüme ve kalkınmayı teşvik etmekte ve küresel denizcilik topluluğunda ve diğer sektörlerde çalışan herkese fayda sağlamaktadır. Kadın katılımcılara yönelik gerçek bir veriye ihtiyacımız bulunmakta ve söz konusu veriler geleneksel olarak erkek egemen sektörümüze ilişkin hedeflerimizi takip etmemizi ve ölçmemizi sağlayacaktır. Üye Devletleri ve denizcilik paydaşlarını söz konusu önemli anketin bir parçası olmaya davet etmekten memnuniyet duyarım." ifadelerinde bulunmuştur.

WISTA International Başkanı Sayın Despina Panayiotou THEODOSIOU ise; "Karşılaştırılabilir veriye sahip olmak, kadınların denizcilik sektörüne katılımını arttıracak politikaların teklif edilmesinde ve programların oluşturulmasında tamamlayıcı bir bileşendir. [Söz konusu veriler] sektörümüzde daha çeşitli ve kapsayıcı bir ortam oluşturmak açısından önemli bir adımdır. Küresel çaptaki varlığımızdan

¹ Deniz Ticaret Odası Aylık IMO Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

hareketle bu anketin gerçek sonuçlar sunmaya yönelik gücünü artırabilir ve daha kapsayıcı bir denizcilik sektörüne doğru adımlarımızı güçlendirebiliriz.” ifadelerini kullanmıştır.

IMO ve WISTA International tarafından hazırlanan anket, IMO Üye Devletlerine, hükümetlerarası örgütlere (Intergovernmental Organizations – IGOs,) sivil toplum kuruluşlarına (Non-government Organizations – NGOs), denizcilik sektöründeki kamu ile özel sektörün yanı sıra denizcilik eğitimi veren kuruluşlara açıktır.

IMO, Gine Körfezi’ndeki deniz haydutluğunu engellemeye yönelik harekete geçme çağrısında bulundu.

IMO Genel Sekteri Sayın Kitack LIM, Gine Körfezi bölgesindeki gemi personellerine ve gemilere yönelik saldırıların şiddeti ve sayısındaki artışa ilişkin endişelerini dile getirmiştir. Sayın LIM, söz konusu bölgede faaliyette bulunan gemiler ile gemi personellerinin emniyeti ve güvenliğine ilişkin tehditleri azaltmak ve güvenliği yeniden sağlamak amacıyla tüm paydaşların bir arada çalışması gerektiği hususunu bir kez daha vurgulamıştır.

Söz konusu durumun aciliyeti, Mozart isimli konteyner gemisinin 23 Ocak 2021 tarihinde uğradığı, 15 gemi personelinin kaçırılması ve bir gemi personelinin öldürülmesi ile sonuçlanan saldırı ile ortaya çıkmıştır.

Sayın Kitack LIM 10 Şubat 2021 tarihinde yayımlanan bir genelgede şunları ifade etmiştir:

“IMO, Nijerya Denizcilik İdaresi ve Güvenlik Kurumu (Nigerian Maritime Administration and Safety Agency – NIMASA) ile Batı ve Orta Afrika’daki Deniz Emniyeti ve Güvenliği için Bölgesel Stratejinin Uygulanmasına ilişkin Bölgelerarası Koordinasyon Merkezi (Interregional Coordination Centre for the Implementation of Regional Strategy for Maritime Safety and Security in Central and West Africa – ICC) gibi sektör temsilcileri ile olan toplantıların yürütülmesi de dahil olmak üzere paydaşlar arasındaki girişimlerin koordinasyonunu geliştirmek amacıyla adımlar atmaktadır.”

IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM ayrıca, gemilerin kendilerine yönelik saldırıları önlemek, caydırmak, ertelemek ve raporlamak amacıyla IMO tarafından onaylanan Batı Afrika için En İyi Yönetim Uygulamalarını (Best Management Practices – BMP) takip etmeleri gerektiğinin altını çizmiştir. En İyi Yönetim Uygulamaları; risk değerlendirmesini, gemi koruma tedbirlerini ve raporlamayı kapsamaktadır.

