



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 taşımacılığı yapan özel veya kamu kurum, kuruluş ve temsilcileri bu derneğe üye olabilirler. Maliki olmayan, işletilen veya yönetilen gemilerin yabancı veya Türk Bayraklı olması üyeliğe koşulları bakımından önem arz etmez. Ancak, yabancı gerçek kişilerin üye olabilmesi için Türkiye'de yerleşme hakkına sahip olması da gerekir.

Derneğimize Nasıl Üye Olunur?

Derneğe başvurduğuna bir dilettçe ile yazılı olarak yapılacak üyeliğe başvurusu, dernek yönetim kurulunca en çok otuz 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 başlayacak 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

ŞUBAT-MART

2022



ÖNE ÇIKANLAR

ŞUBAT-MART AYINDA MEVZUAT, ULUSLARARASI SÖZLEŞME VE REGÜLASYONLARDA NELER DEĞİŞTİ?

İŞTE CEVAPLARI

MİLLİ MEVZUAT

Gemi Ve Su Araçlarında Gazdan Arındırma Yönetmeliği yayımlanmıştır

Bazı Anlaşmaların Yürürlüğe Girdiği Tarihlerin Tespit Edilmesi Hakkında Karar (Karar Sayısı: 5172) yayımlanmıştır

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO) (İngilizce)

Red Sea Project on maritime security launched

KCC Corporation joins the Global Industry Alliance (GIA) for Marine Biosafety

Ukraine: IMO Secretary-General statement

Supporting financing for maritime decarbonisation

Progress on life cycle GHG emissions guidelines and impact assessment

New guidance for national emission reduction

Black Sea and the Sea of Azov - Guidance on insurance or other financial security certificates

AVRUPA BİRLİĞİ (AB)

AB-Ukrayna Sınır Geçişlerini Kolaylaştırmaya Yönelik AB Komisyonu Dış Sınır Yönetimi Operasyonel İlkeleri.

ICS: Rus ve Ukraynalı Gemi Çalışanları Küresel Deniz İş Gücünün %14,5'ini Oluşturuyor.

Denizde İnsan Haklarını Korumaya Yönelik Cenevre Beyannamesi Yayımlandı.

Kadın Denizcilerin %50'den Fazlası Şiddet ve Tacize Maruz Kalıyor.

Rotterdam Limanı CO2 Salınımında Zirvede.



TABMM-TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ MÜKEMMELİYET MERKEZİ

Aylık Sektör Norm Raporu

ŞUBAT-MART 2022

RESMİ GAZETE AYLIK MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ VE DİĞER HUSUSLAR

Gemi Ve Su Araçlarında Gazdan Arındırma Yönetmeliği yayımlanmıştır.

1 Şubat 2022 SALI

Bu yönetmeliğin yayınlanmasıyla beraber 17/1/2020 tarihli ve 31011 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemi ve Su Araçlarında Gazdan Arındırma Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.

Bu Yönetmeliğin amacı; Türk deniz yetki alanlarında veya iç sularında bulunan gemi ve su araçlarının inşa, tadilat, bakım, onarım veya söküm işlemlerine başlamadan önce ve devamında yapılacak işlemler ile can, mal ve çevre güvenliği bakımından tesise yaklaşma, tehlikeli mahallere emniyetli giriş ve bu mahallerde soğuk veya sıcak çalışma yapılabilmesi için ölçüm yapan ve yaptıranların sorumluluklarının belirlenmesidir.

Bazı Anlaşmaların Yürürlüğe Girdiği Tarihlerin Tespit Edilmesi Hakkında Karar (Karar Sayısı: 5172) yayımlanmıştır

5 Şubat 2022

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ürdün Haşimi Kırallığı Hükümeti arasında Gemiadamı Belgelerinin Karşılıklı Tanınmasına İlişkin Protokol onaylanmıştır.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO) (İngilizce olarak hazırlanmıştır)

Red Sea Project on maritime security launched

15 February 2022

The Regional Programme for Maritime Security in the Red Sea Area ('Red Sea Project') has been launched at the Djibouti Regional Training Centre (10 February). The project, funded by the European Union, focuses on supporting Djibouti, Eritrea, Ethiopia, Somalia, Sudan and Yemen across four key areas of maritime security:

- domestication of international maritime legislation
- implementation of maritime security measures
- development of a port security management system
- and port State control compliance.

