



## 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 bağlayacak şekilde her yıl yıllık ücret alınır.

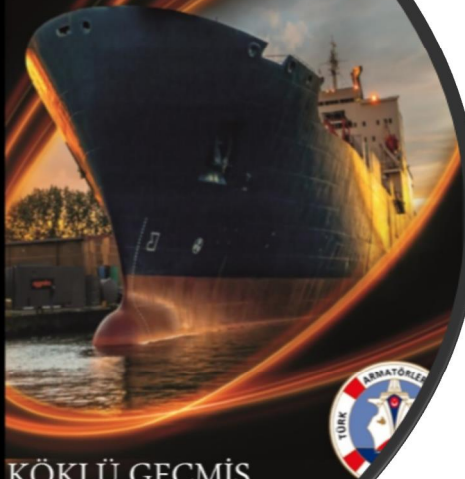
İlk Giriş 2000 TL  
Yıllık 1000TL



### 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 MART 2021



## ÖNE ÇIKANLAR

### MART 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 Kirliliğin Önlenmesi ve Müdahale Alt Komitesi, sürdürülebilir denizler ve kirliliğin önlenmesine ilişkin çalışmalar yapmak amacıyla bir araya geldi.

Deniz taşımacılığından kaynaklanan emisyonları azaltmaya ilişkin çözümler sanal konferans ve fuarda ele alındı.

Pasifik Merkez Limanlar konseptinde, bölgesel gemi personeli değişimi ile gemi personellerinin ülkelerine geri gönderilmesi hususu incelendi.

Akdeniz Eylem Planı ve Dumping Protokolü ele alındı.

Gemi personeli için adil bir gelecek çağrısı.

#### **AVRUPA BİRLİĞİ (AB)**

Şili Enerji Bakanlığı ve Rotterdam Limanı yeşil hidrojen konusunda Mutabakat Anlaşması imzaladı.

**Avrupalı liman işçileri Avrupa Komisyonu'nun eylemsizliğinden şikayetçi.**

Avrupa Birliği stratejik bağımsızlığını ilan edebilmek için kendi deniz teknolojileri sektörünü desteklemelidir.

Avrupa gemi inşa sektöründe işten çıkarmalar artıyor.

#### **TAB EĞİTİM FAALİYETLERİ**

**YOKTUR.**



## **TABMM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ MÜKEMMELİYET MERKEZİ**

# **Aylık Sektör Norm Raporu**

**MART 2021**

## **RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ**

Resmi Gazetede deniz taşımacılığını ilgilendiren yeni bir düzenleme yayımlanmamıştır.

## **DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)<sup>1</sup>**

**IMO Kirliliğin Önlenmesi ve Müdahale Alt Komitesi, sürdürülebilir denizler ve kirliliğin önlenmesine ilişkin çalışmalar yapmak amacıyla bir araya geldi.**

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization-IMO) Kirliliğin Önlenmesi ve Müdahale Alt Komitesi (Sub-Committee on Pollution Prevention and Response – PPR) 22-26 Mart 2021 tarihleri arasında gerçekleştirilen uzaktan oturumda bir araya geldi.

Söz konusu Alt Komite, deniz taşımacılığının Arktik Bölgesi'nin hassas çevresi üzerindeki etkisini en aza indirmeye yönelik gündem maddelerini, ağır yakıtların Arktik sulardaki gemiler tarafından yakıt olarak taşınması ve kullanılmasındaki riskleri azaltmaya yönelik geliştirilen taslak rehberleri ve uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan siyah karbon emisyonlarının Arktik Bölgesi'ndeki etkisinin azaltılmasıyla ilgili görüşleri ele almıştır.

Gemilerin atık sularından kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, bir diğer önemli gündem maddesi olmuştur. Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL) Ek IV kuralları ve atık su arıtma tesislerine ilişkin performans testleri ile atık madde standartlarının uygulanmasına yönelik 2012 rehberleri üzerine bir değerlendirme Alt Komiteye raporlanmıştır.

IMO'nun zararlı istilacı su türlerinin potansiyel yayılışını önlemeye yönelik çalışması devam etmektedir. Alt Komite, balast suyu uygunluğunu izleme cihazlarının doğrulanması için standart geliştirmeye yönelik çalışmalarını sürdürecektir. 2017 yılından beri yürürlükte olan IMO'nun Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi (Ballast Water Management Convention - BWM), gemilerden balast sularını yönetmesini talep ederek balast suyundaki zararlı türlerin yayılışını önlemeyi amaçlamaktadır.

