

İstanbul :

28.03.2014

Sayı  
Our Reference: 1530Konu  
Subject : **DTO Mart Ayı AB Bülteni Hk.**

Sirküler No: 208/ 2014

**DTO AB Bülteni****MART 2014****Brüksel NOx Azaltım Planlarına Bağlı Kalmaları İçin Üye Devletlere Baskı Yapıyor**

Avrupa Birliği diplomatları, deniz taşımacılığında yeni NOx emisyon kurallarının oluşturulması yönündeki Birlik pozisyonunu desteklemeleri için Üye Devletleri etkilemeye çalışıyor. Söz konusu girişim, emisyon kontrol bölgelerinde yeni gemi inşaları için üçüncü ve en son düzey NOx emisyon kurallarının uygulanmasının beş yıla kadar geciktirilmesi için Rusya'nın verdiği öneriye bazı Avrupa ülkelerinin beklenmedik şekilde destek vermesi üzerine başlatılmıştır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) deniz kirliliği mevzuatında yapılan değişikliklere göre, 2016 yılından sonra inşa edilen ve belirli bir NOx emisyon kontrol bölgesinde faaliyet gösteren tüm gemilerin emisyonları tier I'den % 80 daha düşük bir seviyeye indirmeleri gerekmektedir. Bunu başarmanın en uygun yolu NOx azaltımına yönelik özel teknolojiye sahip gemiler üretmek ya da yakıt olarak doğal gaz kullanmaktır.

Rusya ise, konu ile ilgili bir IMO çalışma grubunun aksi yöndeki görüşlerine rağmen, azaltma teknolojisinin yeterince güçlü ya da güvenilir olmadığını iddia ederek söz konusu uygulamanın geciktirilmesini önermiş, Rusya'nın önerisinin bazı Avrupa ülkelerinden destek görmesi Avrupa Komisyonu yetkilileri tarafından şaşkınlıkla karşılanmıştır.

IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin bir sonraki toplantısı Mayıs ayında gerçekleştirilecek olup, NOx düzenlemeleri konusundaki görüşler IMO'ya teslim edilmektedir.

*Kaynak: Lloyd's List*

**Avrupa'da LNG'ye Geçiş Konusunda Kısır Döngü Yaşanıyor**

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği'nden (ECSA) yapılan açıklamada, LNG ikmal tesisleri konusunda armatörlerin kaygılı olduğu belirtilmiştir. Avrupa Birliği Kükürt Direktifi'nin yürürlüğe girme tarihi olan 2015 yaklaşırken, AB karasularında kükürt oranlarını %0.5 limitinin altına indirebilmek için, önemli AB limanlarında LNG ikmal noktalarının en geç 2020 yılına kadar tesis edilmesi yönünde karar alınması gerekmektedir.

2012 yılında kabul edilen AB Kükürt Direktifi, Kükürt Emisyonu Kontrol Bölgeleri'nde (Sulphur Emission Control Areas – SECAs) deniz taşımacılığında kaynaklanan kükürt emisyonlarını en yeni IMO kurallarını AB'de zorunlu hale getirerek azaltmayı amaçlamaktadır. Direktife göre, 1 Ocak 2015 tarihine kadar gemi yakıtlarındaki kükürt oranı Avrupa'daki SECA'larda % 0.1'e, Avrupa'nın geri kalanında ise 2020 yılına kadar % 0.5'e indirilecektir.

Denizcilik sektörünün paylaştığı bir görüş, LNG dağıtım ağı yeterince geliştirilmeden yüklü yatırımlar gerektiren LNG kullanımına geçişin mantıksız olacağı yönündedir. Bunun yanı sıra, denizcilik sektöründen düşük talep varken, limanlar da alternatif yakıt konusunda yatırım yapmaktan kaçınmaktadır.

LNG ikmal noktalarının büyük Avrupa limanlarında mecburi kılınması ile Avrupa birliği bu hususu içinde bulunduğu kısır döngüden çıkaracaktır.

*Kaynak: ECSA*



İstanbul :

Sayı  
Our Reference :Konu  
Subject :

### Avrupa'da 45 Footluk Konteynerlerin Kullanımı

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA), Avrupa Limanlar Organizasyonu (ESPO) ve Özel Liman İşletmecileri Federasyonu (FEPOR), Avrupa'da 45 footluk konteynerlerin kullanılmasına ilişkin daha makul bir tutum benimsemesi için Avrupa Konseyi'ni teşvik eden ortak bir bildiri yayınlamıştır.

Avrupa Komisyonu geçen sene, deniz taşımacılığı yoluyla intermodal taşımacılığın kullanımını artırmak amacıyla, ülkeler arasında yapılan 45 footluk konteyner taşımacılığını gözden geçiren bir öneri ileri sürmüştür. Söz konusu girişim, Avrupa Komisyonu'nun Avrupa'da daha sürdürülebilir bir taşımacılık sistemi kurma hedefi ile uyumludur.