KCC Corporation joins the Global Industry Alliance (GIA) for Marine Biosafety

22 February 2022

KCC Corporation, based in the Republic of Korea, is the latest company to join the Global Industry Alliance (GIA) for Marine Biosafety, a platform for industry collaboration set up under IMO's GloFouling



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Partnerships project. The members of the GIA represent a wide range of maritime industries with an interest in ship's biofouling management.

The goal of the GIA is to identify solutions to improve biofouling management and address two related environmental issues, namely Invasive Aquatic Species (IAS) and Greenhouse Gas (GHG) emissions from ships.

IMO has recognized that ships' biofouling is a major vector for the introduction of invasive aquatic species to new environments, which has the potential to cause harm to the world's oceans and to the conservation of marine biodiversity. Maintaining ships and other moving submerged structures clean from biofouling will minimize the risk of introduction and further spread of invasive aquatic species. This means that the use of anti-fouling coatings and paints is of paramount importance. IMO's Biofouling Management Guidelines identified anti-fouling systems as the primary means of biofouling prevention and control.

Mr. K.J. Kang, Senior Manager at the Coating System Design Department of KCC Corporation, said: "The worldwide concern over global warming is critical. Proactive biofouling management will reduce vessel fuel consumption. By joining the GIA, KCC Corporation shows its commitment to helping the shipping industry to accelerate the development and adoption of solutions to improve the management of marine biofouling."

Ukraine: IMO Secretary-General statement

26 February 2022

IMO Secretary-General Kitack Lim said:

"As the humanitarian crisis continues to unfold in Ukraine, I fully support and stand with UN Secretary-General António Guterres' call for hostilities to cease immediately.

I am gravely concerned about the spill over effects of the military action in Ukraine on global shipping, and logistics and supply chains, in particular the impacts on the delivery of commodities and food to developing nations and the impacts on energy supplies.

Along with the people of Ukraine, innocent ships, seafarers and port workers engaged in legitimate trade should not be adversely impacted by this growing crisis.

Shipping, particularly seafarers, cannot be collateral victims in a larger political and military crisis – they must be safe and secure."

Supporting financing for maritime decarbonisation

02 March 2022

Maritime decarbonization needs financial instruments – but these need to take into account the needs of developing countries, to ensure no one is left behind. This message was highlighted during a panel debate at the World Oceans Summit (1 March) on financing shipping decarbonization.

IMO's Gyorgyi Gurban said that pilots and trials of new technologies for shipping's decarbonization were promising. Now, these pilots needed to be scaled up - and this needs investment from international finance institutions. Importantly, investment in technology development needs to ensure that research and development in the global north is shared with knowledge, research and development hubs of the global south.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

IMO has set the policy framework for decarbonization, with mandatory energy efficiency measures already adopted and a revised GHG strategy set to be adopted in 2023. Additional regulatory measures could be adopted, but financial stakeholders should not wait for this to happen, Ms. Gurban said.

"If we don't step up already now with this investment and continued pilot projects then we will be too late when the regulatory framework is fully fixed," she said.

The other panellists were: Nancy Karigithu, Principal Secretary, State Department for Maritime and Shipping Affairs, Ministry of transport, Infrastructure, Housing, and Urban Development, Kenya; Gianpiero Nacci, Director, Head of Climate Policy and Delivery, Industry and Infrastructure, EBRD; and Alexandre Amedjian, Head of Shipping Finance, Europe, Middle East and the Americas, Societe Generale.

The FIN-SMART initiative is being implemented by IMO with the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) and the World Bank (WB), to link recipient and donor countries, International Financial Institutions and private banks and industry representatives. It aims to find financial solutions to accelerate maritime decarbonization in the developing world.

