



Sayı : 38591462 –824.06 – 2019 - 3364
Konu : İMEAK DTO Ağustos 2019 AB Bülteni

20.09.2019

SİRKÜLER No: 639/ 2019

İMEAK DTO AB Bülteni

AĞUSTOS 2019

Avrupa Denizcilik Haftası 23-27 Mart 2020'de gerçekleştirilecek

Avrupalı armatörler 23 - 27 Mart 2020 tarihleri arasında üçüncü kez Brüksel'de düzenlenecek olan Avrupa Denizcilik Haftası'nda, deniz taşımacılığını ve denizciliği gündemde en üst sıraya getirmek için Avrupa Parlamentosu, Avrupa Konseyi ve Avrupa Komisyonu ile yeniden birlikte çalışacak.

İklim değişikliği ve dekarbonizasyonun getirdiği zorluklar ve fırsatlar, Avrupa deniz taşımacılığı sektörünün küresel rekabet gücü, çok taraflı ticaret sistemine yönelik mevcut tehditler, dijitalleşme ve inovasyonun getirdiği hızlı değişim, çeşitliliğin ve cinsiyet eşitliğinin teşviki gibi konular Avrupa Denizcilik Haftası'nın ana temalarını oluşturacaktır.

Küresel deniz taşımacılığı liderleri, Avrupa'nın küresel denizcilik sahnesindeki gücünü değerlendirmek ve düzenleyici kurumların ve sektörün önümüzdeki dönemde ortaya çıkabilecek zorlukları AB için fırsata çevirmek üzere birlikte nasıl çalışabileceklerini incelemek üzere hafta boyunca gerçekleştirilecek çok sayıda etkinliğe katılarak Avrupa'daki denizcilik paydaşlarının temsilcileriyle bir araya gelecekler.

Avrupa Komisyonu, Mobilite ve Taşımacılık Genel Müdürlüğü (DG MOVE) aracılığıyla, 2020 Avrupa Taşımacılık Haftası'nı (ESW2020) onaylamıştır. Avrupa Denizcilik Haftası, güçlü bir denizcilik mirasına sahip bir ulusu temsil eden Hırvat Hükümeti'nin Avrupa Konseyi Başkanlığı döneminde gerçekleşecektir.

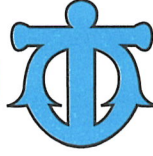
Avrupa Denizcilik Haftası temalarını memnuniyetle karşılayan ECSA Genel Sekreteri Martin DORSMAN konu ile ilgili olarak şu ifadeleri kullanmıştır: "Avrupa Denizcilik Haftası'nın temel amacı, Avrupa denizcilik sektörünün küresel denizcilikte oynadığı merkezi rol konusunda düzenleyici kurumlarla etkileşimde bulunmaktır. Denizcilik sektörü, denizciliğin dekarbonizasyona sağladığı katkıları ve inovasyon ve dijitalleşmede kaydettiği aşamaları özel amaçlı etkinlikler ile ortaya koyabilecek ve aynı şekilde denizcilik sektörünün küresel rekabette öne çıkarılması ve daha yüksek sürdürülebilirlik, çeşitlilik ve emniyet standartlarına ulaşılması için yapılabilecekleri ele almak üzere karar vericileri ve medyayı tartışmaya teşvik edecektir" dedi. (Kaynak:ECSA)

Avrupalı denizcilik kuruluşları, Enerji Vergilendirme Direktifini karbonsuz bir ekonomiye geçişin bir aracı olarak görüyorlar

Avrupa denizcilik sektörü paydaşları –Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA), INTERFERRY, Avrupa Deniz Tabanı Tarama Derneği (EUDA) ve Uluslararası Kruvaziyer Şirketleri Birliği (CLIA Avrupa)- Enerji Vergilendirme Direktifi'nin (Energy Taxation Directive-ETD) değerlendirilmesi hakkında uzun zamandır beklenen ve Avrupa Komisyonu tarafından 13 Eylül 2019 tarihinde yayımlanan raporu memnuniyetle karşılamıştır.

Mevcut Direktifin, denizcilik endüstrisi için enerji kaynaklarına eşit şekilde muamele etmediği, kıyı elektriği, yakıt hücresi, metanol gibi daha temiz teknolojilere geçilmesini ve bu teknolojilere yatırım yapılmasını engellediği görüşünde olan paydaşlar, teknolojiye karşı tarafsız bir yaklaşımın benimsenmesi gerektiğini savunmaktadırlar.

