



İstanbul :

08.08.2016

Sayı
Our Reference : 3096Konu
Subject : DTO Temmuz 2016 AB Bülteni

Sirküler No: 560/2016

DTO AB Bülteni

TEMMUZ 2016

Armatörler Gemilerin AB Gemi Geri Dönüşüm İzinleri İçin Ödeme Yapması Önerilerini Reddediyorlar

AB limanlarına uğrak yaptıklarında bayraklarına bakılmaksızın, gemileri AB gemi geri dönüşüm izinleri için ödeme yapmaya zorlama önerileri, en fazla gemi geri dönüşüm tersanesinin bulunduğu gelişmekte olan ülkelerdeki çalışma ve çevre şartlarını iyileştirmek amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından gösterilen çabalara zarar verecektir.

Eğer bir AB gemi geri dönüşüm fonu kurma önerileri daha da ileri götürülürse; Çin, Hindistan, Japonya ve Amerika Birleşik Devletleri dâhil AB'nin ticaret ortakları ile ciddi sorunlar ortaya çıkacaktır. Dünya ticaret gemilerinin %80'inden fazlasını temsil eden Avrupa Topluluğu Armatörler Birlikleri (ECSA) ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), Avrupa Komisyonu danışmanları tarafından geliştirilen gemi geri dönüşüm izni kavramının kesinlikle reddedilmesi gerektiği konusunda ısrar ediyorlar.

Avrupa Komisyonu tarafından şu anda incelenmekte olan bir öneriye göre, AB Üyesi olmayan ülkelerin bayraklarını taşıyan gemiler dâhil, ziyarette bulunan gemilerin önerilen bir AB Fonuna ödemeleri gereken para, ancak geminin çalışma hayatının sonunda, belki de geminin farklı bir armatöre sahip olacağı bir zamanda ve sadece geminin Avrupa Komisyonu tarafından onaylanan bir tersanede geri dönüşüme tabi tutulması şartıyla iade edilebilecektir.

ECSA Genel Sekreteri Patrick VERHOEVEN konu ile ilgili olarak şunları söyledi: *"Gereksiz şekilde karmaşık, uygulaması büyük ölçüde mümkün olmayan ve AB'nin yönetmesi çok güç olan böyle bir Fonun kurulması, gemi geri dönüşümü hususunda Hong Kong Konvansiyonunu kabul etmiş olan uluslararası topluluğa bir hakaret olacaktır."*

ICS Genel Sekreteri Peter HINCHLIFFE de: *"Böyle zalimce bir tek taraflı önlem, özellikle AB'ye dâhil olmayan gemilere uygulanırsa, muhtemelen AB ticaret ortakları tarafından uluslararası denizciliğin yürütülmesi için rekabete aykırı bir müdahale olarak görülecektir. Diğer ülkelerin misilleme kabilinden önlemler uygulayacaklarına dair gerçek bir tehlike mevcuttur"* dedi.

ECSA ve ICS'e göre Avrupa Birliği, AB Üyesi Devletlerin IMO Hong Kong Konvansiyonu'nu onaylamalarını sağlamalı ve Asya'daki gemi geri dönüşüm tersanelerinin IMO standartlarına uygun onayları edinmek için gösterdikleri çabaları tanımaya yoğunlaşmalıdır. ECSA ve ICS, bu tersanelerin AB Gemi Geri Dönüşüm Tüzüğüne göre kurulmakta olan onaylanmış gemi geri dönüşüm tesislerine ait AB listesine dâhil edilmeleri için bir şans verilmesi hususunda ısrar ediyor. (Kaynak: ECSA)



Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22
Tel : +90 212 252 01 30 (Pbx)
www.denizticaretodasi.org.tr
www.chamberofshipping.org.tr

34427 Fındıklı - Beyoğlu - İSTANBUL / TÜRKİYE
Fax : +90 212 293 79 35
E-mail : iletisim@denizticaretodasi.org.tr
E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi Daha Şeffaf ve Rekabetçi Limanlar İçin Anlaşmaya Vardı

Avrupa Konseyi Daimi Temsilciler Komitesi, Avrupa Parlamentosu'yla daha önceden erişilen anlaşmayı uygun bularak, limanların şeffaflığını artıracak ve tüm Avrupa'da liman hizmetlerine erişim için adil koşullar yaratacak yeni kuralları 29 Haziran 2016 günü onayladı.