İstilacı türler ayrıca, geminin dış gövdesine tutunarak da yayılabilmektedir. Alt Komite, biyolojik kirlenmenin yönetimi ile gemilerin güvertesindeki çeşitli sucül organizmaların birikmesine ilişkin küresel olarak tutarlı bir yaklaşım ortaya koyan IMO Biyolojik Kirlenme Kılavuzları (IMO Biofouling Guidelines) incelemesine devam edecektir.

IMO'nun deniz plastik çöpleri konusunu ele almaya ilişkin eylem planı da Alt Komite'nin ilgi alanı içindedir. Alt Komite, raporlama gereksinimleri de dahil olmak üzere balık av malzemelerinin denizde kaybolması ya da denize atılması konularının nasıl ele alınacağını da toplantıda değerlendirmiştir.

<sup>1</sup> Deniz Ticaret Odası Aylık IMO Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



## **Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi**

IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM tarafından açılışı gerçekleştirilen toplantıya, Sayın Dr. Flavio Da Costa FERNANDES (Brezilya) başkanlık etmiştir.

### **Deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonları azaltmaya ilişkin çözümler sanal konferans ve fuarda ele alındı.**

Deniz taşımacılığı sektöründe teknoloji vasıtasıyla iklim değişikliğinin etkilerinin azaltılmasına yönelik somut çözümlerin araştırılması 17 Mart 2021 tarihinde başlayan sanal enerji verimliliği konferansının ve fuarının (Confex) ana gündem konusu oldu. Söz konusu etkinlik, Denizcilik Teknoloji İş Birliği Merkezleri'nin (Maritime Technology Cooperation Centres – MTCCs) bir parçası olan MTCC-Afrika tarafından organize edilmiştir.

Denizcilik sektöründe yer alan özel ve kamu paydaşlarına açık olan etkinlikte, dünya genelinden ve Afrika bölgesinden katılan teknoloji tedarikçileri iklim değişikliğine karşı mücadeleye katkı sağlayan ve deniz taşımacılığı sektörünü dönüştüren yeni fikirler hakkında bilgi vermişlerdir.

IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack LIM, deneyimlerin paylaşıldığı ve denizcilik sektöründeki enerji verimliliğini artıracak operasyonlarla teknolojilerin teşvik edildiği bu konferans ve fuarın bölgedeki deniz taşımacılığının düşük karbonlu bir geleceğe doğru ilerlemesine yardımcı olmak için önemli bir diğer adım olduğunu ifade etmiştir.

Daha önceden gerçekleştirilen benzer bir etkinlikte, IMO MTCC Karayipler tarafından tam zamanında deniz taşımacılığı, denizcilik bilişimi ve liman iş birliğiyle karar oluşturma süreçleri gibi denizcilik sektörünün karbonsuzlaştırılmasına yönelik teknolojik değerlendirmeler incelenmiştir.

Confex serisinin katılımcıları potansiyel gelecek iş ağlarından yararlanmış ve denizcilik sektöründeki enerji verimliliğini geliştirmek amacıyla bölgesel ve uluslararası iş birliklerini belirlemişlerdir. Söz konusu durum, sera gazı emisyonlarının ve iklim değişikliği etkilerinin azaltılmasına katkıda bulunacaktır.

MTCC'ler, IMO tarafından gerçekleştirilen ve Avrupa Birliği tarafından finanse edilen Küresel MTCC Ağının bir parçasıdır.

### **Pasifik Merkez Limanlar konseptinde, bölgesel gemi personeli değişimi ile gemi personellerinin ülkelerine geri gönderilmesi hususu incelendi.**

Pasifik bölgesindeki gemi insanların kabul edileceği, karantinaya alınacağı, COVID-19 testi yapılacağı ve muhtemelen aşılacağı "Merkez" limanlar konsepti, bölgedeki devletlerden, Birleşmiş Milletler (United Nations-UN) kuruluşlarından, deniz taşımacılığı sektöründen, ilgili ticaret birliği örgütlerinden ve Pasifik Adalar Forumu'ndan temsilcilerin katılımıyla 25 Şubat 2021 tarihinde gerçekleştirilen yuvarlak masa toplantısında ele alınmıştır.

