



İstanbul :

01.04.2015

Sayı
Our Reference: 1409Konu
Subject : **DTO Mart Ayı AB Bülteni Hk.**

Sirküler No:252 / 2015

DTO AB Bülteni**MART 2015****Avrupa Enerji Bakanları Nükleer Enerji Konusunda Fikir Ayrılığı Yaşıyorlar**

Mart ayında Brüksel’de bir araya gelen Avrupa Birliği Üyesi Devletlerin enerji bakanları, nükleer enerji konusunda Almanya’nın İngiltere ve Fransa’yla karşı karşıya geldiği bir anlaşmazlığa düşmüştür.

Şubat ayında İngiltere, Fransa, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Romanya, Litvanya, Slovenya ve Slovakya’dan oluşan 8 Avrupa Ülkesi, Avrupa Komisyonu’nun enerji birliği stratejisi taslağında nükleer enerjiden neredeyse hiç bahsedilmemesiyle ilgili şikayetlerini Komisyon’a yazılı olarak bildirmişler ve nükleer fonlama ve destek için yeni bir paket talep etmişlerdir.

Bununla birlikte, bahse konu şikayetlerin yer aldığı mektup yeterince etkili olmamış, enerji birliği stratejisinin 25 Şubat 2015 tarihinde kabul edilen en son şeklinde nükleer enerjiden düşük karbonlu bir teknoloji olarak bahsedilmemiştir. Bunun yerine, nükleer enerjiye yalnızca bir kere atıfta bulunularak, AB’nin elektriğinin % 30’unu karşıladığı belirtilmiş ve güvenlik endişeleri hakkında uyarıda bulunulmuştur.

Avrupa Komisyonu kaynaklarına göre, enerji stratejisinde nükleer enerjiye yer verilmemesi, Komisyonun en tepesinden, yani bir Alman bürokrat olan Martin SELMAYR’ın başkanlığını yaptığı Avrupa Komisyonu Başkanı Jean-Claude JUNCKER’in kabinesinden kaynaklanmaktadır. Bilindiği üzere, Alman hükümeti nükleer enerjiye karşıdır ve Almanya’da nükleer enerji üretimine 2022 yılına kadar son verileceğine dair bir kararı 2011 yılında almıştır.

Almanya Ekonomi ve Enerji Bakanı Sigmar GABRIEL, nükleer enerjiyi kamu fonlarıyla – örneğin Avrupa’daki vergi gelirleriyle- finanse etmeyi amaçlayan önerileri kesinlikle kabul etmeyeceklerini, nükleer enerjinin en pahalı enerji üretme şekli olduğunu ve insanlar ve çevre için çok ciddi tehlikeler oluşturduğunu ifade etmiştir.

Dolayısıyla AB Üyesi Devletler nükleer enerji meselesinde; Almanya, Avusturya, İtalya ve Yunanistan gibi nükleer karşıtı ülkelerle yukarıda bahsedilen mektubu imzalayan İngiltere, Fransa, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Romanya, Litvanya, Slovenya ve Slovakya’dan oluşan 8 Avrupa Ülkesi olmak üzere iki kutba ayrılmıştır. (Kaynak: European Voice)



İstanbul :

Sayı
Our Reference :Konu
Subject :**Avrupa Sayıştay'ı Avrupa Birliği'nin Nehir Taşımacılığında Başarısız Olduğunu İddia Ediyor**

Sekiz yıl önce, Avrupa'nın nehirleri ve kanalları şehirlerarasında yolcu ve yük taşıyan botların faaliyetleriyle canlı bir görünüme sahipken, bugün iç suyollarının çoğu boşalmış durumda olup, ticari potansiyellerinden çok estetik değerleri ile takdir edilmektedirler. Avrupa nehirlerindeki taşımacılıkta meydana gelen bahse konu azalma, taşımanın su yolu taşımacılığına kıyasla çok daha fazla kirliliğe sebep olan tır ve kargo uçaklarıyla yapılmaya başlandığı anlamına gelmektedir.

Avrupa Komisyonu, iç suyollarının az kullanılmasını 2001 yılında bir sorun olarak tanımlamış ve iç sulardaki taşımacılık trafiğini artırmak için bir dizi girişimde bulunmuştur. Bu kapsamda özellikle bazı rotalar Trans-Avrupa Taşımacılık Ağları (Trans-European Transport Networks – TEN-T) fonlarından yararlanmak konusunda öncelikli hale getirilmiştir. Bununla birlikte, Mart 2015'te Avrupa Sayıştay'ı (European Court of Auditors) tarafından yayımlanan bir rapor, Avrupa Birliği'nin 15 yıldır gösterdiği çabaya rağmen, iç suyolları kullanımının kayda değer şekilde artırılamadığını ortaya koymaktadır. Raporda, AB tarafından müşterek olarak finanse edilen projelerin etkin şekilde uygulanmadığı ve Üye Devletlerin iç sulara yeterli ilgiyi göstermedikleri belirtilmektedir.

