



03.07.2015

İstanbul :

Sayı : 2812
Our Reference:Konu : Küresel Denizcilik Endüstrisinin ABD'nin Enerji İhracatına
Subject : Korumacı Yaklaşımı Dolayısıyla Duyduğu Endişe Hk.

Sirküler No: 517/2015

Sayın Üyemiz,

İlgi: 26.06.2015 tarih ve PRESS(15)20 sayılı ICS Dokümanı ve Eki Basın Bildirisi.

İlgi yazı Ekinde, ABD'nin enerji ihracatı politikası ile ilgili olarak denizcilik endüstrisinin duyduğu kaygıyı belirtir bir ICS Basın Bildirisi gönderilmiş olup, denizcilik camiasına ve basına gereğince duyurulması istenmektedir.

Söz konusu Basın Bildirisi'nde ICS, ABD tarafından benimsenmekte olan potansiyel olarak korumacı yaklaşım hususundaki ciddi endişesini dile getirmektedir. ABD Kongresi geçen hafta Asya ve Avrupa ile belli başlı serbest ticaret anlaşmalarını onaylamaya kesinlikle niyetli olduğuna işaret etmiştir; uluslararası gemi işletmecileri, Sıvılaştırılmış Tabii Gaz (LNG) ihracatının ABD bayraklı gemilerle taşınmasını teşvik için geliştirilmekte olan rejimin arzu edilmeyen bir örnek teşkil edebileceğinden kaygı duymaktadırlar. Ayrıca, Ticaret Müzakerelerinde AB'yi temsil eden Avrupa Komisyonu ve Japonya, Norveç gibi büyük LNG tanker filolarına sahip başka ülkelerin Hükümetleri de endişelidir.

ABD Jones Yasası'na göre (Jones Act), Amerika Birleşik Devletleri, ABD limanları arasında deniz taşımacılığına yabancı taşıyıcıların girmesini yasaklamaktadır. Ancak, yukarıda belirtilen bu yeni ve potansiyel olarak korumacı ABD yaklaşımı farklıdır; çünkü uluslararası taşımalardaki enerji ihracatının taşınmasına aittir. Ayrıca, ABD'nin bir yerli petrol tankeri filosu da vardır. Ham petrol ihracatının taşınmasına böyle bir korumacı yaklaşım uygulandığı takdirde, küresel denizcilik endüstrisi, bunun yılda milyarlarca dolar değerindeki önemli bir deniz taşımacılığının tamamen dışında bırakılmak anlamına geleceğinden korkmaktadır.

İlgi yazı (Ek -2) ve Eki ICS Basın Bildirisinin Odamızda yapılan Türkçe çevirisi ilişikte sunulmuştur (Ek - 1).

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER
Genel Sekreter**EKLER:**

Ek-1: İlgi yazı Eki ICS Basın Bildirisinin Türkçe çevirisi

Ek-1: İlgi yazı ve Eki.



İstanbul :

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

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Şubeleri
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Gemi Sahibi Firmalar

Bilgi:

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Sn. Sefer KALKAVAN
TOBB DTO'ları Konsey Başkanı
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkanı ve Üyeleri
- Sn. Erol YÜCEL
TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Bşk.
- Piri Reis Üniversitesi



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



ICS BASIN BİLDİRİSİ

29 Haziran 2015

Ref: 15099

ENERJİ İHRACATINA ABD’NİN KORUMACI YAKLAŞIMI DOLAYISIYLA KÜRESEL DENİZCİLİK ENDÜSTRİSİ ENDİŞE DUYUYOR

Amerika Birleşik Devletleri Kongresi geçen hafta, Asya ve Avrupa ile belli başlı serbest ticaret anlaşmalarını onaylamaya kesin niyetli olduğuna işaret etmiştir.

Ancak ticaret gemisi işletmecileri için küresel ticaret birliği olan Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), enerji ihracatının gelecekteki taşınması bakımından ABD tarafından benimsenmekte olan potansiyel olarak korumacı yaklaşım hususundaki ciddi endişesini dile getirmiştir.

Şistten (shale) elde edilen petrol devriminin bir sonucu olarak, ABD’nin deniz yolu ile yapılan enerji ihracatının çok büyük ölçüde artması öngörülmektedir.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından temsil edilen uluslararası gemi işletmecileri, ABD ham petrol ihracatı üzerindeki mevcut yasağı kaldırmayı kararlaştırdığı takdirde (bu husus halen Kongre tarafından incelenmektedir) Sıvılaştırılmış Tabii Gaz (LNG) ihracatının ABD bayraklı gemilerle taşınmasını teşvik için halen geliştirilmekte olan rejimin, arzu edilmeyen bir örnek teşkil edebileceğinden özellikle endişe duymaktadırlar.

