Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

e-bülten



DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Yıl: 2024
Sayı: 5
Dönem: Mayıs
Yayım Tarihi: 28.06.2024



Bülten İçeriği

Panama Kanalının Kullanıldığı Güzergahlarda Kuru Yük Mesafeleri %31 Arttı 2

Dalgıçlık ve Hayat Bağı 4

Denizcilik Siber Risk Yönetimi Kılavuzunun Revize Edilmesi ve Denizcilikte Siber Güvenliğin Geliştirilmesi 8

Deniz Taşımacılığının Yeşil Geleceği: Yeşil Deniz Taşımacılığı Koridorları 13

USCG Seyir Emniyeti İçin Manevra Cihazları Hakkında Rehber Yayımladı 15

IMO, Bonn İklim Konferansında Sıfır-Karbon Planlarını Açıkladı 18

ABS, Metil Alkol (Metanol) İkmali Konusunda Rehber Yayımladı..... 20

Kaynaklar 23

Bu bültende, 01.05.2024 - 01.06.2024 tarihleri arasında dünya denizciliğinde öne çıkan başlıca gelişmeler derlenerek özetlenmektedir. Bülten bilgilendirme amacıyla hazırlanmış olup T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün resmi görüşlerini yansıtmamaktadır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

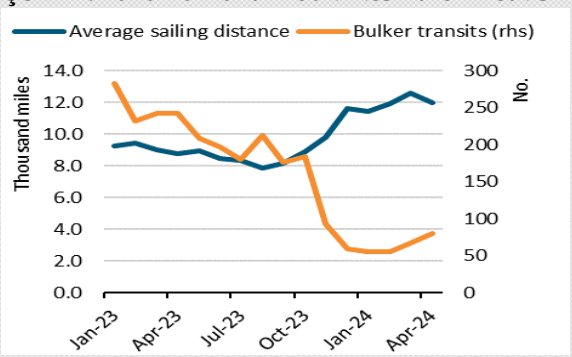
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Panama Kanalının Kullanıldığı Güzergahlarda Kuru Yük Mesafeleri %31 Arttı [1] [2] [3]

Panama Kanalı'ndaki günlük geçişlerdeki sınırlamalar, Ocak ve Nisan 2024 arasında geçişlerin yıllık %74 azalmasıyla kuru yük pazarını önemli ölçüde etkiledi. Bu dönemde, etkilenen rotalarda tamamlanan seferler için seyir mesafeleri yıllık %31 arttı (Şekil 1). Kargo hacmi ise bir önceki yıla göre %25 düştü. Genel olarak bu rotalara yönelik ton mil talebi bir önceki yıla göre %1 düştü.

Şekil 1: Panama Kanalındaki kesintilerin etkisi



Kaynak: https://www.bimco.org/news-and-trends/market-reports/shipping-number-of-the-week/20240528-snow

Panama Kanalı, Atlas Okyanusu ile Pasifik Okyanusu arasında yaklaşık 80 kilometre uzunluğunda bir su yolu olarak, Kuzey ve Güney Amerika'yı birbirine bağlar. Panama Cumhuriyeti sınırları içerisinde yer alan ve Ağustos 1914'te tamamlanan bu kanal, küresel deniz taşımacılığında stratejik bir rol oynamaktadır. Kanal sayesinde Amerika Birleşik Devletleri'nin doğu ve batı kıyıları arasında seyreden ve aksi takdirde Güney Amerika'daki Horn Burnu'nu dönmek zorunda kalacak olan gemiler, kanalı kullanarak yolculuklarını yaklaşık 8.000 deniz mili (15.000 km) kısaltırken, Avrupa ile Doğu Asya veya Avustralya arasında seyreden gemiler ise 2.000 deniz mili (3.700 km) tasarruf sağlar.

Ancak, küresel denizciliğin önemli bir parçası olan Panama Kanalı, benzeri görülmemiş bir kuraklık nedeniyle ciddi bir krizle karşı

[1] https://www.britannica.com/topic/Panama-Canal
[2] https://www.bimco.org/news-and-trends/market-reports/shipping-number-of-the-week/20240528-snow
[3] https://www.hellenicshippingnews.com/panama-drought-and-its-impact-on-bulk-shipping/

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

karşıyadır. Su seviyelerinin endişe verici derecede düşmesi, Panama Kanalı İdaresi'nin küresel deniz taşımacılığının yaklaşık %5'ini oluşturan Panama Kanalında maksimum 13,4 metre (44 ft) su çekimi sınırlaması getirmesine yol açmıştır. Normal koşullarda, kanaldan günde 15,2 metre (50 ft) su çekimi ile 34 ila 38 gemi geçerken, bu sayı yılın başında kanal idaresi tarafından ortalama 36'dan 22'ye düşürülmüştür. Nisan ayında 27'ye çıkartılan gemi geçiş sayısı, şu anda günlük ortalama 31 gemi geçişine izin vermektedir.