Rapora göre, bu noktada en büyük sorun, nehirlerden ve kanallardan geçişi zorlaştıran ya da imkansız hale getiren darboğazlardır. Yeterince yüksek olmayan köprüler ve yetersiz loklar gibi engeller olduğu, nehirlerde ve kanallarda taşımacılık için bir potansiyel görmeyen Üye Devletler tarafından bildirilmektedir. Üye Devletler ayrıca, yük gemileri için çok dar olan nehir alanlarını genişletmek için hiçbir çaba sarf etmemişlerdir. Raporda, TEN-T ağındaki tüm darboğazların ortadan kaldırılmasından kaynaklanan maliyetin, AB bütçesinden alınan mevcut finansmanın çok üstünde olduğu, dolayısıyla ulusal ve özel kaynaklardan daha fazla finansmana ihtiyaç duyulduğu belirtilmektedir.

Rapora göre bir diğer sorun ise, AB Üyesi Devletler arasında işbirliğinin olmamasıdır. İç suyollarının en iyi şekilde kullanılması, sınırları aşmayan nehirler ve kanallar için mümkündür. Bununla birlikte raporda, ana su koridorlarıyla birbirine bağlı olan Üye Devletler arasında tutarlı bir stratejinin bulunmadığı ifade edilmektedir.

Avrupa Komisyonu, iç suyollarına ilişkin politikasının Avrupa Sayıştay'ı tarafından bir başarısızlık olarak tanımlanmasını kabul etmemektedir. Komisyon, yukarıda bahsedilen Rapora verdiği yazılı cevapta, trafiğin karayolundan iç suyollarına kaydırılmasının tümüyle Komisyon'un kontrolünde olmadığını ve iç suyolları taşımacılığı payının 2006 – 2012 yılları arasında yavaşça arttığını vurgulamıştır. Komisyon'un iç suyollarına ilişkin olarak NAIADES olarak adlandırılan bir AB stratejisini 2006 yılında kabul ettiği ve bu dönemde AB tarafından finanse edilen projelerin ilgili fonlama programlarının hedefleriyle uyumlu olduğu belirtilmiştir. Komisyon ayrıca, çok sayıda darboğaz bulunması nedeniyle, ilk projelerin etkilerinin sınırlı olduğunu; çünkü tüm darboğazlar giderilmeksizin iç suyolları taşımacılığında artış görülemeyeceğini belirtmiştir. (Kaynak: European Voice)



İstanbul :

Sayı
Our Reference :Konu
Subject :**Avrupa 2020 Stratejisi: Avrupa Birliği Strateji Hedeflerine Ne Ölçüde Yaklaştı?**

Avrupa Konseyi tarafından Haziran 2010'da kabul edilen Avrupa 2020 stratejisi; yüksek istihdamın, üretkenliğin ve sosyal bütünlüğün olduğu, akıllı, sürdürülebilir ve kapsayıcı bir ekonomi inşa etmeyi amaçlamaktadır. Strateji temel olarak; istihdam, araştırma ve geliştirme, iklim değişikliği ve enerji, eğitim ve yoksullukla mücadele alanlarında 2020 yılına kadar ulaşılması planlanan 5 iddialı hedef şeklinde formüle edilmiştir. Söz konusu hedefler, her bir AB Üyesi Devletin ortak hedefe katkı sunma durum ve olanaklarını göstermek amacıyla ulusal hedeflere aktarılmıştır. EUROSTAT (European Statistics – Avrupa İstatistikleri) tarafından derlenen veriler, Avrupa Birliği'nin hedeflerine ulaşmak konusunda ne durumda olduğunu ortaya koymaktadır. Söz konusu istatistiki verilere <http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-press-releases> internet adresinden erişilebilmektedir. (Kaynak: Avrupa Komisyonu)

Sürdürülebilir Gemi Geri Dönüşümü

Avrupalı armatörler, gemi geri dönüşümlerinin insan sağlığına ve güvenliğine ya da çevreye önemli hiçbir tehlike oluşturmamasını garanti altına almayı amaçlayan 2009 IMO Hong Kong Konvansiyonu'nun (Hong Kong Convention – HKC) süratle onaylanması için Mart ayında bir çağrıda bulunmuşlardır. Avrupalı armatörler ayrıca 2013 AB Gemi Geri Dönüşümü Tüzüğü'nün (EU Ship Recycling Regulation – EU SRR) uygulanması için de çağrıda bulunmuş olup, söz konusu kuralın HKC gereklilikleriyle uyumlu olacak şekilde gemi geri dönüşümü alanlarının iyileştirilmesini teşvik edeceği beklenmektedir.

Hurdaya çıkmış gemilerin güvenli ve çevreye duyarlı şekilde geri dönüştürülmesi meselesi, geçtiğimiz yıllarda sıkça gündeme getirilmiş ve Avrupalı armatörler bu konudaki uluslararası düzenleyici çerçeveyi geliştirecek çabalara katkıda bulunmaya söz vermişlerdir.

