



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 iştrâkleri veya deniz yolu taşınacılığı 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. Mütakabinden ilki ocak 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 NİSAN 2021



ÖNE ÇIKANLAR

NİSAN AYINDA MEVZUAT, ULUSLARARASI SÖZLEŞME VE REGÜLASYONLARDA NELER DEĞİŞTİ?

[İŞTE CEVAPLARI](#)

MİLLİ MEVZUAT

Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik 28 Nisan 2021 ÇARŞAMBA gün ve 31468 sayılı resmi gazetede yayımlandı.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

IMO, Gine Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğuna karşı daha etkin harekete geçilmesi çağrısında bulundu.

IMO, gemi insanların öncelikli aşılmasını teşvik etmektedir.

AVRUPA BİRLİĞİ (AB)

Panama Kanal İdaresi planlanan fiyat artışını ertelediğini duyurdu.

ESPO, Avrupa limanlarının stratejik rolünü ve sınır ötesi boyutunu tanıyan Avrupa Parlamentosu'nu memnuniyetle karşıladı.

Avrupa denizcilik sektörü, Avrupa Birliği ve Birleşik Krallık Ticaret ve İş birliği Sözleşmesi'nin Avrupa Parlamentosu tarafından onaylanmasını memnuniyetle karşıladı.

Avrupa Parlamentosu sıfır emisyonlu deniz taşımacılığına zemin hazırlayan bir karara vardı.



TABMM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ MÜKEMMELİYET MERKEZİ

Aylık Sektör Norm Raporu

NİSAN 2020

RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ

Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik yayımlandı.

28 Nisan 2021 ÇARŞAMBA Sayı : 31468

Bu yönetmelik ülkemizin deniz ticaret filosunun yenilenmesi, kabotajda ve uluslararası sularda deniz çevresine zararsız, etkin, güvenli, sürdürülebilir bir taşımacılığın oluşturulabilmesini desteklemek üzere; ticari yük taşımacılığında kullanılan gemilerden hurdaya ayrılanların yerine inşa edilecek yeni gemilere verilecek teşvikin usul ve esaslarını belirlemek üzere yayınlanmıştır.

Bu Yönetmelik, Milli Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı, 1.000 GT ile 5.000 GT arası, Bakanlığın resmi internet sitesinde yayımlanan gemi sicili için gemi cinsleri tanımlamaları listesinde yer alan sıvı dökme yük, katı dökme yük, konteyner, genel yük (karışık yük) ve özel amaçlı gemiler sınıfındaki ticari yük taşımacılığında kullanılan 20 yaş ve üzeri gemileri kapsar.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)¹

2

IMO, Gine Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğuna karşı daha etkin harekete geçilmesi çağrısında bulundu.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization –IMO), deniz taşımacılığı emniyetini ve gemi insanların hayatlarını ve refahını tehdit eden Gine Körfezi'ndeki saldırıların sayısında ve büyüklüğündeki artışın önüne geçmek için daha fazla iş birliği ve eylem çağrısında bulunmuştur.

IMO, Gine Körfezi'ndeki silahlı soygun ve deniz haydutluğu sorununu ele almak üzere tavsiye edilen faaliyetlere ilişkin Deniz Güvenliği Komitesi (Maritime Safety Committee-MSC) tarafından kabul edilen kararda; Üye Devletlerine, ulusal makamlara, Birleşmiş Milletler'e (United Nations-UN) ve diğer ilgili organizasyonlara deniz haydutlarına uluslararası hukuka ve yerel hukuki çerçevelere uygun olarak ilgili yargı mevkilerinde dava açmaya ve tutuklamaya yönelik kanun yaptırımlarını güçlendirme çağrısında bulunmaktadır.

IMO ayrıca, uluslararası hukuka uygun şekilde, kıyı devletlerinin özerklik, egemenlik hakkı ve toprak bütünlüğüne saygı duyularak gemilere yardımcı olmak için refakat eden güvenlik gemileri gibi mevcut koruma çözümleri uygulamasının geliştirilmesine yönelik çağrıda bulunmaktadır.

Üye devletler, ulusal makamlar, Birleşmiş Milletler ve diğer ilgili organizasyonlar, Gine Körfezi'ndeki Denizcilik İş birliği Forumu'nun (Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum-GoG-MCF/SHADE GoG) yanı sıra G7++ Gine Körfezi Müttefik Grubu (G7 Group of Friends of the Gulf of Guinea-G7++ FoGG) gibi

¹ Deniz Ticaret Odası Aylık IMO Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

diğer platformlara da daha yüksek katılımı desteklemek için teşvik edilmektedir. Söz konusu teşvik, bölgedeki denizcilik emniyetini ve güvenliğini geliştirmeye ve bölgesel deniz devriyesi ve koruması için iş birliği mekanizmalarının güçlendirilmesini kolaylaştırmaya yardımcı olacaktır.

