



This project is co-financed by European Union and Republic of Turkey.
Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından ortak finanse edilmektedir.



5. Çalışma Grubu alıştayı

Denizcilik Sektörü ve İklim Değişikliği

Türkiye ve AB Mevzuatı Arasındaki Farklar

Mehtap KARAHALLI ÖZDEMİR
Maritime Sector Expert

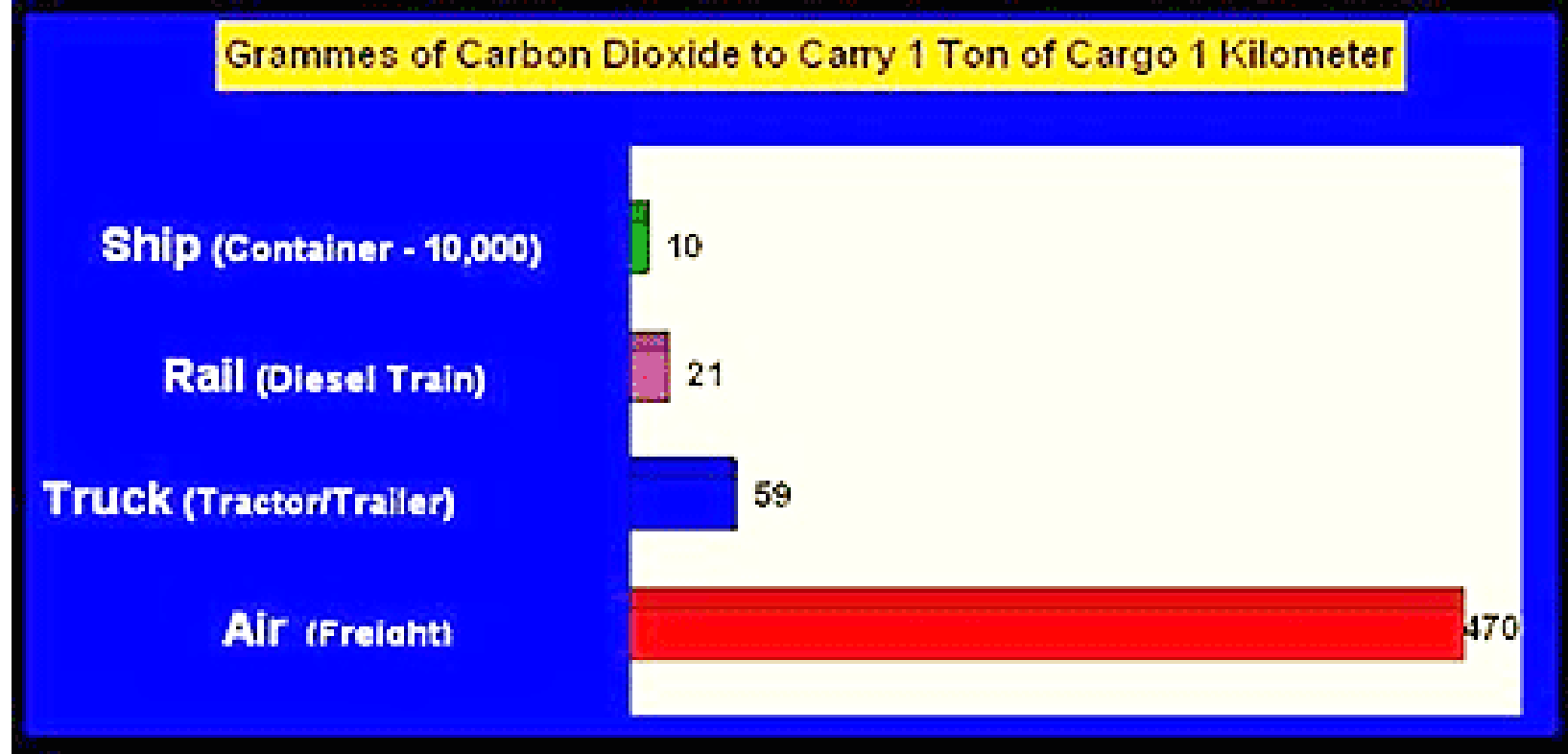
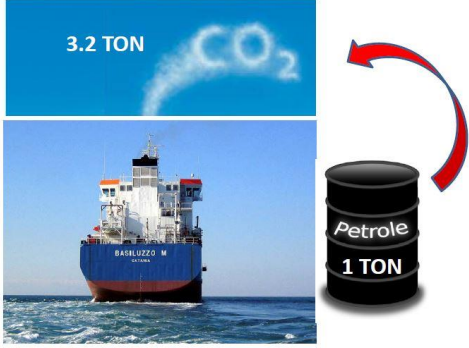
06 Mart 2018, Bilkent Hotel- Ankara





