Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

e-bülten



DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Yıl: 2025
Sayı: 1
Dönem: Ocak
Yayım Tarihi: 27.02.2025



Bülten İçeriği

Küresel Denizcilik Piyasalarında Dalgalanma: Baltık Kuru Yük Endeksi ve Konteyner Navlun Endeksinde Keskin Düşüşler 2

12. Deniz Kirliliğini Önleme ve Kirliliğe Müdahale Toplantısı Londra'da Gerçekleşti 6

Avrupa Birliği'nin Ro-Ro Yolcu Gemilerinde Hasar Stabilite Düzenlemesi .. 12

Deniz Güvenliği Tehditlerine Karşı IMO'nun Hukuki Rolünün Genişletilmesi 15

Boğazlarda Deniz Trafiği: Dünyada ve Türkiye'de Uygulamalar 17

Kömürün Konteynerlerde Emniyetli Taşınması: IMDG Kod'da ki Değişiklikler 20

Kızıldeniz'de Deniz Güvenliğinin Güncel Durumu 24

Kaynaklar 27

Bu bültende, 01.01.2025 - 01.02.2025 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



Küresel Denizcilik Piyasalarında Dalgalanma: Baltık Kuru Yük Endeksi ve Konteyner Navlun Endeksinde Keskin Düşüşler [1] [2] [3]



Kaynak: https://lillline.com/tr/container-ship-photograph

Küresel ticaretin %88'inden fazlasının gerçekleştirildiği denizyolu taşımacılığı, 2025 yılının başında önemli fiyat dalgalanmalarına sahne olmuştur. Özellikle Baltic Dry Index (BDI) ve küresel konteyner navlun endeksi gibi sektörün öncü göstergelerinde yaşanan belirgin düşüşler, piyasa koşullarındaki değişimlere işaret etmektedir. Bu gerilemelerin arkasında mevsimsel etkiler, jeopolitik gelişmeler ve küresel ekonomik belirsizlikler yer almakta olup navlun piyasasının kısa vadeli görünümü açısından önemli sinyaller vermektedir.

Baltık Kuru Yük Endeksi'nde Keskin Düşüş

Baltic Exchange tarafından yayımlanan BDI, 24 Ocak itibarıyla bir önceki işlem gününe göre 64 puanlık (%5,58) düşüşle 778 puana gerilemiştir (Şekil 1). Ocak ayının son iki haftasında endekste toplam %40'lık bir değer kaybı yaşanmıştır. Bu gerileme, küresel kuru yük piyasasında süregelen baskıyı

[1] https://www.hellenicshippingnews.com/drewry-world-container-index-down-11-last-week/
[2] https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry
[3] https://www.seatrade-maritime.com/dry-bulk/baltic-dry-index-drops-below-800-points?utm

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 yılın ilk çeyreğine dair beklentileri gözler önüne sermektedir.

BDI'de ki bu keskin düşüşün temel nedenleri arasında Çin Yeni Yılı tatilleri öne çıkmaktadır. Çin'de tatiller nedeniyle gemi kiralama faaliyetlerinde yaşanan yavaşlama, piyasadaki toparlanma ihtimalini kısa vadede sınırlamaktadır. Kuru yük piyasasında yılın ilk çeyreği genellikle zayıf geçse de 2025 yılına girerken yaşanan bu düşüş, önceki yıllara kıyasla daha belirgin bir durgunluğa işaret etmektedir.

2024 yılının büyük bölümünde beklentilerin üzerinde bir performans sergileyen kuru yük taşımacılığı piyasası, Ekim ayından itibaren artan baskılarla karşı karşıya kalmıştır. Analistler, küresel ticaretteki belirsizlikler ve talepteki daralma nedeniyle önümüzdeki dönemde de BDI'nin düşük seyretmeye devam edebileceğini öngörmektedir. Özellikle Çin ekonomisinin toparlanma hızı ve küresel emtia ticaretindeki gelişmeler, endeksin yönü açısından belirleyici olacaktır.

Drewry Dünya Konteyner Endeksi'nde Düşüş Eğilimi

Kuru yük piyasasında olduğu gibi konteyner taşımacılığında da düşüş eğilimi yaşanmaktadır. Drewry Dünya Konteyner Endeksi (WCI), 18-25 Ocak 2025 haftasında %11'lik bir düşüşle 40'lık konteyner başına 3.445 dolara gerilemiştir (Şekil 1). Pandemi döneminde 10.377 dolara kadar yükselen bu endeks, şu an o zirvenin %67 altında bulunmaktadır. Ancak yine de 2019'daki 1.420 dolarlık seviyeye kıyasla %143 daha yüksek bir noktada seyretmektedir. Bu durum, navlun piyasasında dalgalanmanın devam ettiğini ve pandemi sonrası fiyatların henüz tam olarak normalleşmediğini göstermektedir.

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

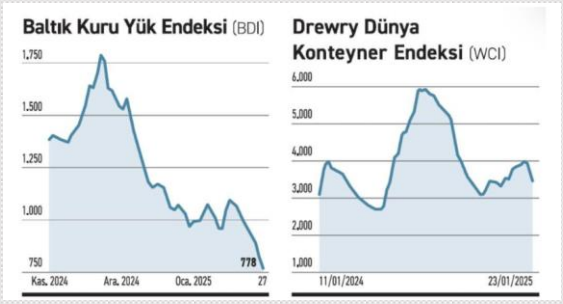
Özellikle bazı önemli ticaret rotalarındaki fiyat düşüşleri dikkat çekicidir:

- Şangay - Rotterdam: %19 azalarak 3.434 dolara,
- Şangay - Cenova: %10 düşerek 4.562 dolara,
- Şangay - Los Angeles: %8 azalarak 4.813 dolara,
- Şangay - New York: %7'lik bir düşüşle 6.377 dolara

geriledi.

Yaşanan bu fiyat düşüşleri, Asya-Avrupa ve Asya-Kuzey Amerika hatlarında talep zayıflığının devam ettiğini göstermektedir. Özellikle Çin Yeni Yılı tatili nedeniyle taşımacılık faaliyetlerinde kısa vadeli bir yavaşlama beklendiğinden, fiyatların önümüzdeki haftalarda daha da gerileyebileceği öngörülmektedir.

