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

ARALIK 2021
OCAK 2022

CİLT:7

İŞTE CEVAPLARI

ÖNE ÇIKANLAR

ARALIK-OCAK AYINDA MEVZUAT, ULUSLARARASI SÖZLEŞME VE REGÜLASYONLARDA NELER DEĞİŞTİ?

MİLLİ MEVZUAT

Döner Sermaye İşletmesi Yönetim Kurulu'nun 06.12.2021 tarih ve 220 sayılı kararıyla Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün görev alanında bulunan işlemlere ait hizmet bedellerinin güncellenmesi konulu bir yazı yayımlanmıştır.

4760 Sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununa ekli (I) sayılı listenin (A) cetvelindeki (denizcilik yakıtlarının da yer aldığı) bazı malların özel tüketim vergisi tutarlarının yeniden tespiti hakkındaki ekli Karar yayımlanmıştır

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Hükümeti Arasındaki Denizcilik Anlaşması onaylanmıştır.

Yunanistan'a giriş koşullarına ilişkin Ankara'daki Yunanistan Cumhuriyeti Büyükelçiliği Tarafından Bir Nota Yayınlanmıştır.

İl Umumi Hıfzıssıhha Meclis Kararı No: 1 ve No:3 yayımlanmıştır

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO) (İngilizce)

Supporting electronic data exchange in Nigeria's ports

Supporting developing countries during the pandemic

Keeping the Global South safe and secure

IMO supports Women in Ports management capacity building

Supporting the Philippines on seafarer training, certification and watchkeeping

AVRUPA BİRLİĞİ (AB)

Avrupalı armatörler Gine Körfezi'nde önlem alınması için çağrı yapıyor.

Tedarik zinciri paydaşları lojistiğe ilişkin sorunlara çözüm bulmak amacıyla yapıcı diyaloglar geliştiriyor.

EMSA, 2021 Deniz Zayiatı ve Deniz Kazaları Raporu'nu yayımladı.

Denizcilik sektörü ve sendikalar, Omicron varyantından dolayı zor durumda olan gemi personeli için yeni bir karantina programı başlattı.

European shipowners support EU parliamentary proposal on commercial operators and a sector-dedicated fund

TAB EĞİTİM FAALİYETLERİ

YOKTUR.

TABMM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ MÜKEMMELİYET MERKEZİ

Aylık Sektör Norm Raporu

ARALIK 2021-OCAK 2022

RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ VE DİĞER HUSUSLAR

Döner Sermaye İşletmesi Yönetim Kurulu'nun 06.12.2021 tarih ve 220 sayılı kararıyla Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün görev alanında bulunan işlemlere ait hizmet bedellerinin güncellenmesi konulu bir yazı yayımlanmıştır
14 Aralık 2021

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün 14.12.2021 tarih ve 81167 sayılı yazısında Döner Sermaye İşletmesi Yönetim Kurulu'nun 06.12.2021 tarih ve 220 sayılı kararıyla Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün görev alanında bulunan işlemlere ait hizmet bedellerinin güncellendiği bildirilmektedir.

Bahse konu işlemlere ait ücretlerin 01 Ocak 2022 tarihi itibariyle geçerli olacağı ve konu hakkında ilgililere gerekli bildirimlerin yapılması istenmekte olup güncellenen hizmet bedeli listeleri Deniz Ticaret odasının web sayfasında (www.denizticaretodasi.org.tr) "Genel, Mevzuat ve Kıyı Yapıları Duyuruları" bölümlerinde yayınlanmaktadır.

4760 Sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununa ekli (I) sayılı listenin (A) cetvelindeki (denizcilik yakıtlarının da yer aldığı) bazı malların özel tüketim vergisi tutarlarının yeniden tespiti hakkındaki ekli Karar yayımlanmıştır
22 Aralık 2021

4760 Sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununa ekli (I) sayılı listenin (A) cetvelindeki (denizcilik yakıtlarının da yer aldığı) bazı malların özel tüketim vergisi tutarlarının yeniden tespiti hakkındaki ekli Kararın yürürlüğe konulmasına, 4760 Sayılı Kanun'un 12.nci maddesi gereğince karar verildiği, 22 Aralık 2021 tarihli ve 31677 sayılı Resmî Gazete 'de 4938 Sayılı Cumhurbaşkanı Kararı ile yayımlanmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Hükümeti Arasındaki Denizcilik Anlaşması onaylanmıştır.
09 Aralık 2021

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması (Karar Sayısı: 4889), 9 Aralık 2021 tarih ve 31684 sayılı Resmî Gazete' de yayımlanmıştır. Söz konusu Milletlerarası Andlaşma ile Denizcilik Anlaşması metni https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/12/20211209-5.pdf linkinde yer almaktadır.