This project is co-financed by European Union and Republic of Turkey.
Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından ortak finanse edilmektedir.

Sera Gazı Emisyonları Yönünden Deniz Taşımacılığının Durumu



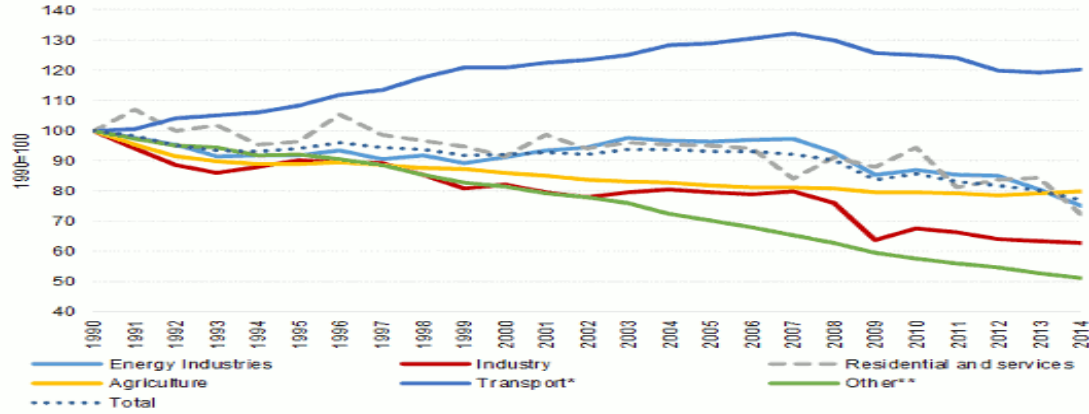
CO₂ Emissions per transport modes; Source: World Shipping Council, Graph provided by Network for Transport and the Environment



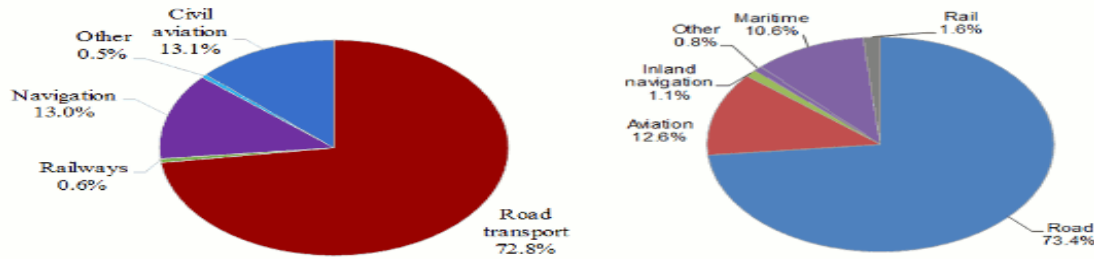
This project is co-financed by European Union and Republic of Turkey.
Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından ortak finanse edilmektedir.

