



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

TAB Mükemmeliyet Merkezi



Derneğimize Kimler Üye Olabilir?

Derneğin amaç ve ilkelelerini benimseyerek bu doğrultuda çalışmayı kabul eden ve mevzuatın öngördüğü koşulları taşıması koşuluyla gemi maliki olan, işleten veya yöneten Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları özel kişiler veya Türk Ticaret Siciline kayıtlı tüzel kişiler ile donatma işletmeleri veya deniz yolu ticareti yapan özel veya kamu kurum, kuruluş ve temsilcileri bu derneğe üye olabilirler. Maliki olmayan, işletilen veya yönetilen gemilerin yabancı veya Türk Bayraklı olmasa üyeliğe katılmaları bakımından önemi 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. Mütakabilen iki ocağ ayından itibaren bağlayacak şekilde her yıl yıllık ücret alınır.
İlk Giriş 2000 TL
Yıllık 1000TL



Türk Armatörler Birliği

Meclisî 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 MAYIS 2021



ÖNE ÇIKANLAR

MAYIS AYINDA MEVZUAT, ULUSLARARASI SÖZLEŞME VE REGÜLASYONLARDA NELER DEĞİŞTİ?

[İŞTE CEVAPLARI](#)

MİLLİ MEVZUAT

MAYIS Ayı içinde Resmi Gazetede deniz taşımacılığına ilişkin herhangi bir yayımda bulunulmamıştır.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

30 ülke deniz çöpleri ile mücadele etmek amacıyla bir araya geliyor.

Petrol sızıntısına hazırlık ve müdahale konusunda yeni webinar serileri başlatıldı.

IMO –AB deniz teknolojisi iş birliği merkezi Network projesinin tarihi uzatıldı.

AVRUPA BİRLİĞİ (AB)

2021 Avrupa Birliği Mavi Ekonomi Raporu yayımlandı.

Deniz taşımacılığı sektörünün Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi'ne hazırlanması için zamanı daralıyor.

Avrupa Birliği yenilenebilir kaynakların daha geniş kapsamda kullanılması için taşımacılık sektörüne baskı yapıyor.

Şengen Bölgesi – Gemi İnsanlarına Yönelik Kapı Vizeleri / Giriş Çıkış Sistemi



TABMM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ MÜKEMMELİYET MERKEZİ

Aylık Sektör Norm Raporu

MAYIS 2020

RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ

MAYIS Ayı içinde Resmi Gazetede deniz taşımacılığına ilişkin herhangi bir yayımda bulunulmamıştır.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)¹

30 ülke deniz çöpleri ile mücadele etmek amacıyla bir araya geliyor.

Deniz taşımacılığı ve balıkçılık sektörlerinden kaynaklanan deniz plastik çöplerini azaltmaya yardımcı olacak uluslararası ölçekteki bir proje olan GloLitter Ortaklıklar Projesi, (GloLitter Partnerships Project) 30 ülkenin katılımıyla başarılı bir şekilde uygulanmaya hazırdır. Söz konusu küresel girişimde Asya, Afrika, Karayipler, Latin Amerika ve Pasifik bölgeleri temsil edilecektir.

GloLitter Ortaklıklar Projesi, IMO ve Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (Food and Agriculture Organization of the United Nations - FAO) tarafından uygulanmakta olup, projenin ilk fonlanması Norveç Kalkınma İşbirliği Ajansı (Norwegian Agency for Development Cooperation-Norad) aracılığıyla Norveç hükümeti tarafından gerçekleştirilmiştir.

2

Söz konusu projeye, deniz taşımacılığı ve balıkçılık sektörlerinin gelecekte düşük plastik kullanıma doğru yönelmelerine yardımcı olunması amaçlanmaktadır. Proje, bahse konu sektörlerden kaynaklanan deniz plastik çöpünün önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasına yönelik en iyi uygulamaları hayata geçirmeleri konusunda gelişmekte olan ülkelere destek sunacaktır.