Pasifik Ada Devletleri'nden gemi insanları, evlerine dönüşlerinin planlaması yapıldığında karmaşık ve uzun yolculuklar yapmak zorunda kalmaktadır ve bu durum gemi personeli değişim krizinin zorluklarını net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Küresel olarak 400.000 gemi insanının, denizdeki sözleşme sürelerinin tamamlanmasının ardından evlerine dönmesi gerekmektedir. Bir o kadar gemi personeli ise, gemilerine geri dönmeye çalışmaktadır.

Toplantıda Kiribati ülkesi, 320'den fazla gemi insanı vatandaşlarının şu anda başta Brezilya, Danimarka, Almanya ve İspanya'da olmak üzere farklı ülkelerde mahsur kaldığını ve bu gemi



## **Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi**

insanlarını 20 kişilik gruplar halinde Almanya ve Fiji üzerinden ülkelerine geri göndermeyi planladığını belirtmiştir.

Söz konusu toplantıda, Avustralya (Brisbane), Fiji ve Yeni Zelanda'daki muhtemel merkez limanlar belirlenmiş ve söz konusu ülkelerin bu konudaki yardım etme istekleri memnuniyetle karşılanmıştır. Aynı zamanda, limitli sayıda olan karantina tesislerini önceden rezerve etme ihtiyacı gibi sınırlamalar, PCR ekipmanı ve test kitlerini içeren tıbbi malzeme tedarikinin yeteri kadar yapılamaması ve gemi personellerinin ülkelerine dönüş maliyetleri de görülmüştür.

Gemi insanların aşılma önceliğine sahip olmaları hususundaki ihtiyaç ayrıca vurgulanmıştır.

Denizcilik sektörü kuruluşları, gemi insanların yeni bir kontrat altında yeni gemilerine girişleri için ülkelerinden ayrılamamaları durumunda gemi sahiplerinin başka milletlerden gemi personeli almayı tercih etmesi nedeniyle işsiz kalabileceklerine dikkat çekmiştir. Toplantıya katılanlar tarafından ayrıca, liman merkezleri için standart bir protokolün geliştirilmesi fikri önerilmiştir.

IMO tarafından organize edilen söz konusu toplantıya Avustralya, Fiji, Kiribati, Yeni Zelanda, Samoa ve Tonga ülkelerinden ve Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization-ILO), IMO, Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization-WHO), Dünya Gıda Programı (World Food Programme - WFP), BM Fiji ile Samoa Mukim Koordinatörleri, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping - ICS), Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (International Transport Workers Federation -ITF), ve Pasifik Forum Sekreteryası'ndan (Pacific Island Forum Secretariat - PIFS) temsilciler iştirak etmiştir.

### **Akdeniz Eylem Planı ve Dumping Protokolü ele alındı.**

Atıkların denize boşaltılmasından kaynaklanan kirliliğin önlenmesi küresel çerçevelerin, bölgesel sözleşmeler ile protokollerin ve ulusal düzenlemelerin birbirleriyle uyumlu hale getirilmesi ve etkin şekilde uygulanmasına bağlıdır.

Söz konusu sorun, IMO Londra Protokolü Ofisi, Okyanus İşleri (Ocean Affairs - OLCP&OA) ve Birleşmiş Milletler Çevre Programı/Akdeniz Eylem Planı – (United Nations Environment Programme (UNEP)/Mediterranean Action Plan (MAP) ) tarafından 2 Mart 2021 tarihinde düzenlenen toplantının ana gündem maddesi olarak yer almıştır.

Katılımcılar, atıkların denize boşaltılmasını düzenleyen iki önemli araç olan Akdeniz Eylem Planı'nın ve Barselona Sözleşmesi kapsamında yer alan Akdeniz'de Gemilerden ve Hava Taşıtlarından Atık Boşaltılmasından Kaynaklanan Kirliliğin Engellenmesine İlişkin Protokolün (Dumping Protocol) en iyi uygulamalarını paylaşmıştır. Söz konusu Protokol, 1995 yılında Londra Protokolü ile uyumlu hale getirilmek üzere değiştirilmiş ancak halen yürürlüğe girmemiştir.

