



Sayı : 38591462 - 720 - 2020 - 671

25/02/2020

Konu : İMEAK DTO Şubat 2020 AB Bülteni Hk.

Sirküler No :206

Sayın Üyemiz,

Avrupa'da denizcilik sektöründe meydana gelen güncel gelişmelere ilişkin çeşitli kaynaklardan derlenen haberler bilgilendirme amacıyla aşağıda sunulmaktadır.

1. THETIS-Med Akdeniz Memorandumu üyeleri için hizmete girdi

Şubat ayında faaliyete geçen THETIS-Med, Akdeniz Bölgesi'nde gemilerin denetlenmesi konusunda belirleyici olan faktörler, bu denetimlerin nasıl kaydedildiği ve sonuçlarının nasıl kullanıma sunulduğuna ilişkin yeni bir döneme işaret etmektedir. THETIS-Med bilgi sistemi, Liman Devleti Kontrolüne İlişkin Akdeniz Memorandumu (The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region-Med MoU) üyeleri olan Cezayir, Kıbrıs, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Malta, Fas, Tunus ve Türkiye'yi Avrupa Komisyonu tarafından finanse edilen bir proje kapsamında desteklemektedir.

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency-EMSA) İcra Direktörü Maja Markovčić Kostelac söz konusu sistem hakkında şunları söylemiştir: "*Liman Devleti Kontrolü denetimleri için yeni THETIS-Med sistemini duyurmaktan memnuniyet duyuyoruz. Sistemin varlığı, dâhil olan tüm Akdeniz ülkeleri arasındaki yakın işbirliğinin kanıtıdır. Söz konusu sistem, açık bir şekilde uluslararası denizcilik yasal çerçevesini güçlendirmekte ve aynı zamanda diğer MoU'ların üyesi olan AB üyesi bazı ülkeler için çift raporlama ihtiyacını da ortadan kaldırmaktadır.*"

THETIS-Med, hâlihazırda EMSA tarafından yönetilen ve AB Üye Devletleri ve AB üyesi olmayan Paris MoU ülkeleri tarafından kullanılan mevcut THETIS sistemin bir kopyasıdır. Bununla birlikte THETIS-Med, tamamen Akdeniz MoU'nun gereksinimlerine, kurallarına ve prosedürlerine yanıt vermek için oluşturulmuş ve özelleştirilmiştir.

THETIS-Med, Akdeniz MoU üye ülkelerini Liman Devleti Kontrolü denetimlerine ilişkin yükümlülüklerini yerine getirmeleri konusunda destekleyecektir. THETIS-Med bu kapsamda;

- Denetim için doğru geminin seçilmesine yönelik güncellenmiş bir gemi profili aracılığıyla otomatik bir hedefleme sistemi sunarak Üye Devletlere yardımcı olacak,
- Denetim sonuçları ve performansı hakkında istatistik sağlayarak Akdeniz MoU Komitesine ve Üye Devletlere yardımcı olacak,
- Paris MoU'ya üye iki AB ülkesinden (Malta ve Kıbrıs) gelen benzer bilgileri işleyecek bir sistem sağlayacak,
- Liman Devleti Kontrolü Görevlilerinin (Port State Control Officer-PSCO), eksiklikler üzerinden bir EMSA aracı ve güncel Deniz Mevzuatı Havuzu olan RuleCheck'e doğrudan

bağlanabilmelerini sağlayacak,

• PSCO'ların diğer MoU'lar, tanınmış kuruluşlar (Ros), EQUASIS, RuleCheck vb. ile bütünleşik bağlantılar kurmalarını sağlayacaktır. (Kaynak: EMSA)

2. HNS Sözleşmesinin onaylanması bir aciliyet meselesidir

Armatörler, 17-21 Şubat 2020 tarihleri arasında Brüksel'de gerçekleştirilen 2020 Avrupa Denizcilik Haftası kapsamında, Deniz Yoluyla Taşınan Tehlikeli ve Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkındaki 2010 tarihli Uluslararası Sözleşme'nin (HNS Sözleşmesi) onaylanmasına yönelik kampanyaları kapsamında bir etkinlik düzenlemişlerdir.

Söz konusu etkinlikte Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu (IOPC Fund), Avrupa Komisyonu, Üye Devletler ve endüstri temsilcileri, HNS Sözleşmesinin amacı ve yararı, Sözleşmenin uluslararası sorumluluk çerçevesini nasıl güçlendireceği ve devletlerin Sözleşmeyi mümkün olan en kısa süre içerisinde onaylamaya ya da kabul etmeye neden teşvik edilmesi gerektiği hususlarını ele almışlardır.

