



Sayı : 38591462 - 720 - 2019 - 6988

23/12/2019

Konu : İMEAK DTO Kasım 2019 AB Bülteni Hk.

Sirküler No :878

SAYIN ÜYEMİZ,

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

1. Avrupalı armatörler Hindistan'ın Hong Kong Konvansiyonu'na taraf olmasını memnuniyetle karşıladı.

Dünyanın en büyük beş gemi geri dönüşümü ülkesinden biri olan Hindistan, emniyetli ve çevreye duyarlı gemi geri dönüşümü için küresel standartları belirleyecek olan IMO Hong Kong Konvansiyonu'na 28 Kasım 2019 tarihinde taraf olmuştur. Böylece Konvansiyon'a taraf olması gereken ülke sayısına erişilmiş ancak, Konvansiyonun yürürlüğe girmesi için gerekli tonaja ve geri dönüşüm hacmine henüz ulaşamamıştır.

Hindistan'ın önemli bir gemi geri dönüşümü merkezi olarak Konvansiyon'u onaylaması, tüm dünyada emniyetli ve çevreye duyarlı gemi geri dönüşümünün başarılabilmesine yönelik önemli bir adımdır. Hindistan, 2018 yılında yaklaşık 5 milyon gros tonluk 250'in üzerinde gemiyi geri dönüşüm amacıyla almış olup, bu miktar dünyanın gemi geri dönüşüm tonajının % 25-35'ini oluşturmuştur.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birlikleri (European Community Shipowners' Associations- ECSA) Genel Sekreteri Martin Dorsman konu ile ilgili şu açıklamayı yapmıştır: "Hong Kong Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesi, gemi geri dönüşümü sektöründe daha iyi bir ortak standart için bağlayıcı bir uluslararası düzenleyici çerçevenin sağlanmasına yardım edecektir. [Hindistan'ın Hong Kong Konvansiyonu'nu onaylaması ve] Hindistan'daki pek çok tesisin şimdiden Konvansiyon ile uyumlu olması, Hindistan'ın ve Hindistan'daki gemi geri dönüşümü tesislerinin geri dönüşüm standartlarını yükseltme istediğinde olduğunu göstermektedir. Hindistan'daki tesisler bir süredir AB'nin onaylı gemi geri dönüşümü tesisleri listesine dahil edilmek üzere başvuruda bulunmakta ancak başvurular kabul edilmemekteydi. [Hindistan'ın Konvansiyon'a taraf olması] Hindistan'da kaydedilen ilerlemenin diğer bir göstergesidir. ECSA en kısa sürede AB gerekliliklerini karşılamaları için Hindistan'daki tesisleri teşvik etmeleri konusunda AB'ye çağrıda bulunmaktadır." (Kaynak: ECSA)

2. "Avrupa Yeşil Anlaşması" ile Avrupa'nın iklime zararsız ilk kıta haline gelmesi amaçlanıyor.

Avrupa Komisyonu, iklim ve çevresel zorlukları tüm politika alanlarında fırsatlara dönüştürerek ve herkes için adil ve kapsayıcı bir geçiş yaparak AB ekonomisini sürdürülebilir hale getirecek bir yol haritası olan Avrupa Yeşil Anlaşması'nı (The European Green Deal) 11 Aralık 2019 tarihinde sunmuştur.

Avrupa Komisyonu'nun Başkanı Ursula von der Leyen, "Avrupa Yeşil Anlaşması, aldığından daha fazlasını veren bir yeni büyüme stratejisidir. Anlaşma, daha sağlıklı yaşamak ve işlerimizi yenilikçi kılmak için yaşama, çalışma, üretim ve tüketim biçimimizi nasıl değiştireceğimizi göstermektedir. Hepimiz [bu] geçişe dâhil olabilir ve fırsatlardan yararlanabiliriz. İlk önce ve hızlı hareket ederek ekonomimizin küresel bir lider olmasına yardımcı olacağız.



Avrupa'nın doğal mirası, biyolojik çeşitliliği, ormanlarımız ve denizlerimiz için, bu gezegen ve üzerindeki hayat için başarılı olmaya kararlıyız. Nasıl sürdürülebilir ve rekabetçi olunacağını dünyanın geri kalanına göstererek, diğer ülkeleri de bizimle hareket etmeye ikna edebiliriz." şeklinde anlaşma ile ilgili açıklamada bulundu.