Toplantı, atıkların boşaltılması konusundaki ulusal uzmanları ve söz konusu araçların uygulanmasında görev alan yetkilileri bir araya getirerek; küresel ve bölgesel ölçekte atıkların denize boşaltılması konusundaki güncel gelişmeler ve Dumping Protokolü'ne uyum konusunda Barselona Sözleşmesi'nin Taraflarını bilgilendirmeyi ve Dumping Protokolü'nün ulusal uygulamalarına yönelik en iyi yöntemleri belirlemeyi amaçlamıştır.

Barselona Sözleşmesi'nin Tarafları arasında yer alan 15 ülke (Hırvatistan, Mısır, Fransa, Yunanistan, İtalya, Libya, Malta, Monako, Sırbistan, Fas, Slovenya, İspanya, Suriye Arap Cumhuriyeti ve Tunus) Londra Sözleşmesi'nin Tarafı; 6 ülke ise (Mısır, Fransa, İtalya, Fas, Slovenya ile İspanya) Londra Protokolü'nün Tarafı'dır.



## **Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi**

Söz konusu toplantıya, Barselona Sözleşmesi'nin Tarafları, diğer Birleşmiş Milletler Bölgesel Organizasyonu ve IMO ile Merkez Tarama Birliği (Central Dredging Association – CEDA) temsilcileri iştirak etmiştir.

### **Gemi personeli için adil bir gelecek çağrısı.**

COVID-19 salgını süresince gemi personeli, liman girişleri, yeniden ikmal, gemi personeli değişimleri ve ülkelere geri dönme hususlarındaki belirsizlikleri kapsayan zorlu çalışma koşulları ile karşılaşmaktadır. Söz konusu zorluklar göz önünde bulundurulduğunda, gemi personelinin adil muamele hakkı IMO çalışmalarının öncelikli konusu olmaya devam etmektedir.

2021 Yılı Denizciler Günü kampanyası, gemi personeli için adil bir geleceğe yönelik çağrıda bulunmaktadır. Söz konusu kampanyada, gemi personeline adil yaklaşım, uygun çalışma koşulları, uygun eğitim, uygun güvenlik koşulları gibi salgın sonrasında da gündemde yer almaya devam edecek sorunlar ele alınacaktır.

Yüzbinlerce gemi personeli sözleşmesi bittiği halde denizdeki görevine devam etmekte ve bir o kadar gemi personeli de finansal zorluklarla karşı karşıya bulunmaktadır. Gemilerine dönmeyi ve tekrar para kazanabilmeyi bekleyen gemi personeli, gemilerinde çalışmaya devam etmek zorunda kalan gemi personelinin yerine geçerek her iki taraf için de kazanım sağlayacaktır.

2021 Denizciler Günü, daha iyi çalışma koşullarına yönelik standartların savunulması için bir platform sunacak olup, gemi personelleri, denizcilik sektöründeki gelecekleri hakkındaki görüşlerini paylaşmaya davet edilecektir.

Denizciler Gününe sayılı günler kala söz konusu kampanya, gemi personeli açısından adil bir gelecek tanımı ve bu adil gelecek tanımının neleri kapsadığına ilişkin gemi personellerinden geri bildirim elde etmeyi amaçlayan kısa anketler düzenleyecektir.

## **AVRUPA BİRLİĞİ <sup>2</sup>**

### **Şili Enerji Bakanlığı ve Rotterdam Limanı yeşil hidrojen konusunda Mutabakat Anlaşması imzaladı.**

Şili Enerji Bakanı Juan Carlos Jobet ve Rotterdam Limanı CEO'su Allard Castelein arasında video konferans üzerinden gerçekleştirilen bir toplantıda yeşil hidrojen konusunda Mutabakat Anlaşması (Memorandum of Understanding – MOU) imzalandı. Hidrojenin yakıt ve hammadde olarak kullanımı ile ilgili olarak Enerji Bakanlığı ile Avrupa'da bulunan bir liman arasında imzalanan ilk anlaşma olan söz konusu Mutabakat Anlaşması, Hollanda ve Şili için ulusal öneme sahip. İmzacılar arasında Şili'nin Hollanda Büyükelçiliğinden Elçi Müsteşarı Moscoso Valenzuela ve Şili Hollanda Büyükelçisi Harman Idema yer aldı.