Panama Kanalı'ndan yılda ortalama 13 ila 15 bin gemi geçmektedir. 2022 yılında kanaldan 14.239 gemi geçerken, 2023 yılında %2.59'luk bir düşüşle 14.080 gemi geçiş yapmıştır. Geçiş yapan gemi segmentleri arasında konteyner gemileri ve kuru yük gemileri ilk sıralarda yer almaktadır. Ancak kuru yük sektörü, piyasanın öngörülemez doğası nedeniyle transit geçişlerin azalmasından özellikle etkilenmiştir. Dökme yük gemilerinin aksine, konteyner gemileri genellikle sabit programlarla çalışmakta ve bu da onların kanal geçiş slotlarını daha kolay ayarlamalarını sağlamaktadır. Sonuç olarak, birçok kuru yük operatörü, rotalarını Ümit Burnu veya Horn Burnu etrafından dolaşacak şekilde değiştirmiş, bu da seyir mesafelerini uzatarak talebi artırmıştır.

Eğer seyir mesafeleri artmamış olsaydı, düşük kargo hacimleri capesize'den daha küçük segmentler için ton mil talebinde %2'lik bir düşüşe neden olacaktı. Bu durumda, bu segmentler için navlun oranları üzerinde önemli bir aşağı yönlü baskı oluşacak ve Baltık kuru yük endekslerinde Ocak ve Nisan ayları arasında kaydedilen yıllık %20-30'luk artış önlenmiş olacaktı.

Kargo hacimlerinin düşmesinin ana nedeni, ABD'den Doğu Asya'ya tahıl sevkiyatlarının azalmasıydı. Çin,

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Brezilya'dan daha fazla tahıl ithal etmiştir ve bu tahıllar genellikle Ümit Burnu çevresinden taşınmıştır. Şu anda, Panama Kanalı'ndan geçen kargonun %34'ünü tahıllar oluşturmaktadır ve bunların çoğu ABD'den gelmektedir. Kömür, çelik, gübre ve petrokok da Panama Kanalı'ndan geçen diğer önemli kuru dökme yüklerdir. Kısıtlamalara rağmen, kanal üzerinden yapılan çelik ve gübre sevkiyatları büyük ölçüde istikrarlı kalmıştır.

ABD'de Eylül ayında yapılacak mısır ve soya fasulyesi hasatları öncesinde Panama Kanalı'ndaki aksaklıkların yakında sona ereceği öngörülmektedir. 1 Haziran'da günlük geçiş sayısı yeniden 32'ye çıkacak ve Panama'da devam eden yağışlı sezon, daha fazla artışa yol açabilecektir. Koşullar normalleştikçe ve seyir mesafeleri kısaldıkça, etkilenen rotalardaki gemi talebinde bir düşüş beklenmektedir.

Dalgıçlık ve Hayat Bağı[4] [5] [6] [7] [8] [9]



Kaynak: https://en.wikipedia.org/wiki/Commercial_diving

Dalgıçlık, su altında kalmak üzerine yapılan, nefes alma aygıtları kullanılarak veya kullanılmadan yapılan bir aktivitedir. İnsanlar çok eski zamanlardan beri dalış aktiviteleri gerçekleştirmiştir. M.Ö 500 yıllarına ait resimlerde hayvan derilerinden yapılmış tulumların içindeki havayı soluyarak avlanan insanların resimleri bulunmaktadır.

[4] https://safety4sea.com/lessons-learned-divers-umbilical-trapped-during-a-pipeline-flooding/
[5] https://tr.wikipedia.org/wiki/Dalgıçlık
[6] https://en.wikipedia.org/wiki/Umbilical_cable#:~:text=A%20diver's%20umbilical%20is%20a,and%20tested%20at%20specified%20intervals.
[7] https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.618.pdf
[8] https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5689&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5
[9] https://en.wikipedia.org/wiki/Commercial_diving

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Dalış faaliyetini öncelikli olarak nefes alma aygıtı olmadan ve nefes alma aygıtları kullanılarak yapılan dalışlar olarak ikiye ayırabiliriz. Nefes alma aygıtı olmadan yapılan dalışları ise serbest dalış olarak adlandırmaktayız. Nefese alma aygıtı kullanılarak yapılan dalışları ise tülü dalış (scuba) ve yüzey destekli dalış olarak kendi içinde ikiye ayırmaktayız.

Tüplü dalış; yüksek basınçlı hava ile doldurulmuş tüpteki gazı soluyarak, yüzeye bağımlı olmaksızın yapılan aletli dalıştır. Self Contained Underwater Breathing Apparatus kelimelerinin baş harflerinden oluşmuştur.

Yüzey destekli dalış ise bilimsel, teknolojik amaçlarla kullanılabildiği gibi endüstri faaliyetlerinde de icra edilen bir dalış türüdür. Örneğin su altı kablo, boru döşeme gibi işlerde veya su altı kaynağı, kontrol gibi faaliyetlerde icra edilen bir dalış türüdür. Yüzey destekli dalışta dalgıcın sahille olan bağlantısı bir kordon vasıtasıyla sağlanır. Yedek tüpü olmakla birlikte dalgıcın kullandığı temiz hava, iletişim kabloları ve bunları kullanılarak aktarım sağlanması ve diğer gerekli hususlar bu kordonlar vasıtasıyla sağlanır.

Yüzey destekli dalışta bu bağ çok önemli olup, yabancı kaynaklarda "umbilical" adının verilmesi bu parçanın önemini göstermektedir. Anne karnında bebeğe havanın ve gıdanın sağlandığı kordon da "umbilical" olarak adlandırılmaktadır. Tıpkı anne karnındaki bebeğe yaşam desteğinin kordonla sağlanması gibi dalgıcın yaşam desteği de yüzey bağlantılı bu kordonla sağlanmaktadır.