Şu anda, 45 footluk konteynerlerin taşınması standart kamyonlardan çok daha büyük kamyonlarla sağlanmakta olup, söz konusu büyük kamyonların kullanımı özellikle Üye Devletler arasında yapılan taşımacılıkta birçok bürokratik zorluğa sebep olmaktadır. Bu durum 45 footluk konteynerlerin yaygın olarak kullanılmasını kısıtlamaktadır.

Bu soruna çare olarak Avrupa Komisyonu'nun önerisi, intermodal taşımacılık durumunda, konteynerler kısa mesafeli deniz taşımacılığında kullanılıyorsa, 45 footluk konteyner taşıyabilen (az oranda uzun) kamyonların özgürce hareket edebileceğini belirtmektedir. Avrupa Komisyonu ayrıca, açık deniz taşımacılığında kullanılan 45 footluk konteyner taşıyan (uzun) kamyonların ise yalnızca boşaltma limanından 300 km'ye kadar seyredebileceğini belirtmektedir.

Avrupa Parlamentosu Taşımacılık ve Turizm Komitesi'nin (Transport and Tourism- TRAN) 18 Mart 2014 tarihinde kabul ettiği rapor ise Komisyon'un önerisini desteklemiyor ve açık deniz ya da kısa mesafeli denizcilik faaliyetlerinde kullanılan uzun taşıtların 45 footluk konteyner taşıyıp taşımadıklarına bakılmaksızın, boşaltım limanlarından en fazla 150 km uzağa gidebilmesi gerektiğini belirtmektedir.

İdeal olarak, Avrupa'da intermodal taşımacılığı teşvik etmek amacıyla, uzun konteynerleri taşıyan kamyonların Avrupa içinde özgürce hareket edebilmeleri ve herhangi bir mesafe sınırlamasına tabi olmamaları gerekmektedir. Bu bağlamda, ECSA, ESPO ve FEPOR, Üye Devletlerin Avrupa Konseyi'ndeki temsilcilerine gönderdikleri ortak bildiri ile Avrupa Komisyonu'nun daha dengeli bir yaklaşıma sahip olan ilk önerisinin desteklenmesini talep etmişlerdir.

*Kaynak: ECSA*

### Avrupa Birliği Yasadışı Balıkçılık Faaliyetlerine Karşı Harekete Geçiyor

Avrupa Birliği Bakanlar Konseyi, Avrupa Komisyonu'nun bir önerisini takiben, Beliz, Kamboçya ve Gine - Konakry'yi yasadışı balıkçılık faaliyetlerine karşı yeterli mücadelede bulunmayan ülkeler olarak listelemeye karar vermiştir. Yasadışı balıkçılıktan elde edilen ticari kazançların önüne geçilebilmesi için bu üç ülkeye karşı önlemler yürürlüğe girecektir. Bu uygulamaya göre, Avrupa Birliği gemilerinin bu ülkelerin sularında balık avlamalarına müsaade edilmeyecek ve bu üç ülkenin gemileri tarafından avlanan balıkçılık ürünlerinin Avrupa Birliği'ne ihracatı yasaklanacaktır.

Anılan karar, Avrupa Birliği'nin balıkçılık kaynaklarının Birlik içinde ve dışında sürdürülebilir tüketilmesine olan uluslararası bağlılığı ile uyumludur. AB'nin söz konusu yaklaşımı; yasadışı, bildirilmemiş ve kaçak balıkçılığın (Illegal, Unreported, Unregulated Fishing – IUU) sadece AB'li balıkçılara değil fakat aynı zamanda gelişmekte olan ülkelerdeki yerel halka da zarar veren küresel bir suç olduğunu göstermektedir.

*Kaynak: European Commission*



İstanbul :

Sayı  
Our Reference :Konu  
Subject

## Avrupa Birliği'nin Uluslararası Alanda Yürütülmekte Olan İklim Değişikliği Müzakerelerinden Beklentileri

Küresel sera gazı emisyonlarındaki payı yaklaşık %11 düzeyinde olan AB'nin, iklim değişikliğiyle mücadeleye kendi başına yapabileceği katkı sınırlı düzeydedir. Bu noktadan hareketle AB, uluslararası iklim değişikliği müzakerelerinde, her ülkenin kendi olanakları çerçevesinde somut yükümlülük üstlenmesi gerektiğini savunmaktadır.