Paydaşlara göre, gerek sektörün küresel doğası gerekse çevresel hedeflere ulaşabilmek için daha temiz teknolojiler kullanarak daha yeşil bir deniz taşımacılığına geçişin önemi göz önüne alındığında, revize edilmiş bir AB Enerji Vergilendirme Direktifi, tüm enerji taşıyıcıları (kıyıdağıklar de dahil olmak üzere yakıtlar ve elektrik vb.) için AB çapında zorunlu bir vergi muafiyeti sağlamalıdır. Bu şekilde sağlanan eşit koşulların, ağır



yakıtlar ile alternatif yakıtlar ve elektrik arasındaki maliyet farkını kapatmaya yardımcı olacağı belirtilmektedir.

ECSA Genel Sekreteri Martin DORSMAN: “Enerji vergilendirmesinin, düşük karbonlu ve karbon içermeyen alternatif yakıtların alımını teşvik ederek taşımacılığın karbondan arındırılmasını sağlamak ve enerji vergilendirmesindeki eşitsizlikleri gidermek için kullanılması gerektiğine inanıyoruz. Vergilendirme, alternatif yakıtların fiyata ilişkin rekabet gücü üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Bu nedenle eşit koşullar oluşturmak için teknolojiye karşı eşit bir yaklaşım benimsenmelidir. Gemiler için kıydan elektrik alımı ve alternatif yakıtları üretmek için kullanılan enerjiye yönelik vergilendirmelerdeki farklılıklar ele alınmalıdır. Avrupa Parlamentosu’nun Ekim 2018 tarihli “AB’de alternatif yakıtlar için altyapının yayılması” isimli raporunda da yansıtılan ileriye dönük yaklaşımımız [13 Eylül 2019 tarihli] rapora ne yazık ki yeterince aksettirilmemiştir. Bu, Avrupa’nın deniz taşımacılığının karbondan arındırılmasını kolaylaştırmak için alternatif yakıt ve elektriğin daha fazla kullanılmasını teşvik etmeye yönelik olarak Direktifin bir araç haline nasıl getirileceğinin somut bir önerisidir” demiştir.

Anılan paydaşlar aynı zamanda, mevcut Direktifin 23. Resitalinde kabul edildiği gibi, Enerji Vergilendirme Direktifi’nde belirtilen ve uluslararası normların bir yansıması ve AB şirketlerinin AB dışındaki armatörler ve tedarikçilerle aynı temelde rekabet edebilmeleri için gerekli olan vergisiz bunkerlerin ve yağlarının muhafaza edilmesini talep etmektedir. DORSMAN sözlerine şunları eklemiştir: “Uluslararası düzeyde oluşturulmadığı takdirde, deniz yakıtları için herhangi bir vergi rejiminin yakıt vergisi olmayan ya da daha düşük yakıt vergisi olan ülkelere geçişle sonuçlanabileceği hususunun raporda belirtilmesini memnuniyetle karşılıyoruz. Denizcilik sektörü küreseldir ve bu nedenle iklim hedefine yönelik çözümlerin de etkili olabilmeleri ve Avrupalı şirketler için rekabetçi bir dezavantaj yaratmamaları için küresel olmaları gerekmektedir. Avrupa, bu geçişin ön saflarında yer almak için, geçişi teşvik eden tedbirlerin yürürlükte olduğunu temin etmelidir.” (Kaynak: ECSA)

İngiltere, liman ve devlet arasındaki ilk “Liman Ekonomik Ortaklığı” başlattı

Southampton Limanı ve İngiliz Hükümeti, limanlarla hükümet arasında daha güçlü bağlantılar kurmak amacıyla ülkenin ilk Liman Ekonomik Ortaklığı (Port Economic Partnership-PEP) girişimini başlatmıştır.

İngiliz Hükümeti, Ocak 2019’da başlatılan “Maritime 2050-Navigating the Future” adlı stratejinin bir parçası olarak, limanların gelişmesi için güçlü bir iş ortamı yaratmanın bir yolu olarak Liman Ekonomik Ortaklıklarının kurulmasını ana hatlarıyla açıklamıştır.

Liman Ekonomik Ortaklığının, ticaret hacmini artırmak için limanların yeni yük elleçleme tesislerine ve gereken diğer altyapıya yatırım yapmasını daha kolay hale getirmesi beklenilmektedir. Ortaklık ayrıca, İngiltere’nin küresel ticaret ortaklarıyla gelişmiş bağlantılar kurmasını sağlamak üzere kamu ve özel sektör kuruluşlarının birlikte çalışmalarını sağlayacaktır.