Progress on life cycle GHG emissions guidelines and impact assessment

21 March 2022

Progress on developing draft lifecycle GHG and carbon intensity guidelines for marine fuels and assessment of impacts of GHG measures has been made by an IMO working group.

The session, held remotely, was attended by more than 430 participants from some 70 Member States, as well as from NGOS in consultative status with IMO.

The Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG 11), which met 14-18 March, also considered proposals on how to keep the impacts of the short-term measure under review and proposals for the revision of the ship fuel oil consumption Data Collection System (DCS).

The short term measure to reduce carbon intensity was adopted as amendments to MARPOL Annex VI in June 2021 and includes the Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI); annual operational carbon intensity indicator (CII) and CII rating.

The Working Group's report will be submitted to the Marine Environment Protection Committee (MEPC) at its next session in June (MEPC 78, 6-10 June 2022).

New guidance for national emission reduction

23 March 2022

The IMO-Norway GreenVoyage2050 Project has published a new guide on the development of National Action Plans (NAPs) to address GHG (Greenhouse Gas) emissions from ships. The guide responds to IMO's resolution MEPC.327(75) on "Encouragement of Member States to develop and submit voluntary national action plans to address GHG emissions from ships" and builds upon the Ship Emissions Toolkit developed under the Global Maritime Energy Efficiency Partnerships Project (GloMEEP).

"Our new guide provides information on the crucial planning, development and implementation phases involved in the creation of a NAP. It is a practical step-by-step tool which contains a catalogue



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

of key questions that policymakers could consider in the process of developing an ambitious NAP for their country” says Minglee Hoe, GreenVoyage2050 project technical analyst.

The guide also includes additional recommendations for the development of NAPs for Small Island Developing States (SIDS) that face specific challenges in transport and trade logistics. For those States, the guide suggests NAPs to include a portfolio of measures that can contribute to reduce transport costs, improve transport infrastructure and services, build climate preparedness and resilience, and promote affordable and low-carbon maritime transport systems that are energy efficient and less fossil fuel dependent.

As a next step, GreenVoyage2050 will host a series of training events and workshops to support seven New Pilot Countries (NPCs) through the process of NAP development. This training will utilize lessons learned and provide feedback from countries that have already gone through the process of developing and adopting NAPs, including those countries that have previously participated in GloMEEP.

The NPCs are Azerbaijan, Belize, Cook Islands, Ecuador, Kenya, Solomon Islands, and Sri Lanka.

The new National Action Plan guidance can be accessed through a dedicated webpage.

GreenVoyage2050, which is funded by the Government of Norway, assists developing countries in their efforts to reduce GHG emissions from ships. The project is expected to run until December 2023.

Black Sea and the Sea of Azov - Guidance on insurance or other financial security certificates 29 March 2022

IMO’s Legal Committee (21-25 March) approved a circular on Guidance on the impact of the situation in the Black Sea and the Sea of Azov on insurance or other financial security certificates. (LEG.1/Circ.12). This followed the decision of the IMO Council at its Extraordinary Session (C.ES/35) earlier in March to request IMO Committees to consider ways to enhance the efforts of Member States and observer organizations in supporting affected seafarers and commercial vessels and consider the implications of this situation for the implementation of the Organization's instruments, take appropriate action and report back to Council.

The circular notes that a number of relevant IMO liability and compensation treaties require that State Parties issue certificates attesting that insurance or other financial security which meets the requirements of the conventions is in force. The introduction of economic sanctions may in some cases restrict the insurers or other financial security providers from processing claims or prohibit the payment of claims arising under these conventions.

The circular recommends, in particular, that flag or certifying States issuing certificates based on Russian insurers or Russian financial security providers should verify that the coverage meets the criteria outlined in Circular Letter No.3464 - which provides guidance for accepting “Blue Cards” or similar documentation from insurance companies for specified treaties.

The Legal Committee addressed a number of other important items, including seafarer abandonment; measures to prevent unlawful practices associated with fraudulent registration and fraudulent registers of ships; and Maritime Autonomous Surface Ships (MASS).