Örnek olayımızda iki dalgıç bir boru hattının yerleştirilmesi işlemini yapmaktadır. Birinci dalgıcın kordonu boruların yerleştirilmesi sırasında iki borunun arasına sıkışarak bükülmüş; hava bağlantısı ve görüntü aktarımı kesilmiştir. Bu durum üzerine birinci

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

dalgıç acil durum hava tüpünü açarak solunumunu devam ettirmiştir ve her şeyin durduğunu belirten sinyali satıha göndermeyi başarmıştır. Bu sırada su altında görüş mesafesi 1-2 metre olup gel-git akıntısı çok yüksek olmamakla birlikte 0,75-1 knot civarındadır. İkinci dalgıç bu sırada birinci dalgıca ulaşmayı başarmış ve acil durum tüpü yerine kendi havasını paylaşmıştır. Daha sonra birinci dalgıcın kordonu borular arasından kurtarılmış ve birinci dalgıca satıhtan hava verilmeye devam edilmiştir.

Olay değerlendirmesinde yapılan doğru hareketler, yanlış hareketler, kazanın kök nedenleri ve çıkarılan dersler bulunmakta olup değerlendirmeler şu şekildedir:

Doğru Davranışlar

- Dalışta görevli bütün kişiler (su altında ve satıhta bulunanlar) etkili bir iletişim ortaya koymuş ve kontrollü bir şekilde acil durum prosedürlerini uygulamışlardır.
- Kara kutuda bütün kanıtlar toplanmış ve olayı tekrar gözden geçirmek üzere sahile gönderilmiştir.
- Olayla ilgili dalış gözetleyicisi, yardımcısı ve dalışta görevli diğer kişilerin ifadesi açık ve anlaşılır bir şekilde alınmıştır.

Yanlış Davranışlar

- Boru hattından sıvı geçişi olmasıyla birlikte boruların yer değiştirebileceği dikkate alınmamıştır.
- Olaydan sonra kordon bağının tekrar takılmasına neden olabilecek hususlar devam etmektedir.

Olayın Kök Nedenleri

- Yerleştirilen boru hattının diğer boruların üzerinde olması yani kalabalık bir bölüme yerleştirilmiş olması.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

- Gel-git akıntısının dalgıç kordonunu boruların arasına itmiş olması.
- Boruların içinden akış geçmesiyle birlikte boruların yer değiştirmiş olması.
- Dalgıç kordonunun borulara paralel uzanmasıyla birlikte bazı noktalarda kordonun boruların arasına sıkışma ihtimalinin olması.

Çıkarılan Dersler:

- İçinden akış geçen boruların yerleştirildikten sonra önceden hesaplanmayan yer değiştirmelerinin olabileceği.
- Çalışma yapılmadan önce risk hesaplamasının yapılması gerekliliği
- Dalgıçların sahil bağlantısının maruz kalabileceği değişken dış etkenlerin göz önünde bulundurulması gerekliliği.

Denizcilik ve hukuk doktrinimizde ve ilgili mevzuatta da dalgıçlık faaliyetlerinin önemi ve taşıdığı riskler göz önünde bulundurularak 618 sayılı Limanlar Kanunumuzda dalgıçlık faaliyetleri izne bağlanmıştır. Limanlar Kanunu 6 ncı maddesinde yer alan "Liman reisliğinden izin alınmadıkça kara sularında dalgıç ameliyatı yapılamaz." hükmü gereği dalgıçlık faaliyetleri için liman başkanlıklarından izin alınması gerekmektedir. Ayrıca 02.09.1997 tarih ve 23098 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Profesyonel Sualtıadamları Yönetmeliği de dalgıçlık faaliyetlerinin ve bu faaliyetleri icra etmek isteyenlerin haiz olması gereken nitelikleri belirtmektedir. Bu nedenle ilgili hukukî mevzuat ve yaşanan olayların göz önünde bulundurularak dalışta emniyetin her zaman birinci öncelik olması gerekmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Denizcilik Siber Risk Yönetimi Kılavuzunun Revize Edilmesi ve Denizcilikte Siber Güvenliğin Geliştirilmesi [10]



Kaynak: https://www.marinelink.com/news/imo-not-concern-484360

IMO Deniz Emniyeti Komitesi'nin 108. oturumu (MSC 108), 15-24 Mayıs 2024 tarihleri arasında Londra'daki IMO Genel Merkezinde hibrit toplantı formatında gerçekleşmiştir. Bilindiği gibi MSC, IMO'nun kapsamına giren deniz emniyeti ve deniz güvenliği ile ilgili tüm konularla ilgilenmektedir. Bu, deniz güvenliğinin arttırılması, küresel emniyet standartlarının belirlenmesi, gemi insanı sorunları ve insan unsuru, otonom gemilerin düzenlenmesi, korsanlık ve gemilere karşı silahlı soygun, siber güvenlik ve sera gazı emisyonlarının azaltılması gibi emniyet konularını içermektedir.