Yeni kurallar, limanları daha verimli hale getirmek ve 3 milyona yakın kişinin istihdam edildiği denizcilik sektöründe adil rekabeti temin etmeye üzere oluşturuldu. Kurallar, hem karayollarına bir alternatif olarak ve hem de AB dışındaki ülke limanlarına karşı Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığını teşvik ederek, Avrupa limanlarının rekabet gücünü yükseltmeyi amaçlıyor. Tesislerin ve süreçlerin daha rekabetçi hale gelmesi kullanıcılar için de ulaşım masraflarını azaltacaktır.

Anılan reform, trans-Avrupa taşımacılık ağı yönergelerinde listelenen 300'den fazla limana uygulanacak olup, bu limanlar, AB ülkelerinin kendi aralarında ve aynı şekilde dünyanın geri kalanıyla yaptığı ticarete önemli bir rol oynamaktadır. Söz konusu limanlar, AB'nin intermodel taşımacılık zincirinde ve AB'nin çevre bölgelerle ve adalarla bağlantı kurmasında düğüm noktalarını oluşturuyor. AB limanlarından geçen navlunun % 96'sı ve tüm yolcuların % 93'ü söz konusu TEN-T limanlarından geçmektedir. Üye Devletler anılan düzenlemeyi diğer limanlara uygulayıp uygulamamaya karar vermekte ise özgürdür.

Düzenlemeye göre, yük elleçleme ve yolcu hizmetleri finansal şeffaflık kurallarına tabi olacak; fakat erişim hükümlerinden muaf olacaklardır. Yani Üye Devletler bu hizmetleri nasıl organize edeceklerine, Adalet Divanı içtihatlarına uygun olarak, karar vermekte özgür olmaya devam edecekler.

Söz konusu reform, liman hizmeti ücretlerini ve liman altyapı ücretlerini daha şeffaf hale getirecektir. Aynı şekilde, devlet, liman ve liman hizmeti işletmecileri arasındaki finansal ilişkinin şeffaflığını da artırmaktadır. Örneğin, bir liman yönetiminin kamu fonu alması durumunda, bahse konu fonu nasıl kullandığını göstermek için ayrı hesaplar tutması zorunlu hale gelecektir.

Taslak düzenleme, AB'de liman hizmetlerine erişime yönelik açık koşullar koyan bir çerçeve oluşturarak yasal belirsizlikleri azaltıyor ve eşit koşullar oluşturuyor.

Avrupa'nın liman sektöründeki çeşitliliği ve Üye Devletlerin kendilerine özgü koşulları dikkate almak amacıyla, Üye Devletler ve liman yönetimleri, liman hizmetlerinin sağlanması için belirli asgari gereklilikleri uygulayabilir ve düzenlemede belirtilen sınırlı sayıda durumlarda hizmet sağlayıcılarının sayısını azaltabilirler. Asgari gereklilik, örneğin ilgili limanın bulunduğu Üye Devlette yürürlükte bulunan sosyal güvenlik ve çalışma hukukuna uyum sağlanmasıyla alakalı olabilir.

Üzerinde anlaşmaya varılan söz konusu metnin, hukuki-dilsel açıdan tamamlanmasını takiben, önce Avrupa Parlamentosu tarafından ve daha sonra Avrupa Konseyi tarafından resmi olarak onaylanması gerekiyor. Söz konusu prosedürün sene sonundan önce tamamlanması bekleniyor. Düzenleme AB Resmi Gazetesinde yayımlandıktan 20 gün sonra yürürlüğe girecektir. Zaman ile sınırlı olan mevcut sözleşmeler anılan düzenlenmeden etkilenmeyecek, ancak zaman ile sınırlı olmayan sözleşmelerin Temmuz 2025'e kadar uyumlaştırılması zorunludur. (Kaynak: Avrupa Komisyonu)



Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22
Tel : +90 212 252 01 30 (Pbx)
www.denizticaretodasi.org.tr
www.chamberofshipping.org.tr

34427 Fındıklı - Beyoğlu - İSTANBUL / TÜRKİYE
Fax : +90 212 293 79 35
E-mail : iletisim@denizticaretodasi.org.tr
E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





2017 Avrupa Denizcilik Haftasının Ana Temaları Açıklandı

Avrupa deniz taşımacılığının küresel rekabet gücü, AB'nin geliştirdiği stratejiler ve rekabet gücünü artıracak ilgili kurumlar, 2017 Avrupa Denizcilik Haftası'nın temalarının kalbinde yer alıyor.