Yunanistan'a giriş koşullarına ilişkin Ankara'daki Yunanistan Cumhuriyeti Büyükelçiliği Tarafından Bir Nota Yayınlanmıştır.
03 Ocak 2022

Covid-19 salgını önlemleri çerçevesinde, Yunanistan'a giriş koşullarına ilişkin Ankara'daki Yunanistan Cumhuriyeti Büyükelçiliği Nota'sı aşağıda Türkçe olarak sunulmaktadır.

Bahsekonu notada özetle;

-Türkiye'de yerleşik kişilerin, gümrük kontrolleri yapılmak kaydıyla uçakla Yunanistana giriş yapabilecekleri,

-Türkiye'de yerleşik kişilerin arabayla, İpsala-Kipi ve Pazarkule-Kestanelik (Kastanies) sınır kapılarından haftalık 1500 kişiyi geçmemek üzere girişi yapabilecekleri(Tır şöförleri bu kısıtlı sayıya dahil değildir),

-Türkiye'de yerleşik kişilerin gezinti tekneleriyle, (Kavala, Midilli, Sakız, Sisam, Limni, Leros, Kelemez, Patmos, Kos ve Rodos adalarına giriş yapabilecekleri, aynı zamanda Galataport ile Kuşadası Limanlarından hareket edecek kruvaziyer gemilerinin de seyahat kısıtlamalarının dışında tutulduğu bildirilmektedir.

Söz konusu Nota'da ayrıca; yukarıda belirtilen şartlara haiz kişilerin, 19 Aralık 2021 tarihinden itibaren, aşılarının tamamlanmış olması, son 72 saat içinde yapılması kaydıyla negatif PCR testi veya hızlı PCR testine sahip olmaları durumunda Yunanistan'a girişlerine izin verileceği ifade edilmektedir.

Bununla beraber, bahsekonu belgelerin İngilizce olması, tüm yolculardan "travel.gov.gr" adresinden alınacak "yolcu bulma formunun (passenger locator form)" seyahatten en az 24 saat önce tamamlanması istenmektedir.

İl Umumi Hıfzıssıhha Meclis Kararı No: 1 yayımlanmıştır
20 Ocak 2022

İstanbul Valiliği İl Sağlık Müdürlüğü tarafından İl Umumi Hıfzıssıhha Meclis Kararı No:1 yayımlanmıştır.
http://www.istanbul.gov.tr/kurumlar/istanbul.gov.tr/il_Hifzissihha_Meclis_Karari_No_1_2022_.pdf

İl Umumi Hıfzıssıhha Meclis Kararı No: 3 yayımlanmıştır.
26 Ocak 2022

İl Umumi Hıfzıssıhha Meclis Kararı No:3'de özetle;

Aşısız veya aşı sürecini tamamlamayan ve son 180 gün içinde hastalığı geçirmemiş kişilerin, belirli alanlara (konser, sinema, tiyatro, okullar vb.) girişlerinde veya toplu ulaşım araçlarıyla seyahatlerinde azami 48 saat öncesine ait negatif PCR testi ibrazına dair uygulamada yapılan düzenlemeye ilişkin olarak;

1-PCR testi ile tarama yapılmasına devam edilmesi gerekenler;

-Huzurevi/bakım evi/sevgi evleri ile ceza ve tevkif evlerinin aşısız veya son 180 gün içinde hastalığı geçirmemiş çalışanlar,

-Belirlenen durumlarda ceza ve tevkif evlerindeki tutuklu ve hükümlüler,

-Yurtdışına seyahat edecek kişiler (Seyahat edilecek ülkenin belirlediği kurallar doğrultusunda),

-Aşısız veya aşı sürecini tamamlamayan ve son 180 gün içinde hastalığı geçirmemiş kişilerden uçak ile şehirlerarası seyahat edecekler,

2-PCR testi ile tarama yapılmasına gerek olmadığı değerlendirilenler;

Aşısız veya aşı sürecini tamamlamayan ve son 180 gün içinde hastalığı geçirmemiş kişilerden,

-Konser, sinema ve tiyatro gibi etkinliklere katılmadan önce,

-Milli Eğitim Bakanlığı okullarında görev yapmakta olan personel (öğretmen, servis şoförü, temizlik personeli vb.),

-Tüm kamu ve özel işyerlerinde çalışanlar,

-Kamu ve özel kurumlar tarafından düzenlenen öğrenci kamplarına katılacak kişiler,

olarak belirlenmiştir.

Bu çerçevede İçişleri Bakanlığı'nın 16.01.2022 tarihli ve 22955 sayılı Genelgesi doğrultusunda;

1-Aşısız veya aşı sürecini tamamlamayan ve son 180 gün içinde hastalığı geçirmemiş kişilerin yurt içinde uçakla gerçekleştirecekleri şehirlerarası seyahatler için azami 48 saat önce yapılmış negatif sonuçlu PCR testi istenilmesine devam edilmesine,

2-Havayolu yolcu taşımacılığı yapan firmalarca uçağa kabul öncesinde HES kodu üzerinden aşılı/geçirilmiş hastalık veya azami 48 saat önce yapılmış negatif PCR testi sorgulamasının yapılmasına,

3-Hastalığı geçirmemiş veya aşılı değil veya negatif PCR testi yok ise bu kişilerin seyahatine müsaade edilmemesine,

Kaymakamlar ve ilgili Kurumlarca yukarıda belirtilen esaslar doğrultusunda uygulamada herhangi bir aksaklığa meydan verilmemesine ve mağduriyete neden olunmamasına, alınan kararlara uymayanlara Umumi Hıfzıssıhha Kanununun ilgili maddeleri gereğince idari işlem tesis edilmesine ve konusu suç teşkil eden davranışlara ilişkin Türk Ceza Kanunu'nun 195 inci maddesi kapsamında gerekli adli işlemlerin başlatılacağı hususları belirtilmektedir.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO) (İngilizce olarak hazırlanmıştır)

Supporting electronic data exchange in Nigeria's ports
10 January 2022

IMO is supporting the Government of Nigeria in its efforts to develop a Port Community System (PCS) for electronic data exchange for its ports complex.

From January to June 2022, IMO will work with the Nigerian Ports Authority (NPA) to conduct a detailed needs assessment mission. The assessment team will conduct analysis of the current situation and put forward recommendations on the governance, business model, technology and identify any gaps to be addressed. This will ensure that Nigerian ports benefit from an effective operational country-wide PCS to enhance the economy of the country.

Port Community Systems are neutral platforms that allow the exchange of electronic information between various stakeholders, have become an increasingly important part of simplifying cross-border trade.

The assessment mission is phase two of a project which began in 2021 with a series of IMO-led webinars (between August and November 2021) which , aimed to raise awareness among Nigerian stakeholders about key aspects of a PCS. This series identified the opportunities and challenges for developing a national PCS in Nigeria. More than 60 senior management participants from Nigerian Ports Authority (NPA), Nigeria Maritime Administration and Safety Agency, Customs Service, Immigration, Health services, Agricultural services, Ministry of transportation, as well as port terminal operators, shipping companies, ship agents, importers and exporters participated.

Supporting developing countries during the pandemic
19 January 2022

Throughout the pandemic IMO has continued to roll out many varied technical assistance activities around the globe within its Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP) and thematic long-term projects. The latest annual technical cooperation report publication covers the impact of the pandemic, new ways of working, and the great spirit of collaboration to continue supporting IMO Member States towards better and more effective implementation of IMO regulations.

See the IMO Technical Cooperation Annual Report 2020, here.

Keeping the Global South safe and secure
21 January 2022

Keeping key maritime trade routes safe is critical to ensuring economic development and prosperity of the Global South. The first steering committee of a programme to support safe navigation and security in the South Atlantic and Indian Oceans has been held (19-20 January), with participation online and in-person.

The meeting provided participants with assistance to strenghten their strategic directions. The steering committee agreed on monitoring tools to assess the overall performance of the programme including the financial side, communications and reporting methods. The event also looked at a range of issues including port security legislation, data exchange system on cargo and passengers and response capacities of law enforcement agencies in the region.

The Programme on Port Security and Safety of Navigation in the Eastern and Southern Africa and the Indian Ocean region is sponsored by the European Union, under the overall strategic direction of the Indian Ocean Commission (IOC). The project is being implemented by IMO, jointly with the International Criminal Police Organization (INTERPOL) and the United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC).

Officials from nine beneficiary countries* attended the meeting, along with representatives from international organizations and the implementing partners: IMO, INTERPOL and UNODC.

*Angola, Comoros, Kenya, Madagascar, Mauritius, Mozambique, Namibia, Seychelles and United Republic of Tanzania.

IMO supports Women in Ports management capacity building
24 January 2022

IMO is continuing its efforts to support the careers of women in the maritime sector through delivery of a two-week online course from 17 – 28 January 2022. The 'Women in Port Management' (WIPM) course, which has been running for 18 years in France, is open to women officials from maritime and/or port authorities of developing countries in Francophone Africa. It aims to help attendees improve their skills for management and operational efficiency at the ports they work in.

WIPM, held at Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche (IPER), includes lectures on port management, port security, port environment, facilitation of maritime traffic, the ship/port interface, concession contracts, as well as port marketing, tariffs and logistics. They also learned about IMO's Member State Audit scheme.

Attendees usually undertake a study visit to gain first-hand knowledge of the day-to-day operations of an overseas port. This will allow them to look at implementing similar operating practices back in their respective countries.

This year's course was attended by participants from 11 French speaking countries: Algeria, Burkina Faso, Cameroon, Democratic Republic of Congo, Ivory Coast, Gabon, Lebanon, Madagascar, Senegal, Togo, Tunisia. A visit to the Port of Le Havre and the Port of Rouen (both of which fall under HAROPA Port) is being organized in the spring.

The WIPM course is organized under IMO's gender and capacity-building programme, in collaboration with IPER and HAROPA PORT and held at Le Havre. It is part of IMO's ongoing efforts to support the UN Sustainable Development Goal number five: achieve gender equality and empower all women and girls.

Supporting the Philippines on seafarer training, certification and watchkeeping
31 January 2022

The Philippines has benefited from two capacity-building workshops on IMO's key convention on seafarer training, certification and watchkeeping (the STCW Convention*). The pilot scheme activities on 'Assessment and Examination of Seafarers' (September to October 2021) and the 'Principles of Curriculum Development' (December 2021 to January 2022) focused on effective implementation. As one of the biggest suppliers of seafarers to the world's merchant fleet, these activities were an important part of IMO's ongoing work to support seafarers, under the World Maritime Day Theme for 2021 – 'Seafarers: At the core of shipping's future'.

The workshops, which were arranged following a needs assessment and scoping exercise in April 2021, are an example of IMO's continued technical cooperation work during the pandemic – using virtual platforms to assist its Member States. The pilot scheme has helped IMO assess the challenges related to virtual activities, including the need to build up the pool of regional experts who can act as consultants for future capacity building work.

Following this successful set of pilot activities, it is anticipated that IMO will increase use of the virtual learning platforms in its capacity building work.

* International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended

AVRUPA BİRLİĞİ [1]

Avrupalı armatörler Gine Körfezi'nde önlem alınması için çağrı yapıyor.

Avrupalı armatörler Gine Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu faaliyetlerinden dolayı oldukça endişeli bir durumdadır. Güney Nijerya'da şüpheli bir korsan gemisi ve Danimarka bayraklı bir fırkateyn arasında yaşanan ve ölümle sonuçlanan son olay, Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin ciddiyetini ortaya koymaktadır.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Association - ECSA) Başkanı Claes Berglund konuya ilişkin olarak şu şekilde bir açıklama yapmıştır: "Gine Körfezi'ndeki durum Avrupa deniz taşımacılığı sektörünün son yıllardaki en yüksek önceliği olmuştur. Artan deniz

[1] Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.

haydutluğu sayısı ve şiddetin seviyesi, ticari amaçlı yapılan deniz taşımacılığının yanı sıra bu bölgede çalışan gemi insanlarının güvenlik ve emniyetlerine yönelik büyük endişelere sebep olmaktadır."

ECSA, Ocak 2021 tarihinde başlatılan Koordineli Deniz Gücü Varlığı (Coordinated Maritime Presence – CMP) mekanizması da dahil olmak üzere Gine Körfezi'nde Avrupa Birliği tarafından gerçekleştirilen faaliyetleri tam anlamıyla desteklemektedir. CMP, Üye Devletlerin bölgedeki kaynaklarını koordine etmeleri açısından olumlu bir adım olmakla beraber, bölgede yaşanan haydutluk faaliyetlerinin çözülmesi konusunda önemli bir yere sahip olmasından dolayı kıyı devletleri ile iş birliği ve kapasite oluşturulması açısından da olumlu olarak değerlendirilmektedir. Fakat bölgede yaşanan son olay, bu ciddi sorunun çözülmesi için daha fazla önlem alınmasına ek olarak gemilerin ve gemi personelinin bölgeden güvenli bir şekilde geçebilmeleri için donanmaya ait unsurların bölgede aktif olarak bulunması gerektiğini ortaya koymuştur.

ECSA Başkanı Claes Berglund sözlerine şu şekilde son vermiştir: "ECSA, bölgeye hava ve deniz unsurlarının konuşlandırılması konusunda geçtiğimiz ay ve yıllarda bazı AB Üye Devletleri tarafından halihazırda verilen taahhütleri desteklemektedir. ECSA olarak bölgede yaşanan bu sorunun Üye Devletler tarafından yüksek öncelikli olarak değerlendirilmesini ve Gine Körfezi'ndeki deniz güvenliğinin güçlendirilmesi amacıyla yeterli unsurların bölgeye yönlendirilmesini de desteklemekteyiz. Körfez'deki iş birliği ve kapasite geliştirmeleri, bölgesel ve küresel olarak ticaretin ve kalkınmanın koruma altına alınması anlamında çok önemli bir yere sahiptir." (Kaynak: ECSA)

Tedarik zinciri paydaşları lojistiğe ilişkin sorunlara çözüm bulmak amacıyla yapıcı diyaloglar geliştiriyor.

Tedarik zincirinde COVID-19 salgınının sebep olduğu bozulmaların sebep ve sonuçlarını görüşmek amacıyla göndericiler ve taşıyıcılar 14 Aralık 2021 tarihinde Brüksel'de bir toplantı gerçekleştirdi. Avrupa Nakliyeciler Konseyi (European Shippers Council – ESC), Dünya Denizcilik Konseyi (World Shipping Council – WSC) ve Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Association – ECSA) temsilcilerinin bir araya geldiği toplantı, nakliyeci ve taşıyıcılar arasında kurulacak diyalog ile sorunlara çözümler bulunması ve tarafların yaşadığı zorluklar üzerinde mutabakata varılması amacıyla gerçekleştirilecek bir dizi toplantının birincisi olma özelliğini taşımaktadır. Ayrıca söz konusu toplantılarda mevcut tedarik zinciri bozulmalarının yanı sıra karbonsuzlaşma ve dijitalleşme gibi geleceğe ilişkin konuların da ele alınması beklenmektedir.

Tedarik zincirine ilişkin arz talep dengesinin COVID-19 salgını nedeniyle bozulması, tüketim alışkanlıklarının alt üst olması, ürünlere ilişkin alternatif kaynaklar bulunması, ülkeler tarafından uygulanan karantina önlemleri, sıkışık altyapı ve işgücü eksikliği gibi sorunlar geçtiğimiz 18 aydan bu yana lojistik hizmeti sağlayanlara yönelik ciddi problemler teşkil etmektedir. Hizmet güvenilirliği, iş modelleri ve tam zamanında tedarik zincirleri de COVID-19 salgınından oldukça etkilenmiştir. ESC, ECSA ve WSC ortaklığındaki girişim, tedarik zinciri paydaşları arasında daha iyi bir iş birliği kurulmasını ve tedarik zincirlerinin daha iyi bir şekilde işlemesini hedeflemektedir.

ESC, ECSA ve WSC arasında kurulan diyalog, tedarik zincirinde yaşanan mevcut bozulmanın sebep ve sonuçları hakkında gerçekleştirilen olumlu görüşmeler ile başlamış ve operasyonel engelleri hafifletmeye yönelik alınan önlemlere ilişkin paylaşılan deneyimler ve tedarik zincirinde yaşanan sorunlara ilişkin fark yaratabilecek hususların ele alınması ile devam etmiştir. Tedarik zinciri paydaşları arasındaki iletişimi geliştirmeye yönelik iş birliği, daha iyi bir tedarik zinciri görünürlüğünün elde edilmesi ve uzun vadeli tahmin gibi hususlar ileri tarihlerde gerçekleştirilecek toplantılarda değerlendirilmek üzere ele alınacaktır. Ayrıca tedarik zincirlerinin karbonsuzlaşmasına ilişkin daha uzun vadeli diyaloglara yönelik araştırmalar yapılacaktır.

Dünya Denizcilik Konseyi CEO ve Başkanı John Butler konu ile ilgili olarak şu şekilde bir açıklama yapmıştır: "Taşıyıcılar, işlerini yürütme konusunda göndericilere, göndericiler ise ürünlerini piyasaya sürme konusunda taşıyıcılara bağlıdır. Ortak çalışmalar yürütülmesi ve herkes için fayda sağlayacak aksiyonların belirlenmesi sayesinde mevcut zorlukların üstesinden gelebilir ve gelecek için uzun vadeli ve daha sağlam temeller atabiliriz."

John Butler'ın sözlerini onaylayan Avrupa Nakliyeciler Konseyi Başkanı Denis Choumert ise "Taşıyıcılar ve göndericilerin birbirleriyle iletişim kurabilmeleri ve müşterilere hizmet sağlanması amacıyla temeli daha sağlam tedarik zincirlerinin kurulabilmesi için Avrupa Nakliyeciler Konseyi, Dünya Denizcilik Konseyi ve Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği üyeleri söz konusu diyaloğu sürdürmek istemektedir. Tarafların yaşadığı zorlukların diğer taraflarca da anlaşılmasını sağlamanın yanı sıra kurulacak ortaklık sayesinde aşama kaydetmek istiyoruz." şeklinde bir açıklama yapmıştır.

ECSA Deniz Taşımacılığı ve Ticaret Politikaları Yöneticisi Luisa Puccio ise diyaloğun öneminin altını çizerek söz konusu diyaloğun, taşıyıcılar ve göndericiler arasında yaşanan operasyonel zorlukların karşılıklı olarak anlaşılması konusunda fayda sağlayacağına inandıklarını ve ECSA'nın bu konuda destek sağlamak için hazır olduğunu belirtmiştir. (Kaynak: ECSA)

EMSA, 2021 Deniz Zayiatı ve Deniz Kazaları Raporu'nu yayımladı.

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency – EMSA) 15.12.2021 tarihinde 2021 Deniz Zayiatı ve Deniz Kazaları Raporu'nu yayımladı. Söz konusu raporda; vaka, gemi kayıpları, ölüm ve yaralanma sayılarındaki düşüş veya dengelenme göz önünde bulundurulduğunda 2020 yılının bu açılardan olumlu geçtiği ifade edilmektedir. Fakat COVID-19 salgınının 2020 yılında deniz taşımacılığına olan etkisi, genel anlamda deniz trafiğinin azalması, kruvaziyer ve feribot faaliyetlerinin durması gibi hususlar, deniz zayiatları ve deniz kazalarını etkileyen hususlar olmuştur.

2020 yılında 2.837 vaka rapor edilmiş olup, vaka sayısının 2014-2019 yılları arasında 3.282 kazazede ile sabit bir şekilde seyretmesinden sonra 2020 yılında raporlanan vaka sayısı 466 azalmıştır. Avrupa Kaza Bilgi Platformu'nun (The European Casualty Information Platform – EMCIP) veri tabanında bulunan bilgilere göre 2020 yılındaki toplam vaka sayısı 22.500'ü geçmiştir.

Farklı gemi tipleri arasında objektif karşılaştırmalar yapmak amacıyla, 2014-2020 yılları arasında her gemi tipini içeren olay sayısı ile buna karşılık gelen filo büyüklüğü arasındaki oranlar hesaplanmıştır. AB bayrağı taşımayan gemilere yönelik veri eksikliğinden dolayı hesaplamalar yalnızca AB bayraklı gemilere ilişkin yapılabilmiştir. Bunun yanı sıra kargo, yolcu ve hizmet gemilerine ilişkin hesaplamalar da yalnızca IMO numarasına sahip gemiler için yapılabilmiştir. Balıkçı gemileri ile ilgili olarak ise 15 metreden büyük AB bayraklı balıkçı gemileri değerlendirme kapsamına alınmıştır.

Söz konusu gemilere yönelik yapılan değerlendirmelerde toplam ortalama vaka indikatörü 181 olarak belirtilmiştir. 2015 yılında 216 olan bu sayı, %39.4'lük bir düşüşle 2020 yılında 131 olmuştur. Gemi sınıfları ile ilgili olarak hem yolcu gemileri hem de kargo gemilerine ilişkin indikatörler sırasıyla 350 ve 214 olmak üzere ortalama indikatörün üzerinde seyretmiştir. Fakat her iki gemi türü için de 2015 yılından bu yana yıllık indikatörlerde düzenli bir düşüş gözlemlenmiştir. Bu kapsamda, yolcu gemilerine ilişkin yıllık indikatör 432'den 167'ye; kargo gemilerine ilişkin yıllık indikatör ise 2020 yılında 294'ten 158'e düşmüştür. 2020 yılı içerisinde tüm gemiler için geçerli olan ortalama indikatör ise 131 olmuştur. Hizmet gemilerine bakıldığında 2014 ve 2020 yıllarını kapsayan indikatör oranının ortalama 77 olduğu belirtilmiş olup, 2020 yılındaki toplam indikatör oranının 64 olduğu ifade edilerek bu kategorinin en düşük indikatör oranına sahip olduğu bildirilmiştir. 2014-2020 yıllarına ait balıkçı gemileri ile ilgili vaka indikatörü ise 84 olarak belirtilmiş olup, bu oranın 2014 yılında 58'den 2020

yılında 137'ye kadar düzenli olarak artış gösterdiği ve balıkçı teknelerine ilişkin güvenlik düzeyinin geçtiğimiz yıllar içerisinde olumsuz yönde geliştiği ifade edilmiştir.

Çok ciddi yaralanmalara ilişkin 2018 yılında 110 ile zirve yapan, 2019 yılında ise 81 olarak raporlanan indikatör sayılarını, 2020 yılında % 43.3 oranında bir düşüş ile 46 olarak raporlanan çok ciddi deniz kazası sayısı takip etmektedir. Gemi kayıpları ile ilgili olarak 2018 yılında yaşanan yaklaşık 35 oranlık indikatör artışından sonra 22 gemi kaybı sayısı ile 2019 yılında bu oranda düşüş yaşanmıştır. 2020 yılında yalnızca 9 gemi kaybı olmuştur.

2014-2020 yıllarını kapsayan dönemde 367 yaralanma 550 ölümlü vaka gerçekleşmiştir. 46 ölümlü vaka kaydedilen 2017 yılına kadar düzenli olarak düşüş yaşanmış fakat 2019 yılında bu sayı 72'ye kadar yükselmiştir. 2020 yılında 38 ölümlü vaka gerçekleşmiş olup, bu vakalarda hayatını kaybedenlerin %89.1'i gemi personeli olmuştur. Ölümle sonuçlanan vakaların çoğunluğunu denizdeki gemi çatışmaları ve gemi personelinin denize düşmesi teşkil etmiştir. Yine 2014-2020 yıllarını kapsayan dönemde 6.211 vaka yaşanmış ve bu vakalarda toplam 6.921 yaralanma meydana gelmiş olup, söz konusu vakalarda yaşanan yaralanmaların %81'ini gemi personeli oluşturmuştur.

2020 yılında balıkçı gemileri dışındaki bütün gemi türlerinde yaşanan kaza ve yaralanma vakaları sayısında düşüş yaşanmıştır. 2019 yılında yolcu gemilerinde veya 2018 yılında hizmet gemilerinde yaşanan değişiklikler dışında söz konusu düşüş trendi, balıkçı gemilerinde yaşanan toplam artış hariç olmak üzere, 2014 ve 2020 yılları kapsayan dönemde devam etmiştir.

2020 yılında 1.386 kargo gemisinin karıştığı zayiat ve kazalar göz önünde bulundurulduğunda söz konusu zayiat ve kazalar sonucunda 21 yaralanma meydana gelmiş ve bu dönemde yalnızca bir kargo gemisi kaybı yaşanmıştır. 2014 ve 2020 yıllarını kapsayan dönemde 106 gemi kaybı ile balıkçı gemileri en çok kayıp yaşanan kategori olmaya devam etmiştir. 2020 yılında balıkçı gemilerinde yaşanan vaka sayısı artmaya devam etmiştir. Fakat 2019 yılında yaşanan 15 gemi kaybına kıyasla 2020 yılında bu sayıda azalma olmuş ve yaklaşık 220 olarak seyreden yaralanma sayısı sabit kalmıştır.

Yolcu gemisinde meydana gelen zayiatların yarısı feribot olarak da bilinen ro-ro yolcu gemilerinde gerçekleşmiştir. Yolcu gemilerinde 2020 yılında herhangi bir kayıp yaşanmamış olup, ölüm veya yaralanma ile sonuçlanan vakalardaki düşüş eğilimi devam etmiştir. 2020 yılında bir hizmet gemisi kaybı yaşanmış; ölüm ve yaralanma sayılarında gözlemlenen düşüşe ek olarak zayiat ile sonuçlanan vakalara karışan hizmet gemisi sayısında da düşüş olmuştur. Yine 2020 yılında çoğunlukla gezinti tekneleri ve yelkenli tekneler olmak üzere diğer türlerdeki 90 gemi deniz zayiatı ve deniz kazalarına karışmıştır. Bu kazalar sonucunda bir gemi kaybı ve 3 ölümle sonuçlanan vaka rapor edilmiştir.

2014-2020 yıllarını kapsayan dönemde çatışma, temas, karaya oturma gibi kazalar, tüm vaka sayılarının %43'ünü oluşturmaktadır. Bir geminin yaşadığı en genel kaza sebebinin sevk gücü kaybı olduğu ifade edilmekte olup, bu durum yıllık olarak ortalama 503 sevk gücü kaybı vakasına denk gelmektedir. Gemi personeli ile ilgili olarak kayma, tökezleme ve düşme gibi vakalar, yaşanan kazaların %36'sını oluşturmaktadır. Güverteden düşme sonucunda yaşanan kaza oranı ise %9.8 olarak ifade edilmektedir.

2014-2020 yılları arasındaki dönem değerlendirildiğinde bir geminin limandan ayrılma sürecinin %9'luk bir oran ile seferin en güvenli aşaması olduğu ifade edilirken, geminin limandan ayrıldıktan sonraki sefer sürecinin %43'lük oran ile en tehlikeli aşama olduğu belirtilmektedir. Ayrıca verilen zayiatların yarısının iç sularda veya daha belirgin bir ifade ile %41'lik bir oran ile liman bölgelerinde yaşandığı ifade edilmektedir.

AB Üye Devletleri soruşturma organları 2014 ve 2020 yılları arasında 966 inceleme gerçekleştirmiş ve söz konusu incelemeler neticesinde 823 adet güvenlik soruşturması raporu kamuya duyurulmuştur. 2020 yılında 84 inceleme gerçekleştirilmiş olup, 2019 yılında gerçekleştirilen incelemeler ile kıyaslandığında bu sayıda %30 oranında düşüş yaşandığı gözlemlenmiştir.

2014 ve 2020 yılları arasında gerçekleştirilen güvenlik soruşturmaları sırasında yapılan analizlere göre tüm vakaların %89.5'inin insan kaynaklı olduğu ortaya konulmuştur. Yine aynı dönem içerisinde kazaları önlemek amacıyla yaklaşık 3.000 önlem ve güvenlik önerisi hayata geçirilmiştir. Hayata geçirilen söz konusu önlem ve önerilerin %45'i gemi prosedürleri ile ilgili olmuştur. (Kaynak: EMSA)

Denizcilik sektörü ve sendikalar, Omicron varyantından dolayı zor durumda olan gemi personeli için yeni bir karantina programı başlattı.

Armatörler, gemi personeli sendikaları ve deniz işveren grupları, hükümetlerin öngörülmesi zor sınır politikalarına rağmen gemi personelinin gemilere güvenli bir şekilde katılmalarını sağlamak amacıyla kendilerinin onayladığı uluslararası karantina tesisleri ağını kurmaktadır. Bu girişim, hükümetleri gemilerden ayrılma ve gemilere katılma ihtiyacı duyan gemi insanlarına sınırlarını kapatmaya yönelten Omicron varyantı nedeniyle ortaya çıkmıştır.

Gemi Personeli Geliştirilmiş Uluslararası Karantina Programı (The Crew Enhanced Quarantine International Programme – CrewEQUIP); Uluslararası Deniz İşverenleri Konseyi (International Maritime Employers' Council – IMEC), Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS) ve Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (International Transport Workers' Federation – ITF) ortaklığında kurulmuştur. Söz konusu kuruluşlar küresel deniz ticaret filosunun %80'inden fazlasını ve 200 bağlı birlik aracılığıyla yaklaşık bir milyon uluslararası gemi personelini temsil etmektedir.

CrewEQUIP, bağımsız bir şekilde gerçekleştireceği değerlendirmeler sonucunda gemi personelinin karantinaya alınabileceği güvenli oteller listesi oluşturacaktır. Söz konusu program, en yüksek standartları ve mevcutta yürürlükte olan sektör bazlı en iyi protokolleri uygulayarak hükümetler tarafından sıklıkla sınır politikalarında yapılan ve uluslararası gemi personeli değişimlerini olumsuz anlamda etkileyen değişikliklerin getirdiği zorluklar ile mücadele etmek için tasarlanmıştır. Bu sayede hükümetler karantinaya ilişkin zorunlulukların kapsamını artırsa bile gemi personeli gemilere güvenli bir şekilde ulaşmaya devam edecektir.

Deniz işveren grupları, 2020 yılının sonlarında yaşanan ve kontratlarının sonuna gelmelerine rağmen gemide kalmak zorunda bırakılan 400.000 gemi personelinin yaşadığı değişim krizinin tekrar yaşanmasını önlemek amacıyla söz konusu programın bir an önce hayata geçirilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Ayrıca söz konusu kriz, aynı sayıda gemi personelinin gemiye katılamamasına ve maaşlarını alamamasına sebep olmuştur.

Aşı ve testlerin dijital olarak tanındığı küresel ve kalıcı bir sisteme ihtiyaç olduğunu ifade eden deniz işveren grupları, CrewEQUIP'in gemi personeli değişiminin desteklenmesi açısından önemli olacağını belirtmiştir. Ayrıca, gemi personeli ve gemiye katılmak için yurtdışına çıkması gereken diğer işçiler için dijital sarı kart uygulamasını geliştirmek amacıyla Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization – WHO) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization – ILO) tarafından kurulduğu duyurulan yeni çalışma grubunu desteklemektedir.

Karantina tesisleri CrewEQUIP'in katı hijyen tedbirlerine, testlerin doğruluğuna ve veri güvenliğine ilişkin standartları karşılamak zorundadır. Buna ek olarak bir tesis, CrewEQUIP'in gereksinimlerini karşılayan bir tesis olmak ve bu durumu sürdürebilmek için Lloyd's Register ve programın dış denetçisi tarafından yapılacak denetimlerden de geçmek zorundadır.

ICS Genel Sekreteri Guy Platten konu ile ilgili şu şekilde bir açıklama yapmıştır: *"CrewEQUIP programı hem gemi personeli hem de armatörler için karantina sürecini kolaylaştıracak ve yüksek standartların devamlılığını sağlayacaktır. Fakat gemi personelinin sürekli olarak değişen seyahat ve karantina kısıtlamalarından daha fazla etkilenmemesini temin etmek amacıyla dünya liderleri tarafından acil olarak uzun vadeli çözümler ortaya konulması gerekmektedir. Omicron varyantına ilişkin hükümetler tarafından uygulanan katı seyahat kuralları büyük bir endişe teşkil etmektedir. Taşımacılık işçilerinin söz konusu seyahat kısıtlamalarından muaf tutulması ve söz konusu işçilerin aşılama hususunda önceliklendirilmesi konusunda dünya liderleri tarafından ortaklaşa önlemler alınmalıdır."* (Kaynak: ICS)

European shipowners support EU parliamentary proposal on commercial operators and a sector-dedicated fund

European shipowners welcome the proposal of the European Parliament's Rapporteur on the EU ETS, MEP Peter Liese, to introduce a requirement for a binding clause in contractual agreements between shipowners and commercial operators and to ensure that the latter pay for the costs of the EU ETS. ECSA also supports the proposal of the Rapporteur to create a sector-dedicated fund and to allocate at least 75% of the revenues generated by the shipping allowances to this fund.

ECSA has asked for these two elements to be included in the revised EU ETS and believes that the draft report is a good starting point for the future work of the European Parliament.

Mr. Liese has also attempted to address the issue of the ice-class vessels in his report, which is one of elements highlighted by ECSA's Framework conditions for an MBM for shipping.

"Introducing a binding clause in contractual agreements between shipowners and commercial operators is at the core of ECSA's position on the inclusion of shipping in the EU ETS", stated Philippos Philis, ECSA's President. "It will ensure the proper application of the polluter pays principle, and will incentivise the uptake of further efficiency measures and cleaner fuels".

"The sector-dedicated fund is essential to finance R&D projects and to bridge the price gap between cleaner and conventional fuels. Although the draft report needs to be improved on certain points and marks the beginning of a long legislative process, it is an essential step forward. ECSA looks forward to further engaging with the MEPs and the Member States in the Council" said Sotiris Raptis, ECSA's Acting Secretary-General.

You can read our policy paper here and the summary here.

You can read our Framework conditions for an MBM for shipping here and the summary here.

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