IMO, 2021 Mayıs ayında gerçekleştirilmesi planlanan 103’üncü Deniz Güvenliği Komitesi’nin (Maritime Safety Committee – MSC) bir sonraki oturumunda, Gine Körfezi’ne odaklanan bir deniz güvenliği çalışma grubunu bir araya getirmeyi amaçlamaktadır. Böylelikle, Üye Devletler ve uluslararası örgütler daha fazla iş birliğine ve mevcut problemlerin çözümüne yönelik olası adımları tartışma fırsatı yakalayabilecektir.

IMO, deniz güvenliği tedbirlerini uygulamak için bölgedeki Üye Devletlere teknik yardım sağlamaya devam edecektir.

IMO, deniz güvenliğini geliştirmeyi ve deniz haydutluğunu, gemilere yönelik silahlı soygunu, yasadışı balıkçılık ile diğer yasadışı deniz faaliyetlerini ele almayı amaçlayan bölgesel bir kod olan Yaunde Etik Kurallarının (Yaoundé Code of Conduct -YCC) uygulamasına yardımcı olmak için şu an Bölgelerarası Koordinasyon Merkezi (Interregional Coordination Centre - ICC) ile birlikte çalışmaktadır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

IMO sempozyumu, gemilerin karbonsuzlaştırılmasına yönelik yöntemlerin altını çizdi.

Deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasına yönelik düşük ve sıfır karbonlu yakıt seçeneklerine dair mevcut durum, 9-10 Şubat 2021 tarihinde IMO ev sahipliğinde düzenlenen sanal bir sempozyumda ele alınmıştır.

Söz konusu sempozyumda her bir yakıtta özgü değişken nitelikler göz önüne alınarak, yeni yakıtların depolanması, ikmali ve kullanılması konularında sektör çapında yaşanan güvenlik endişelerini tartışmaya ve ele almaya yönelik duyulan ihtiyaç vurgulanmıştır.

Birçok konuşmacı, pazara yeni giren yakıtlara uyum sağlamak amacıyla Gaz veya Diğer Düşük Parlama Noktasına Sahip Yakıt Kullanan Gemiler için Uluslararası Emniyet Kodu'nun (International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-Flashpoint Fuels –IGF Code) daha da geliştirilmesi konusunda daha fazla çaba gösterilmesine yönelik ihtiyacın olduğunu belirtmiştir.

IMO'nun Yük ve Konteyner Taşımacılığı Alt Komitesi (Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers – CCC) IGF Kodundan sorumludur. Kodun değiştirilmesi ve güncellenmesine yönelik çalışmalar çoğunlukla bu Alt Komitede, gerekli görüldüğü takdirde IMO'nun diğer kurumları ile iş birliği içinde gerçekleştirilmektedir.

Her bir yakıtın sıcaklık, akışkanlık, gemide depolama ve motor işlemleri için farklı gereksinimleri olduğundan, gemi personelinin alternatif yakıtların güvenli kullanımı hususunda eğitim almasının önemine de değinilmiştir.

Şeffaf politika ve uluslararası mevzuatlar ile birlikte paydaşlar arasındaki ortaklıklar, uluslararası deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasına doğru ilerlemede temel faktörler olarak tanımlanmaktadır.

4

Enerji geçişinde hiçbir ülkenin geri kalmaması gerektiği görüşünde olan IMO, Üye Devletler arasında bilgi alışverişinin gerçekleşmesi için çok sayıda imkânın yaratılmasına yönelik çalışmaktadır. IMO sadece deniz taşımacılığının küresel düzenleyicisi olarak değil, aynı zamanda alternatif düşük veya sıfır karbon yakıtları ile ilgili girişimlerin yürütücüsü ve destekleyici olarak da aktif bir rol oynayacaktır.