Sera Gazı Emisyonlarında Deniz Taşımacılığının Payı

AB için durum

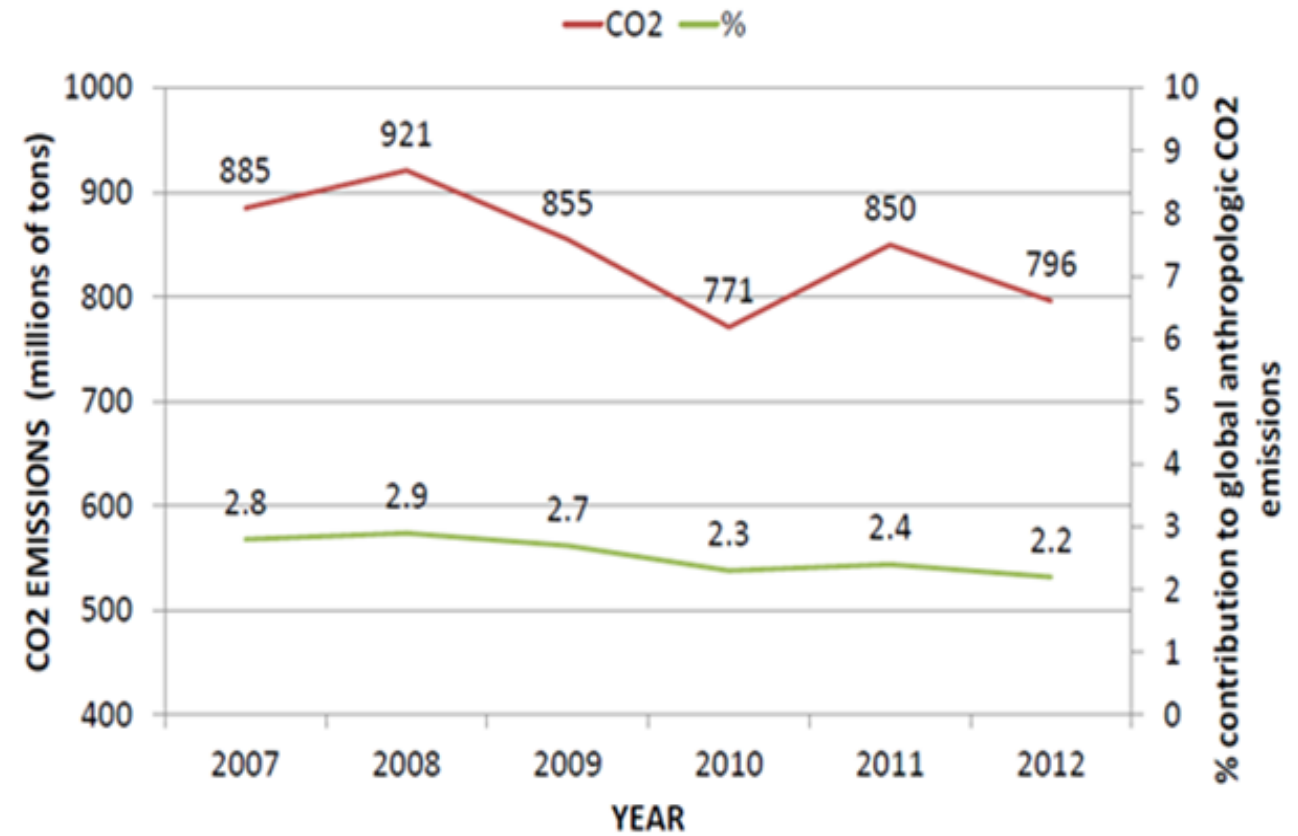


Note: * Transport includes international aviation but excludes international maritime; ** Other include fugitive emissions from fuels, waste management and indirect CO2 emissions
Source: EEA



Greenhouse gas emissions from transport by mode in 2014
Share of transport energy demand by mode in 2014 (%)

Uluslararası deniz taşımacılığı için durum



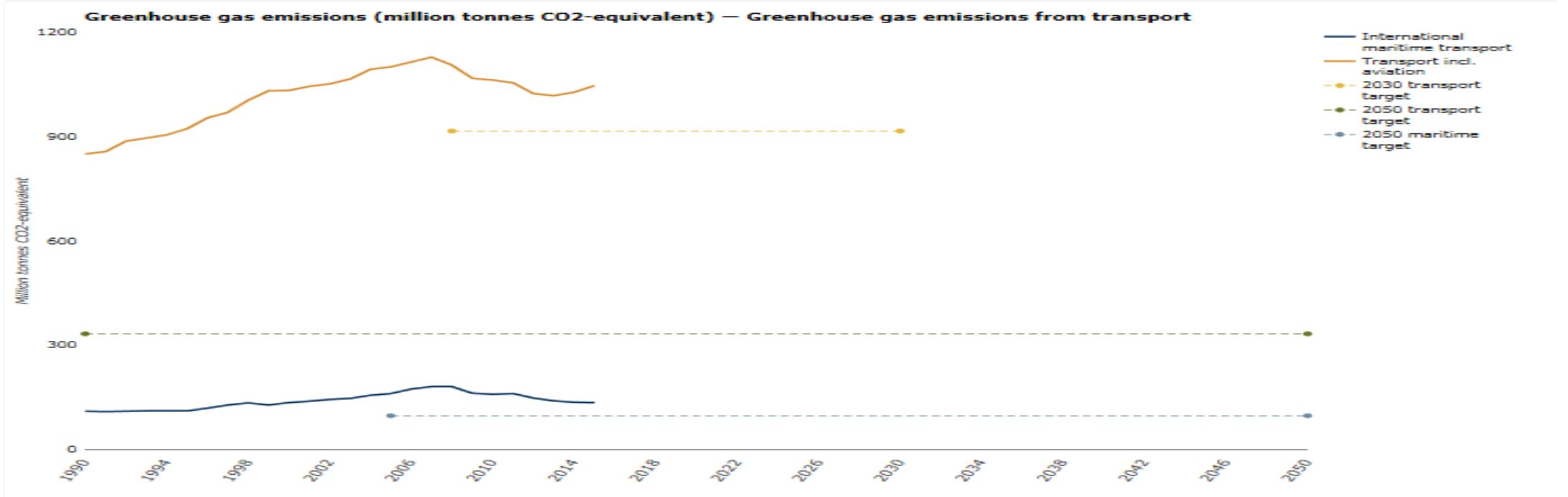


This project is co-financed by European Union and Republic of Turkey.
Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından ortak finanse edilmektedir.

Sera Gazı Emisyonları İçin AB Taşımacılık Sektörü Hedefleri



Technical Assistance for Developed
Analytical Basis for Formulating
Strategies and Actions towards
Low Carbon Development
TR2013/0327.05.01-01/001



Notes:

2030 transport target: 8 % increase in greenhouse gas emissions from transport compared with 1990 levels.

2050 transport target: 60 % reduction in greenhouse gas emissions from transport compared with 1990 levels.

2050 maritime target: 40 % reduction in greenhouse gas emissions from maritime transport compared with 2005 levels.

Overall greenhouse gas emissions from transport (including aviation but excluding international shipping), are represented by an orange line. Emissions from international maritime transport are shown in blue.





This project is co-financed by European Union and Republic of Turkey.
Bu proje Avrupa Birliği ve Trkiye Cumhuriyeti tarafından ortak finanse edilmektedir.

Deniz Taşımacılığı ile Sera Gazı Emisyonlarını Azaltmaya Ynelik AB Stratejisi

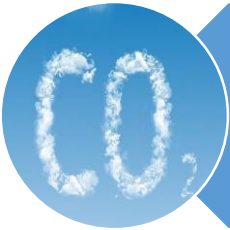
Low Carbon Turkey
Technical Assistance for Developed
Analytical Basis for Formulating
Strategies and Actions towards
Low Carbon Development
TR2013/0327.05.01-01/001



Ařama 1- AB limanlarına gelen byk gemilerin sera gazlarını izleyecek bir mekanizma oluşturmak



Ařama 2- hem IMO hem de AB mekanizmaları ile hedeflenen deđerlere eriřilip eriřilemeyeceđini deđerlendirmek



Ařama 3- Hedefe eriřim için MBM (ETS, Tax, Fund) uygulamalarına geçiř yapmak





This project is co-financed by European Union and Republic of Turkey.
Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından ortak finanse edilmektedir.

EU 2015/757

MRV Shipping Regulation



(Monitoring, Reporting and Verification)

- 2015'de AB tarafından kabul edildi.
- 1 Temmuz 2015 tarihinde yürürlüğe girdi.
- 5000 GT ve üzeri olan ve aşağıdaki uygulama bölgesi limanlarına seyahat eden tüm gemileri kapsamaktadır.
- Uygulama bölgesi: EEA limanları (AB üye ülkeleri, İzlanda, Norveç limanları ve bu ülkelere bağlı olan bazı adaların limanları)
- Kapsamdaki her bir gemi için İzleme Planının (MP) ve Yıllık Emisyon Raporunun (ER), Bağımsız Doğrulayıcı Kuruluşlar (IVs) tarafından doğrulanması gerekmektedir. Tüm gemi verileri EMSA tarafından THETIS veritabanında tutulacaktır.

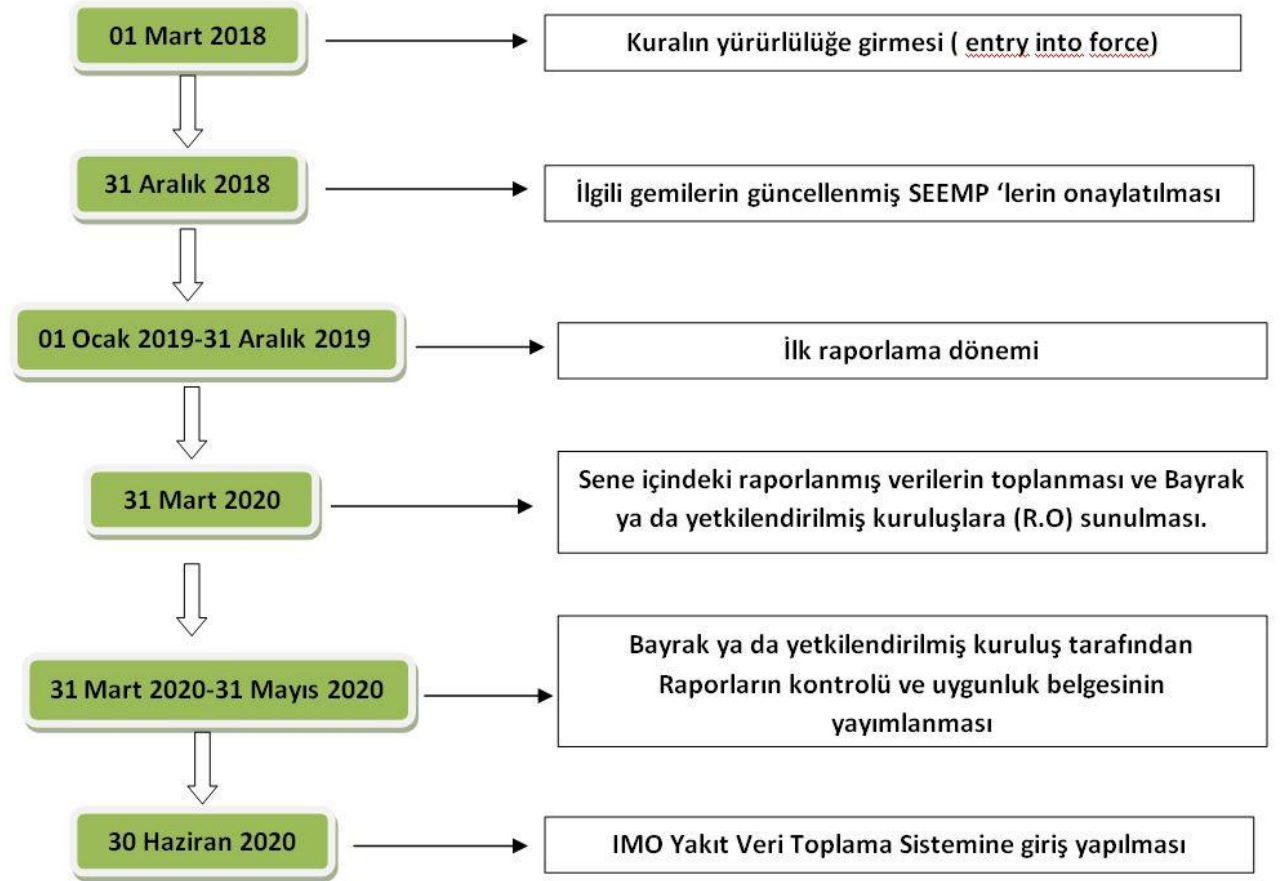




This project is co-financed by European Union and Republic of Turkey.
Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından ortak finanse edilmektedir.

IMO Fuel Data Collection System

- 5000 GT ve üzeri gemilerin; yakıt tipleri ve tüketimi izlenecektir.
- Geminin **SEEMP** (Gemi Enerji Verimliliği Planı) içine **PART II** bölümü oluşturulacak , veri toplama ve raporlama metodunun işlenmesi sağlanacaktır.
- Bayrak devletleri ya da yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından uygunluğu sağlanacaktır. Veriler IMO taraf devletleri tarafından toplam veri (gemi bazlı değil) olarak sunulacaktır.
- AB MRV Shipping Regulation ile bazı tanımlar, kavramlar ve uygulamalar bakımından farklar içermektedir.





This project is co-financed by European Union and Republic of Turkey.
Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından ortak finanse edilmektedir.

Türkiye’de Durum



Türk bayraklı uluslararası gemilerde IMO kuralları geçerlidir ve uygulanmaktadır. Ancak ülkemizde EU MRV Shipping Regulation’a uyum için bir ulusal mevzuat düzenlemesi henüz bulunmamaktadır. İlgili AB Mevzuatına uyum sağlandığı durumda; AB mevzuatı içindeki hükümler gereği:

- Akreditasyon kuruluşumuz TÜRKAK’dan akredite kuruluşların “Bağımsız Doğrulayıcı Kuruluş” olmasının önünde mevzuat engeli bulunduğu değerlendirilmektedir.
- Mevzuat uygulama bölgesinin Türk limanlarını da kapsamı ile ilgili mevzuat engeli bulunduğu değerlendirilmektedir.
- Türkiye üzerinden EMSA’ya veri sağlanması konusunda mevzuat engeli bulunduğu değerlendirilmektedir.





This project is co-financed by European Union and Republic of Turkey.
Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından ortak finanse edilmektedir.



Türkiye'de Durum

- Türk bayraklı ve Türk armatör sahipliğinde sera gazı kurallarının kapsamına giren yaklaşık 1100 adet gemi bulunmaktadır.
- Türkiye; AB üyelik sürecinde bulunan bir ülke olarak uzun yıllardır AB mevzuatlarıyla uyumlaşma ve AB'nin hedeflerine uyumlu hedefler belirleme süreci içindedir.
- Mevcut uluslararası çalışan gemiler için filo yaş ortalamasının 21 olması nedeniyle, Türk bayraklı gemiler diğer ülke bayraklı gemiler ile kıyaslandığında yüksek yaş ortalaması nedeniyle; ileride emisyon ticareti vb. süreçlere geçildiğinde mevcut yakıt tüketimleri ile filomuzun pazarda rekabet edebilmesinin önünde engeller oluşacağı düşünülmektedir. Denizciliğin en yüksek enerji verimliliğine sahip taşımacılık modu olduğu ve ülkenin 3 tarafının denizlerle çevrili olduğu değerlendirilerek; hem iç sularda çalışan kabotaj filosu hem de Türk bayraklı uluslararası gemiler için yaşın azaltılmasına ve yakıt tüketimi azaltıcı yenilikçi uygulamalara **teşvik verilmesi** önemlidir.