Hatırlanacağı üzere, MSC 107'de denizcilik siber risk yönetimine ilişkin Kılavuz İlkelerin revize edilmesi ve denizcilik siber güvenliğinin geliştirilmesine yönelik sonraki adımların belirlenmesi konusu 2024-2025 iki yıllık gündeme eklenmiş ve FAL Komitesi ilişkili organ olarak sürece dahil edilmişti. MSC 108'de konuyla ilgili MSC 108/6 ve 108/6/1 sayılı belgeler değerlendirmiştir:

- MSC 108/6 rumuzlu kağıtla Avustralya ve diğer paydaşlar, belgenin ekinde ayrıntıları verilen kılavuz ilkelerin revizyonu önerisinde bulunmuş ve bu kılavuzun IMO'nun web sitesindeki "denizcilikte siber risk" başlığı altında

[10] https://docs.imo.org/Category.aspx?cid=49

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

yayımlanmasını talep etmişlerdir.

- MSC 108/6/1 rumuzlu kağıtla IACS, belgenin ekinde gösterildiği üzere, risk değerlendirmesi ve siber dayanıklılık hususlarını vurgulayarak söz konusu kılavuzda yapılması önerilen değişikliklerin değerlendirilmesini talep etmiştir.

Danimarka delegasyonu, MSC 108/6 belgesinin eş sponsorları adına, IACS ile görüşmeler yapıldığını ve MSC 108/6 ve MSC 108/6/1 belgeleri ile denizcilik siber risk yönetimi kılavuzuna ilişkin önerilerin birleştirilip bir taslak metnin üretildiğini ifade etmiştir. Ayrıca, eğer Sekretarya tarafından uygun görülürse, bir draft grup kurulması, belgenin değerlendirilmesi ve J belgesi olarak yayınlaması talep edilmiştir. IACS gözlemcisi, taslak metnin 3.5 numaralı paragrafının sonuna aşağıdaki önerilen ekleme ile birlikte konsolide metni desteklediklerini teyit etmiştir: "İşlevsel unsurların her birinin altında listelenen işlevsel/teknik siber güvenlik kontrolleri, uygulanması gereken asgari kontrolleri temsil etmektedir. Belirlenen siber risklerin değerlendirilmesine bağlı olarak ilave siber güvenlik kontrolleri düşünülebilir".

Toplantıda dile getirilen diğer görüşler şöyledir:

- Esnek bir uygulamaya imkân tanımak ve liman devleti kontrolünün maliyetlerini dikkate almak amacıyla kılavuz ilkelerin kuralcı olmamasının önemli olduğunu belirtmiştir.
- Dijital teknolojinin gemilerin işletimi, emniyeti ve güvenliği, çevrenin korunması ve operasyonların devamlılığı açısından kritik öneme sahip olduğu ve ortaya çıkan tehditler göz önünde bulundurularak

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

kılavuz ilkelerin mevcut standartlar temelinde gözden geçirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

- Acil durumlara hazırlık amacıyla yapılacak tatbikatlar/talimler revize edilen kılavuz ilkelere dahil edilmelidir.
- Birkaç paragrafta kullanılan "deniz taşımacılığı sektörü" terimi çok geniştir ve kılavuz ilkelerin hem başlığında hem de uygulama bölümlerinde "gemilerdeki" terimi ile değiştirilmelidir.
- Tüm gemi insanlarına temel siber güvenlik farkındalık eğitimi, usta gemiciler ile güverte zabitlerine ise daha ileri düzeyde eğitim verilmeli ve bu eğitimler raporlama prosedürlerini ve tatbikatları/talimleri de kapsamalıdır.
- Siber güvenlik, zorunlu olmayan MASS Kodu için önemli bir husustur.
- Kılavuz ilkelerin daha iyi uygulanabilmesi için gelişmekte olan ülkelerde kapasite geliştirmenin önemi ve bu konuda Teknik İş birliği Komitesine danışılması gerekmektedir.
- Önerilen revizyonlar, İdarelerin, armatörlerin, gemi işletmecilerinin yanı sıra liman devletleri ve tesislerinin basit, açık ve kapsamlı talimatlar yoluyla deniz güvenliği farkındalık düzeylerini artırmalarına yardımcı olacaktır.
- Mevcut taslak genel olarak armatörlere ve gemi işletmecilerine yöneliktir ancak imalatçılara ve tedarikçilere de hitap etmelidir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Tartışmanın ardından Komite, denizcilikte siber risk yönetimine ilişkin kılavuz ilkelerde değişiklik yapılmasına ve MSC 108/6 ve MSC 108/6/1 belgelerinde önerilen revizyonların taslak birleştirilmiş metninin, IACS gözlemcisi tarafından önerilen 3.5 paragrafı ilavesiyle birlikte, MSC 108/J/6 belgesi olarak dağıtılmasına ve değerlendirilmek üzere bir draft gruba havale edilmesine karar vermiştir.

Aşağıda ayrıntıları verilen belgeler Komite tarafından not edilmiştir:

- MSC 108/INF.11 (IACS), siber risk yönetiminin emniyet yönetim sistemlerine dahil edilmesine ilişkin IACS Tavsiye Kararı hakkında bilgi verilmektedir.
- MSC 108/INF.19 (Kore Cumhuriyeti), Kore Cumhuriyeti'nde denizcilikte siber güvenliğin artırılmasına yönelik faaliyetlerin bir özeti sunulmaktadır.

Kılavuz ilkelerin revizyonu çalışmalarını ilerletmek amacıyla Komite tarafından deniz güvenliği draft grup kurulmasına karar verilmiş ve söz konusu gruba aşağıdaki talimat iletilmiştir.