Şekil 1: Baltık Kuru Yük ve Drewry Dünya Konteyner Endeksi



Kaynak: https://www.ekonomim.com/sektorler/denizcilik/deniz-tasimaciliginda-cokus-sinyali-haberi-795965

Yıllık ortalamalara bakıldığında, bileşik endeks 3.798 dolar seviyesinde, yani uzun vadeli 10 yıllık ortalama olan 2.874 dolardan 924 puan yaklaşık %24 daha yüksek seyretmektedir. Bu durum, sektörün tam anlamıyla pandemi öncesi fiyatlara geri dönmediğini, ancak belirli bir denge sürecine girdiğini göstermektedir.

Fiyatlardaki bu ani düşüşlerin geçici olabileceğini ve Çin Yeni Yılı sonrasında talebin yeniden artmasıyla toparlanma yaşanabileceği öne sürülmektedir. Küresel ekonomideki belirsizlikler, jeopolitik riskler ve enerji

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

maliyetlerindeki değişimler, navlun piyasasının geleceğini belirleyen önemli faktörler arasında yer almaktadır. Drewry'nin tahminlerine göre, önümüzdeki haftalarda fiyatlardaki düşüş devam edebilir, ancak orta ve uzun vadede lojistik krizleri, tedarik zinciri aksamaları ve liman operasyonlarındaki gelişmeler, navlun piyasasına yön verecektir.

Söz konusu düşüş eğilimleri ülkemiz açısından değerlendirildiğinde, küresel deniz taşımacılığı piyasalarındaki dalgalanmaların Türkiye'nin dış ticareti, lojistik sektörü ve genel ekonomik dengeleri üzerinde doğrudan etkili olduğu gözlenmektedir. BDI ve Drewry Dünya Konteyner Endeksi'ndeki düşüşler, Türkiye'nin ithalat ve ihracat maliyetleri, liman operasyonları ve taşımacılık sektörü için farklı senaryolar ortaya koymaktadır.

Öncelikle, navlun fiyatlarında yaşanan düşüş, Türkiye'nin ithalat maliyetlerini belirli ölçüde azaltabilir. Özellikle hammadde ve ara mamul tedarikinde önemli bir aktör olan Çin ve Asya-Pasifik bölgesi ile yapılan taşımacılık faaliyetlerinde maliyet avantajı sağlanabilir. Ancak bu durum, küresel talepteki zayıflamanın bir sonucu olduğundan, Türkiye'nin ihracatına olası negatif etkileri de göz ardı edilmemelidir.

Lojistik ve liman sektörü açısından değerlendirildiğinde ise navlun fiyatlarının düşmesi, Türk limanları üzerinden transit geçen yük hacimlerinde artış sağlayabilir, ancak aynı zamanda denizcilik şirketleri ve armatörler açısından gelir kaybına yol açarak rekabeti artırabilir.

Sonuç olarak, küresel navlun piyasalarındaki bu dalgalanmalar, Türkiye için hem fırsatlar hem de

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

riskler barındırmaktadır. Kısa vadede ithalat maliyetlerindeki azalma olumlu bir gelişme olsa da küresel ticaretteki yavaşlama ve ihracat pazarlarında daralma riski, dikkatle izlenmesi gereken faktörlerdir.

Genel olarak bakıldığında;

Küresel lojistik sektörü pandemi sonrası yeni bir denge noktasını ararken, BDI ve Drewry Dünya Konteyner Endeksi'ndeki keskin düşüşler, küresel ticaretin zayıf seyrettiğine işaret etmektedir. Ancak bu dalgalanmaların kalıcı olup olmayacağı, önümüzdeki aylarda netleşecektir.

Özellikle Çin'in tatil sonrası ticaret dinamikleri, küresel talep göstergeleri ve enerji maliyetlerindeki değişimler, piyasaların yönünü belirleyecek başlıca faktörler olarak öne çıkmaktadır. Armatörler ve yatırımcılar için önümüzdeki haftalar, piyasanın geleceği açısından kritik bir dönem olacak gibi görünmektedir.

12. Deniz Kirliliğini Önleme ve Kirliliğe Müdahale Toplantısı Londra'da Gerçekleşti [4] [5] [6] [7]



Deniz çevresinin korunmasına yönelik uluslararası düzeyde önemli konuların ele alındığı Deniz Kirliliğini Önleme ve Kirliliğe Müdahale Alt Komitesi'nin (The Sub-Committee on

[4] PPR 12-WP.1 - Draft Report To The Marine Environment Protection Committee
[5] https://marine-offshore.bureauveritas.com/newsroom/pollution-prevention-and-response-sub-committee-12th-session-ppr-12-summary-report
[6] https://www.lr.org/en/knowledge/regulatory-updates/imo-meetings-and-future-legislation/ppr-12-summary-report/offshore.bureauveritas.com/ne
[7] https://theoceancleanup.com/great-pacific-garbage-patch/

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

Pollution Prevention and Response – PPR) 12. dönem toplantısı, 27-31 Ocak 2025 tarihleri arasında Londra'da, denizcilik sektörünün çevresel sürdürülebilirliğini artırmak amacıyla geniş katılımlı bir oturumla gerçekleştirildi. Deniz kirliliğini önleme stratejileri, çevresel risklerin azaltılması ve mevcut düzenlemelerin güncellenmesi gibi kritik başlıkların ele alındığı toplantıda; sıvı kimsayallardan su altı yüzey temizliğine, siyah karbon emisyonlarından plastik atık yönetimine kadar birçok çevresel konuya değinildi.

Üye devletlerin, sektör paydaşlarının, teknik uzmanların ve ilgili kuruluşların katılımıyla düzenlenen toplantıda görüşülen önemli konulara aşağıda detaylarıyla yer verilmiştir.