IMO Genel Sekteri Sayın Kitack LIM sempozyumun açılış konuşmasında şunları ifade etmiştir:

“Deniz taşımacılığında düşük ve sıfır karbon hedefine ulaşmak için, yeni teknolojilere, yeni yakıtlara ve yeniliğe ihtiyacımız bulunmaktadır. Düşük ve sıfır karbonlu deniz yakıtları konusundaki heyecan uyandıran araştırma ve geliştirmeler halihazırda yürütülmektedir.

IMO, bu girişimleri bilginin paylaşımı için küresel bir platform sağlayarak hızlandırmak, Ar&Ge'yi desteklemek ve sadece deniz taşımacılığı sektörünün ve limanların değil, aynı zamanda özel ve kalkınma bankalarının; uluslararası, ulusal ve yerel düzeydeki akademik alanın da dahil olduğu kamu sektörünün ve özel sektörün birlikte yer aldığı paydaşlar arası ortaklıklar inşa etmek istemektedir.”

Hırvatistan, Gemi Geri Dönüşüm Sözleşmesi'ne taraf oluyor.

Hırvatistan, IMO'nun emniyetli ve çevreye uyumlu gemi geri dönüşüm anlaşması olan Hong Kong Sözleşmesi'ne taraf olan en son ülkedir.

Söz konusu sözleşme, gemilerin emniyeti ve operasyonel verimliliğinden ödün vermeden emniyetli ve çevreye duyarlı şekilde geri dönüşümünü kolaylaştırmak amacıyla gemilerin tasarımı, inşası, işletimi, bakımı ve geri dönüşüme hazırlanması konularını kapsamaktadır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Söz konusu anlaşma uyarınca, geri dönüşüm için gönderilen gemilerin, kendilerine özgü tehlikeli maddelerin yer aldığı bir envanteri bulundurması gerekmektedir. Gemi geri dönüşüm tersanelerinin, her bir geminin özelliklerine ve envanterine bağlı olarak ne şekilde dönüştürüleceğini belirten bir Gemi Geri Dönüşüm Planı sunması gerekmektedir.

Söz konusu sözleşmeye taraf olan 16 Devlet dünya deniz ticareti tonajının % 29.58'ini temsil etmektedir.

Bahse konu sözleşmeye Taraf Devletler; Belçika, Kongo, Hırvatistan, Danimarka, Estonya, Fransa, Almanya, Gana, Hindistan, Japonya, Malta, Hollanda, Norveç, Panama, Sırbistan ve Türkiye'dir.

FAL Sözleşmesi, yasadışı vahşi hayvan ticaretine yönelik IMO müdahalesinin merkezinde yer almaktadır.

Deniz yolu ile taşınan diğer mallarda olduğu gibi, dünyadaki çoğu yasadışı vahşi hayvan ticareti de gemiler ile yapılmaktadır. Bu da yasadışı vahşi hayvan ticaretine karşı mücadelede IMO'nun müdahalesine olan ihtiyacı gözler önüne sermektedir.

"Deniz Taşımacılığında Vahşi Hayvan Kaçakçılığına Müdahale Edilmesi Üzerine Asya Diyalogu" (Asia Dialogue on Responses to Wildlife Trafficking in Maritime Transport) konulu webinar'da, Doğu Asya'da Teknik İşbirliği Bölgesel Varlığı IMO Bölgesel Koordinatörü (IMO Regional Coordinator, Regional Presence for Technical Cooperation in East Asia) Sayın Josephine URANZA, COVID-19 salgınının neden olduğu ticaret kısıtlamalarından dolayı tekrar yükselişe geçen vahşi hayvan ticaretini önlemeye yönelik çabaları vurgulamıştır.