Avrupa, enerji kullanımını ve tedarikini sıfır emisyonu yöneltmek amacıyla kapsamlı Yeşil Mutabakat (Green Deal) programı üzerinde çalışmalarını sürdürmektedir.

Avrupa tarafından kullanılan enerjinin %13'ünün Rotterdam Limanı aracılığıyla Avrupa'ya ulaştırıldığını belirten Şili Enerji Bakanı Juan Carlos Jobet, imzalanan Anlaşma ile önemli bir adım atıldığını ifade etmiştir.

<sup>2</sup> Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



## **Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi**

Rotterdam Limanı fosil yakıtlardan yenilenebilir yakıtlara geçiş dönemine ev sahipliği yapmak ve Kuzey Batı Avrupa'da hidrojen merkezi olmak amacıyla bir dönüşüm geçirmektedir. Liman, gemiler için tüm dünyadan hidrojen temin etmek ve Avrupa'daki komşu ülkelere hidrojen dağıtımını gerçekleştirmek amacıyla bir altyapı ve dağıtım ağı hazırlama yönündeki çalışmalarını sürdürmektedir. Rotterdam Limanı, yenilenebilir enerji kaynaklarına ilişkin iyi koşulları, temiz hidrojen stratejisi, üst düzey teknolojisi ve gelişmiş ekonomisi bulunan Şili'yi hidrojen alanında iş birliği yapabileceği çok önemli bir ülke olarak görmektedir.

Şili Enerji Bakanı, imzalanan MOU'nun, uluslararası hidrojen arz talep dengesinin kurulması için ülkelerin birlikte çalışmalarını sağlamak amacıyla yapılan planın bir parçası olduğunun altını çizmiştir. Buna ek olarak söz konusu MOU ile; hidrojen kullanımının, bilgi paylaşımı ve birikiminin, iyi uygulamalar ve deneyimlerin ve resmi müzakerelerin ilerletilmesinin yanı sıra, karşılıklı çıkar ve faydalara yönelik projelerde ortak çalışmalar yürütülmesi amacıyla yapılacak eylem ve girişimlerde iş birliğinin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.

Şili Enerji Bakanı Jobet konuyla ilgili olarak şu şekilde bir açıklama yapmıştır: "Yeşil hidrojen üretimi konusunda Şili çok uygun avantajların bulunduğu bir bölgedir. 2030 yılına kadar dünyadaki en ucuz yeşil hidrojeni üretmek istiyoruz. 2040 yılına kadar ise yeşil hidrojen ihracatında ilk üçe girmeyi hedeflemekteyiz."

Büyük bir sanayi bölgesi, derin suları, liman verimliliği ve büyük Avrupa Sanayi bölgeleri ile bağlantı kurmasını sağlayan iyi bir dağıtım ağı bulunan Rotterdam Limanı, küresel hidrojen ticareti ve talep edilen bölgelere hidrojen dağıtımını gerçekleştirilmesi açısından önemli bir merkezdir.

Rotterdam Liman CEO'su Allard Castelein şu sözleri ifade etmiştir: "Paris İklim Anlaşması'na (Paris Climate Agreement) bağlıyız ve Enerji Geçişi konusunda limanımızda birkaç yıldır çalışmalarımıza devam etmekteyiz. Şili gibi ülkelerle yapılan ortak çalışmalar ile Kuzey Batı Avrupa'da hidrojen merkezi olma hedefimizi gerçekleştirme yönünde önemli adımlar atıyoruz. İklim hedeflerinin gerçekleştirilmesi açısından hidrojenin önemli bir yere sahip olduğuna ve hidrojenin hem üretici hem de alıcı ülkeler için faydalı olacağına inandığımız için söz konusu ticaret hattının kurulması ekonomik ve çevresel yönlerden çok önemli bir yere sahiptir." (Kaynak: <https://www.hellenicshippingnews.com/>)

### **Avrupalı liman işçileri Avrupa Komisyonu'nun eylemsizliğinden şikayetçi.**

Avrupalı liman işçileri kuruluşları, liman sektöründe COVID-19 salgını ve büyük deniz taşımacılığı şirketlerinin kapasitelerinin azalması nedeniyle yaşanan zorluklara yönelik Avrupa Komisyonu'nun gösterdiği eylemsizlikten dolayı hayal kırıklığına uğradıklarını belirtmektedir.