Sıvı Kimyasalların Kirlilik ve Emniyet ile İlgili Tehlikelerinin Değerlendirilmesi

1 Aralık 2024'te son versiyonu yayımlanan MARPOL Ek II ve IBC Kod (MEPC.2/Circ.30) uyarınca sıvı kimyasalların geçici olarak sınıflandırılmasına ilişkin MEPC.2 Sirküleri kabul edildi. Bununla beraber IBC Kodun 17. bölümünde listelenen FAME (fatty acid methyl esters-yağ asidi metil esterleri) ürünlerinin taşıma gerekliliklerini, ön yıkama ve karaya tahliye edilmesi gibi operasyonel gerekliliklerini koda dahil etmek amacıyla gözden geçirme önerisi değerlendirilmiş, konu bir sonraki oturumunda değerlendirilmek üzere ESPH Teknik Grubuna iletildi. Ayrıca; içerdiği oranlara göre koşulları belirlenmiş biçimlerde, biyoyakıt karışımlarının ve MARPOL Ek I kapsamındaki yüklerin, MEPC 83'te onaylanması amacıyla konvansiyonel

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

yakıt gemileri (gemiler tarafından kullanılmak üzere akaryakıtın taşınması ve teslimi ile iştigal eden, MARPOL Ek I kural 1.5'te tanımlanan petrol tankerleri) tarafından taşınmasına ilişkin geçici kılavuz hakkında bir sirküler taslağı üzerinde anlaşmaya varıldı.

Yüksek Erime Noktasına ve/veya Yüksek Viskoziteye Sahip Ürünler için Yük Tankı Sıyırma, Tank Yıkama Operasyonları ve Ön Yıkama Prosedürlerinin Etkinliğini Artırmak Amacıyla MARPOL Ek II'de Yapılan Değişiklikler

MARPOL Ek II Kural 13.7.1.4'ü desteklemek, ayrıca söz konusu ön yıkama prosedürlerinin Ek 6'sını geliştirmek amacıyla bir ön yıkama prosedürü oluşturmak için sağlanan tüm veriler değerlendirildi. Yeni ekipman, ekipman güncellemesi veya gemi tasarım değişiklikleri konularının kapsam dışına alınması hususunda mutabakata varıldı.

Su Altı Yüzey Temizliği ile İlgili Konularda Rehber Geliştirilmesi

MEPC 80'de istilacı sucul türlerin transferini en aza indirmek amacıyla kabul edilen 2023 Gemi Biyo-Kirlenmesini Kontrol ve Yönetme Kılavuzu (MEPC.378(80)) PPR 12'de kurulan Deniz Biyo-Güvenliği Çalışma Grubu (WG 3) tarafından nihai haline getirilmiş olup MEPC 83'e kabul edilmesi için gönderildi. İleriye dönük yapılacak olan çalışmalarda farklı su altı temizleme sistemleri ve farklı kaplama tekniklerinin uyumluluğuna yönelik ortak test etme metodolojisinin geliştirilmesi, su altı temizleme sistemleri hizmete girdikten sonra asgari performans standardını değerlendirme yöntemleri ve su altı temizliğin gerekli olup olmadığını belirlemek için su içi denetimlerin nasıl

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

yürütüleceği konularında çalışmalar yapılması gerektiği hususunda Çalışma Grubu anlaşmaya vardı.

Uluslararası Taşımacılıktan Kaynaklanan Siyah Karbon Emisyonlarının Kuzey Kutbu Üzerindeki Etkisinin Azaltılması

Arktik bölgesindeki siyah karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik bu bölgede kutup yakıtlarının kullanılmasının zorunluluk ihtiyacı olduğu vurgulanmış olup kutup yakıtlarının tanımlanması üzerinde duruldu. Alt Komite, "kutup yakıtları" kavramına dair yapılan tartışmalarda önemli farklılıklar olduğunu, bu nedenle MEPC 83'e, bu çıktının tamamlanma süresini 2027'ye kadar uzatma önerisinde bulunulmasına karar verildi. Denizcilikten Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi Çalışma Grubu kurulmuş olup bu grubun "kutup yakıtları" konseptiyle ilgili daha fazla çalışma yapması ve PPR 13'e somut öneriler sunması talep edildi.

Egzoz Gazı Temizleme Sisteminden Gelen Deşarj Suyunun Denize Boşaltılmasına İlişkin Kural ve Kılavuzların Değerlendirilmesi ve Uyumlaştırılması

MEPC 78'in "Koşullar ve konumlar da dahil olmak üzere EGCS deşarj suyunun denize boşaltılmasına ilişkin kurallar ve kılavuzların değerlendirilmesi ve uyumlaştırılması" başlıklı 1.23 numaralı çıktısı; risk değerlendirmesi, EGCS atıklarının teslimi, düzenleyici konular ve maddelerin veri tabanı olmak üzere 4 ana bölümden oluşmakta olup bu konular PPR 12'de de görüşüldü.

GESAMP (Deniz Çevre Korumasının Bilimsel Yönleri Konusunda Ortak Uzman Grubu) Görev Ekibi'nin yeniden oluşturularak

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

bilimsel veri toplanmasının sağlanması ve PPR 13'e sunulması gerektiği vurgulandı. IMO'nun mevcut politikalarının EGCS sistemlerini yasaklamak yerine iyileştirmeye yönelik olması gerektiği, ancak düşük emisyonlu yakıtların teşvik edilmesi gerektiği de tartışıldı. Çıktıların tamamlanması için hedef yılının 2026'ya uzatılması talep edildi.

Seçici Katalitik İndirgeme (SCR) Sistemlerine Sahip Gemi Dizel Makineleriyle İlgili Özel Gerekliliklere İlişkin Olarak NOx Teknik Kodu 2008'in İlave Yönlerini Ele Alan 2017 Kılavuzlarında Yapılan Değişiklikler

Gemi Kaynaklı Hava Kirliliğinin Önlenmesi Çalışma Grubu tarafından hazırlanan Seçici Katalitik İndirgeme (SCR) Sistemlerine İlişkin 2025 Taslak Kılavuzu MEPC 83 tarafından kabul edilmesi amacıyla onaylandı.