IMO'nun söz konusu amaca yönelik çalışmalarının altına çizen Sayın URANZA; "IMO, yasadışı vahşi hayvan ticareti veya uyuşturucu kaçaklığının önlenmesinde ve baskılanmasında doğrudan sorumlu bir kurum olmamasına rağmen, gemilerin yasadışı ticarete dahil olması hiç şüphesiz IMO'nun ilgi alanına girmektedir. Çünkü stratejik amaçlarımızdan bir tanesi uluslararası deniz ticaretinin güvenliğini ve küresel ölçekte kolay işlerliğini sağlamaktır." ifadelerini kullanmıştır.

Sayın URANZA, bu alanda çalışan diğer kurumlarla koordinasyonlu çalışan ve webinar gibi araçlarla vahşi yaşam ticareti konusunda farkındalık yaratan IMO Kolaylaştırma Komitesi'nin (Facilitation Committee - FAL Committee) bu sorunun çözümünde oynadığı kritik role vurgu yapmıştır. Kenya Hükümeti tarafından gelen bir öneri sonrası, Komite tarafından uluslararası deniz trafiğine katılan gemilerdeki vahşi hayvan kaçakçılığının önlenmesi ve baskılanması amacıyla kılavuz oluşturma kararı alınmıştır.

Söz konusu IMO çalışması, yasadışı vahşi hayvan ticaretine yönelik bir mevzuat yönlendirmesinin en iyi uygulamaya küresel bağlılığı sağlamak için gerekli teşviki sağlayacağına işaret eden paneldeki diğer konuşmacılar tarafından kabul edilmiştir. Daha büyük bir iş birliğinin ve sınır ötesi bilgi paylaşımının, tıpkı özel şirketlerin yanı sıra tedarik zincirleri ve hükümetlerden gelen güçlü destek gibi, bölgesel bir kaçakçılık karşıtı mevzuatın uygulanabilmesinin ayrılmaz bir parçası olduğuna dair ortak bir karar çıkmıştır.

IMO, gemi personellerine ilişkin Neptün Deklarasyonu'nu memnuniyetle karşıladı.

IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM, gemi personellerinin kilit çalışan olarak belirlenmesi ve gemi personellerini çaresiz bırakmakla kalmayıp aynı zamanda dünya ticaretini ve deniz taşımacılığı emniyetini tehdit eden gemi personelleri değişikliği krizinin sona ermesi için iş birliği çağrısında bulunan, sektörün öncülüğünde ortaya konan Neptün Deklarasyonu'nu memnuniyetle karşılamıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

COVID-19 salgını sonucunda dayatılan seyahat kısıtlamaları nedeniyle dünya çapında yüzbinlerce gemi personeli gemilerinden ayrılamazken, bazı gemi personelleri de gemilerine katılamamaktadır.

Sayın Kitack LIM, “Sektörün gemi personeli değişimi krizinin çözüm yollarını desteklemek için Neptün Deklarasyonu altında bir araya geldiğini görmekten son derece memnunum. Söz konusu durum IMO’nun, Birleşmiş Milletler’in (United Nations – UN) kardeş kuruluşlarının ve Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nun (United Nations General Assembly) gemi personellerine ilişkin son kararında yapılan çağrılarının bir yansımasıdır. Gemi kiracıları da dahil olmak üzere daha fazla şirketi bu çağrıya katılmaya ve gemi personellerine yönelik desteklerini sunmaya davet ediyorum.” ifadelerinde bulunmuştur.

Aralık ayında Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, COVID-19 salgını sırasında küresel tedarik zincirinin devamlılığını sağlayan gemi personellerinin karşılaştığı sorunları ortaya koymak için uluslararası iş birliğine yönelik bir karar almıştır.

Bugüne kadar gemi personellerinin kilit çalışan olarak belirlendiğine ilişkin olarak IMO Genel Sekreterine 55 Üye Devletten ve 2 Kısmi Üye’den bildirim gelmiş olup, IMO Genel Sekreteri LIM, daha fazla hükümetin gemi personellerini kilit çalışan olarak belirlemeleri çağrısında bulunmuştur.