MSC 108/WP.10 rumuzlu belge ile draft grup raporu Komiteye sunulmuştur. Raporla ilgili olarak;

- Emniyet yönetim sistemlerinde denizcilik siber risk yönetimi hakkındaki MSC.428(98) sayılı karar ve Uluslararası Emniyet Yönetimi (ISM) Kodu ile tutarlılığı sağlamak için önerilen metinde "gemiler" terimi kullanılmıştır.
- Kılavuz ilkelerde Bilgi İletişim Teknolojisine atıfta bulunulmadığı için "Temel Tanımlar" paragrafına "Bilgi İletişim Teknolojisi" tanımı dahil edilmemiştir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

- Denizde Otonom Suüstü Gemileri için zorunlu olmayan Uluslararası Güvenlik Kodu'nun (MASS Kodu) geliştirilmesine ilişkin herhangi bir tartışmanın sonucuna halel getirmediği için paragraf 2.2.1.9'un sonunda MASS'a atıfta bulunulmuştur.

Çin Delegasyonu, bir çalışma grubu değil draft grup olduğu için yeni ve esaslı önerilerin getirilememesi nedeniyle zorluklar yaşandığını belirtmiştir. Ayrıca, gözden geçirilmiş kılavuz ilkelerin 2.3.3. paragrafında kılavuz ilkelerin tavsiye niteliğinde olduğunu açıkça belirten silinmiş metnin muhafaza edilmesini talep etmiştir.

Daha sonra Komite tarafından; Deniz Güvenliği Draft Grubu kurulduğunda herhangi bir itirazın dile getirilmediğini ve Grubun yetkisinin açık olduğunu teyit etmiştir. Tüm kılavuzluk belgelerinin doğası gereği tavsiye niteliğinde olduğunu teyit etmiştir.

Komite raporu genel olarak onaylamıştır. Böylece; MSC 108/WP.10 belgesinin 1 numaralı ekinde yer alan denizcilikte siber risk yönetimine ilişkin revize edilmiş taslak kılavuz ilkeler de onaylamış ve eş zamanlı olarak onaylanması için FAL Komitesine iletilmesi kabul edilmiştir. Gerekli olabilecek küçük editoryal düzeltmeleri yapmak üzere Sekretarya yetkilendirilmiştir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Deniz Taşımacılığının Yeşil Geleceği: Yeşil Deniz Taşımacılığı Koridorları [11] [12] [13] [14] [15]

Denizyolu taşımacılığı, tarih boyunca en eski ulaşım yöntemlerinden biri olmuştur. Dünya ticaretinde önemli bir rol oynayan denizyolu taşımacılığı, günümüzde de hala küresel ticaretin en önemli bileşenlerinden biridir. Ancak deniz taşımacılığı, aynı zamanda dünya genelinde artan bir karbon emisyonuna da neden olmaktadır. Bu durumu değiştirmek için geliştirilen "Green Shipping Corridor" (Yeşil Deniz Taşımacılığı Koridoru) konsepti, denizcilik dünyasında sürdürülebilirlik adına atılmış önemli bir adımdır.

Yeşil Deniz Taşımacılığı Koridoru, belirli deniz taşımacılığı rotalarının çevre dostu ve sürdürülebilir yöntemlerle işletilmesini amaçlayan bir girişimdir. Bu koridorlar, düşük veya sıfır karbonlu yakıtların kullanımı, enerji verimliliğinin artırılması ve çevresel etkilerin minimize edilmesi gibi sürdürülebilirlik önlemlerini içerir. Örneğin, Asya ve Avrupa arasında oluşturulan bazı koridorlar, LNG ve biyoyakıt gibi alternatif yakıtların kullanımını teşvik ederek, karbon emisyonlarını önemli ölçüde azaltmayı hedeflemektedir.



Kaynak:https://www.dnv.com/expert-story/maritime-impact/key-considerations-for-establishing-a-green-shipping-corridor/

Net zero, yani net sıfır karbon emisyonu hedefine ulaşmak, tüm sektörler için olduğu gibi denizcilik sektörü için de büyük bir meydan okumadır. Uluslararası Denizcilik

[11] https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx
[12] https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/green-shipping-corridor-with-singapore
[13] https://www.maersk.com/news/articles/2023/01/01/hydrogen-and-ammonia-in-shipping
[14] https://globalmaritimeforum.org/report/2023-annual-progress-report-on-green-shipping-corridors/
[15] https://www.dnv.com/expert-story/maritime-impact/key-considerations-for-establishing-a-green-shipping-corridor/

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Örgütü (IMO), bu hedefe ulaşmak için önemli adımlar atmaktadır. 2023 yılında kabul edilen IMO yeni stratejisi ile birlikte, deniz taşımacılığı kaynaklı sera gazı emisyonları artışının bir an önce azalım trendine geçmesi, emisyonların yaşam döngüsü değerlendirmesi ile hesaplanması ve 2050 yılı civarında net-sıfır emisyona ulaşılması hedeflenmiş, ara hedefler eklenmiş, alternatif düşük karbonlu yakıtların kullanımının artışı için yeni hedefler belirlenmiştir.

Yeşil Deniz Taşımacılığı Koridorları, IMO'nun net zero hedefine ulaşma yolunda kritik bir rol oynamaktadır. Bu koridorlar sayesinde düşük karbonlu yakıtların kullanımı teşvik edilmekte, teknolojik inovasyonlar ve çevre dostu uygulamalar denizcilik sektöründe yaygınlaşmaktadır. Yeşil Deniz Taşımacılığı Koridorları sadece çevresel faydalar sağlamakla kalmamakta aynı zamanda ekonomik açıdan da verimliliği artırmaktadır.