Denizcilik sektörünün önümüzdeki yıllarda daha fazla kalite odaklı, sürdürülebilir ve rekabetçi olması için politika çerçevesinin dijital hale getirilmesi ve modernleştirilmesi zorunludur. Bunlar aynı zamanda, denizcilik sektöründeki en son gelişmeler ve 2009 AB Deniz Taşımacılığı Stratejisi'nin uygulanmasında gösterilen ilerlemeler ışığında, Avrupa Komisyonu'nun ana hatlarıyla belirttiği politika öncelikleridir.

27 Şubat – 3 Mart tarihleri arasında Brüksel'de gerçekleştirilecek olan 2017 Avrupa Denizcilik Haftası, anılan meseleler ve diğer konular hakkında görüşmek ve karara varmak üzere denizcilik endüstrisini ve düzenleyicileri bir araya getiren ideal bir platform oluşturacak.

2017 Avrupa Denizcilik Haftası, Malta'nın AB Başkanlığı altında gerçekleşecektir. Malta, şimdiden göçmenliğe ve Akdeniz'e dair denizcilik ajandasına odaklanacağını duyurdu. Denizcilik Haftası boyunca deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması da ele alınan konulardan biri olacaktır. (Kaynak: ECSA)

Avrupalı Armatörler Düşük Emisyonlu Dolaşım İçin Avrupa Stratejisi'nin Küresel Mutabakatını Destekliyor

Avrupa Komisyonu tarafından, düşük karbonlu dolaşım için Avrupa Stratejisi hakkında yayımlanan yeni tebliğ, tüm taşımacılık sektörlerinin, AB'nin sera gazı emisyonlarının ve hava kirleticilerinin azaltılmasına yönelik çabalarına katkı sağlaması gerektiğine işaret ediyor.

ECSA Genel Sekreteri Patrick VERHOEVEN, “denizciliğin de karbon emisyonlarının küresel bir katkı sağlayıcı olarak, küresel ısınmadaki artışın sınırlandırılmasına yönelik küresel çözümlerin kesinlikle bir parçası olması gerektiğine inanıyoruz. AB Komisyonu'nun tebliğinde belirtildiği gibi, uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının toplanması ve bildirilmesine yönelik IMO'da sağlam ve zorunlu bir küresel anlaşmanın temin edilmesine ilişkin AB hedefine tümüyle katılıyoruz. Avrupalı Armatörler olarak aynı zamanda, AB MRV Kuralının küresel sistemle uyumlaştırılacağı bir öneriyi görmeyi de bekliyoruz. Küresel bir anlaşmanın hem gerekli ve hem de mümkün olduğuna inanıyoruz” dedi.

Bugün enerji-verimliliği yüksek taşımacılık türlerinden biri olan deniz taşımacılığı, küresel karbon emisyonlarında sadece % 2.2 gibi bir pay ile dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ını taşımaktadır. Bununla birlikte, yeni bir IMO çalışması, önleyici tedbirlerin alınmaması halinde 2050 yılına kadar denizcilikten kaynaklanan karbon emisyonlarının en kötü ihtimalle % 50 ile % 250 arasında artabileceğini tahmin ediyor. (Kaynak: ECSA)

Paris MOU Gemilerdeki Çalışma ve Yaşama Koşullarını Denetleyecek

Paris Liman Devleti Kontrolü Memorandumu (Paris MOU), 2006 Denizcilik Çalışma Konvansiyonu (MLC 2006) hakkında Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası (Concentrated Inspection Campaign – CIC) düzenleyecek.

Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyasının amacı, gemilerde çalışma ve yaşama koşulları için asgari standartların uygulanıp uygulanmadığını denetlemektir. Söz konusu denetim kampanyası, 1 Eylül 2016 - 30 Kasım 2016 tarihleri arasındaki 3 aylık dönemi kapsayacaktır. Gemilerin MLC ile ilgili olarak yürürlükte olan prosedürleri ve tedbirleri, sıradan bir Liman Devleti Kontrolü (PSC) denetimi sırasındaki gerekliliklere uyum sağlaması için detaylı olarak denetlenecek.



Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22
Tel : +90 212 252 01 30 (Pbx)
www.denizticaretodasi.org.tr
www.chamberofshipping.org.tr

34427 Fındıklı - Beyoğlu - İSTANBUL / TÜRKİYE
Fax : +90 212 293 79 35
E-mail : iletisim@denizticaretodasi.org.tr
E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





PSC Görevlileri denetimler sırasında, özellikle gemiadamlarıyla ilgili gerekli sertifikaların ve dokümanların gemide bulunduğunu garanti etmek amacıyla seçilmiş 12 sorudan oluşan bir liste kullanacak. Ayrıca, konaklama, yiyecek ve yemek hizmeti denetimlerinin kayıtları ve bir güvenlik komitesinin kurulup kurulmadığını denetlemeyi amaçlayan sorular da olacaktır. (Kaynak: World Maritime News)

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER
Genel Sekreter

DAĞITIM:

Gereği:

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Meslek Komitesi Bşk.
- İMEAK DTO Şubeleri
- Türk Loydu Vakfı
- GİSBİR
- GESAD
- Yalova Altınova Tersane Girişimcileri San.ve Tic.A.Ş.-Yıldız Teknik Üniversitesi
- TÜRKLİM
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası
- Gemi Mühendisleri Odası
- WISTA Türkiye Derneği
- 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 Meclis İhtisas Çevre Komisyonu
- İMEAK DTO Şube Y.K. Bşk.
- Piri Reis Üniversitesi

Ayrıntılı Bilgi: Selin YELESER, Dış İlişkiler Birimi Sorumlusu Telefon: (212)252 01 30 (462) E-mail: selin.yeleser@denizticaretodasi.org.tr



Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22
Tel : +90 212 252 01 30 (Pbx)
www.denizticaretodasi.org.tr
www.chamberofshipping.org.tr

34427 Fındıklı - Beyoğlu - İSTANBUL / TÜRKİYE
Fax : +90 212 293 79 35
E-mail : denizticaretodasi@denizticaretodasi.org.tr
E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





Shipowners reject proposals for ships to pay for EU ship recycling licences

Proposals to compel ships, regardless of flag, to pay for European Union ship recycling licences when calling at EU ports, will undermine efforts by the International Maritime Organization (IMO) to improve working and environmental conditions in developing nations, where most ship recycling yards are located.

If proposals to establish an EU ship recycling fund are taken forward, they will cause serious problems with the EU's trading partners, including China, India, Japan, and the United States. The European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the International Chamber of Shipping (ICS) – which represent over 80% of world merchant tonnage – insist that the concept of the ship recycling license, developed by consultants for the European Commission, must be firmly rejected.

According to a proposal now being considered by the European Commission, the money that visiting ships would have to pay into a proposed EU Fund, including those flying the flag of non-EU nations, would only be returned at the end of the vessel's working life, many years later, when it will probably have a different owner, and only on condition that the ship is recycled at a yard approved by the European Commission.

"As well as being unduly complex, widely impractical and very difficult for the EU to administer, the establishment of such a Fund will be an affront to the international community which has adopted the Hong Kong Convention on ship recycling, whose standards have already been incorporated into a similar EU Regulation" said ECSA Secretary General, Patrick Verhoeven.

ICS Secretary General, Peter Hinchliffe added "Such a draconian unilateral measure, especially if applied to non-EU ships, is likely to be seen by EU trading partners as anti-competitive interference into the conduct of international shipping. There is a real danger that other nations would apply retaliatory measures."

ECSA and ICS argue that the EU should concentrate its efforts on getting EU Member States to ratify the IMO Hong Kong Convention, and to recognise the efforts being made by recycling yards in Asia to gain certification in accordance with IMO standards. They insist these yards should be given a fair chance to be included in the EU list of approved recycling facilities that is being established under the EU Ship Recycling Regulation.

Meanwhile, ECSA and ICS are preparing a detailed commentary on the proposals for an EU fund, which they will be sharing with the European Commission, as well as EU Member States and the European Parliament.

ECSA and ICS assert that the shipping industry is committed to the implementation of the IMO Hong Kong Convention. ECSA and ICS (with other industry organisations) have also recently published comprehensive guidelines on "Transitional Measures" for shipowners selling ships for recycling, to ensure that end of life vessels are only recycled in accordance with agreed IMO standards, in advance of these coming into legal force worldwide.