Sayın LIM ayrıca, IMO’nun 2021 yılı Dünya Denizcilik Temasının “Gemi personelleri: Deniz taşımacılığının geleceğinin merkezinde” (Seafarers: at the core of shipping’s future) olduğunun da altını çizmiştir. Söz konusu tema seçimi, dünyanın karşılaşmış olduğu ve daha önceden tahmin edilememiş olan güncel durum süresince küresel ticaretin devam etmesini sağlamak için muazzam bir dayanıklılık ve azimle çalışmaya devam eden gemi personellerinin katkısına atıfta bulunmaktadır.

AVRUPA BİRLİĞİ ²

6

Gine Körfezi’ndeki yeni güvenlik konseptini destekleyen ECSA, devam eden deniz haydutluğu tehdidine dikkat çekiyor.

Deniz taşımacılığı sektörü Gine Körfezi’nde ticari gemilere yapılan silahlı saldırılardaki süregelen artıştan dolayı endişe duymaktadır. Koordineli Deniz Gücü Varlığı (Coordinated Maritime Presence – CMP) konseptinin başlatılması ile birlikte Avrupa Birliği, bölgede artış gösteren deniz haydutluğu sorununa çözüm bulmak amacıyla kıyı devletleri ile birlikte çalışmalar yürüterek üye ülkelerin bölgedeki kaynaklarını bir araya getirmek ve koordine etmek üzere olumlu bir adım atmıştır. Fakat bölgeden geçen gemilerin ve gemi personelinin emniyetini sağlamak için başka çalışmaların da yürütülmesi gerekmektedir.

Bölgeden geçiş yapan gemilere yönelik yapılan şiddet içeren saldırıların ve fidye almak amacıyla kaçırılan gemi insanların sayısında son yıllarda ciddi bir artış olmuştur. Yapılan saldırılar sonucunda insanların hayatlarını kaybetmesi, yerel ve uluslararası yetkililerin bu konuda girişimlerde bulunmasını gerektirmektedir.

Avrupalı armatörler, devam eden birçok kapasite geliştirme projesi de dahil olmak üzere bölgedeki güvenliğin sağlanması için Avrupa Birliği tarafından gösterilen çabaları desteklemektedir.

² Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA) Genel Sekreteri Martin Dorsman konuyla ilgili şu sözleri ifade etmiştir: “Koordineli Deniz Gücü Varlığı, sonraki eylemlere yönelik önemli bir adım ve dayanaktır. Bölgede gerçekleştirilen Avrupa ve uluslararası deniz taşımacılığına pratik faydalar sağlamak amacıyla söz konusu konseptin uygulanmasını desteklemekteyiz. Özellikle, Koordineli Deniz Gücü Varlığı konsepti için hava ve deniz varlıkları teslim eden AB Üye Devletlerine teşekkürlerimizi iletmekte ve bu tehlikenin en kısa sürede ortadan kaldırılması için diğer devletlere de çağrı yapmaktayız.”

Avrupa Birliği, geçtiğimiz yıllarda Doğu Afrika’da deniz haydutluğunu başarılı bir şekilde azaltan Atalanta Operasyonu gibi girişimler ile deniz haydutluğu sorununun ele alınması konusunda öncülük yapmıştır. Koordineli Deniz Gücü Varlığı kapsamında Batı Afrika’daki güvenlik sorununa çözüm bulmak amacıyla gelişim aşamasında olan kapasite geliştirme projelerinin yanı sıra bölgesel deniz güvenliği iş birliğinin sağlanması amacıyla Yaoundé Architecture’ı destekleyen Avrupa Birliği’nin bu husustaki politik bağlılığı da önemli bir konudur. Denizcilik sektörü, kıyı devletleri ve diğer uluslararası partnerler ile ortak çalışmalar yürütülerek deniz haydutluğunun çözümü konusunda daha geniş kapsamlı bir çözümün parçası olabilecek Koordineli Deniz Gücü Varlığı kapsamında muhtemel gelişmeleri desteklemektedir.