Kaynak:https://maritime-executive.com/article/report-green-shipping-corridor-initiatives-doubled-in-2023

Yeşil Denizcilik Koridoru 2023 Yıllık İlerleme Raporu'na göre 2023 yılında dünya genelinde yeşil koridor girişimlerinin sayısı 44'e ulaşarak 2022'ye göre iki katına çıkmıştır. DNV'nin konu hakkında yayınladığı rapora göre yeşil koridor girişimlerinin sayısı Şubat 2024 itibarı ile 57'ye yükselmiştir. Gelecekte, Yeşil Deniz Taşımacılığı Koridorları sayısının ve kapsamının artması beklenmektedir. Teknolojik gelişmeler ve yenilikçi çözümler, bu koridorların daha etkin ve yaygın hale gelmesini sağlayacaktır. Özellikle hidrojen, amonyak ve metanol gibi yeni nesil yakıtların kullanımı, bu koridorların çevresel etkilerini daha da azaltacaktır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Yeşil Denizcilik Koridorlarının başarısı, hükümetlerin, denizcilik sektörünün ve uluslararası kuruluşların iş birliği ile mümkündür. Sürdürülebilir deniz taşımacılığına yönelik eğitim ve farkındalık artırma çalışmaları, bu sürecin önemli bir parçasıdır. Ayrıca, finansman kaynaklarının çeşitlendirilmesi ve yeni teknolojilere erişimin kolaylaştırılması, bu koridorların etkinliğini artıracaktır.

Yeşil Denizcilik Koridorları, deniz taşımacılığının sürdürülebilirlik yolunda attığı önemli adımlardan biridir. Net zero hedeflerine ulaşmak için kritik bir rol oynayan bu koridorlar, çevresel, ekonomik ve sosyal açıdan büyük faydalar sunmaktadır. Türkiye gibi denizcilik açısından stratejik konumda bulunan ülkeler için, bu fırsatları değerlendirmek ve sürdürülebilir deniz taşımacılığına öncülük etmek büyük önem taşımaktadır. IMO'nun yeni stratejisi doğrultusunda atılacak adımlar, denizcilik sektörünün geleceğini şekillendirecek ve daha yeşil bir dünya için önemli katkılar sağlayacaktır.

USCG Seyir Emniyeti İçin Manevra Cihazları Hakkında Rehber Yayımladı [16]



Kaynak: https://safety4sea.com/uscg-issues-guidance-on-maneuvering-devices-for-safe-navigation/

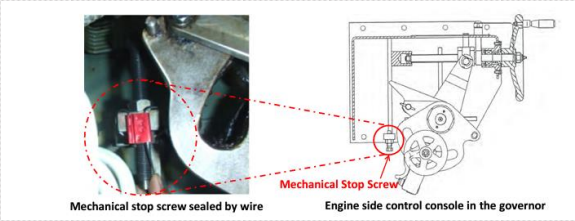
ABD Sahil Güvenliği (USCG), ABD sularında emniyetli seyir için gemilerin manevra özelliklerini değiştiren cihazların kullanımına ilişkin bir kılavuz yayınladı. ABD'de faaliyet gösteren gemi işletenlerin, "Gemilerin ABD sularında emniyetli seyri için manevra özelliklerini

16 https://safety4sea.com/uscg-issues-guidance-on-maneuvering-devices-for-safe-navigation/

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

değiştiren cihazlara ilişkin kılavuz" belgesi (USCG Policy Letter 01-24)'ni göz önünde bulundurmaları tavsiye edildi. Bu belge ABD'nin ulusal mevzuat elektronik kodu (33 CFR § 164.11 (k)) uyum sağlamaya yönelik hususları içeriyor.

Politika belgesi, mevcut gemilerin ve büyük bir dönüşümden geçmiş gemilerin Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi (EEXI) düzenlemelerine uymasını gerektiren, maksimum gemi hızının veya gücünün, bir Makine Gücü Sınırlayıcı (EPL) veya Şaft Gücü Sınırlayıcının (SHaPoLi) takılması yoluyla azaltılmasını gerektiren MARPOL Ek VI düzenlemelerine dayanmaktadır.



Kaynak: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.335(76).pdf

EEXI uyumluluk yapılarının bir parçası olarak bir EPL/SHaPoLi veya makine devrini sınırlama programı kullanan gemilerin, 33 CFR § 164.11 (k) koduna göre ABD sularına girmeden önce pilotları makine tepki özellikleri konusunda bilgilendirmesi gerekmektedir. Gemilerin manevra özelliklerinin ve sınırlamalarının pilot kartlarında ve kaptan köşkü posterlerinde doğru şekilde gösterilmesi, sınırlı sularda emniyetli seyir için hayati öneme sahiptir. Koda göre pilotların geminin su çekimi, manevra özellikleri ve özellikleri ile gemide emniyetli seyrüseferi etkileyebilecek her türlü anormal durum hakkında bilgilendirilmesi gerekmektedir.