Aralık 2014’de Başkan OBAMA, ABD Ulaştırma Bakanından ABD bayraklı gemilerin kullanılmasını teşvik için bir program yürütmesini isteyen ve az dikkat çeken bir yasayı imzalamıştır. Bunun, yabancı denizcilik şirketleri tarafından işletilen gemilerden ziyade, ABD bayraklı gaz taşıyıcı gemileri kullanmayı planladıklarını belirten ihracatçılardan yeni derin su LNG ihracat tesislerine ait ruhsatların muamelesinin yapılmasına öncelik vermesi beklenmektedir.

ICS bu yaklaşımın, Dünya Ticaret Örgütünde (World Trade Organization – WTO) denizcilik hizmetleri bakımından ABD’nin halen kabul etmiş olduğu serbest ticaret taahhütlerinin ruhuna uygun olmadığına ve örneğin, Trans-Atlantik Taşımacılığı ve Yatırım Ortaklığı bakımından (Trans-Atlantic Trade and Investment Partnership - TTIP) iki taraflı belirtileri olduğuna inanmaktadır.

(Ticaret müzakerelerinde AB’yi temsil eden) Avrupa Komisyonu ve Japonya, Norveç gibi büyük LNG tanker filoları olan diğer ülkelerin hükümetleri de endişelidirler.

ICS, ABD tarafından izlenmekte olan deniz taşımacılığına karşı herhangi bir korumacı yaklaşımın, Rusya, İran ve Suudi Arabistan gibi diğer enerji ihracatçıları tarafından da taklit

edilebileceğini bildirmektedir. Bu durum, 1980'lerden beri tüm dünyada enerjinin etkin bir şekilde taşınmasını kolaylaştırmış olan açık piyasaya giriş ve serbest ticaret prensiplerinin çerçevesine ciddi şekilde zarar verebilirdi.

Amerika Birleşik Devletleri, ABD limanları arasında deniz taşımacılığına yabancı taşıyıcıların girmesini kısıtlaması ile meşhurdur (hemen hemen 100 yıldır mevcut 'Jones Act' (Jones Yasası) olarak bilinen yasaya göre). Ancak, bu yeni ve potansiyel olarak korumacı ABD yaklaşımı farklıdır; çünkü bu, uluslararası taşımalarındaki enerji ihracatının taşınmasına aittir.

Gaz taşıyıcı gemiler (gas carriers) büyük ölçüde karmaşık (s sofistike) gemiler olup, her birinin inşası 100 milyon ABD Dolarından daha fazlaya mal olmaktadır. Gerçekte ABD'nin küresel ihracat piyasalarında çalışabilen hiçbir LNG taşıyıcı gemisi yoktur ve bunları inşa etmeyi ekonomik bulmaması muhtemeldir. Gaz taşıyıcı gemilerin çoğu bugün Japonya, Kore ve Çin'de inşa edilmektedir.

Bunun için uygulamada, bu ABD ön programının, ABD denizcilerinin istihdam edilmesinin istenmesi gibi, başka şekilde, LNG armatörlerine karşı ayırım yapılmasına yol açması mümkündür. (Milliyetlerine bakılmaksızın, LNG gemilerindeki zabıtların, denizcilere en çok ücret ödenen kategoride olmalarına rağmen, bu denizcilerin istihdamı, ABD'li olmayan denizcilerden çok daha fazla masraflıdır.)

Bununla birlikte, ABD bir yerli petrol tankeri filosuna sahiptir. Ham petrol ihracatının taşınmasına buna benzer bir korumacı yaklaşım uygulandığı takdirde, küresel denizcilik endüstrisi, bunun yılda milyarlarca dolar değerinde önemli bir deniz taşımacılığının tamamen dışında bırakılmak anlamına geleceğinden korkmaktadır.

ABD bayraklı tankerlerin kullanılmasına ait herhangi bir gereksinim veya baskı olması, hiç şüphesiz ABD enerji ihracatı bedellerini arttıracaktır. Ancak, Amerika Birleşik Devletleri Ticaret Temsilcisi (United States Trade Representative – USTR) veya serbest ticareti destekleyen diğer kişiler müdahale etmedikçe, ICS, enerji şirketlerinin bunu, ABD ham petrolünü ihraç etmelerine müsaade edilmesi için ödenmeye değer bir fiyat olarak görebileceklerini bildirmektedir.