MARPOL Ek IV ve İlgili Kılavuzların Revizyonu

Atık Su Arıtma Sistemleri (STP)'nin düzenli bakımının yapılmasının, STP çıkış suyunun izlenmesinin ve STP tip onay test sürecinin güçlendirilmesinin önemi vurgulandı. PPR 11'de atık su arıtma sistemleri için verimlilik standartlarının uygulanmasına ve performans testlerine ilişkin 2012 kılavuzun (MEPC.227(64)) tamamlanması, MARPOL Ek IV'ün revizyonu ve STP'lere yönelik MARPOL Ek IV'ün uygulanmasına ilişkin yeni kılavuzların geliştirilmesi konularının yürütülmesine karar verilmiş olup PPR 12'de bu 3 çalışmanın 2028/2029 yıllarında gerçekleşecek olan MEPC 88/89'da bir bütün olarak kabul edilmesi planlandı.

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: https://theoceancleanup.com/great-pacific-garbage-patch/

Gemi Kaynaklı Denizdeki Plastik Atıkların Ele Alınması

Plastik Atıklar

Gemilerden kaynaklanan denizdeki plastik çöpleri ele almak için 2025 eylem planı taslağı ve gemilerden kaynaklanan denizdeki plastik çöpleri ele almaya yönelik MEPC.341(77) stratejisinin ek 1'ini güncellemek için eylemlerin güncellenmiş gruplandırması ve önceliklendirilmesi kabul edildi. Hem taslak 2025 eylem planı hem de MEPC.341(77)'nin revize edilmiş ek 1'i kabul ve onay için MEPC 83'e gönderilecektir.

Plastik Peletler

Plastik peletlerin çevresel risklerini azaltmak için zorunlu önlemlerin geliştirilmesine ilişkin gerçekleştirilecek eylemlere yönelik metin geliştirildi. Ayrıca plastik peletlerin taşınmasını düzenlemek için değiştirilebilecek potansiyel zorunlu araçlar değerlendirildi. Zorunlu araçlardaki potansiyel değişikliklerin (MARPOL Ek III'te veya MARPOL Ek V'te yapılabilecek değişiklikler, yeni bir Ek ya da Kod geliştirilmesi ve plastik peletler için ayrı UN numarası (sınıf 9) atanması gibi) ayrıntılı olarak incelenmesine yönelik çalışmalar başlatıldı. Kısmen bilgi eksikliği ve kısmen zaman kısıtlaması nedeniyle seçeneklerin tam analizi bu oturumda tamamlanamamış, çalışmalara bir sonraki oturumda devam edilecektir.

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

Balıkçılık Malzemeleri

Ne kadar balıkçılık malzemesinin kaybolduğunu/denize atıldığını daha iyi anlamak ve IMO tarafından gelecekte kullanılmak üzere doğru verilerin toplanmasını desteklemek için, yeni bir veri tabanı (GISIS modülü) yapım aşamasındadır. MARPOL Ek V Kural 7.1.3 ve 7.1.4 kapsamında kazara kaybolan/denize atılan balıkçılık malzemeleri hakkında rapor vermek için toplanacak veriler (kaybolduğu veya denize atıldığı yer, malzemenin türü ve geri getirilmesi için alınan önlemler, zorunlu verilerle birlikte gemi IMO Numarası, çağrı işareti gibi) üzerindeki çalışma ilerletilmiştir ancak zaman kısıtlılığı nedeniyle çalışmalara bir sonraki oturumda devam edilecektir.

Avrupa Birliği'nin Ro-Ro Yolcu Gemilerinde Hasar Stabilite Düzenlemesi [8] [9]



Kaynak: https://www.marineregulations.news/eu-amends-the-directive-on-the-stability-requirements-aligning-them-with-the-imo-standards/

Avrupa Birliği (AB) Komisyonu Ro-Ro yolcu gemileri için özel denge gerekliliklerine ilişkin düzenlemesi olan 2003/25/EC Direktifinin hasarlı stabilite kısımlarını yeniden düzenledi. Yeni düzenleme ile mevcut özel denge gerekliliklerine dair direktif, revize edilmiş stabilite gerekliliklerinin dahil edilmesi ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından SOLAS 2020 tanımlanan gerekliliklerine uyumlu

[8] https://www.lr.org/en/knowledge/class-news/01-25/

[9] https://safety4sea.com/new-damage-stability-requirements-for-ro-ro-passenger-ships/

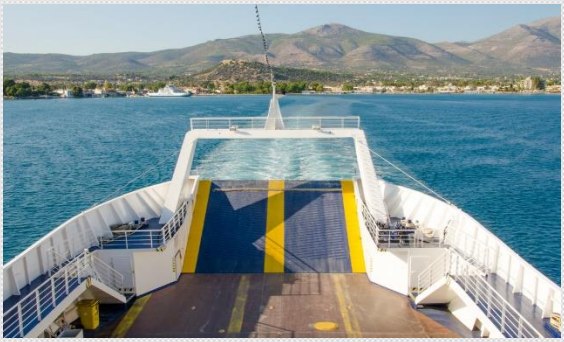
T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

hale getirilmesi için 2023/946 sayılı Direktif ile güncellendi. Yeni kuralların AB üyesi ülkelerde en geç 5 Aralık 2024 tarihi itibarıyla uyum zorunluluğu maddesi nedeniyle söz konusu değişiklikler 5 Aralık 2024 tarihinde uygulamaya girdi.

IMO 15 Haziran 2017'de SOLAS sözleşmesini değiştiren ve hasarlı durumdaki yolcu gemileri için revize edilmiş stabilite gerekliliklerini belirleyen MSC.421(98) sayılı kararı kabul etti. Bu kabul sonrası AB Komisyonu, farklı boyutlardaki Ro-Ro yolcu gemileri için, MSC.421(98) (SOLAS 2020) ile son değiştirilen SOLAS sözleşmesinin gereklilikleri tarafından sağlanan güvenlik seviyesinin değerlendirilmesi amacıyla 14 Nisan 2003 tarihli 2003/25/EC Direktifinde yer alan Ro-Ro yolcu gemileri için stabilite gerekleri güncellendi. Güncellenen kurallar bir AB Üye Devletine veya bir AB Üye Devleti'nden düzenli olarak uluslararası seferler yapan yeni ve mevcut Ro-Ro yolcu gemileri için geçerlidir.