ECSA Genel Sekreteri Patrick VERHOEVEN, gemi geri dönüşümlerinin insan sağlığı, güvenliği ve çevre için hiçbir ciddi risk oluşturmayacağı hususunda tüm gemi işletmecilerine ve IMO Üyelerine açık yükümlülükler getirmekte olan Hong Kong Konvansiyonu'nun en kısa süre içerisinde onaylanması gerektiğini belirtmiştir.

Bununla birlikte, hem büyük Bayrak Devletlerinin ve hem de geri dönüşümle uğraşan Devletlerin Konvansiyona bağlılığını gerektiren yürürlüğe girme koşulu, her iki tarafın da bekle ve gör taktiğini uygulaması sebebiyle Konvansiyon'un onaylanmasına yönelik çabaları açmaza düşürmüştür. Avrupalı armatörler bu nedenle, IMO Üyesi Devletlerin Konvansiyonu onaylamalarına yönelik Avrupa Komisyonu ve Üye Devletlerin girişimlerini desteklemektedirler.

Daha da önemlisi, AB'li armatörler 2013 yılında kabul edilen Gemi Geri Dönüşümüne dair AB mevzuatının (EU SRR) dünyanın en büyük gemi geri dönüşümü alanlarını Hong Kong Konvansiyonu standartlarına yaklaştıracak değerli bir vasıta olabileceğine inanmaktadır.



Meclisi Mebusan Caddesi No: 22 34427 Fındıklı - İSTANBUL / TÜRKİYE
Tel : +90 212 252 01 30 (Pbx) Fax : +90 212 293 79 35
www.denizticaretodasi.org.tr e-mail : iletisim@denizticaretodasi.org.tr
www.chamberofshipping.org.tr e-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul :

Sayı
Our Reference :Konu
Subject :

VERHOEVEN, özellikle Hong Kong Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesinden ve AB Gemi Geri Dönüşümü Tüzüğü'nün tümüyle uygulanmasından önceki ara dönemde gemi geri dönüşümlerinin uygun şekilde yapılmasının armatörlerin sorumluluğunda olduğunu belirtmiştir. (Kaynak: ECSA)

Tarifesiz (Tramp) Deniz Taşımacılığının Avantajları

Belirli bir zaman çizelgesi veya yayınlanmış belirli uğrak limanları olmayan tarifesiz gemiler (tramp), bugün dünya çapında taşınan yükün büyük bir çoğunluğunu temsil etmektedir. Bahse konu gemiler, her bir seferin armatör ve yükleyici arasında, genellikle bir broker aracılığıyla ayrı ayrı akdedilerek, esas olarak dökme yük ürünlerinin ya da homojen yüklerin taşınması için kullanılmaktadır.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations – ECSA), 2-6 Mart tarihleri arasında gerçekleştirilen Avrupa Denizcilik Haftası'nda Clarkson Araştırma Hizmetleri (Clarkson Research Services) ile birlikte tarifesiz deniz taşımacılığını ele alan bir seminer düzenlemiştir. Söz konusu seminerin amacı, tarifesiz deniz taşımacılığı hakkındaki 2004 Clarkson çalışmasının güncel bir versiyonunu sunmak ve daha spesifik olarak sıvı ve kuru dökme yük gemileri filosuna ve aynı şekilde tarifesiz deniz taşımacılığı ailesini oluşturan diğer gemilerle ilgili meselelere ışık tutmak olmuştur.

ECSA Genel Sekreteri Patrick VERHOEVEN, denizcilik endüstrisinin esas yükünü tarifesiz gemilerin çektiğini; fakat büyük şirketlerin kurumsal imaja yatırım yaptığı yerlerde tarifesiz gemilerin diğerlerinin gölgesinde bırakıldığını belirtmiştir.

Tarifesiz taşımacılık kendine has bazı özelliklere sahiptir: yük homojendir, giriş maliyetleri çok düşüktür, iş ve bilgi akışı için rekabet eden şirketler piyasanın oldukça şeffaf olmasını sağlamaktadır. Bu piyasalarda erişilebilir navlun fiyatları oldukça istikrarsızdır ve piyasa koşullarına bağlıdır. (Kaynak: ECSA)

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER
Genel Sekreter



İstanbul :

Sayı
Our Reference :Konu
Subject**DAĞITIM:****Geređi:**

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneđi
- İMEAK DTO Çevre Komisyonu
- İMEAK DTO Meslek Komitesi Bşk.
- İMEAK DTO Şubeleri
- Türk Loydu Vakfı
- GİSBİR
- GESAD
- TÜRKLİM
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneđi
- Gemi Sahibi Firmalar

Bilgi:

- Sn. Sefer KALKAVAN
TOBB DTO'ları Konsey Başkanı
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkanı ve Üyeleri
- Sn. Erol YÜCEL
TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Bşk.
- İMEAK DTO Şube Y.K. Bşk.
- Piri Reis Üniversitesi