Söz konusu karar, denizcilikte işlenen suçlar ve yasadışı faaliyetler hususunda bilgi paylaşımı, Gine Körfezi Ticareti İçin Deniz Alanı Farkındalığı (Maritime Domain Awareness for Trade for the Gulf of Guinea–MDAT GoG) gibi deniz alanı farkındalığının ve yüzey ve/veya hava devriyesi kapasitelerinin kullanımı da dahil olmak üzere tüm önemli paydaşlar ile daha geniş ölçekli bir iş birliği ihtiyacını vurgulamaktadır.

Söz konusu karar, Gine Körfezi'ndeki gemilere yönelik gerçekleştirilen deniz haydutluğunu ve silahlı soygunu engellemek için bölgede devam etmekte olan diğer çalışmaları memnuniyetle karşılamaktadır. Bu çalışmalar arasında, deniz haydutluğu karşıtı kanunların tasarlanması, Nijerya Devleti'nin "Deep Blue Projesi", Bölgelerarası Koordinasyon Merkezi (Interregional Coordination Centre-ICC Yaounde) ve hala kuruluş aşamasında olan Yaoundé Mimarisi Bölgesel Entegrasyon Sistemi (Yaoundé Architecture Regional Integration System-YARIS) de bulunmaktadır.

IMO ve deniz taşımacılığı sektörü, Gine Körfezi'nde gemilere karşı gerçekleştirilen deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakalarını ve gemi insanların ve/veya yolcuların kaçırılmasını engellemesi amacıyla deniz güvenliği tedbirlerinin uygulanmasına yönelik teknik yardım sağlanması da dahil olmak üzere çalışmaları desteklemektedir.

IMO'ya bildirilen raporlara göre, Gine Körfezi'nde (Batı Afrika) 2020 yılı içerisinde toplam 112 gemi insanının kaçırıldığı/kaybolduğu 90 vaka gerçekleşmiştir. Söz konusu artış, 2020 yılı içerisinde tüm dünya genelinde gemilere karşı gerçekleştirilen toplam 226 silahlı soygun ve deniz haydutluğu vaka ve teşebbüslerinin önemli bir kısmını teşkil etmektedir. 2021 yılı içerisinde bugüne kadar, Batı Afrika bölgesinde 23 olay rapor edilmiştir.

IMO, gemi insanların öncelikli aşılmasını teşvik etmektedir.

IMO Deniz Güvenliği Komitesi, gemi insanların deniz taşımacılığı ve tüm dünya için yapmakta oldukları eşsiz ve hayati çalışmaları göz önünde bulundurarak, COVID-19 aşılması hususunda öncelikli olarak aşılmasını gerektiğini vurgulamıştır.

MSC tarafından "COVID-19 aşılmasında gemi insanlarına öncelik verilmesine ilişkin tavsiye edilen adımlar (Recommended action to prioritize COVID-19 vaccination of seafarers)" konulu karar kabul edilmiştir. Söz konusu karar, üye devletlere ve ilgili ulusal yetkililere, mümkün olması halinde COVID-19 ulusal aşılama programlarında gemi insanlarına aşı konusunda öncelik vermelerini tavsiye etmektedir.

Sınırlar arasında sık sık seyahat eden gemi insanların "kilit çalışan" olarak belirlenmeleri gerektiği ifade edilerek, gemi insanların ülkeye girişlerinde COVID-19 aşısı olduklarına dair herhangi bir ulusal kanunun gerektirdiği kanıttan muaf tutulmaları da tavsiye edilmektedir.

Söz konusu karar, COVID-19 aşılara erişimin dünya genelinde önemli ölçüde istikrarsız ve sınırlı olduğunu belirterek ülkeler arasındaki iş birliğinin önemine vurgu yapmakta ve gemi insanların sınırlar arasında güvenli geçişlerini kolaylaştırmak için en kısa zamanda aşılacak korunmaları gerektiği görüşünü teyit etmektedir.



AVRUPA BİRLİĞİ ²

Panama Kanal İdaresi planlanan fiyat artışını ertelediğini duyurdu.