10 ülke “Öncü Paydaş Ülkeler” (Lead Partnering Countries - LPCs) olarak onaylanmış, 20 ülke ise GloLitter Projesi’nin “Paydaş Ülkeleri” (Partnering Countries - PCs) olarak seçilmiştir.

Söz konusu 10 Öncü Paydaş Ülke: Brezilya, Kosta Rika, Fildişi Sahili, Hindistan, Endonezya, Jamaika, Kenya, Madagaskar, Nijerya ve Vanuatu’dur.

20 Paydaş Ülke ise: Arjantin, Yeşil Burun Adaları, Kolombiya, Ekvator, Gambiya, Mozambik, Nikaragua, Panama, Peru, Filipinler, Senegal, Sri Lanka, Solomon Adaları, Sudan, Tanzanya, Tayland, Timor-Leste, Togo, Tonga ve Vietnam’dır.

Söz konusu ülkeler, proje üzerinde bölgesel desteğin oluşması için birlikte çalışacaklardır.

Petrol sızıntısına hazırlık ve müdahale konusunda yeni webinar serileri başlatıldı.

COVID-19 pandemisine rağmen, petrol sızıntısını önlemeye ilişkin küresel çalışmalar devam etmektedir. Petrol sızıntısına hazırlıklı olma ve müdahale etme konulu yeni webinar serisinin ilki, Batı,

¹ Deniz Ticaret Odası Aylık IMO Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Orta ve Güney Doğu Afrika Küresel Girişimi (The Global Initiative for West, Central and Southern Africa – GIWACAF) Projesi tarafından 14 Nisan 2021 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

Söz konusu webinar da, Ulusal Petrol Sızıntısı Acil Durum Planı (National Oil Spill Contingency Plan - NOSCP) geliştirilmesi hususuna odaklanılmıştır. Uluslararası Tanker Sahipleri Kirlilik Federasyonu (International Tanker Owners Pollution Federation - ITOPF) ve Petrol Sızıntısına Karşı Hazırlıklı Olma ve Müdahale Etme Danışmanları (Oil Spill Preparedness and Response Consultants - OTRA) tarafından Ulusal Petrol Sızıntısı Acil Durum Planının gelişme süreci, içeriği ve planın etkili uygulanmasının önemine değinilmiştir.

Diğer webinarlarda; atık yönetimi, dağıtıcıların kullanımı, vahşi hayvan kaçakçılığına müdahale ve petrol sızıntısının gerçekleşmesi durumunda tazminat ve sorumluluk ile ilgili konular işlenecektir.

GIWACAF Projesi kapsamında, petrol sızıntısına hazırlıklı olma ve müdahale etme konusundaki ilk webinar serisi 2020 Haziran ayında başlamıştır. Söz konusu proje, uluslararası mevzuatlara uygunluğu sağlamak amacıyla müdahale teknikleri veya uygulanan yasal ve kurumsal araçlar gibi müdahale planlarının geliştirilmesinde ülkelere yardımcı olmuştur.

GIWACAF Projesi, deniz petrol sızıntısına müdahale etmek ve hazırlıklı olmak amacıyla Batı, Orta ve Güney Afrika'daki 22 ortak ülkenin kapasitesini geliştirmek için IMO ve Uluslararası Petrol Endüstrisi Çevre Koruma Derneği (International Petroleum Industry Environmental Conservation Association – IPIECA) arasındaki bir iş birliği projesidir.

IMO –AB deniz teknolojisi iş birliği merkezi Network projesinin tarihi uzatıldı.

Bölgesel deniz teknolojisi iş birliği merkezleri aracılığıyla, gelişmekte olan ülkelerde deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasını desteklemeye yönelik Küresel MTCC Network Projesi 2020 Mart ayına kadar uzatılmıştır.

Söz konusu projenin tarihinin uzatılması, projenin karbonsuzlaşmaya ilişkin pilot projelerine ve eğitimlerine devam edilmesini ve uzun dönemde finansal sürdürülebilirliğini sağlayacaktır.