Avrupa Birliği Limanlar Sektörel Sosyal Diyalog Komitesi (European Sectoral Social Dialogue Committee for Ports) sosyal partnerleri, Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (European Transport Workers' Federation – ETF), Avrupa Özel Liman Şirketleri ve Terminalleri Federasyonu (The Federation of European Private Port Companies and Terminals – FEPORT), Avrupa Deniz Limanları Örgütü (The European Sea Ports Organizations – ESPO) ve Uluslararası Liman İşçileri Konseyi (International Dockworkers Council – IDC); Komiser Schmidt, Velez ve Vestager'e gönderdikleri ortak yazıda liman sektörüne yönelik hayati öneme sahip birçok konuda Avrupa Komisyonu'nun tepkisiz kaldığını ve beklenen desteği göremediğini belirtmiştir.

Taşımacılık işçileri kuruluşları, deniz taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren büyük şirketlerin kapasitelerinin azalması sonucunda deniz taşımacılığı lojistik zincirinde yaşanan mevcut durumla ilgili olarak Avrupa Komisyonu'na yaptıkları uyarıyı vurgulamaktadır.



## **Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi**

Söz konusu kuruluşların sunduğu ortak bildiri: "Giderek azalan bilanço güvenilirliği yalnızca liman ve terminallerin işleyişini değil, aynı zamanda tedarik zinciri müşterilerini ve diğer sektör paydaşlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Sosyal partnerler söz konusu gelişmelerin Komisyon tarafından takip edilmemesinden dolayı üzüntü duymaktadır." ifadelerine yer verilmiştir.

Özel bir şirketten alınan verilere göre Aralık 2020'de %44.6 seviyesine düşen küresel bilanço güvenilirliği, yine aynı şirket tarafından 2011 yılında yapılan değerlendirmeden bu yana gözlemlenen en düşük seviye olmuştur. Aralık 2019'a kıyasla %31.7 oranında azalan bilanço güvenilirliği yıllık bazda üst üste 5 defa çift haneli düşüş göstermiştir.

Güvenirlilikteki söz konusu düşüş, taşımacılık şirketlerinin ana ticaret rotalarına kapasite sınırı getirmeleri ile aynı zamana denk gelmiştir.

Konteyner sayısının az olması, taleplerin artması ve COVID-19 salgını nedeniyle yaşanan işgücü kaybı nedeniyle limanlarda geniş çaplı sıkışıklıklar meydana gelmektedir. Çin yeni yılında bile özellikle büyük ticaret hatlarındaki kapasitenin taşımacılık şirketleri tarafından düşmesine izin verilmemesi nedeniyle nakliyeciler, 2021'in 2'nci çeyreğine kadar bilanço güvenilirliğinde gelişme göremeyebilirler.

Acil konular ile ilgili olarak faydalı görüşmeler yürütmek isteyen ve kurulacak sosyal diyalogların etkili olmasını talep eden ETF, FEPORT, ESPO ve IDC, daha aktif bir diyalog yürütülmesi ve devam eden gelişmelerin daha etkili bir şekilde takip edilmesi konusunda Avrupa Komisyonu'na çağrı yapmaktadır.

Kuruluşların yayınladıkları ortak bildiri de şu ifadeler de yer almaktadır: "Sorumluluklarına sadık kalan sosyal partnerler, diyaloglar devam ettiği sürece teknik uzman grupları ile birlikte üzerinde anlaşmaya varılan çalışma programına uyarak 2014 yılında başlayan müzakerelerden bu yana liman işçilerinin sağlık ve emniyetlerinin sağlanması konusunda Avrupa Komisyonu tarafından etkili bir destek verilmemesi gibi hususlar üzerinde ortak çalışmalar yürütmeye devam edecektir."