Panama Kanal İdaresi, 14 Nisan 2021 tarihinde yaptığı bir duyuruda, 15 Nisan 2021 tarihinden itibaren geçerli olması planlanan kanal transit geçiş ücretine yönelik fiyat artışını erteleyeceğini duyurdu. Kanal İdaresi tarafından önerilen değişikliklere göre transit geçişlerde en az 20.000 Dolar (%57 artış), en fazla 58.500 Dolar (%167) olarak belirlenen artış 1 Haziran 2021 tarihinden itibaren geçerli olacaktır.

Söz konusu erteleme duyurusu, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS), Asya Armatörler Birliği (Asian Shipowners' Association – ASA) ve Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği'nin (European Community Shipowners' Association – ECSA) Panama Kanalı transit geçişlerine ilişkin fiyat artış hızına yönelik endişelerini duyurdukları 17 Mart 2021 tarihli ortak bildirden sonra yapılmıştır.

Ortak bildiriye, geçiş ücretlerindeki belirgin artışa yönelik endişeler dile getirilmiş ve fiyat artışına yönelik Panama Kanal İdaresi tarafından belirlenen 15 Nisan tarihinin denizcilik sektörü için çok erken bir tarih olduğu ve kanaldan geçiş yapacakların söz konusu fiyat artışına henüz hazır olmadığı ifade edilmiştir. Panama Kanal İdaresi, artan geçiş ücretlerinin sebebinin verilen hizmete yönelik değişen arz ve talep koşulları olduğunu belirtmiştir.

Panama Kanal İdaresi 13 Nisan 2021 tarihinde yaptığı açıklamayla yeni geçiş ücretlerini ertelediği tarihi duyurmuştur. Bu tarih değişikliğiyle denizcilik sektörü yeni ücretlere hazırlanmak için zaman kazanacaktır. ICS Genel Sekreteri Guy Platten konuyla ilgili olarak şu sözleri ifade etmiştir: "Transit geçiş ücretlerine yönelik yapılacak artış için belirlenen tarihin sektörün çağrılarını sonucunda Panama Kanal İdaresi tarafından 1 Haziran 2021'e ertelenmesi ile sektörün güveni tazelenmiştir. Fiyat artışının, Panama Kanalı tarafından verilen hizmete yönelik değişen arz talebe uyum sağlamak amacıyla yapıldığının farkındayız. Transit geçiş ücretleri konusunda sektöre öngörülebilirlik sağlamak amacıyla uzun dönemli bir fiyatlandırma stratejisi geliştirmek için Panama Kanal İdaresi ile verimli bir diyalog içerisinde olmak istiyoruz."

ASA Genel Sekreteri Yuchi Sonoda ise ifadelerinde şu sözlere yer vermiştir: "Denizcilik sektörünün çağrılarını dikkate alarak fiyat artışları için belirlenen tarihi 15 Nisan 2021'den 1 Haziran 2021'e ertelediği ve Kanala ilişkin gelecekteki operasyon ve yönetim süreçleri ile ilgili olarak kanaldan geçiş yapanların taleplerini daha yüksek ekonomik istikrar ve şeffaflık temellerinde değerlendirmeye devam edeceği için Panama Kanal İdaresine teşekkürlerimizi iletiyoruz."

ESPO, Avrupa limanlarının stratejik rolünü ve sınır ötesi boyutunu tanıyan Avrupa Parlamentosu'nu memnuniyetle karşıladı.

Avrupa Deniz Limanları Teşkilatı (European Sea Ports Organization – ESPO), daha verimli ve daha temiz deniz taşımacılığına ilişkin teknik ve operasyonel önlemler hakkında Taşımacılık Komitesi Başkanı Karima Delli tarafından sunulan raporun Avrupa Komisyonu tarafından onaylanmasından dolayı duyduğu memnuniyeti dile getirmiştir.

Avrupa Parlamentosu'nda kabul edilen raporun nihai halinde ESPO tarafından desteklenen birçok önemli husus bulunmaktadır:

² Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Limanların taşımacılık, enerji sektörü ve mavi ekonomi merkezleri olarak stratejik rollerinin tanınması, Deniz limanlarının sınır ötesi boyutunun tanınması, Sıfır emisyonlu limanlara yönelik başlatılan girişimlerin desteklenmesi, Deniz otoyollarına ilişkin revize edilmiş bir konseptte ihtiyaç duyulduğu, Limanların görevlerinin Trans Avrupa Ulaşım Ağı'nda (Trans-European Transport Network- TEN-T) tanınması, Kısa mesafeli deniz taşımacılığına geçişe yönelik bir tasarımın desteklenmesi, Yeşil gündemin ortaya konulması ve Avrupa limanlarında çok modlu bağlantısallığın kurulması amacıyla yeterli miktarda finansman sağlanması için teşvik verilmesi.