Küresel MTCC Network Projesi, gelişmekte olan ülkeleri denizcilik sektöründeki karbonsuzlaşmaya doğru ilerleme konusunda destekleyerek denizcilik sektöründeki enerji verimliliğini geliştirmek amacıyla IMO tarafından uygulanmakta ve Avrupa Birliği (European Union-EU) tarafından fonlanmaktadır.

Söz konusu Proje, deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin IMO Başlangıç Stratejisinin uygulanmasını desteklemektedir.

Afrika, Asya, Karayipler ve Pasifik bölgelerinde bulunan dört Deniz Teknolojisi İş Birliği Merkezi, kuruldukları tarih olan 2017'den bu yana güçlü bölgesel ağlar kurmuştur. Söz konusu merkezler, deniz enerji verimliliği ve deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonları alanındaki teknik uzmanlıkla birlikte önemli bölgesel oyuncular haline gelmektedir.

Söz konusu merkezler, bir dizi pilot projeyi yürütmekte olup, liman enerji denetimlerini tamamlamış ve üç ülkede şube kurmuşlardır.

Deniz Teknolojisi İş Birliği Merkezleri COVID-19 pandemisi sırasında, alternatif planlar geliştirerek paydaşlarla iletişimine devam etmiş ve 2020 yılında 10 etkinlik gerçekleştirmiştir.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Yerel ve bölgesel ortakları desteklemek için kaynakların artırılmasına yardımcı olan Merkezlerin deniz taşımacılığındaki karbonsuzlaşma hususuna ilişkin talep edilen değişiklikleri öne çıkarmak amacıyla IMO tarafından uygulanan diğer projeler ile de bağlantıları bulunmaktadır.

AVRUPA BİRLİĞİ ²

2021 Avrupa Birliği Mavi Ekonomi Raporu yayımlandı.

Avrupa Komisyonu, Avrupa Birliği ülkelerinin okyanuslar ve kıyı çevresi ile ilgili ekonomik sektörlerinin performansı hakkında genel bir değerlendirme sağlayan "Avrupa Birliği Mavi Ekonomi Raporu"nun dördüncü baskısını yayımladı.

2018 yılında yaklaşık 4.5 milyon istihdam sağlayan sektör, yaklaşık 650 milyar Euro ciro yapmış ve 176 milyar Euro brüt katma değer sağlamıştır. Hızla gelişmekte olan okyanus enerjisi, deniz biyoteknolojisi ve robot teknolojisi gibi yeni faaliyet alanları Avrupa Birliği'nin karbonsuz, döngüsel ve biyoçeşitli ekonomiyeye geçiş sürecinde önemli bir rol oynayacaktır.

AB Çevre, Okyanuslar ve Su Ürünleri Komiseri Virginijus Sinkevicius konuyla ilgili olarak şu açıklamayı yapmıştır: "AB Mavi Ekonomi Raporu, mavi ekonominin Avrupa Birliği ekonomisi ve başta kıyı bölgelerinde yaşayan insanlar olmak üzere herkes için önemli bir unsur olduğunu vurgulamaktadır. Buna ek olarak, Avrupa Yeşil Anlaşması ile mavi ekonominin önemi gelecekte artacaktır. Sektör, yenilikçi çözümler üreterek ve karbon ayak izini azaltarak karbonsuzlaşmaya ve Avrupa tarafından belirlenen çevresel hedeflere katkıda bulunacaktır. Üye ülkelerin ve özel yatırımcıların bu geçiş sürecini desteklemesi ve sürdürülebilir mavi ekonomiyeye yatırım yapması gerekmektedir."

AB Araştırma, Kültür, Eğitim Gençlik Komiseri Mariya Gabriel ise şu şekilde bir açıklamada bulunmuştur: "AB Mavi Ekonomi Raporu, karbonsuzlaşmaya yönelik olarak Avrupa'nın mavi ekonomi sektörleri tarafından gösterilen çabaları gerçek zamanlı bir şekilde gözlemlemeye olanak sağlayacak bilgi paylaşım platformu olan Avrupa Mavi Gözlemevi'nin (European Blue Observatory) kurulması adına önemli bir kilometre taşı olacaktır."