Editörler için Notlar:

- Aralık 2014'de Başkan Obama 2014 Howard Coble Deniz Taşımacılığı Yasası, Bölüm 307'yi onaylamış olup, bu yasa, 1974 ABD Derin Su Liman Yasasına (U.S. Deepwater Port Act of 1974 ve 2006 ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Deniz Taşımacılığı Yasasına değişiklikler getirmiştir. Söz konusu değişiklikler ABD Ulaştırma Bakanına LNG ihracatının ABD bayraklı gemilerle yapılmasının teşvik edilmesi ve ABD bayraklı gemileri kullanan tesisler için ihracat ruhsatlarına öncelik verilmesi için genel bir program geliştirilmesi görevini vermiştir.
- Mayıs 2015de ABD Senatosuna ham petrol ihracatı üzerindeki 50 yıllık yasağın kaldırılmasını öneren yeni bir yasa getirilmiştir. Önerilen 2015 Enerji Tedarik ve Dağıtım Yasası, üzerinde daha başka görüşmeler yapılması için Enerji ve Tabii Kaynaklar Senato Komitesine havale edilmiştir.

- Geçen hafta ABD Senatosu, Kongrenin bu anlaşmalarda değişiklik yapmasına müsaade etmekten ziyade, ABD Ticaret Temsilcisi (U.S. Trade Representative – USTR) tarafından temsil edilen İdare tarafından müzakere edilen, nihai hale getirilmiş ticaret anlaşmalarının lehine veya aleyhine olarak Kongre'nin oy vermesine müsaade edecek bir Ticareti Teşvik Yetkili Makamı Kanun Tasarısını onaylamıştır. Bu önemli Karar, belki de önümüzdeki 12 ay içinde, bu bölgesel anlaşmalar tamamen müzakere edildiği zaman Trans –Pasifik Ortaklık (Trans-Pacific Partnership - TPP) ve Trans-Atlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (Trans – Atlantic Trade and Investment Partnership - TTIP) anlaşmalarının her ikisini de ABD'nin onaylaması ihtimalini arttırmaktadır.
- Uluslararası Ticaret Odası (ICS) Ticaret Gemisi Sahipleri için başlıca uluslararası ticaret birliğidir. ICS üyeleri Asya, Avrupa ve Amerika kıtasındaki 37 ulusal armatörler birliklerinden oluşur; bunların üye denizcilik şirketleri dünya ticaret gemilerinin %80'inden fazlasını işletmektedir. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) petrol tankeri ve LNG taşıyıcısı işletmecileri dahil, tüm denizcilik sektörlerini ve taşımalarını temsil etmektedir.

Daha fazla bilgi için:

ICS: Debra Munford Elaborate Communications
682356

Tel: +44 (0) 1296

Çeviren: Engin KÖKNEL
Dış İlişkiler Bölüm Müdürü

EK-2

International Chamber of Shipping

38 St Mary Axe London EC3A 8BH

Tel +44 20 7090 1460

Fax +44 20 7090 1484

info@ics-shipping.org www.ics-shipping.org www.shipping-facts.com



This Circular and its attachments (if any) are confidential to the intended recipient and may be privileged. If you are not the intended recipient you should contact ICS and must not make any use of it.

26 June 2015

PRESS(15)20

TO: ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS

Copy: Shipping Policy Committee

GLOBAL SHIPPING INDUSTRY CONCERNED BY PROTECTIONIST U.S. APPROACH TO ENERGY EXPORTS

Action Required: To forward the attached press release to your national mainstream and trade press and, as appropriate, your maritime administrations and member companies on Monday 29 June.

As agreed by the SPC in response to SPC(15)16, ICS is about to issue a press release highlighting the industry's concern with respect to U.S. energy export policy. It is felt that the timing is right for such action given the current interest in U.S. trade policy following the Senate's approval of the Trade Promotion Authority Bill.

Members' assistance in forwarding the attached release to your national mainstream press (as well as trade media) contacts will be much appreciated.

Joe Francombe
Policy Officer



Representing the Global Shipping Industry

38 St Mary Axe London EC3A 8BH

Tel +44 (0)20 7090 1460 | Fax +44 (0)20 7090 1484

info@ics-shipping.org | www.ics-shipping.org | www.shipping-facts.com

PRESS RELEASE

For Immediate Release

29 June 2015

Ref: 15099

GLOBAL SHIPPING INDUSTRY CONCERNED BY PROTECTIONIST U.S. APPROACH TO ENERGY EXPORTS

The United States Congress signalled last week its firm intention to approve major free trade deals with Asia and Europe.