ESPO Genel Sekreteri konuya ilişkin olarak şu sözleri ifade etmiştir: “Karima Delli tarafından sunulan rapor kabul edilmeden önce askıda kalmış birçok konu görüşüldü ancak limanların hayati ve bütünsel rolleri, TEN-T’de limanların önemine yer verilmesi ve deniz otoyollarının yeniden gözden geçirilmesine yönelik ihtiyaca ilişkin tüm hususların tüm taraflarca destek görmesinden dolayı memnunuz.”

Denizcilik sektörünün Avrupa Birliği emisyon ticaret sistemine dahil edilmesi ve Sıvılaştırılmış Doğal Gaz’ın (Liquefied Natural Gas – LNG) rolü, oylama sürecine hazırlık sırasında görüşülen ana konular olmuştur.

Denizcilik sektörünün AB emisyon ticaret sistemine dahil edilmesine ilişkin çabaları memnuniyetle karşılayan ESPO’ya göre; denizcilik sektörünün söz konusu ticaret sistemine dahil edilmesi neticesinde elde edilecek gelirlerin sektörün karbonsuzlaştırılmasına yönelik yapılacak yatırımlarda kullanılması ve gelirlerin önemli bir kısmı ile Avrupa limanlarındaki alternatif yakıt altyapılarına yatırım yapılması gerekmektedir. Buna ek olarak Avrupa Komisyonu, karbon sızıntısı ve bölgesel bir önlem neticesinde oluşacak olumsuz rekabet etkileri gibi sorunları değerlendirmeli ve bu sorunları ele almalıdır. Avrupa limanlarının rekabet edebilirliği ve Avrupa denizcilik sektörü küresel sektörde herkes için eşit şartlarda bir rekabet ortamı oluşturularak güvence altına alınmalıdır. ESPO, bu konuda etkin olmak amacıyla AB Emisyon Ticaret Sisteminin, Avrupa limanlarına sefer yapan şirketlerin söz konusu Sistemden kaçınmalarını önlemek ve bunu en aza indirmek için çeşitli çözümler üretmesi gerektiği görüşündedir.

Ayrıca ESPO, hava kalitesini artırmaya yardımcı olan LNG’nin bir geçiş yakıtı olarak tanınmasından ve sıfır emisyonlu yakıt alternatiflerine kademeli olarak geçiş sürecinde LNG altyapılarına yönelik ihtiyacın kabul edilmesinden dolayı da memnuniyetini dile getirmektedir.

Konuyla ilgili ESPO Genel Sekreteri son olarak şu sözleri ifade etmiştir: “Denizcilik ve liman sektörünün önemini gösteren bu rapor, sektörün Yeşil Mutabakat (Green Deal) kapsamındaki hedeflerine ulaşması sürecinde yaşayacağı birçok zorluğu ve fırsatı açıklığa kavuşturmuştur. ESPO olarak somut teklifler masaya yatırıldığında Parlamento, Komisyon ve Üye Devletler ile yapıcı diyaloglarımızı yürütmeye devam edeceğiz.”

Avrupa denizcilik sektörü, Avrupa Birliği ve Birleşik Krallık Ticaret ve İş Birliği Sözleşmesi’nin Avrupa Parlamentosu tarafından onaylanmasını memnuniyetle karşıladı.

Avrupa Parlamentosu dış ilişkiler ve ticaret komitelerinin onayından sonra, 27 Nisan 2021 tarihinde 660 oyla AB-Birleşik Krallık Ticaret ve İş Birliği Sözleşmesini onaylamıştır. 1 Mayıs 2021 tarihinde yürürlüğe giren söz konusu Sözleşme, daha önceden Birleşik Krallık tarafından onaylanmış ve 24 Aralık 2020 tarihinde yapılan müzakerelerden sonra geçici olarak 1 Ocak 2021 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır.

Birleşik Krallık’ın 31 Ocak 2020 tarihinde Avrupa Birliği’nden ayrılmasıyla birlikte 1 Ocak 2021 tarihinde geçiş süreci sona ermiştir. AB-Birleşik Krallık Ticaret ve İş Birliği Sözleşmesi kapsamında yürütülen ticari



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

ilişkiler, Avrupa Birliği'nin Japonya gibi küresel ortaklarıyla imzaladığı ticaret sözleşmelerinde olduğu gibi mal ve hizmet alanında serbest ticaret yapılmasını sağlamaktadır.