4

2018 Yılı Ana Trendleri

Mavi ekonomiyeye ilişkin mevcut veriler çoğunlukla deniz taşımacılığı sektöründen gemi inşaaya, açık deniz rüzgar enerjisinden kıyı turizmine kadar "yerleşik sektörler" olarak bilinen 7 büyük sektöre odaklanmaktadır.

Raporda petrol, gaz ve mineraller gibi cansız kaynaklar dışındaki yerleşik sektörlerdeki büyümenin 2013-2018 yılları arasında artış gösterdiği ifade edilmektedir. Avrupa Birliği'ndeki en büyük mavi ekonomi olan kıyı turizminden elde edilen brüt katma değer 2009 yılına kıyasla %20.6 artarken, deniz taşımacılığında ve liman faaliyetlerinden elde edilen brüt katma değerler sırasıyla %12 ve %14.5 artış göstermiştir. Su ürünleri ve balık yetiştiriciliği sektörleri de dahil olmak üzere canlı kaynaklar sektörü ise 2009 yılına kıyasla %43'lük bir artış ile 2018 yılında 7.3 milyar Euro brüt kar getirmiştir.

Mavi ekonomideki istihdam geçtiğimiz on yıl boyunca %1'lik bir artışla sabit kalmış olmakla birlikte, söz konusu artış sektörler arasındaki keskin değişkenliği maskeleymektedir. Cansız kaynaklardaki istihdamda 2015 yılına kıyasla %60 oranında bir düşüş yaşansa da aynı dönemde kıyı turizmde %45'lik

² Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

bir artış gözlemlenmiştir. Açık deniz rüzgâr enerjisi sektörü ise son zamanlarda önemli bir gelişme kaydederek 2017 yılı ile karşılaştırıldığında 2018 yılında %15 daha fazla istihdam sağlamıştır.

Maddi mallara ilişkin brüt yatırım 29.8 milyar Euro'dan 25.5 milyar Euro'ya düşerek 2009 yılına kıyasla %14.2 oranında gerilemiştir. Bu düşüşün ana sebebi ise deniz taşımacılığı, cansız kaynaklar ve liman faaliyetlerine yönelik yapılan yatırımlardaki azalma olarak gösterilmektedir. Gemi inşa ve tamir ile canlı kaynaklar gibi sektörlerde ise pozitif bir trend gözlemlenmiş ve söz konusu sektörler sırasıyla %8.6 ve %12.6 artış göstermiştir.

Güncel veri ve analizlere göre, deniz yenilenebilir enerji sektörü dışında tüm mevcut sektörler COVID-19 salgınından etkilenmiştir. Turizm faaliyetlerinde yaşanan %60 ila %80'lik bir düşüş ile salgından en çok etkilenen sektör kıyı turizmi sektörü olmuştur.

2019 ve 2020 yıllarının ilk yaraları kıyaslandığında Avrupa'da bulunan tersanelerdeki yeni gemi sipariş oranında %62 oranında düşüş olmuştur. Haziran 2020'de 75 limanın %48'i COVID öncesi dönemlerle karşılaştırıldığında konteyner gemi uğraklarında bir düşüş kaydetmiştir.

Yeni Faaliyetler Avrupa Yeşil Anlaşması'na zemin hazırlıyor

Raporda, hala gelişme aşamasında olan fakat gelecek için büyük bir potansiyele sahip yeni sektörler de yer verilmektedir. Plastik ve diğer petrokimyasal uygulamalara bitkisel bazlı alternatif sağlayabilen mavi biyoteknoloji ve mavi biyoekonomi sektörleri önemli bir role sahiptir. Söz konusu sektörler henüz başlangıç aşamasında olup, deniz yosunu üretimi Fransa, İspanya ve Portekiz'de toplamda 10.7 milyon Euro ciro ile en önemli alt sektördür. Bu kapsamda Avrupa Komisyonu 2022 yılında deniz yosunu üretimi sektörünün gelişimi için yeni bir strateji hayata geçirecektir.