But the global trade association for merchant ship operators, the International Chamber of Shipping (ICS), has voiced serious concern about the potentially protectionist approach being taken by the U.S. with respect to the future transport of energy exports.

U.S. energy exports by sea are predicted to expand massively as a consequence of the shale revolution.

International ship operators, represented by ICS, are particularly anxious that a regime currently being developed to promote the carriage of Liquefied Natural Gas (LNG) exports on U.S. flag ships may set an undesirable precedent should the U.S. decide to lift the current ban on crude oil exports (as is being considered by Congress at the moment).

In December 2014, President Obama signed some little noticed legislation requiring the U.S. Secretary of Transportation to implement a programme to promote the use of U.S. flag ships. This is expected to prioritise the processing of licenses for new deep water LNG export facilities from those exporters that indicate they plan to use U.S. flag gas carriers, rather than ships operated by foreign shipping companies.

ICS believes that this approach is not in the spirit of the free trade commitments that the U.S. has already accepted with respect to maritime services at the World Trade Organization (WTO) and has implications bilaterally, for example, with respect to the Trans-Atlantic Trade and Investment Partnership (TTIP).

The European Commission (which represents the EU in trade negotiations) and governments of other countries with large LNG tanker fleets, such as Japan and Norway, are also concerned.

ICS says that any protectionist approach towards shipping being pursued by the U.S. might also be emulated by other energy exporters, such as Russia, Iran and Saudi Arabia. This could seriously undermine the framework of open market access and free trade principles in shipping that has facilitated the efficient transport of energy worldwide since the 1980s.

The United States is well known for restricting foreign carrier access to maritime trade between U.S. ports (under legislation known as the 'Jones Act' which has existed for almost 100 years). But this new and potentially protectionist U.S. approach is different because it applies to the carriage of energy exports in international trades.

Gas carriers are highly sophisticated vessels that typically cost over US \$100 million each to build. In reality, the U.S. has virtually no LNG carriers capable of operating in global export markets and is likely to find them uneconomic to build. Most gas carriers today are built in Japan, Korea and China. X

In practice therefore, it is possible that the initial U.S. programme will lead to foreign LNG shipowners being discriminated against in other ways, such as being required to employ U.S. seafarers. (These are far more expensive to employ than their non-U.S. counterparts, despite officers on LNG carriers being amongst the very highest paid category of seafarers, regardless of their nationality.)

However, the U.S. does possess a domestic oil tanker fleet. Should a similar protectionist approach be applied to the carriage of crude oil exports, the global shipping industry fears it could be completely shut out of what is expected to be a major shipping trade worth billions of dollars a year.

Any requirement or pressure to use U.S. flag tankers would undoubtedly increase the costs of exporting U.S. energy. But ICS says that unless the United States Trade Representative (USTR) or other supporters of free trade intervene, energy companies might see this as a price worth paying in order to be permitted to export U.S. crude.

—ends—

Notes To Editors:

- In December 2014, President Obama approved the Howard Coble Maritime Transportation Act of 2014, Section 307 of which introduced amendments to the U.S. Deepwater Port Act of 1974 and the U.S. Coast Guard and Maritime Transportation Act of 2006. The amendments tasked the Secretary of Transportation with the development of a general programme to promote the export of LNG on U.S. flag ships, and with the prioritisation of export licenses for facilities using U.S. flag vessels.
- In May 2015, new legislation was introduced to the U.S. Senate which proposes to lift the 50 year old ban on crude oil exports. The proposed Energy Supply and Distribution Act of 2015 has been referred to the Senate Committee on Energy and Natural Resources for further discussion.
- Last week, the U.S. Senate approved a Trade Promote Authority Bill which will allow Congress to vote only for or against finalised trade agreements negotiated by the Administration represented by the U.S Trade Representative (USTR), rather than allowing Congress to amend these agreements. This important decision increases the likelihood of the U.S. ratifying both the Trans-Pacific Partnership (TPP) and the Trans-Atlantic Trade and Investment Partnership (TTIP), once these ground breaking regional agreements have been fully negotiated, perhaps within the next 12 months.
- The International Chamber of Shipping (ICS) is the principal international trade association for merchant shipowners. ICS membership comprises 37 national shipowners' associations in Asia, Europe and the Americas, whose member shipping companies operate over 80% of the world's merchant tonnage. ICS represents all shipping sectors and trades, including oil tanker and LNG carrier operators.

For Further Information, please contact:

ICS: Debra Munford Elaborate Communications

Tel +44 (0) 1296 682356