İngiltere’deki bahse konu ilk Liman Ekonomik Ortaklığı kapsamında, Southampton Limanı anılan konsepti denemek için Ulaştırma Bakanlığı ile çalışacaktır.

İngiltere Denizcilik Bakanı Nusrat GHANI Ortaklık ile ilgili olarak şunları söylemiştir: “Bu önemli adım, İngiltere’nin bir numaralı ihracat limanı ve uluslararası ticaret için lider bir geçit noktası olarak, hem bölgesel hem de ulusal açıdan istihdama ve İngiltere ekonomisine önemli katkılarda bulunacak ve konumumuzu muhafaza edecektir. Bu proje aynı zamanda Southampton Limanı’nın sektörün büyümesini yönlendirmesine, hizmetlerini iyileştirmesine ve yerel topluluğuna hizmet etmesine olanak verecektir.” (Kaynak: World Maritime News)

İngiliz Limanlar Birliği ve Rotterdam Limanı dijitalleşme konusunda işbirliği yapacak

İngiliz Limanlar Birliği (The British Ports Association - BPA) ve Rotterdam Limanı, limanların dijitalleşmesinin sunduğu fırsatları keşfetmeyi amaçlayan ortak bir akıllı liman raporu yayınlamıştır.



Söz konusu raporda, hem limanlarda hem de limanlar arasında daha verimli süreçler oluşturmak için gerekli adımların ana hatları çizilmiş olup, geleneksel limanların hepsinin söz konusu “dijital yıkımdan” sağ çıkamayacağı belirtilmiştir.

BPA Genel Müdürü Richard BALLANTYNE konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir: “Perakende, seyahat sektörü, bankacılık ve sigortacılık dünyasında olduğu gibi, dijital platformlar lojistik sektöründeki tedarik zincirine de hükmedecektir. Limanlar için zorluk, dijital stratejilerini belirlemeleri, böylece daha dijital limanlar ve diğer ulaşım kaynakları ile ilgili rekabetçi konularını koruyabilmeleri ve güçlendirmeleridir.”

Her iki taraf da, dünya çapında birbirleri ile bağlantılı küresel bir liman ağının geliştirilmesinin dijital geçişteki kilit unsur olduğunu vurgulamışlardır.

Rapor ile ayrıca, limanların zaman içinde akıllı limanlara dönüşümünü gösteren bir “dijital olgunluk modeli” tanımlanmıştır. Model, dijital bir liman olmak için adım adım dört olgunluk seviyesini ana hatlarıyla göstermektedir. Buna göre ilk adım, limandaki farklı bölümlerin dijitalleştirilmesi, ikinci adım bir liman topluluğundaki sistemlerin entegrasyonu ve üçüncü adım ise limanların nihai olarak küresel lojistik zincirine bağlanmasından önce lojistik zincirin iç bölgelerle entegre edilmesidir.

BALLANTYNE sözlerine şunları eklemiştir: “Bu rapor akıllı operasyonların bazı faydalarını ve limanların akıllı operasyonlardan nasıl faydalanabileceğini ortaya koymaktadır. Her büyüklükteki liman, hizmet verdiğimiz sektörlerdeki yeni teknolojilere ve gelişmelere uyum sağlamakta benzer zorluklarla karşı karşıya kalmaktadır. Akıllı liman operasyonları, limanlara daha yeşil ve nihayetinde daha verimli olma konusunda avantaj sağlayacaktır.”

Raporun tamamına [buradan](#) erişilebilmektedir. (Kaynak: World Maritime News)

AB ve Çin, uluslararası okyanus yönetimini geliştirmek için güçlerini birleştirdi

Avrupa Komisyonu ve Çinli yetkililer, birlikte çalışmaya ve uluslararası okyanus yönetimini iyileştirmeye yönelik isteklerini 5 Eylül 2019 tarihinde ilk kez düzenlenen Okyanuslar için Mavi Ortaklık Forumu'nda (Blue Partnership Forum) ortaya koymuşlardır. Taraflar, Çinli ve Avrupalı paydaşlarla birlikte, Temmuz 2018'de imzalanan Okyanus Ortaklığı'nı uygulayacak ortak eylemleri belirlemeye de başlamışlardır.