Deniz üstü rüzgâr enerjisi, dalga ve gelgit enerjisi ve yüzen güneş fotovoltaik enerjisi dahil olmak üzere deniz yenilenebilir enerji sektörü Avrupa Birliği'nin 2050 yılı karbonsuzlaşma hedefini gerçekleştirmesine yardımcı olabilir. Kurulu kapasitenin küçük olmasına ve henüz ticarileştirilmemesine rağmen Avrupa Birliği söz konusu sektörün gelişmesi için öncü bir rol üstlenmektedir. Bu kapsamda 2020 yılında küresel dalga enerjisi kapasitesinin %66'sı Avrupa Birliği tarafından kurulmuştur.

Mavi Ekonomi Raporu'nda, söz konusu sektörler hakkında verilen bilgilerin yanı sıra, önceki baskılarda yer verilmeyen deniz güvenliği ve gözetimi sektörlerine de yer verilmiştir. Rapora göre dijitalleşme ve teknolojik yenilikler denizcilik sektörünü, anketler, bilimsel araştırma, petrol ve gaz keşifleri, sınır gözetimi, altyapı denetimi gibi farklı amaçlar için artan robot kullanımı da dahil olmak üzere, su altı ekipmanından hava ekipmanına kadar tüm operasyonel alanlarda bir dönüşüme itmektedir. Deniz robotu sektörünün 2025 yılına kadar küresel piyasa değerinin iki katına çıkması tahmin edilmektedir.

Araştırma Masrafları

Araştırma ve eğitim, yeşil dönüşüm ve dijitalleşmede temel bir rol oynamaktadır. Yapılan bir ön değerlendirmeye göre mavi ekonomi kapsamında gerçekleştirilen Ufuk 2020 (Horizon 2020) yatırımlarının büyük bir kısmı ile okyanus gözlemlenmeleri, mavi büyüme ve mavi biyoteknoloji alanlarına odaklanılmıştır. 2007 ve 2019 yılları arasında Avrupa Birliği'nde dalga ve gelgit enerjisi üzerine kamu ve özel sektör tarafından yapılan Ar-Ge harcamaları 3.84 milyar Euro'ya tekabül etmektedir. 2021-2027 yıllarını kapsayan Ufuk Avrupa (Horizon Europe) uzun dönemli araştırma programı kapsamında ise yatırımların en azından %35'i iklimle ilgili faaliyetlere ve denizcilik endüstrisinin iklime zararsız hale getirilmesini sağlamak üzere tahsis edilecektir. (Kaynak: Avrupa Komisyonu)



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Deniz taşımacılığı sektörünün Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi'ne hazırlanması için zamanı daralıyor.

Özel bir şirket tarafından yayımlanan haftalık güncel rapora göre Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi'ne (Emission Trading Scheme – ETS) ilişkin izlenecek politika detaylarının gelişme aşamasında olduğu ve önemli detayların hala belirsiz olduğu ifade edilmiştir.

Bununla birlikte, Avrupa Birliği yasa koyucuları bir müzakere dönemini tamamlamış ve etki değerlendirmesi üzerine çalışmalarını sürdürmektedir. COVID-19 salgınının sebep olduğu sorunlara rağmen nihai yönetmeliğe ilişkin önerilerin herhangi bir gecikme olmaksızın Temmuz ayında sunulması beklenmektedir. Şu anki duruma göre 2022 yılının başından itibaren 5000 gross ton'dan büyük gemiler söz konusu Sisteme dahil edilecektir.

Özellikle Avrupa Birliği sınırları içerisinde ve dışında gerçekleştirilen uluslararası seferlere ilişkin deniz taşımacılığından kaynaklanan karbon emisyonlarının nasıl hesaplanacağı ve herhangi bir indirimin söz konusu olup olmayacağı gibi konular sektörü endişelendirmektedir. Avrupa limanlarına yapılan bazı seferlerin piyasaların dışında fiyatlanması, denizcilik sektöründeki birçok piyasa ve karbon dolar bazında fiyatlanırken ETS ticaretinin Euro bazında yapılması gibi faktörler de denizcilik sektörünü endişelendiren diğer konular arasında yer almaktadır.