7

ETF, FEPORT, ESPO ve IDC, Avrupa Birliği Limanlar Sektörel Sosyal Diyalog Komitesi'nin geleceği hakkında kapsamlı müzakerelerin başlatılması için Avrupa Komisyonu'na yaptıkları çağrısı yinelemektedir. (Kaynak: <https://www.offshore-energy.biz/>)

**Avrupa Birliği stratejik bağımsızlığını ilan edebilmek için kendi deniz teknolojileri sektörünü desteklemelidir.**

Tersaneler ve Deniz Ekipmanları Birliği'ne (Shipyards & Maritime Equipment Association – SEA Europe) göre Avrupa, kendi deniz teknolojileri sektörünü desteklemediği ve güçlendirmede olduğu süreçte stratejik bağımsızlığını elde edemeyecektir.

18 Şubat 2021 tarihinde Avrupa Komisyonu yeni ticaret politikasını onaylamıştır. Onaylanan ticaret politikası ile Avrupa için "Açık Stratejik Bağımsızlık Modeli"nin teşvik edilmesi amacıyla önümüzdeki yıllarda "Açık, Sürdürülebilir ve İddialı bir Ticaret Politikası" uygulanacaktır.

Söz konusu strateji, Avrupa Yeşil Anlaşması (European Green Deal) hedeflerinin gerçekleştirilmesi için katkı sağlayarak ve ticaretteki dijital teknolojilerden fayda elde etmek amacıyla dijital ekonomideki haksız ticaret engellerini kaldırarak, dijital ve iklim geçiş süreçlerini desteklemek amacıyla ticaret kapasitesini artırmayı hedeflemektedir. Avrupa Komisyonu'nun görüşüne göre Avrupa Birliği, transatlantik ortaklığı gibi mevcut anlaşmalarını güçlendirerek ve komşu ülkeler ile Afrika'ya daha yoğun bir şekilde odaklanarak küresel değişimi daha iyi bir şekilde yönlendirebilecek hale gelecektir.





## **Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi**

Taşımacılık, savunma ve güvenlik, ticarete ve denize erişim, gıda ve enerji kaynakları ve deniz üzerinde gerçekleştirilen birçok faaliyet yalnızca kompleks yapıdaki gemilere ve açık deniz platformlarına bağlı değildir. Söz konusu faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için ileri seviye deniz sistemleri, ekipmanları ve teknolojileri de gereklidir. Dolayısıyla stratejik bağımsızlığın ve yeşil/dijital devrime öncülük etme isteğinin gerçekleştirilmesi konusunda Avrupa'nın deniz üretim kapasitesi çok önemli bir yere sahiptir.

Yine de, SEA Europe'un da vurguladığı gibi, COVID-19'dan sonra daha da kötüleşen haksız ticaret uygulamaları, özellikle gemi inşasında eşit şartların oluşturulmasına yönelik stratejik ve özel bir çözümün yokluğunda ve Doğu Avrupa'dan gelen yaygın haksız rekabete karşı ticaretin korunmadığı bir ortamda Avrupa denizcilik teknolojisi endüstrisinin hayatta kalmasını riske atıyor.

SEA Europe Genel Sekreteri Christophe Tytgat konuyla ilgili olarak şu ifadelerde bulunmuştur: "Ticaretin korunmasına yönelik araçlardaki yasal boşluklar, gemi inşa sektörünün 30 yıldan fazla bir süredir haksız ticaret uygulamalarına karşı kendisini koruma altına alamamasına sebep olmuştur. Yapılan birçok beyan ve taahhüte rağmen, başta gemi inşa sektörü olmak üzere Avrupa'daki deniz teknolojileri sektörü, söz konusu yasal boşlukların ortadan kaldırılması amacıyla somut adımlar atılması için beklemeye devam etmektedir."

Tytgat sözlerini şu şekilde sonlandırmıştır: "SEA Europe, yeni ticaret stratejisi ve AB Yabancı Devlet Yardımları Araçları'nın, gemi inşa sektöründe ticaretin korunmasına yönelik araçlardaki yasal boşlukların ortadan kaldırılması konusunda Avrupa Komisyonu'na doğru politik ivmeyi vereceğine inanmaktadır. Buna ek olarak SEA Europe, Avrupa deniz sektörü temelini geliştirilmesi ve korunması için gerekli 'otonom' araçları benimsemek amacıyla Avrupa Komisyonu ile ortak çalışmalar yürütmek istemektedir." (Kaynak: <https://www.offshore-energy.biz/>)

### **Avrupa gemi inşa sektöründe işten çıkarmalar artıyor.**

Koronavirüs salgını nedeniyle armatörlerin yeni gemilere yatırım yapmaması sonucunda gemi inşa sektörü zor günler geçirmektedir. Salgın; kapasite aşımı, zayıf talepler ve dünya ticaret hacmindeki düşüş gibi nedenlerden dolayı halihazırda zor durumda olan gemi inşa sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir.