Avrupa Komisyonu Birinci Başkan Yardımcısı Frans Timmermans ise, "İklimsel ve çevresel bir acil durumdayız. Avrupa Yeşil Anlaşması, ekonomik modelimizi değiştirerek insanlarımızın sağlığını ve refahını iyileştirebilmek için bir fırsattır. Planımız; emisyonları nasıl azaltacağımızı, doğal çevremizin sağlığını nasıl geri kazanacağımızı, vahşi hayatı nasıl koruyacağımızı, yeni ekonomik fırsatları nasıl yaratabileceğimizi ve vatandaşlarımızın yaşam kalitesini nasıl yükselteceğimizi ortaya koymaktadır. [Söz konusu planda] hepimizin oynayacağı önemli bir rol bulunmaktadır ve tüm endüstriler ve ülkeler bu dönüşümün bir parçası olacaktır." şeklinde ifadeler ile anlaşmanın önemini vurguladı.

Avrupa Yeşil Anlaşması, temiz ve döngüsel bir ekonomiye geçerek, iklim değişikliğini durdurarak, biyolojik çeşitlilik kaybını tersine çevirerek ve kirliliği azaltarak kaynakların verimli kullanımını desteklemek için eylemler içeren bir yol haritası sunmaktadır. Plan, ihtiyaç duyulan yatırımları ve mevcut finansman araçlarını ana hatlarıyla belirtmekte ve adil ve kapsayıcı bir geçişin nasıl sağlanacağını açıklamaktadır.

Avrupa Yeşil Anlaşması, başta taşımacılık, enerji, tarım, inşaat, çelik, çimento, bilişim ve iletişim teknolojileri, tekstil ve kimyasallar olmak üzere ekonominin tüm sektörlerini kapsamaktadır.

Avrupa Komisyonu, iklime zararsız ilk kıta olmaya ilişkin siyasi hedefini 2050 yılına kadar yasal anlamda gerçekleştirmek amacıyla, ilk Avrupa İklim Yasasını 100 gün içinde sunacaktır. Komisyon, iklim ve çevre hedeflerine ulaşmak amacıyla, 2030 yılı için Biyoçeşitlilik Stratejisi, yeni Endüstriyel Strateji ve Döngüsel Ekonomi Eylem Planı, Sürdürülebilir Gıda için Tarımdan Sofraya Stratejisi ile birlikte kirlilik üretmeyen Avrupa için başka öneriler de sunacağı konusunda açıklamalarda bulunmuştur.

Avrupa Yeşil Anlaşması'nın amaçlarına ulaşması önemli yatırımların yapılmasına bağlıdır. Mevcut 2030 iklim ve enerji hedeflerinin gerçekleşmesi için 2018 GSYİH'nın yaklaşık % 1,5'ini temsil eden 260 milyar Euro'luk ek yıllık yatırımın gerektiği tahmin edilmektedir. Söz konusu yatırımın, kamu ve özel sektörün seferberliğine ihtiyaç duyacağı ve Avrupa Komisyonu'nun 2020 yılının başlarında, yatırım ihtiyaçlarını karşılamak için Sürdürülebilir Avrupa Yatırım Planı'nı sunacağı bilinmektedir. AB'nin uzun vadeli bütçesinin en az % 25'inin iklim eylemine ayrılmasının gerekeceği ve Avrupa'nın iklim bankası olan Avrupa Yatırım Bankası'nın da projeye daha fazla destek sağlayacağı ifade edilmektedir. Avrupa Komisyonu ayrıca, özel sektörün yeşil geçişin finansmanına katkıda bulunabilmesi için 2020'de bir Yeşil Finansman Stratejisi sunacaktır.

İklim değişikliğinin ve çevresel bozulmanın küresel zorlukları küresel çapta bir tepki gerektirmektedir. AB, Birleşmiş Milletler'in (BM) Biyoçeşitlilik ve İklim Sözleşmelerinde çevresel hedeflerini ve standartlarını desteklemeye ve yeşil diplomasisini güçlendirmeye devam edecektir. G7, G20, uluslararası sözleşmeler ve ikili ilişkiler, diğer ülkeleri bu konulardaki çabalarını artırmaya ikna etmek için kullanılacaktır. AB ayrıca, sürdürülebilirliği sağlamak için ticaret politikası kullanacak ve geçiş süreçlerinde yardımcı olmak için Balkanlar ve Afrika'daki komşularıyla ortaklıklar kuracaktır. (Kaynak: Avrupa Komisyonu)

3. AB Üye Devletlerinin güncel politikaları 2030 iklim hedefini karşılamıyor.

Avrupa Çevre Ajansı (European Environmental Agency-EEA) tarafından yayımlanan verilere göre; AB Üye Devletleri, 2017 ve 2019 yılları arasında 400'den fazla yeni iklim değişikliği azaltma politikası bildirmiş ve çoğu enerji arzı veya enerji tüketimini hedef alan 1.900'den fazla

iklim eylemi rapor etmişlerdir.