Avrupalı armatörlerin saldırılardan kaynaklanan risklerin azaltılması için üstlerine düşeni yapmaya devam edeceği ve örnek uygulamaları yerine getireceği, ancak Gine Körfezi’ndeki deniz haydutluğunun kaynağına inilmesi gerektiği için bu konuda hükümetlerin yoğun desteğine ihtiyaç bulunduğu belirtilmektedir.

Martin Dorsman sözlerini şu şekilde sonlandırmıştır: “Pandemi ve gemi insanı değişim krizinin getirdiği fiziksel ve mental yorgunluğun yanı sıra Gine Körfezi’nde yaşanan deniz haydutluğundan kaynaklanan ölüm tehlikesi ve diğer tehlikelerden dolayı gemi insanlarımızın yoğun psikolojik stres altında olması kabul edilemez bir durumdur.” (Kaynak: ECSA)

7

Avrupalı armatörler deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması amacıyla yakıt tedarikçilerine yönelik finansman ve hedeflerin oluşturulması için çağrı yapıyor.

Avrupalı armatörler, Avrupa Komisyonu’ndan deniz taşımacılığı sektörünün düşük ve sıfır karbonlu yakıtla erişim sağlayabilmesi için alt hedefler oluşturarak ve Yenilenebilir Enerji Direktifi (Renewable Energy Directive – RED) kapsamında deniz taşımacılığı sektöründe kullanılan yenilenebilir yakıtları çoğaltarak yakıt tedarikçilerinin yaşadığı sorunlara çözüm üretmesini talep etmektedir. FuelEU Denizcilik önerisi (FuelEU Maritime proposal) kapsamında gemiler yerine yakıt tedarikçilerine yönelik getirilen yakıt standardı, emisyonların azaltılması hedefini tehlikeye atacak ve söz konusu standardın uygulamaya konulmasını zorlaştıracaktır. Bir Piyasa Bazlı Hedef (Market Based Measures – MBM) ortaya koyulduğu takdirde, düşük ve sıfır karbonlu yakıt alımının desteklenmesi amacıyla bir fon oluşturulup gelirlere katkı sağlayabilir.

Yerel ölçekte alınacak tedbirler Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) seviyesindeki uluslararası görüşmelere zarar verebileceği için Avrupa Birliği politikalarının temelinde küresel bir yaklaşım olmalıdır. Deniz taşımacılığı sektörü kendini karbonsuzlaştırmaya adanmış için bu anlamdaki başarı ilk olarak düşük veya sıfır emisyonlu yakıtların üretilmesine ve henüz piyasada bulunmayan güvenli alternatif yakıtların geniş ölçüde erişilebilir olmasına bağlıdır. Avrupa Birliği herhangi bir önlem alacak ise Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners’ Association – ECSA) aşağıda belirtilen çift yönlü yaklaşımı desteklemektedir.

Piyasa Bazlı Hedef kapsamında bir fon oluşturulması, gelirlerin Ar&Ge projelerinin finanse edilmesi için kullanılması ve yeni ve mevcut yakıtlar arasındaki fiyat farkının kapatılması.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Alt hedeflerin oluşturulması ve Yenilenebilir Enerji Direktifi kapsamında düşük veya sıfır karbonlu yakıtların çoğaltılması sayesinde yakıt tedarikçilerinin teşvik edilmesi ve söz konusu tedarikçilerden sundukları tekliflerde belirli oranda düşük veya sıfır karbonlu yakıt kullanmalarının talep edilmesi.

ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman konuyla ilgili şu sözleri ifade etmiştir: “Deniz taşımacılığı sektörünün düşük veya sıfır karbonlu yakıtlara ulaşabilmesi amacıyla yakıt tedarikçilerine teşvikler verilmesi ve söz konusu tedarikçilere yönelik çeşitli zorunluluklar getirilmesi, sektörün karbonsuzlaştırılması için ön koşullardan birisidir. Tüm yeni yakıtların alınmasıyla ilgili olduğu gibi bu ikilem yalnızca yakıt tedarikçilerine yönelik zorunlulukların getirilmesiyle çözülebilir. Piyasa Bazlı Hedefler kapsamında oluşturulacak bir fon ile düşük veya sıfır karbonlu yakıtların alımı desteklenecektir.”