Kaynak: https://safety4sea.com/new-damage-stability-requirements-for-ro-ro-passenger-ships/

Değiştirilen kurallara göre yeni Ro-Ro yolcu gemilerinden:

- 1.350'den fazla yolcu taşımak üzere belgelendirilmiş gemilerde, SOLAS 2020'nin Bölüm II-1, Bölüm B'sinde belirtilen özel hasar denge gerekliliklerine uymalıdır.
- 1.350 veya daha az yolcu taşımak üzere belgelendirilmiş gemiler, Direktif 2023/946'nın Ek I, Bölüm A'sında yer alan hasarlı stabilite gerekliliklerine uymalıdır.

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

Alternatif olarak, Direktif 2023/946'nın Ek I, Bölüm B'sinde belirtildiği gibi, artırılmış gerekli bölmeleme indeksi (Indeks R) ile SOLAS 2020'ye (Bölüm II-1, Kısım B) uyum sağlayabilirler.

Mevcut Ro-Ro Yolcu Gemilerinden:

1.350'den fazla yolcu taşımak üzere belgelendirilmiş gemilerde SOLAS 2009'a (Bölüm II-1, Kısım B) uymanın yanı sıra, SOLAS 2020'ye (Bölüm II-1, Kısım B) veya alternatif olarak Direktif 2023/946'nın Ek I, Bölüm A'sında yer alan hasarlı stabilite gerekliliklerine uymaları gerekir.

1.350 veya daha az yolcu taşımak üzere belgelendirilmiş gemilerde Direktif 2023/946'nın Ek I, Bölüm A'sında yer alan hasarlı stabilite gerekliliklerine veya alternatif olarak, artırılmış gerekli bölmeleme indeksi (Indeks R) ile SOLAS 2020'ye (Bölüm II-1, Kısım B) uyum sağlamalılar.



Kaynak: https://www.lr.org/en/knowledge/class-news/01-25/pdf

5 Aralık 2024 itibarıyla uluslararası seferlerde AB limanlarında faaliyet göstermesi planlanan Ro-Ro yolcu gemilerinin bu yeni hasarlı stabilite gerekliliklerine uyması gerekmekte olup Ro-Ro yolcu cinsi gemi donatanları ile gemi işletenlerinin konu hakkında bilgi sahibi olması ve AB limanlarına çalışacakların hasar stabilite gereklerini yerine getirmesi önem arz etmektedir.

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 Güvenliği Tehditlerine Karşı IMO'nun Hukuki Rolünün Genişletilmesi [10] [11]



Kaynak: https://safety4sea.com/imo-leg-111-whats-on-the-agenda/

Deniz taşımacılığı, küresel ticaretin belkemiğini oluşturan kritik bir sektördür. Ancak, son yıllarda korsanlık ve silahlı soygun gibi geleneksel tehditlerin ötesine geçen, çok yönlü ve giderek karmaşıklaşan deniz güvenliği tehditleri ortaya çıkmıştır. Belçika, Kolombiya, Ekvador, Hindistan ve Peru'dan oluşan beş ülke; Uluslararası Denizcilik Örgütü'nden (IMO) mevcut hukuki çerçevenin genişletilerek, bu tehditlerle mücadele edebilmek için daha kapsayıcı düzenlemeler geliştirilmesini talep etmektedir. IMO'nun Hukuk Komitesi'ne (LEG 112/13/3) yapılan bir başvuruda; bu ülkeler, kuruluşun 2024-2029 stratejik planına bu gelişen tehditlere odaklanılmasının dahil edilmesini savunuyorlar.

Halihazırda, LEG'in yetki alanı öncelikle denizdeki korsanlık ve silahlı soygunun hukuki sonuçlarını ele alıyor. Ancak, eş-sponsorlar modern deniz güvenliğinin çok daha karmaşık bir manzara ile karşı karşıya olduğunu ifade etmektedir. Başvuruları, aşağıdakiler de dâhil olmak üzere bir dizi kritik güvenlik tehditlerini vurguluyor:

- **Terörizm:** Deniz taşımacılığı, terörist saldırılar için cazip bir hedef haline gelmiştir. Özellikle kritik

[10] Marlink. 2024 Yılı İlk Yarısı Denizcilik Sektörü Siber Tehdit Raporu. Marlink Güvenlik Operasyon Merkezi (SOC).

[11] Proposal for inclusion of an output on measures to address maritime security threats. Belgium, Colombia, Ecuador, India, Peru. IMO LEG 112/13/3, 20 December 2024.

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

liman altyapıları ve stratejik deniz yolları, terörist grupların saldırı tehdidi altındadır. Deniz kaynaklı terörist saldırıların potansiyeli, küresel güvenlik ve ticaret için önemli bir tehdit oluşturmaktadır

- **İnsan ve Uyuşturucu Kaçakçılığı:** Deniz rotaları, insan ticareti ve uyuşturucu kaçakçılığı için önemli bir güzergâh olarak kullanılmaktadır. Uluslararası hukuk, bu tür suçlarla mücadelede daha etkin önlemler almalıdır.
- **Siber Güvenlik Riskleri:** Denizcilikte dijital sistemlere artan bağımlılık, gemileri ve limanları siber saldırılara karşı savunmasız hale getirerek operasyonları sekteye uğratma ve güvenliği tehlikeye atma potansiyeli yaratmaktadır.



Kaynak: https://marlink.com/

- **Kitle İmha Silahlarının Yayılması:** Nükleer, biyolojik ve kimyasal silahların deniz yoluyla taşınması potansiyeli, uluslararası hukuki ilgi gerektiren ciddi bir endişe kaynağıdır.
- **Yasadışı, Bildirilmeyen ve Düzenlenmeyen (IUU) Balıkçılık:** IUU balıkçılığı, balık stoklarını tüketir, meşru balıkçılık endüstrilerini baltalar ve genellikle diğer yasa dışı faaliyetleri içerir.
- **Çevresel Tehditler:** Çevresel zarara neden olan veya olma

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

potansiyeli taşıyan deniz güvenliği tehditleri, güçlü hukuki çerçeveler gerektirmektedir.