European Community Shipowners' Associations
International Chamber of Shipping

For more information, please contact:

Patrick Verhoeven
Secretary General

More transparent and competitive ports: Council approves deal with Parliament

On 29 June 2016 the Council's Permanent Representatives Committee approved new rules to increase the financial transparency of ports and create fair conditions for access to port services across Europe. It confirmed the agreement reached with the European Parliament on 27 June.

The new rules set out to make ports more efficient and ensure fair competition in this crucial sector that accounts for up to 3 million jobs. They aim to boost the competitiveness of European ports both in promoting short sea shipping as an alternative to congested roads and vis-à-vis ports located in non-EU countries. More competitive facilities and processes should also reduce costs for transport users.

Until now, EU ports have only been regulated in horizontal legislation and Treaty provisions.

Which ports and services are covered by the reform?

The regulation will apply to over 300 seaports listed in the trans-European transport network guidelines ('core network' and 'comprehensive network'). These ports play a significant role in exchanges between EU countries as well as in EU trade with the rest of the world. They are essential nodal points in EU intermodal transport chains and in connecting peripheral areas and islands. In total, 96% of all freight and 93% of all passengers through EU ports transit through these TEN-T ports. Member states are free to decide whether to apply the regulation to other ports as well.

In order to avoid disproportionate administrative burdens, member states may decide to leave out ports in the comprehensive network located in the outermost regions, such as Réunion, Madeira and the Canary Islands. They may also decide not to apply the rules on the separation of accounts to small ports in the comprehensive network, subject to certain conditions.

When it comes to the different categories of port services, cargo handling and passenger services will be subject to the financial transparency rules, but are exempted from the access provisions. Member states will remain free to decide how to organise these services, in compliance with Court of Justice case-law.

Member states may also decide to apply the access rules to pilotage services. In such cases they should inform the Commission. Dredging will only be covered by the rules requiring separate accounts for publicly funded activities.

Increased financial transparency

The reform makes port service charges and port infrastructure charges more transparent. It also increases transparency in the financial relationship between the state, ports and port service operators. For example, where a port management body receives public funding, it will have to keep separate accounts to show how those funds have been used.

The increased transparency will contribute to better use of public funds and to the effective and fair application of EU competition rules in ports.

Access to port services

The draft regulation aims to create a level playing field and reduce legal uncertainties by laying down a framework that sets clear conditions for access to port services in the EU.

In order to take into account the diversity of the port sector in Europe, as well as the particular circumstances of member states, member states and port management bodies will be able to impose certain minimum requirements for the provision of port services and restrict the number of service providers in a limited number of cases set out in the regulation. The minimum requirements may relate for instance to compliance with the social and labour law applicable in the member state of the port

concerned. The possibilities for limiting the number of service providers include, for example, safety, security and environmental sustainability.

What next?

Once the agreed text has undergone legal-linguistic finalisation, it must be formally approved first by the Parliament and then by the Council (agreement at first reading). The procedure is expected to be completed before the end of the year.

The regulation will enter into force 20 days after its publication in the EU Official Journal. It will not affect existing contracts that are limited in time, but contracts which are not limited in time must be aligned to it by July 2025.

[Draft regulation on port services – text subject to revision](#)

Press office - General Secretariat of the Council

Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUSSELS - Tel.: +32 (0)2 281 6319

press.office@consilium.europa.eu - www.consilium.europa.eu/press



ECSA

European Community Shipowners' Associations

[Contact](#)
[Links](#)
[Sitemap](#)
[Login or Register](#)

[Home](#)
[About us](#)
[Member associations](#)
[Board of Directors](#)
[Organisational Chart](#)
[Secretariat](#)
[News and Media](#)
[Latest news](#)
[CO2 emissions of shipping](#)
[News archive](#)
[Safety and Environment](#)
[Security](#)
[Ports and Logistics](#)
[Trade Facilitation](#)
[Other issues](#)
[Monthly newsletter](#)
[Presentations and speeches](#)
[Tweets](#)
[Pictures](#)
[ECSA in the Media](#)
[Policy and publications](#)
[Position papers](#)
[Safety and Environment](#)
[Taxation](#)
[Social Affairs](#)
[Security](#)
[Ports and Logistics](#)
[Trade Facilitation](#)
[Competition](#)
[Passenger Transport](#)
[Other policy issues](#)
[Annual reports](#)
[Statistics](#)
[Other publications](#)
[Events](#)
[Upcoming events](#)
[Past events](#)
[Projects](#)
[Workplace Bullying & Harassment](#)
[Career mapping project](#)
[Apprenticeships and Training](#)
[Health & Safety](#)

Search ...



Main themes for European Shipping Week 2017 announced with European shipping's competitiveness at the heart of the week's debate

The themes for European Shipping Week 2017 have been formally announced with the competitiveness of European shipping globally and the strategies being developed by the European Union and its respective bodies to foster that competitiveness sitting at the heart of the week's events and debate.

Digitisation and modernisation of the policy framework are indispensable for the maritime sector to become even more quality oriented, sustainable and competitive in the years ahead. These are also the policy priorities outlined by the European Commission in view of recent developments in the sector and of progress in the implementation of the 2009 EU Maritime Transport Strategy.

Next year's European Shipping Week, to be held in Brussels from Monday February 27th to Friday March 3, will offer the ideal platform for both industry and regulators to come together to debate and agree a pathway of these and other issues moving forward.

ESW17 will fall under the Maltese Presidency of the European Union and Valetta has already announced that it will focus its maritime agenda on migration and the Mediterranean. Decarbonisation of shipping will also come under discussion during the week, either in the context of the flagship conference to be held on Wednesday March 1st or through a dedicated event.

Welcoming the announcement of the week's theme, Patrick Verhoeven, Secretary General of the European Community Shipowners' Associations (ECSA), said representatives from the European Commission, European Council of Ministers and the European Parliament together with senior representatives from the European and global ship owning, chartering, ship management, legal, banking and maritime services sectors would be present in force.

"It is not often industry gets the chance to discuss such key issues with such high level law-makers. To accommodate both the short and longer term agenda for EU shipping policy, it is proposed that the main conference works around a format that alternates plenary sessions on major political questions with break-out sessions that go more in-depth into the concrete topics of the EU shipping policy framework that is taking shape as a result of the mid-term review of the EU Maritime Transport Strategy. The breakout sessions will especially emphasise the strategic angle and the overall policy objectives," he stressed.

The European Commission, through DG MOVE, has endorsed European Shipping Week 2017 and formal patronage is already being sought from it as well as the European Parliament and the Council of Ministers.

The initiative, which was started in 2015 by the European Community Shipowners' Associations (ECSA), will be run by a Steering Group made up of Europe's main shipping organisations as well as the European Commission and Shipping Innovation. The shipping organisations involved on the Steering Group include: ECSCA; Cruise Lines International Association (CLIA) Europe; European Community Association of Ship Brokers and Agents (ECASBA); Interferry; the European Dredging Association (EuDA); the World Shipping Council (WSC), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Tugowners' Association (ETA) as well as the European Maritime Pilots Association (EMPA). Other European shipping associations may also be invited to support the initiative and hold relevant events during the week.

European Shipping Week will be held in Brussels during the week of February 27th – March 3, 2017 when shipping industry leaders from Europe and around the world will descend on Brussels to meet and network with top legislators from the European Commission, European Parliament and the Council of Ministers.

The week-long series of high level events will bring together the major players in the shipping industry. More information about European Shipping Week 2017 is available at www.europeanshippingweek.com

[Home](#)

[About us](#)

[Member associations](#)

[Board of Directors](#)

[Organisational Chart](#)

[Secretariat](#)

[News and Media](#)

[Latest news](#)

[CO2 emissions of shipping](#)

[News archive](#)

[Safety and Environment](#)

[Security](#)

[Ports and Logistics](#)

[Trade Facilitation](#)

[Other issues](#)

[Monthly newsletter](#)

[Presentations and speeches](#)

[Tweets](#)

[Pictures](#)

[ECSA in the Media](#)

[Policy and publications](#)

[Position papers](#)

[Safety and Environment](#)

[Taxation](#)

[Social Affairs](#)

[Security](#)

[Ports and Logistics](#)

[Trade Facilitation](#)

[Competition](#)

[Passenger Transport](#)

[Other policy issues](#)

[Annual reports](#)

[Statistics](#)

[Other publications](#)

[Events](#)

[Upcoming events](#)

[Past events](#)

[Projects](#)

[Workplace Bullying & Harassment](#)

[Career mapping project](#)

[Apprenticeships and Training](#)

[Health & Safety](#)

Search ...



European Shipowners endorse the global commitment of the European Strategy for Low-Emission Mobility

The European Commission's newly published communication on a European Strategy for low-emission mobility rightly points out that all transport sectors need to contribute towards reducing the EU's greenhouse gas emissions and air pollutants.

"We believe that shipping obviously must be part of the global solutions to limit the increase in the global temperature as we clearly are also a global contributor to the carbon emissions", commented ECSCA Secretary General Patrick Verhoeven.

"We fully agree with the aim of the EU to secure a robust and mandatory global agreement for the collection and reporting of greenhouse gas emissions from international shipping in the International Maritime Organisation as mentioned in the Commission's communication. We also look forward to seeing a proposal to align the EU MRV Regulation with the global system. Finally, we support the Commission in ensuring that IMO timely delivers on the next steps. We believe that a global agreement is both needed and possible", he added.

Shipping is today one of the most energy-efficient modes of transport. The sector transports approximately 90% of world trade and is only responsible for 2,2% of the global CO2 emissions. However, a recent IMO study predicts that shipping's CO2 emissions may increase between 50 and 250% in the worst case scenario by 2050 as the traffic increases, unless preventive measures are taken.

The international shipping industry is committed to developing CO2 reductions across the world merchant fleet that are both ambitious and realistic.

"Overall, we welcome the comprehensive approach of the EU strategy, which focuses also on supporting multi-modality, alternative fuels, digitalisation and innovation", Patrick Verhoeven concluded

[For more information, please contact:](#)

Patrick Verhoeven

Secretary General

Rue Ducale, Hertogstraat 67/B2, 1000 Brussels, Belgium

T +32 2 510 61 26

patrick.verhoeven@ecsa.eu

Karollina Rasi

Director – Public Affairs & Communications

Rue Ducale, Hertogstraat 67/B2, 1000 Brussels, Belgium

T +32 2 510 61 29

M +32 476 349 263

karollina.rasi@ecsa.eu

Paris MOU to Inspect Working and Living Conditions on Ships



Image Courtesy: Danny Cornelissen/Nautilus International

The Paris Memorandum of Understanding (MoU) on Port State Control will launch a Concentrated Inspection Campaign (CIC) on the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC,2006).

The aim of the CIC is to verify that the minimum standards for working and living conditions have been implemented on board. This inspection campaign will be held for a period of three months, commencing from 1 September 2016 and ending 30 November 2016.

The ship's procedures and measures that are in place with respect to MLC,2006 will be checked in detail for compliance with the requirements during a regular Port State Control inspection.

Port State Control Officers (PSCOs) will use a list of 12 selected questions to ensure that the required certificates and documentation are present, in particular those related to the seafarers on board. Additionally, there are questions aimed at verification of records of the inspections of the accommodation, food and catering, and whether a safety committee has been established.

When deficiencies are found, actions by the port State may vary from recording a deficiency and instructing the master to rectify it within a certain period of time to detaining the ship until serious deficiencies have been rectified.

It is expected that the Paris MoU will carry out approximately 4,500 inspections during the CIC.

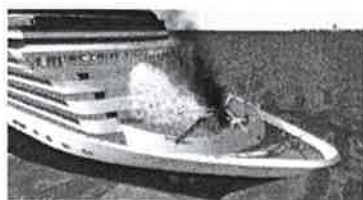
Share this article

Follow World Maritime News

Posted on July 29, 2016 with tags [Concentrated Inspection Campaign](#), [Maritime Labour Convention](#), [Paris Memorandum of Understanding](#).

In Depth

Prevention is Better than the Cure



With extensive training programmes and a drive to constantly improve safety procedures the cruise industry tries to ...

August 1, 2016 [read more →](#)

Taking the Maritime Industry to the Next Level



Certainty is a scarce good in a continuously changing world. The speed with which new developments arise, seems to ...

July 25, 2016 [read more →](#)

To Boldly Go Where No Cruise Ship Has Gone Before



When a market grows, it often creates room for a niche. That is true for the cruise industry. For those who have ...

July 18, 2016 [read more →](#)

Events