Etkinlikte Avrupa Komisyonu temsilcisi, Sözleşmenin önemini vurgulamış ve AB Üye Devletlerini Mayıs 2021'e kadar Sözleşmeyi onaylamaya teşvik eden 2017 Konsey Kararını hatırlatmıştır. Buna göre; 25 Nisan 2017 tarihli 2017/769 Konsey Kararı ile Avrupa Birliği Konseyi, Üye Devletlerine, sivil konularda adli işbirliği ile ilgili hususlar hariç olmak üzere, 2010 HNS Protokolünü onaylamaya ya da taraf olmaya yetki vermiştir. Bu doğrultuda, Üye Devletlerden 2010 Protokolünü onaylama veya Protokole taraf olma belgelerini makul bir süre içinde ve mümkünse 6 Mayıs 2021'e kadar tevdi etmek için gerekli adımları atmaları istenmiştir. Söz konusu Konsey Kararını hatırlatan Komisyon ayrıca, bu süreçte mümkün olan hallerde yardımda bulunma teklifini de sunmuştur.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Association-ECSA) Genel Sekreteri Martin Dorsman konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir: "*HNS Sözleşmesi, gemiler tarafından taşınan tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan kirlilik hasarını kapsayan etraflı bir plan oluşturduğu için uluslararası denizcilik yükümlülük ve tazminat rejiminin önemli bir parçasıdır. Denizcilik endüstrisi sözleşmenin onaylanmasını güçlü bir şekilde desteklemektedir.*"

ECSA Hukuk Danışma Komitesi Başkanı Viggo Bondi de şunları eklemiştir: "*Bugüne kadar Sözleşmeyi onaylayan tek AB Üye Devleti Danimarka'dır ve bugün Danimarka'nın Sözleşmeyi onaylamayı neden çok önemli bulduğunu ve onay sürecine nasıl hazırlandığını dinledik. Bugün Fransa, Hollanda ve Belçika da dâhil olmak üzere bir dizi diğer AB Üyesi Devletin de yakın gelecekte Sözleşmeyi onaylamayı planladığını duymak bizi cesaretlendirdi. Bu önemli gelişmeyi memnuniyetle karşılıyor ve diğer tüm Üye Devletleri Sözleşmeyi mümkün olan en kısa sürede onaylamaya yönelik çabalarını sürdürmeye teşvik ediyoruz. Bu şekilde AB, örnek teşkil edecek ve Sözleşmenin yürürlüğe girmesini sağlayacaktır. Bu, deniz taşımacılığının uluslararası boyutunun diğer sektörlere kıyasla daha fazla olması ve küresel kurallara ve eşit koşullara ihtiyaç duyması nedeniyle önemlidir.*"

HNS Sözleşmesi 2010 Protokolü, gemiler tarafından taşınan tehlikeli ve zararlı

maddelerden kaynaklanan kirlilik hasarının yanı sıra can kaybı, kişisel yaralanma ve kayıp veya hasar dâhil yangın ve patlama risklerini de içeren kapsamlı, tek tip ve küresel bir sorumluluk kuralları seti oluşturmaktadır. Hasarların armatörün sınırını aştığı daha büyük kirlilik olaylarında, HNS Fonu "ilave" (top-up) tazminat ödemektedir. Bu iki aşamalı sorumluluk rejimi, denizde tehlikeli ve zararlı maddelerin dâhil olduğu bir olayın potansiyel kurbanları için daha fazla koruma ve tazminat sağlamaktadır. Tehlikeli ve zararlı maddelerin deniz yoluyla taşınması, konteyner gemileri, kimyasal, sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) ve sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG) tankerleri de dâhil olmak üzere neredeyse tüm gemi tipleri tarafından giderek daha fazla oranda yapıldığı için Sözleşme de giderek daha önemli hale gelmektedir.

Sözleşme, en az 12 Devlet tarafından onaylandıktan 18 ay sonra yürürlüğe girecektir. Norveç Nisan 2017'de Sözleşmenin 2010 Protokolünü onaylayan ilk devlet olmuştur ve Norveç'i 2018'de Kanada, Türkiye ve Danimarka ve Temmuz 2019'da Güney Afrika izlemiştir. (Kaynak: ECSA)

3. Taşımacılık sektörü cesur ve gerçekçi bir Avrupa Yeşil Anlaşması çağrısında bulunuyor

Avrupa Yeşil Anlaşması (European Green Deal) Avrupa'nın emisyonlarını 2030 yılına kadar en az % 50 azaltma ve ekonomisini 2050 yılına kadar karbon nötr hale getirme kararlılığı konusunda AB için çok iddialı hedefler koymakta ve dünyanın geri kalanına güçlü bir mesaj vermektedir.

Lojistik hizmet sağlayıcılarını, liman ve iç liman yetkililerini, nakliyecileri, iç su yollarını, kombine taşımacılık işletmecilerini, demiryolu yük operatörlerini, liman ve terminal işletmecilerini, deniz ekipmanı üreticilerini ve tersaneleri temsil eden Avrupalı 15 kuruluş (CLECAT, ESC, ETA, ECASBA, FEPORT, UIRR, ERFA, European IWT Platform, EFIP, ESPO, EUDA, SEA EUROPE, UIP, EBU, EMPA) Avrupa Yeşil Anlaşması'nı memnuniyetle karşılamıştır. Söz konusu kuruluşlar, Anlaşmanın AB endüstrilerinin sürdürülebilirliklerini ve rekabet güçlerini artıracak "yeni bir büyüme stratejisinden" faydalanmalarına olanak tanınması halinde Avrupa için bir fırsat olabileceği ve bunun da dünyanın diğer bölgeleriyle eşit koşullar korunarak gerçekleştirilmesi gerektiği görüşündedir.

AB taşımacılık sektörünün, sürdürülebilir ticaretin ve ekonomik büyümenin kilit sağlayıcısı olmaya devam etmesi gerektiğini savunan bahse konu kuruluşlara göre Avrupa Yeşil Anlaşması'nın başarısı, inovasyonu ve uygulamayı desteklemek için harekete geçirilecek düzenleyici çerçeveye ve finansal araçlara bağlı olacaktır. Özel yatırımlar için yasal kesinliğin sağlanması ve "ilk girişimcilerin" finansal olarak desteklenmesi Yeşil Anlaşma'nın nihai başarısı için önemli olacaktır.

Anlaşmanın başarılı olmasının bir diğer koşulu, tüm paydaşların bağımsız taşıma modları ve diğer lojistik hizmetlerinden ziyade daha iyi bir entegre taşımacılık sistemine odaklanmasını sağlayacak zihniyete sahip olmalarıdır.

AB üyesi olmayan ülkelerin de aynı doğrultuda hareket etmeye ikna edilmesi konusunda AB'nin oynayacağı liderlik rolü de Anlaşmanın başarısını etkileyecektir. Kuruluşlar bu nedenle, Avrupa Komisyon'un "yeşil anlaşma diplomasisini" geliştirme ve diğer hükümetleri iddialı iklim

hedefleri belirlemeye ikna ederek eşit koşulları sağlama çabalarını memnuniyetle karşılamaktadır.

Yeşil Anlaşma aynı zamanda, her bir taşıma türünün kendine özgü güçlü yönlerini ve sınırlarını göz önünde bulundurarak, tüm taşıma modlarının sürdürülebilir bir kombinasyonunu teşvik eden yasal bir çerçeve üzerinde anlaşmaya varılması için bir fırsat olarak da kullanılmalıdır. Demiryolu, karayolu, kısa mesafeli deniz taşımacılığı, iç su yolları ve hava taşımacılığını akıllı ve verimli bir şekilde birleştirmek, olumsuz dışsallıkların azaltılmasını sağlayacaktır.

Taşımacılık sektörü uluslararası politikaya ve/veya AB politikasına uygun olarak teknik gelişmelere ve yeniliklere hazırlanırken, yasal kesinlik ve öngörülebilirlik hem uluslararası düzeyde hem de AB düzeyinde garanti edilmelidir. Söz konusu garanti, ilk girişimciler için önemlidir ve hedeflenen emisyon azaltımlarını gerçekleştirmek için yatırımların desteklenmesi ve teşvik edilmesi için gerekli bir koşuldur.

Yeşil Anlaşma'nın hedeflerine ulaşmak için, yenilikçi teknolojilerin araştırılması ve geliştirilmesine yapılacak yatırımlar da kilit önemde olacaktır. Daha da önemlisi, tüm ulaştırma modlarını daha yeşil, enerji tasarruflu, temiz ve emniyetli hale getirmeyi amaçlayan yenilikçi teknolojilerin devreye alınması için finansmana ihtiyaç duyulacaktır. (Kaynak: Avrupa Barç Birliği - EBU)

4. Rotterdam Limanı Brexit'in sonuçları için hazırlanıyor

İngiltere'nin 31 Ocak 2020'de Avrupa Birliği'nden ayrılmasının ardından Rotterdam Limanı, İngiltere ile olan ticari ilişkisi hakkındaki endişelerini dile getirmiştir. Anlaşılın şartlara bağlı olarak, serbest ticaretin yeni formaliteler, tarifeler, kalite düzenlemeleri ve çevre standartları getirmesi beklenmektedir.

Rotterdam Limanı'nın bildirdiğine göre, 31 Ocak 2020 bir geçiş döneminin başlangıcı olduğu için 31 Aralık 2020'ye kadar önemli bir değişiklik olmayacak, Brexit'in söz konusu geçiş dönemi süresince, AB ve İngiltere müzakere edecek ve 31 Aralık 2020'den sonraki işbirliğine odaklanacaktır. Sonuç olarak, Rotterdam Limanı, iki pazar arasında malların ithalatı, ihracatı ve transit geçişi için en uygun koşulları ve anlaşma düzenlemelerini sağlamak zorunda kalacaktır.

Rotterdam Limanı; Portbase, Hollanda Gümrükleri, Hollanda Bayındırlık ve Su Yönetimi Genel Müdürlüğü (Rijkswaterstaat) ve feribot terminalleri ile birlikte Brexit'e gerektiğince hazırlık yapmak için elinden geleni yaptığını, tarafların Portbase'i kullanarak, sorun yaşamadan malları ihraç ve ithal etmeye devam edebileceklerini, bu bağlamda zincirdeki tüm tarafların Portbase'e kayıt yaptırmasının önemli olduğunu vurgulamıştır.

2009 yılında Rotterdam Limanı ve Amsterdam Limanı tarafından kurulan Portbase, liman iş dünyasının geniş desteğine sahiptir. Portbase'in amacı Hollanda limanlarının lojistik zincirlerini tek duraklı hizmet anlayışıyla mümkün olduğunca çekici hale getirmektir. Portbase, Hollanda limanlarının lojistik zincirlerindeki tüm tarafları bu amaçla birleştiriyor. Portbase "Port Community System" aracılığıyla, daha hızlı, daha verimli ve daha düşük maliyetlerle çalışmak için şirketler arasında veri paylaşımını ve hükümetlerle bilgi alışverişini kolaylaştırmaktadır.

Rotterdam Limanı'ndaki feribot terminallerine her gün yaklaşık 3.000 kamyon gelip gitmekte, Rotterdam ve İngiliz terminalleri arasında yaklaşık 40 milyon ton mal ithal veya ihraç edilmektedir.

AB'nin 2020 yılı sonuna kadar İngiltere ile ticaret anlaşması yapmaması durumunda, Rotterdam, Hollanda Gümrükleri, Rijkswaterstaat ve Rotterdam Belediyesi durumu bir kez daha değerlendirecek ve Brexit'in etkilerini azaltmaya ilişkin çabalarını birleştireceklerdir.

Rotterdam Limanı'na göre; AB-İngiltere ortaklığının önümüzdeki yıllarda alacağı şekil ne olursa olsun, her durumda ek formaliteler ve kontroller olacağı için Portbase'e kaydolmak faydalı bir yatırım olacaktır.

Söz konusu durum ışığında, AB deniz taşımacılığı İngiltere ile ticari ilişkilerini sürdürmeyi hedeflediğini açıklamış ve hem entegre hem de kesintisiz bir deniz taşımacılığı merkezi olarak kalmanın her iki taraf için de daha faydalı olacağını vurgulamıştır. (Kaynak: www.safety4sea.com)

5. 01.01.2020-25.02.2020 tarihleri arasındaki Paris MOU kapsamında Türk bayraklı gemi tutulmaları

01.01.2020 – 25.02.2020 tarihleri arasında Paris Memorandumu (Paris MOU) üye limanlarında Türk Bayraklı gemilere yönelik 42 denetim gerçekleştirilmiş olup, söz konusu denetimlerde herhangi bir gemi tutulmamıştır. Türk Bayraklı gemi tutulmalarına ilişkin detaylı bilgiler

Odamız	web	sayfasında
--------	-----	------------

 (<http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/gemitutulmalari.aspx>) yer almaktadır.

Saygılarımla,

e-imza

İsmet SALİHOĞLU
Genel Sekreter

Dağıtım:

Gereği:

- Tüm Üyeler (WEB sayfası ve e-posta ile)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Armatörler Taşıma ve İşletme Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Meslek Komite Bşk.
- İMEAK DTO Şubeleri
- TÜRK LOYDU UYGUNLUK DEĞERLENDİRME HİZMETLERİ A.Ş.
- GİSBİR

Bilgi:

- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri
- İMEAK DTO Şube YK Başkanları
- İMEAK DTO AB ve Dış İlişkiler Komisyonu



- Yalova Altınova Tersane Gir. San. ve Tic. A.Ş.
- TÜRKLİM
- KOSDER
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası
- Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği
- Gemi Mühendisleri Odası
- TAİS
- WISTA Türkiye Derneği



Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile imzalanmıştır.
Evrakı Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/KABJ0H>
Bilgi için: Selin YELESER GİRĞİN Telefon: 02122520130/462 E-Posta: selin.yeleser@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22 34427 Fındıklı - Beyoğlu - İstanbul Türkiye
Tel : +90 (212) 252 01 30 Faks: +90 (212) 293 79 35
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr Kep: imeakdto@hs01.kep.tr



Odamızda
ISO 9001:2015
Kalite Yönetim
Sistemi
uygulanmaktadır.