Anılan hususların dışında en önemli konu ilave masrafların kime yansıtılacağıdır. Bahse konu rapora göre Avrupa Emisyon Kontrol Bölgesi'nde (Europe's Emissions Control Area) kullanılacak düşük sülfürlü yakıt maliyetinin yanı sıra ETS'ye ilişkin masrafların da kiracılara yansıtılabileceği değerlendirilmektedir. Sonuç olarak Avrupa dışında yapılan ticaretten elde edilen gelirler Avrupa'ya kıyasla daha fazla olursa armatörler daha fazla gelir sağlayacak ticaret alanlarına yönelecek ve bunun sonucunda Avrupa'daki deniz taşımacılığı maliyetleri artacaktır. (www.seatrade-maritime.com)

6

Avrupa Birliği yenilenebilir kaynakların daha geniş kapsamda kullanılması için taşımacılık sektörüne baskı yapıyor.

Avrupa Birliği, deniz taşımacılığı da dahil olmak üzere taşımacılık sektörüne yönelik daha sıkı hedefler ortaya koydu.

Temiz enerjiye geçiş sürecinin hız kazanmasıyla birlikte Avrupa'nın enerji sektörüyle ilgili olarak bir dönüm noktasında olduğunu belirten AB Enerji Komiseri Kadri Simson, Avrupa'nın 2050 iklim hedefine ulaşması için küresel çapta verilen taahhütlerin yetersiz olduğunu ve çok geç olmadan tüm hükümetlerin çalışmalarını hızlandırması gerektiğini ifade etmiştir. Simson taşımacılık sektörü ile ilgili olarak ise, 2019 yılında %10'dan az yenilenebilir enerji kaynağı kullanıldığını ve İklim Hedefi Planı'na (Climate Target Plan) göre bu rakamın 2030 yılına kadar iki katından fazla olması gerektiğinin altını çizmiştir.

AB Komisyonu, enerji verimliliği ve yenilenebilir enerji direktiflerinin revizyonu için çeşitli teklifler içeren "Fit for 55 package" isimli bir paketi Temmuz ayında sunacak olup, söz konusu paket diğer yeni planların yanı sıra emisyon ticareti planının güçlendirilmesi ve kapsamının genişletilmesi ve bir karbon sınırı ayarlama mekanizmasını kapsamaktadır.

Ayrıca Kasım ayında hidrojen ve gaz piyasalarının karbonsuzlaştırılmasını da kapsayan enerji alanında ikinci grup girişimlerin devam edeceği ve metan emisyonlarını azaltmaya ilişkin bir yönetmelik taslağı da duyurulacaktır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Komiser Simson konuya ilişkin olarak şu şekilde bir açıklamada bulunmuştur: “Avrupa Birliği tarihinin en iddialı politika revizyonu olan söz konusu paket ve yönetmelik taslağı, iklim değişikliği ile mücadelede farklı bir yol haritası sunmakta ve iyileşme için çok önemli fırsatlar sağlamaktadır.”

Söz konusu revizyon ile yeşil hidrojenin sınıflandırılması ve taşımacılık sektörünün yanı sıra bütün alanlarda kullanımının sertifikalandırılması amacıyla bir metodoloji oluşturulmasına ilişkin kurallar ortaya konulacaktır.