Avrupa Çevre Ajansı'nın "Daha fazla ulusal iklim politikası bekleniyor, ancak mevcut politikalar ne kadar etkili?" başlıklı bilgilendirmesi, sera gazı emisyonlarını azaltmak ve iklim ve enerji hedeflerine ulaşmak için AB Üye Devletlerinin faaliyetlerini analiz etmektedir. Bilgilendirmeye göre, AB Üye Devletleri, beklenen emisyon tasarrufları da dahil olmak üzere iklim politikaları hakkında daha iyi ve daha eksiksiz bilgi vermektedir. Bununla birlikte, gerçekleştirilen egzoz gazı emisyonunu düşürme çalışmaları ve bu politikaların maliyetleri hakkında rapor edilmiş kanıtlar halen yetersizdir.

AB Üye Devletleri EEA'ya 1.925 iklim değişikliği azaltma politikası ve tedbiri bildirmiştir. Bahse konu politikaların 400'den fazlası 2017'den bu yana olan ve çoğunlukla da devam eden Ulusal Enerji ve İklim Planları hazırlığını yansıtan planlama aşamasındaki politikalarlardır. EEA verileri, AB Üye Devletlerinin iklim politikalarının çoğunun sübvansiyonlar veya tarife garantileri gibi ekonomik araçlar (% 44) veya enerji verimliliği üzerine düzenlemeler (% 43) şeklinde olduğunu göstermektedir.

Raporlanan politikalar temel olarak; binaların enerji verimliliğinin artırılması (% 18), daha fazla yenilenebilir enerji kullanımı (% 16), düşük karbonlu yakıtlara veya elektrikli araçlara geçilmesi (% 8) veya araçların yakıt verimliliğinin iyileştirilmesi (% 7) de dahil olmak üzere enerji kaynaklı sera gazı emisyonlarını hedeflemektedir. Yeni eylemlerin çoğu da dahil olmak üzere, önlemlerin % 10'undan fazlası ise tarımı ilgilendirmektedir.

Avrupa Çevre Ajansı, AB ve Üye Devletlerinin toplam sera gazı emisyonlarını 1990 yılından 2018 yılına kadar % 23,2 oranında azalttığını tahmin etmektedir. Üye Devletlerin tahminleri, sera gazı emisyonlarında en az % 40 azaltıma ilişkin 2030 hedefi ile uyumlu değildir. EEA analizine göre, Üye Devletlerin şu andaki politikaları 2030 yılına kadar sadece % 30'luk bir azaltım sağlayabilecek olup, planlanan tüm politikaların uygulanması dahi toplam azaltımı ancak % 36 seviyesine getirebilecektir. (Kaynak: Avrupa Çevre Ajansı)

4. Rotterdam Limanı, çok düşük sülfürlü akaryakıtın satılmasında dramatik bir yükselişe tanıklık ediyor.

Avrupa'nın en büyük bunker limanı olan Rotterdam Limanı'nda, azami % 0.5 sülfür içeren yeni çok düşük sülfürlü akaryakıtın (VLSFO) satışında büyük bir artışın görüldüğü bildirilmektedir.

Rotterdam Liman İdaresi, TimeToBunker isimli yeni uygulamadan aldığı verilerden yola çıkarak Kasım ayındaki tüm yakıt satışlarının yarısının VLSFO olduğunu bildirmiştir. Verilere göre, bu yıl Eylül ayında 1.700 ton olan VLSFO satışları, Ekim ayında 32.000 tona ve Kasım ayında ise 95.000 tona çıkarak çok büyük bir artış göstermiştir.

Liman İdaresi söz konusu yükseliş için "Eylül ayında % 1.8 olan toplam akaryakıt satışları içindeki VLSFO payının Kasım ayında % 51.6'ya yükseldiği anlamına geliyor" demiştir.

Liman İdaresi Yakıt İkmal Uzmanı Ronald Backers, bu trendin Rotterdam'daki tüm yakıt satışlarını temsil ettiğini varsayarak şunları söylemiştir; "TimeToBunker uygulaması Şubat ayından beri büyük bir başarı ile kullanılmaktadır. Yakıt ikmal bildirimlerinin üçte birinden fazlası söz konusu uygulama aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Halen standart yakıt ikmal bildirimleri yapan firmaların tamamen farklı akaryakıt satın alma davranışına sahip tamamen farklı müşteriler olduğunu varsaymak için hiçbir neden göremiyorum."