Buna ek olarak, AB Piyasa Bazlı Hedefleri kapsamında oluşturulacak bir fon ile sektörün yönetsel yükü azaltılacak ve tüm gelirlerin enerji geçişine yönelik kullanılması sağlanacaktır.

ECSA Genel Sekreteri Dorsman sözlerine şu şekilde devam etmiştir: “Yakıt standardı, gemiler yerine yakıt tedarikçilerine getirilmeli ve yaklaşmakta olan FuelEU Denizcilik önerisi kapsamında Avrupa Komisyonu tarafından dikkate alınmalıdır. FuelEU Denizcilik önerisi, yakıt tedarikçileri yerine gemilere yönelik bir yakıt standardı getirirse bu durumun yakıt tedarik piyasasını ciddi anlamda aksaklığa uğratacağını ve bu standardın uygulanmasının zorlaşacağını düşünmekteyiz. Daha da önemlisi bu durumun enerji verimliliğine yönelik gelişmelerin teşvik edilmesini başarısız bir şekilde sonuçlandıracağını düşünüyoruz.”

Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi (European Union Emission Trading System) ve Yenilenebilir Enerji Direktifi'nin revizyonu konusunda ECSA, deniz taşımacılığı sektörünün görüşlerini Avrupa Komisyonu'na sunmuştur. (Kaynak: ECSA)

Rotterdam Limanı'nın genişletilmesiyle konteyner kapasitesi dörtte bir oranında artış gösterecektir.

Rotterdam Liman Başkanlığı, yıllık konteyner girdi-çıkışını dörtte bir oranında artırmak, iç su taşımacılığında ve gelecek yıllarda limanda gerçekleştirilecek olası büyümelere yönelik ek yer açmak amacıyla liman tesislerinin büyütülmesi için ihaleye çıkmıştır. Konteyner hacmindeki artışa ayak uydurabilmek amacıyla kapasitesini artırmaya çalışan Rotterdam Limanı'nın yeni rıhtım duvarlarının ilk bölümlerinin 2022 yılının sonlarına doğru tamamlanması beklenmektedir. Rotterdam Liman yetkilisi Boudewijn Siemons konuyla ilgili şu açıklamaları yapmıştır: “Özellikle e-ticaretten dolayı konteyner hacmi yüksek ölçüde artış göstermekte ve bu artışın devam etmesi öngörülmektedir. Avrupa'nın en büyük konteyner limanı olarak unvanımızı korumak amacıyla Princess Amalia Limanı'nın genişletilmesi için yatırımlar gerçekleştiriyoruz. Bu yatırımlar sayesinde müşterilerimizin ve Rotterdam'ın rekabet edebilirliği artacaktır.”

Genişletme çalışması ilk olarak 2015 yılında açılan Princess Amalia Limanı'nın bir bölümünde gerçekleştirilecektir. Söz konusu çalışma yaklaşık 1.5 mil uzunluğunda olacak ve limanın her iki tarafına uygulanacaktır. Proje 6000 ft derin su rıhtım alanı, iç taşımacılık için 500 ft'lik cephe rıhtımı ile 1100 ft'in üzerinde istinat duvarını kapsamaktadır. Genişletme projesi tamamlandıktan sonra geriye 2.400 ft'lik havzanın inşası kalacaktır. Toplamda 2.400 ft'lik havzanın 1.600 ft'lik kısmının 2022 yılının son döneminde tamamlanması planlanmaktadır. Kalan kısım ise, ilk bölümün inşasından 18 ay sonra tamamlanacaktır.