Söz konusu sözleşme, mal ve hizmet ticareti, dijital ekonomi, fikri mülkiyet hakları, hukuki yaptırım ve adli iş birliği gibi önemli alanlarda öncelikli düzenlemeler ortaya koymakla birlikte herkes için eşit şartlar altında bir rekabet alanı sunmaya yönelik hükümler de içermektedir.

Birleşik Krallık'ın AB'den ayrılmasından dolayı ikili ilişkilerde geçmişe kıyasla bir değişim yaşansa da, imzalanan bu sözleşme yalnızca bir serbest ticaret sözleşmesi değil, ticaret özgürlüğünü ve temel insan haklarını koruyan ve karşılıklı iş birliğini sürdüren somut temele sahip bir anlaşmadır.

ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman konuyla ilgili şu açıklamaları yapmıştır: "AB-Birleşik Krallık ikili ilişkilerindeki uzun zamanlı belirsizlik döneminin sonuna geldiğimiz için sevinçliyiz ve denizcilik sektörünün hem AB hem de Birleşik Krallık ekonomileri için oynadığı rolün önemini altını çiziyoruz. Birleşik Krallık ekonomisi için hayati öneme sahip deniz taşımacılığı sektörü Avrupa Birliği'nin dış ticaret hacminin %76'sını oluşturmaktadır. Dolayısıyla pandemi sürecinin yaralarının iyileştirilmesi ve ikili ilişkilerin geliştirilmesi için bu iki ülke arasındaki ticaretin güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi çok önemlidir."

Avrupa Parlamentosu sıfır emisyonlu deniz taşımacılığına zemin hazırlayan bir karara vardı.

27 Nisan 2021 tarihinde Avrupa Parlamentosu Genel Kurul Toplantısında, Avrupa Yeşil Anlaşması (European Green Deal) kapsamında denizcilik sektörünün 2050 yılına kadar iklime zararsız bir hale gelmesi hedefini gerçekleştirmek amacıyla daha verimli ve daha temiz denizcilik sektörüne yönelik teknik ve operasyonel önlemler hakkında bir karar alınmıştır.

Avrupa gemi inşa sektörü temsilcisi Tersaneler ve Deniz Ekipmanları Birliği (Shipyards & Maritime Equipment Association – SEA Europe) konu ile ilgili şu açıklamayı yapmıştır: "Söz konusu karar deniz taşımacılığının Avrupa Birliği için ekonomik ve stratejik yönlerden önemine vurgu yapmış ve Avrupa Birliği'nin ekonomik, sosyal ve bölgesel birliği kapsamında deniz taşımacılığı sektörünü kilit bir unsur olarak tanımıştır."

Avrupa Parlamentosu tarafından alınan karar, Avrupa'da bulunan tersanelerin sürdürülebilir, sosyal ve dijitalleştirilmiş gemi inşa ve tamir sektörüne daha fazla yatırım yapmalarını sağlamak amacıyla gerekli fonlama ve çeşitli önlemlerin uygulamaya konulması için Avrupa Komisyonu'na yapılan çağrıyı da kapsayan bazı önemli adımları içermektedir. Bunun yanı sıra söz konusu karar kapsamında, deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması, uyum politikası, Avrupa Yapısal ve Yatırım Fonları (European Structural and Investment Funds), Birleşik Avrupa Tesisi (Connecting European Facility – CEF) ve Avrupa Yeşil Anlaşması kapsamında kirliliğe sebep olan emisyonların azaltılması, sıfır karbon ekonomisine geçiş yapan denizcilik sektörünün desteklenmesi amacıyla sermaye ve teşvikler verilmesi yönünde projeler yapılması için Avrupa Komisyonu'na çağrı yapılmaktadır. Söz konusu çağrıya ek olarak, gemi inşacılar için ön teslimat ve teslimat sonrasında finansman sağlanması için Avrupa Yatırım Bankası'na (European Investment Bank) da çağrı yapılmıştır. Bu sayede projelerin finansal kapasitesi ve uygulamaya konulması konularında önemli ölçüde gelişme sağlanacaktır.

SEA Europe Genel Sekreteri Christophe Tytgat konuya ilişkin olarak şu sözleri ifade etmiştir: "Avrupa Parlamentosu, deniz taşımacılığı sektörünün iklime zararsız ve dijital bir sektör haline dönüşmesi konusunda Avrupa'da bulunan tersanelerin ve deniz ekipmanları sektörünün stratejik önemini tamamen tanımış ve Avrupa deniz teknolojileri sektörünün birçok zorlukla karşı karşıya olduğunu kabul etmiştir."



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