VLSFO satışındaki söz konusu eğilimin, deniz yakıtlarındaki kükürt içeriğinin % 3.5'ten % 0.5'e düşürülmesini zorunlu kılacak 2020 kükürt üst sınırına uyuma yönelik hazırlıklarla bağlantılı olduğu düşünülmektedir. (Kaynak: World Maritime News)

5. Nautilus: "Denizciler sülfür üst limiti ihlali konusunda suçlanmaktan korkuyorlar".

İngiltere, Hollanda ve İsviçre'de 20.000'in üzerindeki denizcilik profesyonelinin çıkarlarını korumak üzere kurulan Nautilus International sendikası, denizcilerin, yakıtın sülfür içeriği üzerindeki % 0.5'lik üst sınır uygulanmasına bağlı olarak ortaya çıkabilecek sorunlar nedeniyle suçlanma ihtimalinden korktuklarını ifade etmektedir.

Nautilus üyeleri; yakıtları değiştirirken ortaya çıkan güç kaybı olayları, yağlama sorunları, filtre sorunları ve sızıntılar dahil olmak üzere bir dizi emniyet ve operasyonel meseleye de dikkat çekmiştir.

Sendikanın belirttiğine göre; "Yakıt değişimi; mühendislerin kontaminasyon, uyumluluk, stabilite, viskozite ve yağlama, yanma ve tutuşma kalitesi, alüminyum silikat, soğuk akış özellikleri ve parlama noktaları gibi zorluklarla başa çıkmak için özel özen göstermesini gerektirerek ciddi ek iş yükü yaratmıştır."

Sendikanın profesyonel ve teknik komitesi; düşük sülfürlü yakıtların motor parçaları, kazanlar, temizleyiciler, filtreler, tanklar, ısı dönüştürücüleri ve borularda ek yıpranma ve aşınmaya neden olduğunu bildiren raporları da ele almışlardır.

Nautilus'un bu yılın başlarındaki bir raporu, denizcilerin neredeyse yüzde 90'ının suçlanmaktan endişe duyduklarını ve üçte ikisinin de denizcilik sektöründe çalışmaya ilişkin düşüncelerinin bu durumdan etkilendiğini göstermektedir. Zira, 1 Ocak 2020'de yürürlüğe girecek yeni düzenlemeye uyulmaması halinde verilecek cezalar, bazı ülkelerde büyük para cezaları veya uzun hapis cezalarının yanı sıra gemi tutulmalarını da kapsayacaktır.

Nautilus profesyonel ve teknik çalışanı David Appleton konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir; "Denizcilik endüstrisinin çevresel performansını iyileştirme yönündeki girişimleri sıkı bir şekilde desteklememize rağmen, IMO 2020'nin denizciler için hem iş yükü açısından hem de potansiyel olarak çok büyük para cezalarına ve cezai mahkumiyetlere maruz bırakma açısından büyük ve yeni bir yük getirdiği açıktır. Denizcilik şirketlerinin, kaptanlarına, zabıtlarına ve gemi personellerine yeni kurallara uyumu sağlamak için gereken eğitim ve kaynakları sağlamak için ellerinden geleni yapmaları gerekmektedir. Bunlar karmaşık ve çok farklı uygulama mekanizmalarına sahip karmaşık gerekliliklerdir ve üyelerimizin kuralların yanlışlıkla ihlal edilmesinden kaynaklanan yasal işlem tehdidine karşı korunmaları gerekmektedir." (Kaynak: World Maritime News)

6. 01.01.2019-19.12.2019 tarihleri arasındaki Paris MOU kapsamında Türk bayraklı gemi tutulmaları.

01.01.2019 – 19.12.2019 tarihleri arasında Paris Memorandumu (Paris MOU) üye limanlarında 4 Türk Bayraklı gemi (İspanya – Santander, Yunanistan – Elefsis, İtalya – Trieste, Yunanistan-Girit) tutulmuştur. Türk Bayraklı gemi tutulmalarına ilişkin detaylı bilgiler Odamız web sayfasında (<http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/gemitutulmalari.aspx>) yer almaktadır.

Bilgilerinizi arz/rica ederim.

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
- GESAD
- 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

Bilgi:

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



Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile imzalanmıştır.
Evrakı Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/NNB1CP>
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.