Başvuru sahibi ülkeler, IMO'daki mevcut hukuki çerçevenin bu çok yönlü zorlukların üstesinden gelmek için yetersiz olduğunu savunuyorlar. LEG'in yetkisini genişleterek; IMO, bu çeşitli deniz güvenliği tehditleriyle mücadele etmek için uluslararası hukuki araçlar geliştirmede ve iş birliğini teşvik etmede çok önemli bir rol oynayacağı ifade edilmektedir. Bu girişim, dünyanın okyanuslarını ve hayati denizcilik faaliyetlerini korumak için daha kapsamlı ve etkili bir yaklaşım yaratmayı amaçlamaktadır.

Boğazlarda Deniz Trafiği: Dünyada ve Türkiye'de Uygulamalar [12] [13]



Kaynak: aa.com.tr

Dünya deniz ticaretinin önemli bir kısmı, dar su yolları olan boğazlardan geçerek kıtalar arasında taşınmaktadır. Boğazlar, jeopolitik ve ekonomik açıdan büyük önem taşırken, aynı zamanda gemi trafiği için ciddi riskler barındırır. Dar geçişler, akıntılar, hava koşulları ve yoğun trafik, boğazları navigasyon açısından en zorlu su yolları haline getirir. Ayrıca, çevresel felaket riski de oldukça yüksektir; büyük tanker kazaları ciddi

[12] www.aa.com.tr

[13] https://istanbulliman.uab.gov.tr/duyurular/turk-bogazlari-deniz-trafik-duzeni-yonetmeligi

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

ekolojik ve ekonomik sonuçlar doğurabilir. Bu nedenle, dünya genelinde birçok ülke, boğaz geçişlerini düzenlemek ve güvenliği artırmak için çeşitli yönetmelikler ve denetim mekanizmaları geliştirmiştir.

Dünyadaki Önemli Boğazlar ve Yönetim Politikaları

Dünya deniz taşımacılığında kilit rol oynayan boğazlar arasında Cebelitarık Boğazı, Malakka Boğazı, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı yer almaktadır. Her biri farklı yönetim ve güvenlik politikalarıyla idare edilmektedir. Örneğin, Malakka Boğazı'nda korsanlık ve güvenlik riskleri nedeniyle sıkı denetimler uygulanırken, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı'nda geçiş ücretleri ve bekleme süreleri büyük önem taşır. Ayrıca, birçok boğazda modern radar ve izleme sistemleri kullanılarak kazaların önlenmesi amaçlanmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), boğaz güvenliği için ülkeler arası iş birliğini teşvik ederek standartlar belirlemektedir.

Türk Boğazları: İstanbul ve Çanakkale Boğazları

Türkiye, Asya ile Avrupa arasında önemli bir geçiş noktası olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na ev sahipliği yapmaktadır. Özellikle İstanbul Boğazı, dünyanın en yoğun deniz trafiğine sahip dar su yollarından biridir. Yıllık yaklaşık 87.000 gemi boğazlardan geçerken, bu trafiğin büyük bir kısmını tehlikeli yük taşıyan tankerler oluşturmaktadır.

Boğazlardaki dar geçişler ve yoğun yerleşim bölgeleri nedeniyle kazalar büyük tehlike arz etmektedir. Bu yüzden, sıkı denetimler ve yönlendirme sistemleri ile trafik düzenlemesi yapılmaktadır.

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



Türkiye'de Boğaz Trafiği ve Boğazlar Yönetmeliği

Türkiye, boğazlardaki deniz trafiğini yönetmek ve güvenliği sağlamak amacıyla Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Yönergesini yürürlüğe koymuştur. Bu yönerge, 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde hazırlanmış olup boğazlardan geçen gemilerin emniyetli bir şekilde seyir yapmasını sağlamak amacıyla detaylı kurallar ve uygulama esasları içermektedir.

Yönerge kapsamında:

Kılavuz kaptan hizmetleri teşvik edilmekte ve belirli gemiler için zorunlu tutulmaktadır.

Tek yönlü geçiş uygulamaları, büyük gemiler ve tehlikeli yük taşıyan tankerler için belirlenmiştir.

Hava koşulları ve görüş mesafesi gibi faktörlere bağlı olarak trafiğin askıya alınmasına yönelik düzenlemeler bulunmaktadır.

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (VTS) ile gemi hareketleri anlık olarak izlenmekte ve yönlendirme sağlanmaktadır.

Bu düzenlemeler, boğazlardaki kazaları en aza indirmek ve deniz güvenliğini artırmak amacıyla oluşturulmuştur. Artan deniz trafiği ve büyüyen gemi boyutları göz önüne alınarak yönetmelik ve yönergeler sürekli güncellenmekte ve yeni güvenlik tedbirlerinin alınması sağlanmaktadır.

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

Kömürün Konteynerlerde Emniyetli Taşınması: IMDG Kod'da ki Değişiklikler [14]



Kaynak: https://www.safety4sea.com/cins-charcoal-shall-only-be-shipped-in-packaged-form/

Konteynerlerdeki kömür ürünleriyle ilgili yangın olayları yaşanmaya devam ediyor. Bir yük olarak kömür, benzersiz istifleme/elleçleme gereksinimleri sunar ve sıkı emniyet protokolleri gerektirir. Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kodun (IMDG Kod) 2024 versiyonu, kömüre uygulanan gerekliliklerde değişiklikler içerecektir. Değişiklik 42-24'ü içeren bu versiyon, 1 Ocak 2025'ten itibaren gönüllü ve 1 Ocak 2026'dan itibaren zorunlu hale gelecektir.

Kömür – Özellikleri ve Kullanımı

Kömür, geleneksel bir fırında veya modern bir endüstriyel işlemde sınırlı oksijenle organik malzemenin ısıtılmasıyla üretilen, esas olarak karbondan oluşan hafif bir maddedir. Kömür ürünleri çeşitli formlarda, çoğunlukla parça veya briket halinde bulunur. Kömür, birçok ticari isim altında sevkiyata sunulabilir.