AVRUPA BİRLİĞİ ¹

AB-Ukrayna Sınır Geçişlerini Kolaylaştırmaya Yönelik AB Komisyonu Dış Sınır Yönetimi Operasyonel İlkeleri.

Avrupa Komisyonu 2 Mart 2022 tarihinde, AB-Ukrayna sınırlarında geçişleri kolaylaştırmak amacıyla dış sınır yönetimine yönelik operasyonel ilkeler sağlayan bir kılavuz yayınlamıştır. Söz konusu kılavuz ile Komisyon, uyruklarına bakılmaksızın denizciler de dahil olmak üzere, taşımacılık sektöründe çalışanlara özel uygulamalar sağlamayı amaçlamaktadır.

Kılavuz, Schengen kuralları kapsamında sınır kontrollerine ilişkin var olan kolaylaştırma tedbirlerinin kapsamlı şekilde gözden geçirilmesini tavsiye etmektedir. Söz konusu tedbirler aşağıdaki hususları kapsamaktadır:

Çocuklar gibi savunmasız kişiler ile hizmetleri yürütmeleri sebebiyle Ukrayna'da bulunan taşımacılık çalışanları gibi belirli kategorilerdeki kişiler için sınır kontrollerinin basitleştirilmesi.

Sınır muhafızlarının tüm veya belirli yolcu gruplarına karşı kolaylık sağlaması uygulamasına izin verilmesi. Söz konusu kolaylık uygulamasına karar verilirken, kimlerin kontrol edileceğinin belirlenmesi aşamasında; uyruklarına bakılmaksızın denizciler de dahil olmak üzere mesleklerini kanıtlayan geçerli belgelere sahip taşımacılık çalışanları gibi kilit personel statüsüne sahip olunması kriteri dikkate alınmalıdır.

Mal ve hizmetlerin sürekli tedarikini ve taşımacılık sektörü çalışanlarının Ukrayna'dan dönüşünü sağlamak için üye devletler tarafından yeterli gümrük memurunun görevlendirilmesini sağlayacak bir sınır geçiş noktasının yapılandırılması ve kamyonlar için benzer şeritlerin belirlenmesi. (Kaynak: ICS)

ICS: Rus ve Ukraynalı Gemi Çalışanları Küresel Deniz İş Gücünün %14,5'ini Oluşturuyor.

Dünya ticaret filosunun %80'ini temsil eden Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), Ukraynalı ve Rus denizcilerin serbest dolaşımının engellenmesi durumunda tedarik zincirinin sekteye uğrayabileceği konusunda uyarıda bulunmuştur.

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) ve ICS tarafından 2021 yılında yayımlanan Denizci İşgücü Raporu'nda (Seafarer Workforce Report), dünya ticaret filosunda 74.000'den fazla gemide 1,89 milyon gemi insanının görev yaptığı belirtilmektedir.

Bahse konu toplam iş gücünün 198.123'ü (%10,5) Rus gemi insanlarından oluşmakta olup, bunların 71,652'si zabit ve 126.471'i tayfa olarak görev yapmaktadır. Ukraynalı gemi insanları ise 47.058'i zabit ve 29.383'ü tayfa olarak toplamda 76.442 gemi insanı sayısı ile işgücünün %4'ünü oluşturmaktadır. Buna göre Rus ve Ukrayna gemi insanları küresel iş gücünün %14,5'ini temsil etmektedir.

Küresel ticaretin yaklaşık % 90'ının denizyolu ile gerçekleştirildiği günümüzde, gemi insanları temel gıda, yakıt ve ilaç tedarikinin limanlara ulaşmasını sağlayarak pandemi ile mücadelede ön saflarda yer almıştır.

¹ Deniz Ticaret Odası Aylık AB Bülteninden istifade edilerek hazırlanmıştır.



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

ICS'e göre, ticaretin idamesini sağlamak amacıyla gemi insanları personel değişimlerini yapmak için dünyanın her yerinde serbestçe gemilere katılabilmeli ve gemilerden ayrılabilirdir. Bölgede uçuşların iptal edilmesiyle gemi insanları açısından durumun giderek zorlaşacağı öngörülmektedir. Ayrıca gemi insanlarına yapılacak ödemelerin uluslararası bankacılık sistemleri aracılığıyla sürdürülmesi gerekmektedir.