Avrupa gemi inşa sektörü, salgından önce iyi bir durumda olan yüksek kalite ve yüksek fiyatlı kruvaziyer gemi ve yolcu gemisi üretimi sektörüne odaklandığı için iyi bir durumdayken, salgınla birlikte turizm sektörü sekteye uğramıştır. Gemi seferlerinin durdurulması ve kruvaziyer sektöründe büyük kayıpların yaşanması, Avrupa gemi inşa sektörünü de olumsuz yönde etkilenmeye başlamıştır.

2020'nin ilk yarısında küresel gemi inşa sektörü tonaj bazında siparişlerde %62'lik bir düşüş yaşamıştır. 2019 yılı ile kıyaslandığında ise sektörde %70'den fazla değer kaybı yaşandığı gözlenmiştir.

SEA Europe Başkanı Kjersti Kleven, mevcut rakamların sektörde yaşanan düşüşün yıl boyunca devam edeceğini gösterdiğini ifade etmiştir. Özel bir şirketin CEO'su olan Martin Stopford ise tersanelerde büyük sipariş açıklarının olduğunu belirtmiştir. 2021 yılında dünyadaki tüm tersanelerde yaklaşık 80 milyon dwt ağırlığında gemi üretimi gerçekleştirileceğini belirten Stopford, mevcut siparişler göz önünde bulundurulduğunda bu sayının 2022 yılında 55 milyon dwt'ye düşeceğini ifade etmiştir.

Yaklaşık 11 milyon Telafi Edilmiş Brüt Tonaj (Compensated Gross Tonnage – CGT) kapasitesi ile dünyada birinci sırada yer alan Çin'i 9 milyon CGT ile Güney Kore, ardından 6 milyon CGT ile Japonya takip etmektedir.



## **Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi**

Martin Stopford şu şekilde bir açıklamada bulunmuştur: "Mevcut koşullarda azalması beklenen fiyatlar geçtiğimiz sene yalnızca %4 oranında düşerek yerini korudu. Yeni inşa fiyatları ise %3 düşüş gösterdi. Dolayısıyla, fiyatların birkaç yıl içerisinde %30 veya %40 gibi oranlarda azaldığı 80'li yıllardaki fiyat düşüşlerini günümüzde yaşamamaktayız. Fiyatların sabit kalmasının sebeplerinden bir tanesi yatırımcıların fiyatlar hakkında endişe duymamalarıdır. Yatırımcıların yaşadığı en büyük endişe ise 10 yıl içerisinde eskimeyecek gemileri nasıl sipariş edecekleridir."

Kjersti Kleven'a göre yatırımlardaki gecikmeler, daha iyi piyasa koşulları ve güven ortamı sağlanana kadar devam edecektir. Diğer sektörlerde olduğu gibi tersaneler ve ekipman sağlayıcı şirketler üretim süreçlerinde birçok sorun yaşamışlar ve söz konusu tersane ve şirketlerin birçoğu üretimlerini durdurmak zorunda kalmış, bahse konu gecikmelerden dolayı bazı şirketler nakit problemi ile karşı karşıya kalmıştır. Yaşanan nakit sıkıntısı nedeniyle 2020 yılında işten çıkarmalar başlamış olup, bu durumun 2021 yılı ve sonrasında da devam edeceği beklenmektedir. Kleven'a göre, yeşil ve dijital geçiş sürecini başarıyla tamamlamak için yeni yeteneklerin araştırılması ve yatırım yapılmasına ilişkin ihtiyacın en üst seviyede olduğu bu dönemlerde işten çıkarmalar sektördeki know-how'ı çok olumsuz yönde etkileyecektir. (Kaynak: <https://www.offshore-energy.biz/>)

## **EĞİTİM FAALİYETLERİ**

Yoktur

### **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](http://www.armatorlerbirligi.org.t)