Kömür Taşımacılığının Risklerini Anlamak

Kömürün patlama ve zehirlilik kapsamında da tehlikeleri bulunmakla birlikte birincil tehlikesi kendi kendine

[14] https://britanniapandi.com/2025/01/safe-carriage-of-charcoal-in-containers/

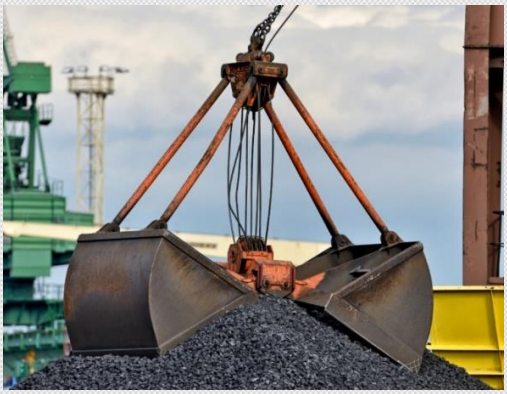
T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

ısınmadır. Karbonun termal yalıtım özellikleri nedeniyle ısı yeterince hızlı dağıtılamazsa, yük sıcaklığı daha da yükselebilir ve muhtemelen kendi kendine tutuşmaya ve kendiliğinden yanmaya yol açabilir. Kömürde kendiliğinden yanma olasılığı aşağıdakilerden de etkilenebilir:

- Yükün ıslatılması, ekzotermik bir işlemde ek ısı üretilmesi,
- Tutuşturma hızlandırıcılar veya yanıcı katılar gibi katkı maddelerinin varlığı,
- Tam pirolize uğramamış organik materyalin varlığından kaynaklı kimyasal kararsızlık.



Kaynak: https://www.britanniapandi.com/2025/01/safe-carriage-of-charcoal-in-containers/

Kömür ve Karbon Yükünün Sınıflandırılması

Kömür, IMDG Kodda Sınıf 4.2 olarak belirlenmiştir. IMDG Kodun yaklaşan versiyonu, kömürün her zaman tehlikeli yük olarak beyan edilmesini ve taşınmasını gerektirir. Kodun Tehlikeli Maddeler Listesinde, kömür, KARBON'un uygun nakliye adı (PSN) altında listelenmiştir. Kömür için doğru beyan UN 1361: KARBON, hayvansal veya bitkisel kökenli şeklindedir. IMDG Kod karbon yüklerini üç kategoriye ayırmaktadır,

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

bu durum karışıklığa ve yükün yanlış beyan edilmesine yol açabilir:

UN No.	IMDG CLASS	PROPER SHIPPING NAME (PSN)	PACKING GROUP	PPROPERTIES AND OBSERVATIONS
UN 1361	Class 4.2	CARBON, animal or vegetable origin	II	Black material originating from organic sources. Particularly includes carbon blacks of animal and vegetable origin, other non-activated carbon materials and charcoal produced from materials such as bone, bamboo, coconut shell, jute and wood. Liable to heat slowly and ignite spontaneously in air.
UN 1361	Class 4.2	CARBON, animal or vegetable origin	III	See entry above.
UN 1362	Class 4.2	CARBON, ACTIVATED	III	Activated porous black carbon materials not including charcoal (see UN 1361). May be in the form of powder, granules, pellets, fibres or felts. If chemically activated, may self-heat, and may ignite spontaneously in air.

Kömür İçin Uygulanacak IMDG Kod Gerekliliklerindeki Değişiklik

IMDG Kodun 2024 versiyonu, daha önce kömür yüklerine uygulanan iki özel hükmü (SP) kaldırdı ve yeni bir özel hüküm (SP-978) getirdi. Kaldırılan özel hükümler;

- SP 925, IMDG Kodun hükümlerinin, kendiliğinden ısınan maddeler için belirli testleri geçen bir karbon sevkiyatına uygulanmayacağını öngörmüştür.
- SP 223, test edildiğinde 3. sütunda listelenen sınıf/bölüm veya herhangi bir diğer sınıf/bölüm için belirlenen tanımlayıcı kriterleri karşılamayan sevkiyatları, deniz kirleticisi durumları hariç, muaf tutar.
- SP 978 aşağıdaki özel gereklilikleri ortaya koymaktadır:

1. Kodun amacı olarak; hayvansal veya bitkisel kökenli karbon, bir üretim veya imalat sürecinde üretilen, jeolojik bir süreçte oluşmayan ve madencilikten elde edilmeyen karbon anlamına gelir.
2. BM Test ve Kriterler El Kitabı'nın 33.4.6. maddesine göre UN N.4 testi, hayvansal veya bitkisel kökenli karbonu (UN 1361) Kod hükümlerinden muaf tutmak için kullanılmayacaktır.

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

3. Test yapılmadan, malzeme en azından III. paketleme grubuna atanmalıdır.
4. Yetkili makam tarafından aksi onaylanmadıkça aşağıdaki hükümler uygulanır:

   - Üretimden sonra, ambalajı açılmış malzeme, nakliye için paketlenmeden önce en az 14 gün hava koşullarına maruz bırakılacak (örtülü olarak açık havada)

   - Pirolizden sonra, ambalajı açılmış malzemeye buhar ve soğutma uygulanmalı ve malzeme inert gaz (örneğin azot) altında ambalajlanmalıdır; ardından ambalajlar taşınmadan en az 24 saat gevşek örtü altında veya açık havada depolanmalıdır.

5. Malzemenin ambalajlanması, ambalajlama gününde malzemenin sıcaklığının 40°C'yi geçmemesi halinde mümkün olacaktır.
6. Yük taşıma birimine istiflendiğinde, CTU'da 30 cm'lik asgari baş boşluğu korunmalıdır ve:

   - Paketin/paketlerin ünite içindeki istifleme yüksekliği 1,5 m'yi geçmemelidir veya
   - Paketlerin azami blok boyutu 16 m^3 olmalı ve bloklar arasında asgari 15 cm boşluk bırakılmalıdır.

Ülkemizde ise Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kodun (IMDG Kod) hükümleri aynı şekilde uygulanmaktadır.