Rıhtım duvarının inşasına ek olarak aynı zamanda derinliği 65 ft'ten fazla bir deniz altı kazı çalışması yapılacaktır. Proje kapsamında iç su taşımacılığı yapan gemiler için genel kullanım amacıyla bir bekleme alanı ve elleçleme kapasitesini genişletmek amacıyla yeni arka vinç yolu inşa edilecektir.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Rotterdam Liman Başkanlığı, inşa edilecek yeni liman sahası ile 4 milyon TEU'ya kadar bir ek kapasite elde edilmesini ve limanın yıllık kapasitesini %28 oranında artırmayı hedeflemektedir. 2019 ve 2020 yıllarında Rotterdam Limanı'ndan 14 milyon TEU'dan fazla yük taşınmıştır. (Kaynak: maritime-executive.com)

Avrupa Deniz Limanları Teşkilatı, Avrupa Parlamentosu'nun TEN-T Yönetmeliklerine ilişkin Raporunu destekliyor.

Avrupa Parlamentosu 2019/2192(INI) sayılı Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (Trans-European Transport Network-TEN-T) yönetmeliklerinin revizyonuyla ilgili raporu oy çoğunluğuyla kabul etmiştir. Raporun kabul edilmesiyle birlikte Avrupa Parlamentosu, 2021 yılının ikinci yarısında revize edilmesi planlanan TEN-T yönetmeliklerine ilişkin görüş bildirmiştir.

Avrupa Deniz Limanları Teşkilatı (European Sea Ports Organization – ESPO), Avrupa Parlamentosu raportörü Jens Gieseke tarafından hazırlanan nihai raporu desteklemektedir. Ayrıca ESPO, uzlaşmaya yönelik yapılan müzakereler sırasında Avrupa deniz limanlarının stratejik rolünün Taşımacılık Komitesi'nin birçok üyesi tarafından kabul edilmesini memnuniyetle karşılamıştır. Raporda, Avrupa Konseyi tarafından Birleşik Avrupa Tesisine (Connecting Europe Facility) yönelik son zamanlarda yapılan maddi kesintilerden dolayı üzüntü duyulduğu ve TEN-T ağının tamamlanması için Avrupa Birliği tarafından yeterli ölçüde finansman sağlanması gerektiğinin altı çizilmiştir.

Limanların yalnızca deniz taşımacılığına ilişkin bir bileşen değil, diğer tüm taşımacılık yöntemlerini, enerjiyi, sanayiye ve mavi ekonomiyi kapsayan sınır ötesi yapılar olduğu ve limanlardaki taşımacılık, enerji ve dijital altyapılar arasındaki sinerjinin artırılması gerektiği hususlarının belirtildiği rapor, Avrupa deniz limanlarının kompleks yapısını ortaya koymaktadır.

ESPO, sürdürülebilir taşımacılık yöntemleri olan Deniz Otoyolları (Motorways of the Sea – Mos) ve Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı'nın (Short-sea shipping – SSS) önemini kabul etmektedir. Kara yoluyla yapılan taşımacılık yöntemleri kullanılarak eşit bir rekabet ortamının oluşturulması amacıyla deniz otoyolları gereksinimlerinin basitleştirilmesine yönelik yapılan çağrı önemli bir adımdır.

Yasa teklifi hazırlık sürecinde Avrupa Komisyonu, etki değerlendirmesi yapılması amacıyla ilgili paydaşlarla görüşme yapacaktır. ESPO, güçlü ve entegre bir denizciliğin önemini daha iyi yansıtmak amacıyla TEN-T ağında gerçekleştirilecek revizyona aktif bir şekilde katkı yapmayı planlamaktadır. 2013 yılında oluşturulan yönetmelikleri ele alacak Avrupa Komisyonu teklifi, Eylül 2021 tarihinde yayımlanacaktır. (Kaynak: ESPO)

EĞİTİM FAALİYETLERİ

23-24 Şubat 2021

10 Şubat 2021

Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun ile Mücadele Eğitimi

Hukuki Sonuçlarıyla Kaptanın Görevleri, Kanuni Temsil Yetkisi ve Sorumlulukları



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