Komiser Simson sözlerini şu şekilde sonlandırmıştır: “Avrupa’nın öncüsü olduğu temiz teknolojilerin yaygın bir hale getirilmesi ve yenilenebilir hidrojen gibi yeni öncü piyasaların geliştirilmesi sayesinde büyümeyi destekleyeceğiz. Fosil yakıtları destekleyen politikaların zorunluluk kapsamında kaldırılması gerekmektedir.” (Kaynak: www.splash247.com)

Şengen Bölgesi – Gemi İnsanlarına Yönelik Kapı Vizeleri / Giriş Çıkış Sistemi

Gemi insanlarına ülkeye giriş ve çıkışlar için genellikle kısa süreli kapı vizeleri verilmesi, gemi personeli değişiminin ve söz konusu personelin ülkelerine geri dönüş yapmasının herhangi bir gecikmeye, geminin hareketinde herhangi bir engele ve yüklerin Avrupa limanlarına etkili bir şekilde ulaştırılmasına engel olmayacak bir şekilde gerçekleştirilmesi açısından önemli bir konudur. Schengen Bölgesi'nde, geçerli düzenlemelerin yorumlanmasında ve dolayısıyla gemi acentelerinin gemiye katılan ve gemiden ayrılan gemi personeli için kolayca transit vize alma becerisinde önemli farklılıklar bulunmaktadır.

Kapı vizelerinin verilmesine ilişkin kuralların konulduğu 810/2009 sayılı Yönetmelik Eklerinin gözden geçirilmesi ile ilgili olarak Göç ve İçişleri Genel Müdürlüğü (Directorate-General for Migration and Home Affairs – DG HOME) tarafından verilen önerge ile vizelere ilişkin yeni kısıtlamaların gündeme gelmesi ayrı bir endişe konusu olarak kalmaktadır. Biyometrik veriler kullanılarak vize ve pasaportların elektronik ortamda onaylanması konusunu vurgulayan ve 2022 yılında uygulamaya konulması planlanan Giriş – Çıkış Sistemi'nin (Entry-Exit System-EES), gemi personeli değişimi ve Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization – ILO) onaylı gemi adamı cüzdanı ile seyahat eden AB vatandaşı olmayan gemi insanları üzerinde etkisi olabilir.

Gemi personelinin gözetilmesi, ülkeye geliş ve ülkeden gidişlerinin koordine edilmesi konularında gemi acentelerinin önemli bir yere sahip olduğu düşünüldüğünde, kapı vizelerinin verilmesine ilişkin prosedür veya kanunlar ile ilgili herhangi bir yenilik önerildiğinde Avrupa Topluluğu Brokerler ve Acenteler Birliği (European Community Association of Ship Brokers and Agents – ECASBA) ve üyelerine danışılması tavsiye edilmektedir.

Aşağıda belirtilen maddelerin acenteler için önem arz ettiği ifade edilmektedir:

Uluslararası deniz taşımacılığı sektörünün gemi personellerinin kısa süre içerisinde ülkeye giriş-çıkış yapmalarını gerektiren bir sektör olduğunun ulusal göç idareleri ve sınır güvenliğini sağlamakla yükümlü personel tarafından bilinmesi gerekmektedir.

Ülkeye giriş-çıkış yapan gemi personelinin vize almasına ilişkin sürecin, karışık başvuru işlemleri olmaksızın mümkün olduğunca basit ve hızlı bir hale getirilmesi gerekmektedir.

Ülkeye giriş-çıkış yapan gemi personeline havalimanı ve gemi arasındaki süreçte akredite gemi acenteleri tarafından refakat edilmesine izin verilmelidir.

Uluslararası sözleşmeler (108 ve 185 sayılı ILO Sözleşmeleri) ile gemi personellerinin yalnızca Gemiadamı Cüzdanı taşıyarak seyahat edebilmeleri sağlanmalı ve söz konusu Sözleşmeler Şengen Bölgesinde bulunan ülkeler tarafından da uygulanmalıdır.

Gemiadamı Cüzdanlarının Giriş-Çıkış Sistemi tarafından geçerli bir kimlik belgesi olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Ayrıca, Gemiadamı Cüzdanı sahiplerinin işlemlerinin yürütülmesi amacıyla alternatif hizmetlerin devreye sokulması gerekmektedir.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Söz konusu prosedürler Avrupa Birliği ve her bir Üye Devlet tarafından istikrarlı bir şekilde uygulanmalıdır. (Kaynak: FONASBA)

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