Kyoto Protokolü'nün ikinci (2013-2020) yükümlülük dönemi, 2020 yılı itibarıyla son bulacağı için, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (United Nations Framework Convention on Climate Change) altında yürütülen müzakereler neticesinde, Kyoto Protokolü sonrasında geçerli olacak bir yeni bir iklim değişikliği anlaşmasının 2015 yılında kabul edilmesi ve yeni anlaşmanın 2020 yılında yürürlüğe girmesi kararlaştırılmıştır. Yeni iklim değişikliği anlaşmasının yapısı, kapsamı, tarafların üstlenecekleri sorumluluklar halihazırda devam etmekte olan uluslararası müzakere sürecinin ana gündem maddelerini oluşturmaktadır. AB'ye göre, yeni iklim değişikliği anlaşmasının aşağıda sıralanan hususları içermesi büyük önem taşımaktadır.

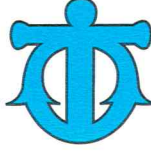
1. Yeni iklim değişikliği anlaşması hukuken bağlayıcı güce sahip olmalıdır.
2. Yeni anlaşma çerçevesinde tüm taraflar, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin "ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluklar" ilkesi çerçevesinde sera gazı emisyon azaltım veya sınırlama yükümlülükleri üstlenmelidir. Öte yandan, günümüzdeki ekonomik koşullar göz önünde bulundurularak, gelişmekte olan ülkeler arasında da üstlenecekleri sorumluluklar bakımından gelişmişlik seviyelerine göre ayrıma gidilmesi gerekmektedir.
3. Yeni anlaşmanın temel hedefi küresel ortalama sıcaklık artışını, sanayi devrimi öncesine kıyasla 2°C'nin altında tutmak olarak belirlenmelidir.
4. Yeni anlaşmada, tüm tarafların sera gazı emisyon azaltım taahhütlerine ulaşma yolunda kaydettikleri gelişmenin değerlendirilebilmesi için etkin bir ölçme, doğrulama ve raporlama sisteminin (*MRV-measurement, reporting and verification system*) yer alması gerekmektedir.
5. Yeni anlaşma, tarım, uluslararası havacılık ve deniz ulaştırması da dahil olmak üzere ekonominin tüm sektörlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını kapsamalıdır.
6. Yeni anlaşma çerçevesinde, gelişmekte olan ülkelerin iklim değişikliğiyle mücadele ve uyum faaliyetlerini desteklemek üzere, finansal destek, teknoloji transferi ve kapasite geliştirme konularında düzenlemelere yer verilmelidir.

*Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Avrupa Birliği Bakanlığı*

## EMSA, Karadeniz'de Gelişmiş Petrol Döküntüsü Müdahalesi Sağlıyor

EMSA'nın Bulgaristan, Varna'da bulunan anlaşmalı gemisi *Enterprise*, potansiyel petrol döküntüleri ile baş edebilmek için şimdi daha iyi donatılmış durumda. *Enterprise*, kombine önleme ve iyileştirme sistemleri aracılığıyla önemli avantajlar getiren yeni bir Weir Boom 180 sistemi ile donatılmıştır. Söz konusu sistem büyük petrol döküntülerinden sonraki müdahale faaliyetleri için tasarlanmıştır. Anılan gemi, tümüyle bağımsız hidrolik güç kaynağıyla teçhizatlandırılmış ve süratle yer değiştirme ve kolay mevkilendirmeye yönelik olarak tasarlanmıştır.

*Kaynak: EMSA*



İstanbul :

Sayı  
Our Reference :Konu  
Subject :**Uydu AIS Hizmeti Girişiminin Dördüncü Toplantısı Gerçekleştirilmiştir**

Avrupa'nın Uydu AIS (Otomatik Kendini Tanımlama Sistemi) girişimine ilişkin dördüncü toplantı 21 Şubat 2014 tarihinde EMSA'da gerçekleştirilmiştir. Avrupa Uzay Ajansı (European Space Agency) ve EMSA'nın birlikte organize ettiği toplantı, Avrupa Uydu AIS (SAT-AIS) girişiminin mevcut durumu hakkında katılımcıları bilgilendirmeyi ve SAT-AIS hizmetinin bir sonraki aşamasını tanıtmayı amaçlamaktaydı. Anılan hizmet, EMSA'nın Entegre Denizcilik Veri Çevresi (Integrated Maritime Data Environment – IMDatE) kullanıcılarına kendi ihtiyaçlarına yönelik SAT-AIS hizmeti sunacaktır. Toplantıda, pek çok Üye Devlet ve AB Kurumu, gündelik faaliyetlerde SAT-AIS hizmetinden nasıl faydalanılabileceğine dair kendi deneyimlerini aktarmışlardır.

*Kaynak: EMSA*

**01.01.2014-28.03.2014 Tarihleri Arasında Gemi Tutulmaları**

01.01.2014 - 27.03.2014 tarihleri arasında Paris Memorandumu (Paris MoU) üye limanlarında 5 Türk Bayraklı gemi tutulmuştur.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER  
Genel Sekreter

**DAĞITIM:****Gereği:**

-Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)

**Bilgi:**

-Yönetim Kurulu Başkanı ve Üyeleri