AB ile Çin arasındaki Okyanus Ortaklığı'nın, 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi'nin hedeflerine, özellikle de okyanusların, denizlerin ve deniz kaynaklarının muhafazası ve sürdürülebilir kullanımına ilişkin 14 sayılı hedefe ulaşılmasında önemli bir rol oynayabileceği düşünülmektedir. Avrupa Komisyonu Üyesi Karmenu VELLA, bu amaçla gelecekteki işbirliğinin şekillenmesine yardımcı olmak üzere 5 Eylül'de Brüksel'de 150'den fazla Avrupalı ve Çinli paydaşı bir araya getirmiştir. Oldukça başarılı geçen etkinliğin bazı sonuçları aşağıdaki gibidir:

1. Mavi ekonomi ve Mavi Ekonomi Finans Prensipleri: Paydaşlar, sürdürülebilir okyanus sektörlerine ve ekosistem restorasyonuna daha fazla doğrudan yatırım yapılması gerektiği konusunda hemfikirlerdir. Finansal kurumlar, finansal akışların yönlendirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Mavi Ekonomi Finans Girişimi ve İlkeleri (The Blue Economy Finance Initiative and Principles), finansal kurumların okyanus çözümleri sunmaları için pratik bir araçtır.
2. Sürdürülebilir balıkçılık konusunda uluslararası işbirliği: Çin ve AB, önemli küresel balıkçılık aktörleridir. Aksiyonlar, Liman Devleti Tedbirler Anlaşması'nın (Port State Measures Agreement) onaylanması, Bölgesel Balıkçılık Yönetimi Organizasyonu'nun (Regional Fisheries Management Organisation – RFMO) performansının artırılması, yasa dışı, kayıt dışı ve kural dışı balıkçılığa karşı mücadelenin güçlendirilmesi ve balıkçılıkta veri şeffaflığının artırılması dâhil mevcut yasal çerçevenin uygulanmasını güçlendirmelidir.
3. Deniz mekânsal planlama ve deniz koruma alanları dâhil olmak üzere alana dayalı yönetim araçları: Katılımcılar, söz konusu araçları geliştirirken farklı sektörlerin (bilim, iş çevreleri, kamu kuruluşları, STK'lar) birlikte çalışması gerektiğini vurgulamıştır. AB ve Çin'in, deniz koruma alanlarının planlanması ve küresel deniz mekânsal planlaması konularında işbirliğinin güçlendirilmesi gerekliliği



belirtmiştir. AB paydaşları Çin'i, bu yıl Ekim ayında Antarktika Deniz Yaşamı Kaynaklarının Korunması Komisyonu'nun (Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources) yıllık toplantısında, Güney Okyanusu'nda iki deniz koruma alanının oluşturulmasına yönelik AB'nin ve Üye Devletlerin tasarısını desteklemeye davet etmiştir.

Okyanuslar için Mavi Ortaklık Forumu'nu, Çin Devlet Okyanus İdaresi'nden Yönetici Hong WANG'ın ve Komisyoner VELLA'nın başkanlık ettiği okyanuslarla ilgili üst düzey bir görüşme izlemiştir.

2020 yılında Çin, Mavi Ortaklık Forumu ile denizler ve yasa dışı, kayıt dışı ve kural dışı balıkçılık da dâhil olmak üzere balıkçılık, Deniz Hukuku ve Arktik hakkında üst düzey konferanslara ev sahipliği yapacaktır. (Kaynak: Avrupa Komisyonu)

01.01.2019 – 20.09.2019 tarihleri arasındaki Paris MOU kapsamında Türk bayraklı gemi tutulmaları

01.01.2019 – 20.09.2019 tarihleri arasında Paris Memorandumu (Paris MOU) üye limanlarında 2 Türk Bayraklı gemi (İspanya – Santander, Yunanistan – Elefsis) 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,

İsmet SALİHOĞLU
Genel Sekreter

DAĞITIM:

Gereği:

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında ve e-posta ile)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Armatörler Taşıma ve İşletme Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Meslek Komitesi Bşk.
- İMEAK DTO Şubeleri
- Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hiz. A.Ş.
- GİSBİR
- GESAD
- Yalova Altınova Tersane Giriş. San.ve Tic.A.Ş.
- TÜRKLİM
- KOSDER
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası
- GEMİSANDER
- Gemi Mühendisleri Odası
- Gemi Sahibi Firmalar

Bilgi:

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkanı ve Üyeleri
- İMEAK DTO Şube Y.K. Bşk.
- İMEAK DTO AB ve Dış İlişkiler Komisyonu
- TAIS
- WISTA Türkiye