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



Kızıldeniz'de Deniz Güvenliğinin Güncel Durumu [15] [16] [17] [18] [19] [20]



Kaynak: https://www.vesselfinder.com/tr/ship-photos/628226

Galaxy Leader Gemisi Mürettebatın Kurtuluşu

Japonya'nın Nippon Yusen tarafından kiralanan Bahamalar bayraklı yük gemisi olan Galaxy Leader, 19 Kasım 2023'te İsrail ile Hamas arasındaki gerginlik sırasında kaçırılmıştır. Daha sonra söz konusu gemi Yemen'in kuzeyinde yer alan Hudeyde Limanı'na getirilmiştir.

Bu olay dünyanın en işlek nakliye yollarından biri olan ve küresel petrol arzının bir kısmının taşınmasını sağlayan Babülmendep Boğazı'nın bulunduğu Kızıldeniz'de artan deniz güvenliği tehditlerini yeniden gündeme getirmiştir. Birleşmiş Milletler ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), denizcilik saldırılarını durdurma çağrılarında bulunmuştur. Bazı ülkeler Kızıldeniz'deki gemilere yönelik saldırıları önlemek için askeri önlemler alırken küresel denizcilik şirketleri ise rotalarını değiştirme veya güvenlik protokollerini sıkılaştırma yoluna gitmiştir.

Ülkemiz ise Kızıldeniz ve Aden Körfezi'nde seyir yapan gemilere yönelik güvenlik tehditleri nedeniyle, Türk bayraklı gemilerin olası risklere karşı hazırlıklı olmaları için güvenlik

[15] https://safety4sea.com/houthis-release-galaxy-leader-crew-after-14-months/
[16] https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Statement-on-release-of-Galaxy-Leader.aspx
[17] https://cd.royalnavy.mod.uk/-/media/ukmto/bmp/bmp5-small.pdf?rev=582e48311e5342cbb820e57e8ab13908https://www.lr.org/
[18] https://www.mscio.eu/about-us/what-is-the-mscio/
[19] https://safety4sea.com/maersk-and-hapag-lloyd-see-no-immediate-return-to-the-red-sea/
[20] https://www.reuters.com/world/middle-east/shipping-giants-maersk-hapag-lloyd-see-no-immediate-return-red-sea-2025-01-16/

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

seviyelerini arttırmıştır. 19 Aralık 2023 tarihinden bugüne kadar, Yemen ve Somali limanlarına uğrayacak veya bu bölgelerde seyir yapacak Türk Bayraklı gemilere ISPS Kod Güvenlik Seviyesi 3 olarak uygulanmakta olup güncel gelişmeler takip edilmektedir.

Son gelişme olarak, bir yıl önce Kızıldeniz'den geçerken kaçırılan Galaxy Leader'in 25 kişilik mürettebatı 22 Ocak 2025 tarihinde serbest bırakılmıştır. Mürettebatın serbest bırakılması hem rehin alınan personelin aileleri hem de denizcilik sektörü için önemli bir durum olmuştur.

IMO Genel Sekreteri, MV Galaxy Leader mürettebatının serbest bırakılmasından duyduğu memnuniyeti dile getirerek, mürettebatın serbest bırakılması ve refahının sağlanmasında önemli rol oynayan kararlı destek ve stratejik katılımları için tüm Üye Devletlere, bölgesel kuruluşlara ve uluslararası ortaklara minnettar olduğunu söylemiştir.

Maersk ve Hapag-Lloyd'un Kızıldeniz Nakliyesine Yaklaşımı:

Güvenlik endişeleri nedeniyle, Maersk ve Hapag-Lloyd, Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı rotalarını kullanmak yerine, gemilerini Afrika'nın güneyindeki Ümit Burnu üzerinden seyretmesini değerlendirmiştir. Bu alternatif rota, deniz taşımacılığında daha uzun seyir sürelerine ve artan maliyetlere yol açsa da, gemi ve mürettebat güvenliği açısından tercih edilmiştir.

Maersk ve Hapag-Lloyd, 17 Ocak'ta Hamas ve İsrail arasındaki ateşkesin duyurulmasının ardından Kızıldeniz'e hemen geri dönüş görmediklerini belirtmiştir.

Her iki şirket de Orta Doğu'daki durumu yakından izleyeceklerini ve

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

güvenli hale geldiğinde Kızıldeniz'e geri döneceklerini söylemiş olup Hapag-Lloyd, bölgedeki saldırı tehdidinin hala mümkün olabileceğini belirtmiştir.



Kaynak: https://www.wikiwand.com/tr/articles/Umman_denizi

Gönüllü Raporlama Rehberliği (VRG):

Hint Okyanusu ve Kızıldeniz bölgelerinde taşımacılık yapan gemiler için gönüllü raporlama rehberliği (VRG) ile ilgili son güncellemeler yapılmıştır. Bu değişiklikler deniz güvenliğini artırmayı ve ticari gemiler ile denizcilik otoriteleri arasındaki iletişimi daha verimli hale getirmeyi amaçlamaktadır. Yeni raporlama formatları sayesinde denizciler, katılımcı kuruluşlardan herhangi birine tek bir form ile raporlama yapabilecektir.

UKMTO (Birleşik Krallık Deniz Ticareti Operasyonları) gönüllü raporlama alanı içindeki acil durum müdahaleleri için birincil irtibat noktası olarak belirlenmiştir.

MSCIO (Hint Okyanusu Deniz Güvenliği Merkezi) ise ikincil irtibat merkezi olarak görev yapacaktır.

Bir olay durumunda, UKMTO birincil iletişim noktası ve merkezi bilgi alışverişi olarak işlev görecek ve verimli ve etkili yanıt ve desteği sağlamak için bilgileri hızla paylaşacaktır. İlk raporlar, bilgi alışverişini kolaylaştırmak, hızlandırmak ve destek sağlamak amacıyla iki merkez arasında paylaşılacaktır.

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.hellenicshippingnews.com
2. www.drewry.co.uk
3. www.seatrade-maritime.com
4. www.imo.org
5. www.marine-offshore.bureauveritas.com
6. www.lr.org
7. www.theoceancleanup.com
8. www.safety4sea.com
9. www.aa.com.tr
10. www.istanbulliman.uab.gov.tr
11. www.britanniapandi.com
12. www.safety4sea.com
13. www.imo.org
14. www.ukmto.org
15. www.mscio.eu
16. www.reuters.com

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