Geminin pilot kartında ve kaptan köşkü posterinde belirtilen manevra özellikleri, bir EPL/SHaPoLi sisteminin veya hızlanma sınırlama programının kurulumunun ardından güncellenmezse, geminin uygun olmadığı kabul edilir. Bu durumda ABD karasularına giriş öncesinde sistem veya programın geçersiz

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

bırakılması gerekmektedir. Geçersiz kılma mümkün değilse, Liman Başkanı (COTP) pilotlara danışarak, geminin sınırlı sularda geçişi sırasında geminin ve limanın emniyetini sağlamak için ek önlemler talep edebilir.

ABD'nin sınırlandırılmış sularından geçiş yaparken, emniyetli operasyonlar için gerektiğinde EPL/SHaPoLi'yi geçersiz kılmak amacıyla Gemi Yönetim Kitapçığı (OMM) ve/veya Emniyetli Yönetim Sisteminde (SMS) belirtilen kılavuz ve prosedürlere uyulması önerilir.

Ancak, IMO Kararları MEPC.335(76) ve MEPC.375(80) uyarınca, geçersiz bırakma etkinleştirildiğinde uygun kayıt ve Bayrak Devleti ve/veya Klasına raporlama gerekliliklerine uyulması tavsiye ediliyor. Ayrıca, ABD sularındaki herhangi bir geminin EPL/SHaPoLi geçersiz bırakma ve yedek güç kullanımı da, USCG Önleme Rehberi İrtibat Listesinde listelenen Deniz Denetiminden Sorumlu Yetkili Görevlilere (OCMI) bildirilmelidir.

Türk bayraklı gemilerin ABD limanlarına uğraklarında söz konusu politika belgesinde yer alan hususları göz önünde bulundurmaları gerekmektedir. Ancak her zaman EPL/SHaPoLi sistemlerinin devreden çıkarılması gerektiği durumlarda ilgili IMO sirkülerlerine uygun hareket edilmesi gerektiği ve tüm liman uğraklarında pilotların benzer şekilde bilgilendirilmesinin seyir emniyeti için uygun olacağı değerlendirilmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

IMO, Bonn İklim Konferansında Sıfır-Karbon Planlarını Açıkladı [17]

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Bonn İklim Konferansı'na sunduğu bildiride, 2050 yılına kadar küresel deniz taşımacılığını karbonsuzlaştırma konusundaki son gelişmeleri ve planlarını açıkladı.

Bildiride, Almanya'nın Bonn kentinde 3-13 Haziran 2024 tarihleri arasında düzenlenen Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin (UNFCCC) Bilimsel ve Teknolojik Danışma Yardımcı Organı'nın (SBSTA 60) altmışıncı oturumuna yapılan sunum yer alıyor.

IMO'nun Deniz Çevresi Bölümü'nden Teknik Görevli Camille Bourgeon tarafından sunulan belgede, 2023 IMO Stratejisi çerçevesinde gemilerden kaynaklanan sera gazı (GHG) emisyonlarının azaltılması için planlanan ve yürütülen somut eylemler, tüm gemilere uygulanacak ve küresel olarak yürürlüğe girecek şekilde yasal bağlayıcı düzenlemelere dönüştürülmesi amaçlanıyor.

Eylem Takvimi

IMO'nun sunumunda, 2050 yılına kadar veya civarında gemilerden net sıfır GHG emisyonlarına ulaşma hedefini içeren 2023 IMO GHG Stratejisi'ne atıfta bulunuluyor. 2030 için (emisyonları en az %20 azaltmak, %30'a ulaşmayı hedeflemek) ve 2040 için (emisyonları en az %70 azaltmak, %80'e ulaşmayı hedeflemek) belirlenen kontrol noktaları da belirtiliyor. Ayrıca, 2030 yılına kadar gemilerde %5 oranında sıfır emisyonlu yakıt kullanımının sağlanması hedefleniyor.

[17] www.imo.org

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Kaynak: www.imo.org

Bu hedeflere ulaşmak için kısa vadeli, orta vadeli ve uzun vadeli GHG emisyonlarını azaltma önlemleri de ayrıca geliştiriliyor. 2023'te yürürlüğe giren zorunlu kısa vadeli önlemler, gemilerin teknik enerji verimliliği ve karbon yoğunluğu gerekliliklerine uymasını gerektiriyor.

Paralel Eylemler

Orta ve uzun vadeli GHG azaltma önlemleri paketinin geliştirilmesinin yanı sıra, sunumda IMO'nun ilerlemekte olduğu diğer ilgili düzenleyici çalışma alanları da yer aldı:

- Deniz yakıtlarının yaşam döngüsü GHG yoğunluğu değerlendirmesi (LCA) – deniz yakıtlarının çevresel ayak izlerini analiz etmek.
- Enerji verimliliği düzenlemelerini iyileştirme – Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi (EEXI), geliştirilmiş Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) ve Karbon Yoğunluğu Göstergesi (CII) derecelendirme sistemi gibi kısa vadeli GHG azaltma önlemlerini uygulamak ve gözden geçirmek.
- Yeni teknolojiler ve alternatif yakıtlar kullanan gemiler için güvenlik düzenlemeleri – yakıt olarak hidrojen ve amonyak kullanan gemiler için geçici kılavuzlar geliştirmek.
- Kapasite oluşturma ve teknik iş birliği – gelişmekte olan ülkeleri, özellikle Küçük Ada Gelişmekte Olan Devletler ve En Az Gelişmiş Ülkeleri, IMO GHG Stratejisi'nin uygulanmasında programlar, projeler ve ortaklıklar yoluyla desteklemek.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Bonn'daki Haziran İklim Değişikliği toplantısı, UNFCCC ve Paris İklim Anlaşması'na taraf olanları teknik tartışmalar ve müzakereler için bir araya getiriyor ve bu yıl 11-22 Kasım 2024 tarihlerinde Azerbaycan'ın Bakü kentinde yapılacak yıllık BM İklim Değişikliği Konferansı'nın öncesinde gerçekleşiyor.