ICS daha önce, gemide çalışan gemi insanlarının sayısında artışa gidilmezse gelecekte istihdam açığının ortaya çıkacağı ve bu durumun küresel tedarik zincirinin devamlılığını sıkıntıya sokacağı konusunda uyarıda bulunmuştur. Pandemi sürecindeki seyahat kısıtlamalarıyla 100.000'den fazla gemi insanı gemilerde kontrat sürelerini aşarak görevlerine devam etmiştir.

ICS Genel Sekreteri Guy Platten konuşmasında; "Denizcilerimizin güvenliği mutlak önceliğimizdir. Tüm tarafları, gemi insanlarının zarar görmeyeceği adımlar atmaya çağırıyoruz. Denizciler salgına rağmen ticaretin akışının sürdürülmesinde ön saflarda yer aldılar ve tüm tarafların şu anda bu kilit çalışanların serbest geçişini kolaylaştırmaya devam edeceğine umuyoruz." ifadelerinde bulundu.

Dryad Global'a göre; ticari operatörler, Karadeniz'de Ukrayna veya Rusya'nın Münhasır Ekonomik Bölgesi içerisinde herhangi bir geçiş veya operasyondan kaçınmalıdır. Türkiye, Bulgaristan ve Romanya'nın Münhasır Ekonomik Bölgesi içindeki ticari operasyonlar ise şu anda etkilenmemiş durumdadır.

Karadeniz'de daha geniş bir alanda seyir serbestisi konusunda yüksek derecede belirsizliğin devam etmekte olduğu, ana risk alanının dışındaki tüm gemiler ve ticari operasyonlar için temel tehlikenin gemi personelinin güvenliğine yönelik riskten ziyade ticari belirsizlik olduğu ifade edilmektedir. (Kaynak: <https://safety4sea.com>)

Denizde İnsan Haklarını Korumaya Yönelik Cenevre Beyannamesi Yayımlandı.

Dünya okyanus ve denizlerinde seyreden tüm insanların insan haklarını tanımlamak ve savunmak amacıyla "Denizde İnsan Hakları" (Human Rights at Sea-HRAS) adlı Birleşik Krallık merkezli bir sivil toplum kuruluşu tarafından geliştirilen "Denizde İnsan Hakları Cenevre Beyannamesi" (The Geneva Declaration on Human Rights at Sea) 1 Mart 2022 tarihinde yayımlanmıştır. Bahse konu Beyanname, özellikle deniz haydutluğu, cezai şiddet, deniz çalışanlarının hak ihlalleri, denizcilerin terk edilmesi, kölelik, insan ticareti, çocuk işçiliği, eşitsizlik ve ayrımcılıktan kaynaklanan insan hakları ihlallerini hedef almaktadır.

Üç yıllık bir araştırmanın ürünü olan söz konusu girişim; denizciler, balıkçılar, açık deniz petrol ve gaz platformları çalışanları ve turizm endüstrisine yönelik olup, kapsamı yolculara, bilim insanlarına, donanma ve sahil güvenlik gemilerindeki devlet görevlilerine, göçmenlere, mültecilere ve yasadışı faaliyetlere karışan kişilere kadar uzanmaktadır.

Beyannameyi hazırlayan ekibin üyesi Prof. Steven Haines, Beyannamenin savunmasızları korumayı ve hak ihlalleri yapanları cezalandırmayı amaçladığını, söz konusu suiistimallerin karada meydana gelmeleri halinde herkes tarafından bilinebileceği ve mücadele edilebileceği, fakat deniz ortamında müdahale yetki ve sorumluluğuna sahip olanların bu durumlara sıklıkla göz yummakta olduğunu ileri sürmektedir.

Denizde İnsan Hakları Cenevre Beyannamesi, denizdeki insan hakları ihlallerine karşı küresel bir farkındalık oluşturmayı ve mağdurlar için etkili çözümler sağlamayı amaçlamaktadır. Beyanname, denizde insan haklarının korunmasının dört temel ilkeye dayandığı görüşü etrafında yapılandırılmıştır:



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

- Denizde insan hakları evrenseldir; karada olduğu gibi denizde de uygulanır.
- Denizde bulunan herkes, hiçbir ayırım gözetilmeksizin insan haklarına sahiptir.
- Denizde insan haklarını reddetmek için denizciliğe özgü hiçbir neden yoktur.
- Hem anlaşma, hem de uluslararası teamül hukuku kapsamında oluşturulan tüm insan haklarına denizde saygı gösterilmelidir.

Prof. Anna Petrig konu hakkında şunları ifade etmiştir: "Beyannameye herhangi bir yeni yükümlülük yer almamakta, hiçbir devletten yeni sorumluluklar alması istenmemektedir. Beyanname, tüm devletlerin sahip olduğu çeşitli insan hakları yükümlülüklerini bir araya getirmekte ve bunların denizdeki insanlara nasıl uygulanacağını açıklamaktadır. İnsan hakları evrenseldir ve kıyı şeridinde uygulanmaları sona ermemektedir."

Denizde İnsan Hakları Cenevre Beyannamesi, liman devletlerine, kıyı devletlerine ve bayrak devletlerine insan haklarını yaygın şekilde korumaları konusunda rehberlik sağlayarak ve kötü muameleyi sona erdirmeye vizyonunu destekleyerek denizde insan haklarına uyum sağlanmasını teşvik etmektedir.

Dr. Sofia Galani konu ile ilgili olarak şunları ifade etmiştir: "Beyanname, devletlere halihazırda var olan uluslararası insan hakları hukuku kapsamında sahip oldukları yükümlülükleri yerine getirmeleri konusunda pratik rehberlik içeriyor. Tüm devletlerin aynı kapasite ve kaynaklara sahip olmadığını kabul etmeliyiz, ancak bu durum yükümlülüklerin göz ardı edilebileceği anlamına gelmez."

Dünyanın önde gelen hukuk firmalarından bazıları tarafından hakemli incelemeden geçirilen söz konusu Beyanname ile denizdeki tüm insanların insan hakları ilk kez tek bir belgede tanımlanmıştır. (Kaynak: <https://safety4sea.com>)

Kadın Denizcilerin %50'den Fazlası Şiddet ve Tacize Maruz Kalıyor.

Linnaeus Üniversitesi Kalmar Denizcilik Akademisi'nde Cecilia Österman ve Magnus Boström tarafından fiziksel şiddet ve taciz sorununa ilişkin yazılan bilimsel bir makalede, konuyla ilgili 1995'te yapılan ilk çalışmadan bu yana çok az şeyin değiştiği ortaya konulmaktadır.

Marine Policy isimli dergide yayınlanan "Denizde, işyeri fiziksel şiddeti ve tacizi: Yapılandırılmış bir literatür taraması" ("Workplace bullying and harassment at sea: A structured literature review") konulu makale, denizde şiddet ve taciz üzerine yayımlanmış bilimsel literatürün sistematik bir incelemesidir.

Makalede, tüm denizcilerin %8 ile %25'inin işyerinde şiddet ve tacize maruz kaldığı ve bu rakamın kadın denizciler için %50'nin üzerine çıktığı ileri sürülmektedir.

Çalışmada, denizciliğin büyük ölçüde güvencesiz istihdam ile karakterize edildiğine dikkat çekilmektedir. Buna göre, gemi personelinin çoğunluğunun sözleşmeli olduğu, yüksek iş yoğunluğunun bulunduğu ve hem verimli, hem de güvenli çalışmak için bazen tutarsız taleplerle karşılaştığı ifade edilerek, denizde iş yerinin sınırları içinde yaşanması gerekliliğinin de denizciliğe farklı bir boyut kazandırdığı vurgulanmaktadır.

"Denizcilik endüstrisinde özellikle işyerinde zorbalık ve taciz riskini artıran faktörlerden biri, gemi personelinin genellikle uzun süreler boyunca çalıştığı ve aynı zamanda yaşadığı gemilerde iş ve özel yaşam arasındaki belirsiz sınırlardır. Bu durum, sosyal ortamlarda iyi işleyen bir liderlik ve kişilerarası ilişkilere sahip olunmasını daha da önemli hale getiriyor."



Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi

Halihazırda yeni işe alımlar yapmakta zorlanan ve gelecekte vasıflı iş gücü sıkıntısıyla karşı karşıya kalacak olan bir sektörde, gemilerdeki çalışma koşulları ve kültürünün ele alınması gerekmektedir. Çalışmanın yazarları bu nedenle, gemideki çalışma koşulları hakkında daha iyi ve daha derin bilgiler elde edilmesini gerektiğini ifade etmektedirler.

"Denizcilik sektörü için gelecekte öngörülen nitelikli personel sıkıntısı göz önünde bulundurulduğunda, yeni personel alımını iyileştirmek ve mevcut personeli elde tutmak için önlemlere ihtiyaç bulunmaktadır. Bu da denizcileri zorbalık ve tacizden korumak ve denizdeki tüm insanların yaş, cinsiyet, etnik köken veya cinsel yönelimine bakılmaksızın refahını korumakla ilgilidir." (Kaynak: www.seatrade-maritime.com)

Rotterdam Limanı CO2 Salınımında Zirvede.

Avrupalı bir Sivil Toplum Kuruluşu olan "Transport&Environment" tarafından yapılan bir araştırma, Rotterdam'a gelen ve limandan ayrılan gemi elleçleme ve nakliye trafiğinin, yılda 13,7 milyon ton CO2 ürettiğini ve bunun diğer tüm Avrupa limanlarından daha fazla olduğunu ortaya koymuştur.

Rotterdam Liman İdaresi, limanın Avrupa'nın en büyük limanı olduğu göz önünde bulundurulduğunda, herhangi bir Avrupa limanından daha fazla CO2 emisyonu üretmesinin sürpriz olmadığını bir basın bildirisinde şu şekilde ifade etmiştir: "Yılda yaklaşık 30.000 açık deniz gemisiyle Rotterdam, Avrupa'nın açık ara en büyük limanıdır ve doğal olarak da denizcilik kaynaklı en yüksek CO2 emisyonuna sahiptir. Transport&Environment'ın ortaya koyduğu sonuç bu nedenle Rotterdam Liman İdaresi için sürpriz bir sonuç değildir."

"Büyük hedeflerimiz var. Porthos projesi, CO2 yakalama ve depolamayı kapsamaktadır. Yeşil hidrojenin endüstride kullanımı ve biyoyakıt üretimi tüm hızıyla devam ediyor. Birçok şirket emisyonlarını en aza indirme ve hatta emisyonuz terminaller konusunda kararlıdır."

Rotterdam Liman İdaresi, denizcilik endüstrisinin mümkün olduğunda alternatif yakıtların kullanımını kolaylaştırdığını, ancak iklim değişikliğini sınırlamak için önemli adımlar atması gerektiğini ifade etmiştir. Liman İdaresi, 2050 yılına kadar karbon nötr olma hedefinin bir parçası olarak karada elektrik santralleri inşa etmekte olduğunu ve iç taşımacılık gemileri için batarya gücü kullandığını da belirtmiştir.

Rotterdam Liman İdaresi CEO'su Allard Castelein da şunları ifade etmiştir: "En büyük liman olan Rotterdam Limanı'nın, Avrupa limanları arasında en yüksek emisyonla sahip olduğunun farkındayız. Rotterdam Limanı'nda bir etki yaratabileceğimizi ve yaratmamız gerektiğini ve belirlenen iklim hedeflerine önemli ölçüde katkıda bulunabileceğimizi biliyoruz. Bu konuda sorumlu hissettiğimiz ve sorumluluk aldığımız aşikardır." (Kaynak: www.seatrade-maritime.com)



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