ABS, Metil Alkol (Metanol) İkmali Konusunda Rehber Yayımladı[18]



Kaynak: https://www.safety4sea.com/abs-releases-industry-first-advisory-on-methanol-bunkering/

ABS (American Bureau of Shipping), metanol yakıtı ikmaline ilişkin sektörde bir ilk olan tavsiye rehberini yayımladı. Doküman, teknik ve operasyonel hususları içermektedir.

Denizcilik sektörü; giderek sertleşen hava emisyonu mevzuatları ile Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) gemilerden kaynaklı sera gazı emisyonlarını azaltmaya yönelik artan çabaları nedeniyle çeşitli önemli zorluklarla karşı karşıyadır. Metanol gibi yenilenebilir ve sürdürülebilir kaynaklardan üretilebilen düşük parlama noktalı yakıt ve gazların benimsenmesinin, bu zorlukları aşmanın yollarından biri olması bekleniyor.

Bu rehber, denizcilik sektörünün metanol ikmaliyle ilgili sorunları daha iyi anlama ihtiyacını karşılamak üzere geliştirilmiştir. Hem teslimatı yapan gemi hem de yakıt ikmali operasyonlarında yer alan alıcı gemi için teknik ve operasyonel zorluklar

[18] https://www.iims.org.uk/abs-issues-technical-and-operational-advisory-for-methanol-bunkering/

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

hakkında rehberlik sağlamayı amaçlamaktadır. Kritik tasarım konuları, uygulanabilir çözümler, düzenlemelere olan uyum, emniyetli uygulamalar, operasyonel süreçlerin önemli alanları, eğitim ve emniyet önlemleri belgede ele alınmaktadır.

Metanol (metil veya odun alkolü), metanla karşılaştırıldığında ek bir oksijen atomuna sahip olan, CH_3OH (genellikle MeOH olarak kısaltılır) kimyasal formül/bileşime sahip, berrak, kokusuz bir kimyasal bileşiktir. Suda çözünür, biyolojik olarak parçalanabilir, 12°C gibi düşük bir parlama noktasına sahiptir ve bazı malzemelere karşı aşındırıcıdır.

Metanol, biyokütle veya elektroliz işlemi gibi yenilenebilir kaynaklardan üretilebilir. Bunlar aynı zamanda biyo-metanol ve e-metanol olarak da bilinir ve ticari ölçekte sunulabilir. Metanol, atmosferik basınçta, kaynama noktası 65°C olan bir sıvıdır. Litre başına 15,7 megajul (MJ/L) olan enerji yoğunluğu, geleneksel yakıtlardan önemli ölçüde daha düşüktür ve bu nedenle aynı enerji içeriği için yaklaşık olarak 2 ile 2,5 kat daha fazla depolama hacmi gerektirir.

Metanol, kükürt oksit (SOx) ve partikül madde (PM) gibi egzoz emisyonlarının azaltılmasını sağlayan; daha temiz yanma özelliklerine sahiptir ve geleneksel yakıtlara göre daha az azot oksit (NOx) üretir. Ayrıca; metanolün yakıt kalitesi sorunları, geleneksel artık yakıtlar veya sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ile yaşanabileceklerden çok daha azdır.

Metanol, Tehlikeli Kimyasalları Dökme Halde Taşıyan Gemilerin İnşası ve Teçhizatı Hakkında Uluslararası Kod (IBC Kod) kapsamında toksik olarak sınıflandırılmaktadır. Ayrıca, Amerika Birleşik Devletleri Ulusal Mesleki Emniyet ve Sağlık Enstitüsü (NIOSH) Yaşam veya Sağlık İçin Acil Tehlikeli Konsantrasyonlar (IDLH) değeri 6.000 ppm'dir. Mesleki Emniyet

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

ve Sağlık İdaresi (OSHA) İzin Verilen Maruz Kalma Limiti, sekiz saatlik zaman ağırlıklı ortalamanın (TWA) üzerinde ve 200 ppm'dir.

Şu anda metanol yakıtının ikmali için geliştirilmiş herhangi bir ISO standardı bulunmamakta, denizcilikte yakıt olarak kullanılan metanol için ISO/DIS 6583 spesifikasyonu ISO/TC 28/SC 4 teknik komitesinde geliştirme aşamasındadır.

Son olarak, söz konusu rehbere ''https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/advisories-and-debriefs/methanol-bunkering-advisory.pdf'' adresinden ulaşılabilir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Kaynaklar

1. www.britannica.com
2. www.bimco.org
3. www.hellenicshippingnews.com
4. www.safety4sea.com
5. www.tr.wikipedia.org
6. www.en.wikipedia.org
7. www.mevzuat.gov.tr
8. www.en.wikipedia.org
9. www.imo.org
10. www.portofrotterdam.com
11. www.maersk.com
12. www.globalmaritimeforum.org
13. www.dnv.com
14. www.iims.org.uk

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm