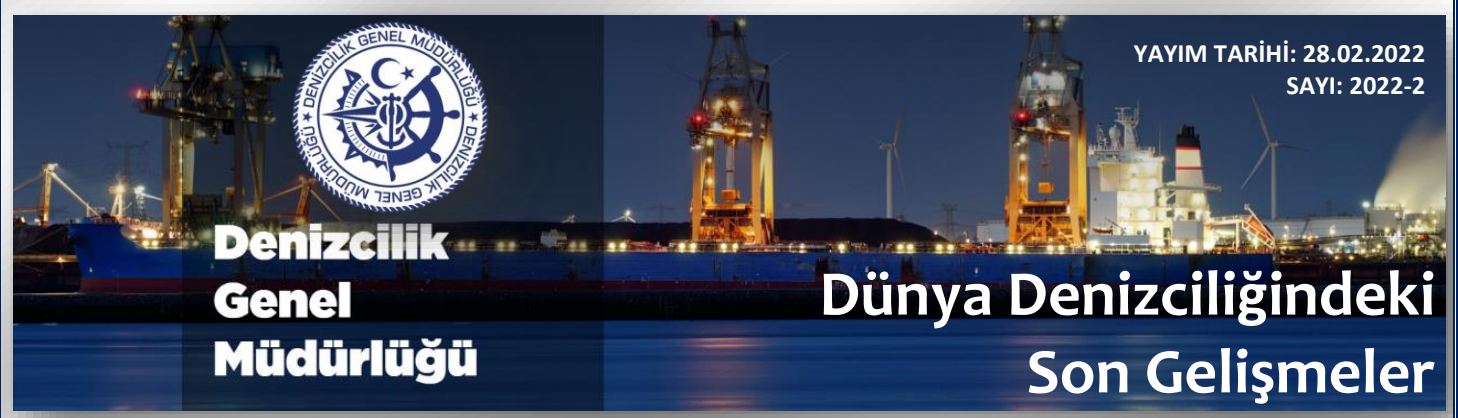


T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler Bülteni

Şubat, 2022

Ankara



Bülten İçeriği

Orta Koridorun Etkin ve Efektif Olarak Geliştirilmesi Kapsamında Yapılan Çalışmalar 3

Fransız Donanmasının Küresel Deniz Güvenliğine İlişkin 2021 Raporu Yayımlandı 6

İnsansız Deniz Aracı Teknolojisi Ticari Alanda Olduğu Gibi Askeri Alanda da Hızla İlerliyor 8

Tamamen Elektrikli İlk Deniz Otobüsü 9

Denizcilik Sektörü ve Blok Zincir Teknolojisi 10

Düşük Kükürtlü Yakıt Emisyonunda Bölgesel Yaklaşımlar ve Akdeniz 13

Çin'in Covid-19 Kısıtlamaları Nedeniyle Meydana Gelen Kazada Türk Denizci Hayatını Kaybetti 15

Tanzanya'da Kırıma Uğrayan Türk Helikopteri 17

Kaynaklar 19

Bu bültende, 01.01.2022 - 01.02.2022 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
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

YAYIM TARİHİ: 28.02.2022
SAYI: 2022-2

Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Orta Koridorun Etkin ve Efektif Olarak Geliştirilmesi Kapsamında Yapılan Çalışmalar

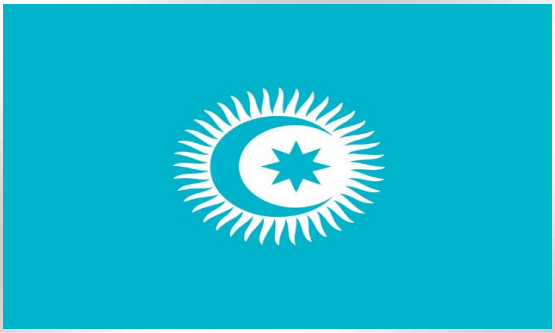


Bilindiği üzere ülkemiz, Çin-Avrupa arasında karayolu-demiryolu ve çok modlu taşıma modları vasıtasıyla gerçekleştirilen yük ticaretinin önemli odak noktalarından bir tanesidir. Özelikle, Avrupa-Çin aksında gerçekleştirilen ve Rusya Federasyonu ile İran üzerinden taşınan yükün Orta Koridor üzerinden Türki-Cumhuriyetler üzerine kaydırılarak eski ipek yolunun canlandırılması ve bu yük hacminden Türki Cumhuriyetlerin faydalandırılması, ülkemizce stratejik ve jeopolitik olarak hassasiyet gösterilen politikalardan bir tanesidir. Yukarıda yer alan amaca yönelik olarak özellikle eski adıyla Türk Konseyi, yeni adıyla Türk Devletleri Teşkilatı şemsiyesi altında da önemli çalışmalar gerçekleştirilerek orta koridorun etkin ve efektif olarak kullanılarak Türki Cumhuriyetler arasında entegrasyonun arttırılması birincil önceliklerimiz arasında yer almaktadır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Kaynak: Türk Devletleri Teşkilatı (https://www.turkkon.org/tr/logo-ve-bayrak)

Bu kapsamda yapılan çalışmalardan bir tanesi; Orta Koridor'da yer alan Türk Devletleri Teşkilatı üyesi Azerbaycan ve Kazakistan ile Türk Devletleri Teşkilatı üyesi olmayan ancak Orta Koridorda yer alan Türkmenistan ile ülkemiz arasında taşımacılığın geliştirilmesi ve arttırılması için Cumhurbaşkanlığı 11. Kalkınma Planının 336.5 maddesinde "Orta Koridor'un Türkiye önderliğinde etkin ve cazip hale getirilmesini teminen güzergah ülkeleri ile iş birlikleri artırılacak, başta Hazar geçişi olmak üzere darboğazların giderilmesine yönelik Türkiye'nin inisiyatif alması sağlanacak, lojistik alanında Türkiye'nin önderliğinde ticari bir girişim hayata geçirilecektir." ifadesi yer almış ve bu kapsamda çalışmalar başlatılmıştır.

Aynı zamanda üye ülkeler arasında deniz taşımacılığının geliştirilmesi için 3 Temmuz 2013 yılında Bakü'de gerçekleştirilen Türk Devletleri Teşkilatı Ulaştırma Bakanları toplantısında Samsun - Aktau ve Bakü Limanları arasında "Kardeş Liman Anlaşması" imzalanmış daha sonra bu işbirliği mekanizmasına Kazakistan'ın Kuryk Limanı, Ülkemiz Mersin Limanı ve Özbekistan'ın "Evrensel Lojistik Hizmetleri" (Taşkent), "Akhtachi" (Andijan) ve "Termez Kargo Merkezleri" eklenerek iş birliği mekanizmaların derinleştirilmesi ve genişletilmesi sağlanmıştır.

Orta Koridorun etkin ve efektif kullanılması için yapılan çalışmalardan en önemlisi Hazar geçişlerini karayolu ile rekabet edilebilir hale getirmektir. Bu kapsamda yapılan çalışmalar arasında ortak bir denizcilik şirketi" kurulması çalışmalarının yanı sıra Hazar deniz limanlarının altyapısının güçlendirilmesi, fiyat tarifelerinin yeniden gözden geçirilmesi, Ro-Ro rampalarının rehabilite edilerek daha çok araca hizmet sağlanması ve yeni

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

ro-ro rampalarının inşa edilmesi gibi birçok alanda çalışmalar sürdürülmektedir. Yapılan çalışmalar sadece fiyat rekabeti oluşturarak nakliyecilerin yükü daha uygun fiyatlara taşımasını sağlamakla kalmayacak, aynı zamanda Çin-Avrupa aksında taşınan yük için alternatif çok modlu ve ülkemiz ile Türki Cumhuriyetler arasında münhasıran yer alan bir taşımacılık koridorunun etkin ve efektif kullanımı sağlayacaktır.

Diğer taraftan Orta Koridorun en önemli tamamlayıcılarından ve de paydaşlarından olan taşıma modu ise Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu projesidir. Halihazırda aktif olarak kullanılan demiryolu hattı ile orta koridordan çok modlu olarak taşınan yükler, BTK ile kesintisiz olarak İngiltere'ye kadar taşınması imkanı, hem ithalatçılara hem de ihracatçılara sunulmaktadır. BTK aynı zamanda Avrupa-Asya arasında yer alan mesafeyi yaklaşık 7 bin kilometre kadar kısaltacak avantajlara sahiptir. Bahse konu hat, taşımacılara; belli başlı ülkeler üzerinden taşıma yapmayı zorunlu hale getiren rotalara güvenli, ekonomik ve kesintisiz alternatif ve rekabetçi taşıma yapma imkanı sağlaması açısından ülkemizin de içinde olduğu en önemli altyapı hamlelerinden bir tanesidir. BTK hattı, üzerinde yaklaşık 1.5 milyon ton yük taşınmış olup her geçen yıl hatta olan ilgi artmakta ve taşınan yük yükselmektedir. BTK hattının, aynı zamanda artan yük hacmi ile Orta Koridor'da yapılacak altyapı çalışmalarının da lokomotifi olması beklenmektedir.

BTK ve Hazar taşımalarının tam kapasite ile entegre edilmesinin ardından orta koridor en etkili ticaret rotalarından bir tanesi haline dönüşecektir.

Süveyş Kanalı krizi ise, ticaret rotalarında alternatifler oluşturulmasının önemini bir kez daha ortaya çıkarmıştır. Bu kapsamda, Süveyş kanalı üzerinden gerçekleştirilen Uzakdoğu-Avrupa taşımacılığına doğu-batı ekseninde alternatif olabilecek en uygun rota,

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

ülkemizden başlayan, Kafkaslar bölgesine, buradan da Hazar Denizi'ni aşarak Türkmenistan ve Kazakistan'ı takiben Orta Asya ve Çin'e ulaşan Hazar geçişli "Orta Koridor"dur.

Orta Koridor, bir diğer koridor olan Kuzey Koridoruna oranla daha hızlı ve daha ekonomik, 2.000 km daha kısa, iklim koşulları bakımından da daha elverişli olup deniz yoluna kıyasla ulaşım süresini yaklaşık 15 gün kısaltmaktadır. Orta Koridor ayrıca, ülkemizin liman bağlantıları sayesinde Asya'daki yük trafiğinin Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Akdeniz bölgesine ulaşması için önemli fırsatlar sunmaktadır. Ülkemizce son yıllarda gerçekleştirilen Liman altyapı yatırımları, yeni demiryolu ve karayolu altyapı yatırımları orta koridordan gelen ve orta koridor üzerinden taşınacak yükün hızlı ve kesintisiz bir şekilde nihai varış noktalarına ulaşmasına imkan sağlayacaktır.

Orta Koridor rotası etkin kullanıldığı takdirde, halen yıllık 600 milyar dolar tutarında olan Avrupa-Çin ticaret trafiğinden ülkemizin ve Türki Cumhuriyetlerin ciddi ekonomik fırsatlar elde edebileceği yapılan projeksiyonlarda görülebilmektedir. 2021 yılı itibariyle Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan ile toplamda 554.992 ton olan denizyolu ile taşınan yükün yapılan çalışmaların tamamlanmasının müteakip en az iki katına çıkması planlanmaktadır.

Fransız Donanmasının Küresel Deniz Güvenliğine İlişkin 2021 Raporu Yayımlandı

Fransız Donanması Denizcilik Bilgi İş Birliği ve Farkındalık Merkezi (MICA Merkezi), 2021 yılı boyunca dünya denizlerinde küresel deniz güvenliğini etkileyen deniz haydutluğu ve hırsızlık olaylarının analiz edildiği bir rapor yayımladı. En dikkat çekici rakamlar 2020 verilerine kıyasla 2021 yılında yaşanan ciddi azalma ile Batı Afrika Gine Körfezi'ndeki verilerde görüldü. 2021 yılının deniz haydutluğu ve korsanlık olaylarından etkilenen bölgelerin başında ise Singapur Boğazı ve Karayipler geliyor.

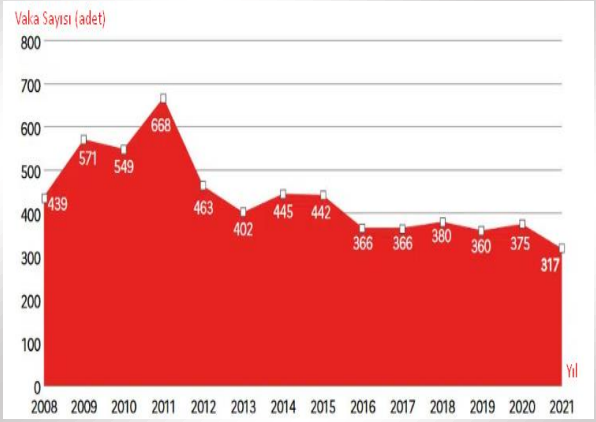
T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Raporda, 2020 yılında dünya denizlerinde 375 olarak kaydedilen toplam deniz haydutluğu ve hırsızlık olaylarının sayısı 2021'de %15 azalarak 317 olarak belirtilmektedir.

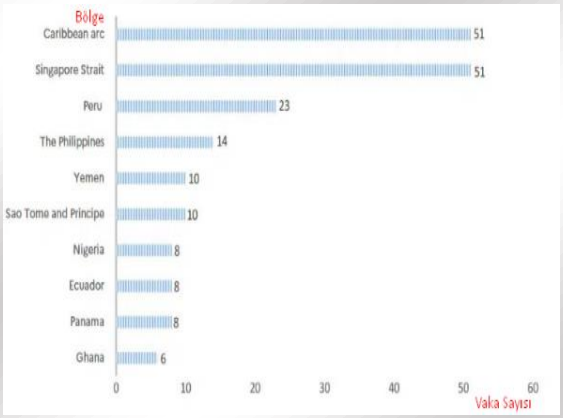
Son 14 Yılın Deniz Haydutluğu ve Hırsızlık Olayları



Kaynak: Maritime Security, Annual Report 2021 (https://uk.mica-center.org/wp-content/uploads/2022/01/BILAN_MICA_CENTER_2021_EN.pdf)

2021 yılında yaşanan sadece 52 vaka ile Gine Körfezi alışılagelmedik bir sayıya imza atmıştır. Raporda, öncelikle bu düşüşün kalıcı olup olmadığının önümüzdeki ayların verileri ile doğrulanması ve öte yandan bu düşüşün; Batı Afrika'da görev yapan personelin deniz haydutluğu ve hırsızlığa karşı katı uygulamaları en iyi şekilde yönetmesi ve bölgedeki hem ulusal hem küresel aktörler arasında farkındalığın artması ile bu olaylara karşı alınan yoğun önlemler olduğu belirtilmektedir. 2021 yılında meydana gelen deniz haydutluğu ve hırsızlık olaylarında bölgesel olarak listenin başında Karayipler ve Singapur Boğazı yer almaktadır.

2021 Yılında Yaşanan Deniz Haydutluğu ve Hırsızlık Olaylarında İlk 10 Bölge



Kaynak: Maritime Security, Annual Report 2021 (https://uk.mica-center.org/wp-content/uploads/2022/01/BILAN_MICA_CENTER_2021_EN.pdf)

Bütün bunların yanı sıra Amerika'dan Güneydoğu Asya'ya Hint Okyanusu dahil olmak üzere tüm deniz bölgelerinde illegal balıkçılık, kaçakçılık, insan ve uyuşturucu kaçakçılığı, yasa dışı göç, devletlerarası çatışmalar gibi diğer güvenliği tehdit eden olayların da maalesef giderek arttığı görülmektedir. Rapora göre örneğin, Gine Körfezi'nde yasa dışı

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

balıkçılığın giderek artmasından dolayı balıkçılık ekonomisi büyük zararlar görmektedir. Tahminlere göre bölgedeki %40-60 oranında balıkçılığın yasa dışı yapıldığı ve bu durumun da balık stokları üzerinde büyük baskı yapması stoklarda azalmaya ve birbirine komşu ülkelerin balıkçılığına önemli zararlar verdiği belirtilmektedir.[1] [2]

İnsansız Deniz Aracı Teknolojisi Ticari Alanda Olduğu Gibi Askeri Alanda da Hızla İlerliyor

İnsansız deniz araçları, ticari denizcilik alanında olduğu gibi askeri alanda da önemli roller üstlenmeye başladı. Ocak 2022'de hem Türkiye hem de Birleşik Krallık, limanları ve yüksek değerli varlıkları savunmak için insansız devriye gemilerini duyurdular. Bu haber, denizcilik kamuoyunda da önemli bir yer buldu. Türk Deniz Kuvvetlerinin silahsız ve silahlı insansız deniz aracı (İDA, SİDA) geliştirme çalışmaları kapsamında ULAQ'ın (Silahlı İnsansız Deniz Aracı) ilk versiyonu, Mayıs 2021'de test edilmişti. Yeni versiyonu ise deniz üsleri, limanlar ve kritik tesisler için devriye ve güvenlik rolü üstlenecek şekilde yeni silah sistemiyle donatıldı.[3]



Kaynak: Savunma Sanayi (https://www.savunmasanayi.org/ilk-yerli-insansiz-muharip-deniz-araci-sida/)

Bakanlığımız adına Genel Müdürlüğümüzün Türk denizcilik sektörü paydaşlarına hitaplı 08.11.2019 tarihli yazısı ile IMO Deniz Emniyeti Komitesi (MSC)'nin MSC.1/Circ.1604 numaralı sirküleriyle otonom gemi denemelerine yönelik rehberin dünya genelinde uygulanmaya başlandığı;

[1] https://www.navalnews.com/naval-news/2022/01/french-navys-2021-report-on-global-maritime-security/
[2] https://uk.mica-center.org/wp-content/uploads/2022/01/BILAN_MICA_CENTER_2021_EN.pdf
[3] https://www.maritime-executive.com/article/unmanned-patrol-boats-take-another-step-forward

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Norveç, Finlandiya, Danimarka, Japonya ve Çin başta olmak üzere IMO üyesi ülkelerin otonom gemiler konusuna özel önem verdikleri, test alanları oluşturdukları ve ciddi Ar-Ge projeleri yürüttükleri de vurgulanarak Türk denizcilik özel sektörü tarafından yapılacak çalışmalara Genel Müdürlüğümüzce gerekli teknik bilgi desteğinin sağlanacağı bildirilmiştir.

Türk denizcilik ve gemi inşa özel sektörünün, dünya denizciliğindeki ve askeri alandaki teknolojik gelişmeleri de takip ederek ilgili kamu kurum/kuruluşları ve üniversiteler ile iş birliği içerisinde, ticari alanda **"İnsansız (Otonom) Gemiler (MASS)"** ve bu gemilerle uyumlu **"Akıllı Limanlar (MASSports)"** ile ilgili uygulanabilir Ar-Ge projeleri geliştirerek hayata geçirmesi, ülkemizin küresel denizcilik vizyonu ve "Mavi Vatan" anlayışı açısından büyük önem arz etmektedir.

Tamamen Elektrikli İlk Deniz Otobüsü

Şu anki hızı ve menzili ikiye katlayacak…



Kaynak: Boundary Layer Technologies
(https://www.boundarylayer.tech/news/electra-concept-reveal)

Boundary Layer Technologies adlı Kaliforniya merkezli bir şirket, tamamen elektrikli ilk hidrofil feribot için tasarım konseptini yayınladı ve tasarımın şu anki elektrikli feribotların hızını ve menzilini iki katına çıkarmayı mümkün kılacağını vurguladı.

Boundary Layer Technologies CEO'su Ed Kearney, "Yolcu feribotlarının elektrifikasyonunu sağlamanın anahtarı hidrofil teknolojisidir. Bu teknoloji geminin sürüklenmesini iki kat azaltarak güç gereksinimlerini de yarıya indirmektedir, bu da bir elektrikli feribotun hızını ve menzilini artırmaktadır." şeklinde ifade etmiştir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

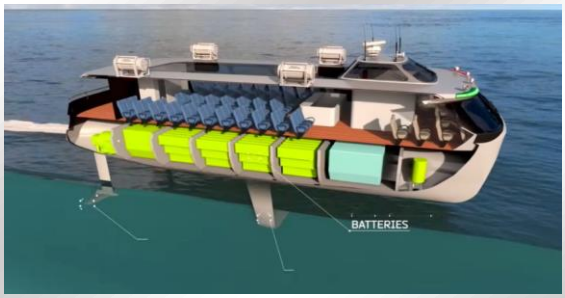
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

İlk gemiler 2024'te suya inecek!

Electra olarak bilinen feribot, 100 deniz miline kadar bir menzile ve 40 knot seyir hızına sahip olacak. Şirket, bu değerlerin şu anda faaliyette olan herhangi bir elektrikli feribotun iki katından fazla olduğunu, Electra için gerekli olan hidrofil ve kontrol sistemlerini halihazırda geliştirdiğini ve ilk gemileri 2024'ün başında işletmeye almayı planladığını söylüyor.

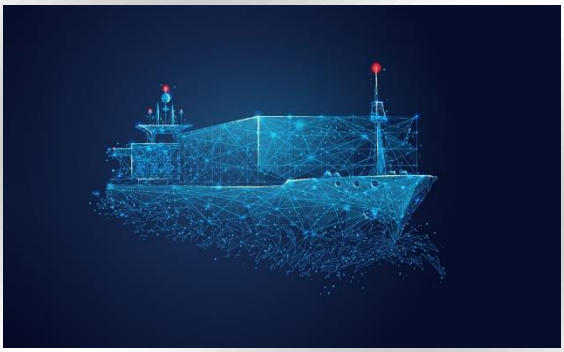
Prototip tasarımı, bisiklet depolama ve tipik bir feribot tarzı oturma düzeni gibi unsurlarla birlikte banliyö hizmetinde kullanılacak 240 yolcu için iki düzen içeriyor. Geminin alt kısmı, batarya ve sevk sistemlerine ayrılmış olup ikinci tasarım 150 koltuklu lüks bir konfigürasyon içindir.



Kaynak: Boundary Layer Technologies
(https://www.youtube.com/watch?v=77LKBRvFya8)

Electra, iki adet 2 MW AC motor ve iki adet Z-sürücüsü batık tahrik bölmesi ile alüminyumdan inşa edilecek. Toplam 9.000 kWh kapasiteli lityum iyon pil hücreleri kullanacak. 2.400 kW'lık bir şarj sistemi ile şirket raporlarına göre üç saatten daha kısa bir sürede tam şarjı sağlanabilecek.[4]

Denizcilik Sektörü ve Blok Zincir Teknolojisi



Kaynak: Bureau Veritas Marine & Offshore
(https://marine-offshore.bureauveritas.com/magazine/new-approach-classification-smart-assets)

Yaklaşık on beş yıl öncesine kadar blok zincir ve dijital para birimlerinden çoğu kişinin haberi yoktu. Bununla birlikte, hala birçok kişi blok zincirini sadece bitcoin sanmakta olup konu ile ilgili hem olumsuz hem

[4] https://www.seanews.com.tr/the-first-fully-electric-hydrofoil-ferry-it-will-double-the-current-speed-and-range/191535/

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

de olumlu birçok görüş bulunmaktadır. Blok zincir hakkında açıklama yapmak bu teknolojiyi anlama noktasında faydalı olacaktır. [5]



Kaynak: SAFETY4SEA
(https://safety4sea.com/denmark-to-reduce-administrative-burdens-in-maritime-with-blockchain/)

Blok zinciri teknolojisi, matematikten çıkan karmaşık bir dal üzerine kuruludur ve buna kriptografi denir. Hepimiz bir defterin ne olduğunu biliyoruz, sanal ağda bulunan tüm işlemlerin bir dizi blokta birbirine bağlandığı organize bir dağıtım defteri biçiminde olduğunu hayal edersek bu bloklar kapatılabilir veya kilitlenebilir. Yeni bir blok açıldığında, dijital kodlanmış işlemlerle zincire yeni bloklar eklenebilir. Bloklar; sabit, belirtilen sayılarla sıralı bir şekilde saklanır ve kaydedilir. Kriptografi, kalıcı veri bloklarındaki bilgileri doğrular ve bu şekilde güvenli hale getirir çünkü işlemlerin doğrulanması sürecinde, işlemin zamanlaması kaydedilirken sistem sadece istenen alıcıların bilgiye erişmesini sağlar. Blok zincir, dijital varlıkları hareket ettirebilir.

Denizcilik endüstrisinde blok zinciri kullanımının avantajlarını analiz etmeden önce, denizcilik sektörünün bunca yıldır nasıl çalıştığına dair bazı gerçekleri görmekte fayda vardır. Para hakkında konuşmak istersek nakliye endüstrisindeki ödemelere ilişkin anlaşmazlıklarda günlük olarak yüz milyarlarca dolardan bahsetmek mümkündür işletme ve yönetim maliyetleri, kağıtla yapılan işlemlere aşırı bağımlılık nedeniyle, ulaşımın genel maliyetlerinin %20'sine kadar yükselmiş durumdadır. Bilgilerin e-posta, faks veya posta yoluyla gönderildiğinde bile hala kâğıt üzerinde ticaret yapılması sebebiyle belgeleri kullanıcı eli ile işlemek,

[5] https://www.hellenicshippingnews.com/blockchain-and-shipping-can-it-work/

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

lojistiği yavaşlatmakta ve ticareti zorlaştırmaktadır. Daha çok prosedür bulunan özel ürünlerin ticaretinde prosedürde atlanan veya yanlış giden herhangi bir şey, ürünlerin tahrip olması veya kaybolması ile sonuçlanabilir.

Çoğu zaman ödemelerde hatalar yapılır ve faturalar kaybolurken, her zaman insan faktörü nedeniyle kişisel verilerin veya gizli verilerin sızdırılması korkusu vardır. Bu kapsamda, paylaşılan dağıtılmış bir defterdeki belgelerin kolay koordinasyonunu sağlayacak yeni blok zinciriyle, etkin platformlar uygulanarak fiziksel evrak işlerini büyük ölçüde gereksiz hale getirecektir.



Kaynak: TechWibe
(https://www.techwibe.com/transforming-maritime-supply-chains-with-blockchain/)

Denizcilik sektörü, akıllı sözleşmeler, onaylar ve gümrük işlemleri yoluyla blok zinciri kullanarak daha verimli, daha hızlı olabilir ve böylece gümrük kontrol noktalarında malların işlem sürelerini kısaltabilir. Aynı zamanda, her bir tarafın müşteri verileri gibi hassas bilgileri koruma yükümlülüğü olduğundan kullanıcıların kimlikleri kripto programlama ve izin tabanlı paylaşım ile korunacaktır. Ayrıca, blok zinciri tabanlı izleme sistemi, platformun tüm üyelerinin defteri aynı anda görmesini sağladığı için daha doğru olduğundan; liman otoritesi, taşıyıcılar ve nakliye şirketleri, gönderinin tüm ilerlemesini görüntüleyerek lojistiklerini iyileştirebilir ve gerçek zamanlı olarak güvenli verilere erişim sağlayabilir.

Küresel salgının hayatımıza getirdiği değişiklikleri ve teslimat hizmetlerine olan talebin artmasını ciddi şekilde göz önünde bulundurduğumuzda, geleneksel takip teknolojilerinin artık verimli olmayacağını kabul etmek zorundayız.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

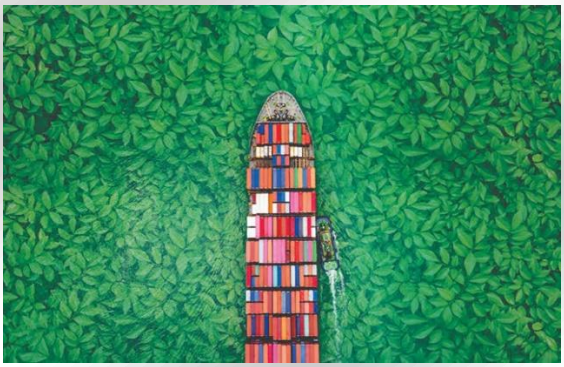
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Blok zincir, tüm ağdaki verileri doğrulamaya katkıda bulunduğundan, ulaşım ve lojistik ekosisteminde güvenilir veriler sağlayabilir. Bu nedenle, bu yeni seçeneği bir çözüm olarak görebilecek olan denizcilik endüstrisindeki işletmelerin karar vermek için güncellenmiş, güvenli ve özgün çözümlere sahip verilere ihtiyacı artarak devam edecektir.

Son olarak jenerik bir teknoloji ürünü olan blok zincirin ihtiyaca göre kullanılabilmesi için gerekli platformlar oluşturulurken kullanım alanlarında bilgi doğruluğu ve güvenliği hala ağırlığını korumaya devem etmektedir. Blok zincirlerin karmaşık sayısal örüntüsünün mevcut bilgisayar işlemcileri yoluyla çözümlenerek blokların haksız yollarla ele geçirilemeyeceği iddia edilse de bu alanda geçmişte yaşanan olumsuzluklar ile bilgisayar teknolojisindeki hızlı gelişimin de takip edilmesi dikkate değerdir.

Düşük Kükürtlü Yakıt Emisyonunda Bölgesel Yaklaşımlar ve Akdeniz



Kaynak: MFame (https://mfame.guru/wp-content/uploads/2020/07/Decarbonization-in-shipping.jpg

Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) en güncel ve önemli kural değişikliği ile gemi kaynaklı hava kirliliğinin azaltılmasına yönelik olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından, 01.01.2020 tarihinden itibaren, gemilerde kullanılan yakıtlardaki kükürt içeriği %0,5 ile sınırlandırılmış olup yeni düzenleme tüm dünyada uygulanmaya başlamıştır.[6]

[6] http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Default.aspx.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

IMO, dünya denizlerinin çevre ve insan sağlığı açısından risk oluşturan bölgelerinde kükürt, azot ve partikül madde sınırlamaları ile kurallar getirerek "özel emisyon alanları" oluşturmaktadır. Dünyada; Baltık, Kuzey ve Karayip Denizi ile Kuzey Amerika olmak üzere 4 ayrı bölgede emisyon kontrol alanı ilan edilmiştir. Bölgemizde de Akdeniz ve Ege'nin Kükürt Emisyon Kontrol Alanı (SECA) ilan edilmesine yönelik 6 fazdan oluşan çalışma tamamlanmıştır. SECA olarak ifade edilen bu alanlarda yakıttaki kükürt içeriği maksimum sınırı %0,1 olarak uygulanmaktadır.

Diğer taraftan, Denizcilik Genel Müdürlüğümüz tarafından yapılan çalışmada, Akdeniz ve Ege'nin SECA ilan edilmesine yönelik paydaşlarımızın görüşlerinin de olumlu olarak değerlendirildiği görülmüştür. Barselona Sözleşmesi'ne taraf olan 21 ülke ve AB üyesi ülkeler tarafından ülkemizin ev sahipliğinde, 400'e yakın katılımcıyla 07-10 Aralık 2021 tarihleri arasında Antalya'da 22.si düzenlenen "22nd Meeting of the Contracting Parties to the Barcelona Convention and its Protocols (COP22)" görüşmelerinde, Akdeniz'in MARPOL Ek-VI kapsamında SECA ilan edilmesi teklifinin 2022 ortalarında IMO'ya sunulmasına karar verilmiştir. Avrupa Birliği ülkeleri tarafından büyük destek alan Akdeniz ve Ege için SECA ilan edilmesi çalışması IMO nezdinde önümüzdeki süreç içerisinde kabul edilerek hayata geçecektir.[7]

Bu durumda, Akdeniz'in IMO tarafından SECA ilan edilmesinden sonra Akdeniz'de seyir yapan gemilerde kullanılan yakıtlarda kükürt içeriği maksimum %0,5 yerine %0,1 olarak uygulanacaktır. Bu sebeple yakıt maliyetleri kısmen artacak olup zamanla yakıt fiyatları stabil seviyelerde dengelenecektir. Hâlihazırda Avrupa ve ülkemiz limanlarında ve demir sahalarında bulunan gemiler için %0,1 kükürt içerikli yakıt kullanımı kısıtlaması

[7] https://www.unep.org/unepmap/events/meeting/COP22-Barcelona-Convention-Mediterranean

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

01.01.2010 tarihinden beri uygulanmaktadır.[8]

Bunun yanında IMO'ya sunulan araştırma raporlarında, sülfür kaynaklı hava kirliliklerinin, insanların kanser, solunum ve kalp damar hastalıklarına yakalanmasına, erken ölümlere ve insanların yaşam konforlarının düşmesine sebep olduğu belirtilmektedir.[9] Ülkelerin kirlilik kaynaklı oluşan sağlık giderleri ile düşük sülfürlü yakıt kullanımı ile oluşan maliyet artışları karşılaştırıldığında, düşük sülfürlü yakıt kullanımı lehine, yavaş ama istikrarlı faydalar sağlayacağı ortaya koyulmaktadır. Ayrıca, Akdeniz ve Ege Denizi'nin SECA ilanı durumunda, bölgede düşük sülfürlü yakıt ikmali hizmeti noktasında ülkemizdeki yakıt ikmal şirketlerine avantaj sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Çin'in Covid-19 Kısıtlamaları Nedeniyle Meydana Gelen Kazada Türk Denizci Hayatını Kaybetti



Kaynak: Hürriyet
(https://www.hurriyet.com.tr/gundem/selcuk-kaptanin-olumunun-ardindan-denizciler-isyan-etti-41994361)

Denizcilik sektörü pandemi sürecinde küresel ticaretin ve tedarikin sürekliliğinin sağlanması konusunda, gemi insanlarının büyük bir profesyonellik ve özverisiyle, hayati bir rol oynamıştır ancak oynadıkları bu önemli role rağmen gemi insanları pandemiden oldukça olumsuz etkilenmiş, kontrat süreleri dolmasına rağmen evlerine dönememek başta olmak üzere birçok olumsuzluğa maruz kalmışlardır. Yaşanılan olumsuzlukların en aza indirilmesi

[8] https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/3.5.200915478.pdf

[9] https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Sulphur-2020.aspx

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

amacıyla ülkemiz Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kapsamında gerçekleştirilen çalışmalara destek vererek birçok tavsiye kararının yayınlanmasına katkı sağlamıştır. Bakanlığımız, yine bu çalışmalara paralel olarak gemi insanlarının ülkemizde de "kilit çalışan" olarak ilan edilmesine öncülük etmiştir.

Ancak, ülkemiz ile birlikte toplam 63 ülke gemi insanlarını kilit çalışan olarak ilan etmesine rağmen, bazı ülkelerde halen gemi insanlarını etkileyen sıkı kurallar uygulanmaya devam etmektedir. Maalesef bu tür uygulamaların halen yürürlükte olduğu Çin Halk Cumhuriyet'inde uygulanan "sıfır–kovid" politikası çerçevesinde gemi insanlarının limana erişimine izin vermemesinden kaynaklı meydana gelen bir kaza sonucu Liberya bayraklı MATHILDE OLDENDORFF gemisinde Birinci Zabitlik görevini yerine getiren Kaptan Selçuk Elibol hayatını kaybetmiştir. Limana inmesine izin verilmeyen Kaptan Elibol, görevi gereği çarmıh kullanarak gemi draftını okumaya çalışırken meydana gelen bir kaza sonucu hayatını kaybetmiştir.

Bakanlığımız olayın meydana geldiği andan itibaren konuyu yakından takip etmekte, Dışişleri Bakanlığımız ile koordineli olarak ilgili ülkeler nezdinde girişimde bulunmaktadır. Son olarak, 7 Şubat 2022 tarihinde başlayan IMO "İnsan Faktörü, Eğitim ve Vardiya Tutma" (HTW) alt komite toplantısının açılışında da konu uluslararası alanda gündeme getirilmiştir. Birçok büyük bayrak ülkesi ile Uluslararası Nakliye Çalışanları Federasyonu (ITF) ve Uluslararası Gemi Kaptanları Dernekleri Federasyonu (IFSMA) gibi birçok uluslararası örgüt ülkemize eşlik etmiş, Kaptan Elibol'un vefatı nedeniyle üzüntülerini bildirerek benzer olayların tekrarlanmaması için Çin Halk Cumhuriyet'inde ve benzer kısıtlamalar gerçekleştiren diğer ülkelerin uygulamalarını gözden geçirmeye davet etmiştir.

Bakanlığımız konunun takipçisi olarak ilgili platformlarda konuyu gündemde tutmaya devam edecektir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

YAYIM TARİHİ: 28.02.2022
SAYI: 2022-2

Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Tanzanya'da Kırıma Uğrayan Türk Helikopteri

TC-HAT Kuyruk Numaralı Helikoptere İlişkin Kaza Görüntüsü



Kaynak: Uray Air Havacılık

2005 yılından itibaren "Yer Hizmet Sağlayıcı" olarak üyesi olduğumuz Uluslararası Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi (COSPAS-SARSAT) tehlikeli bir durum içerisinde bulunan uçak, gemi veya şahısların, kimlik ve yer tespitinin vakit kaybetmeksizin yapılabilmesi ve çok daha kısa sürede arama kurtarma operasyonun gerçekleştirilebilmesini sağlamak için dünyada kullanılmakta olup kurulumu tamamlandığından itibaren sorunsuzca ve etkili bir şekilde ülkemiz arama kurtarma sahası ve SPOC (SAR Point Of Contact–Arama Kurtarma İrtibat Noktası) ülkelerimiz olarak sorumluluğumuzda olan Afganistan, Irak, İran, Gürcistan ve Ukrayna arama kurtarma sahalarında da hizmet vermeye devam etmektedir.

Bu çerçevede, hem Türk gemilerinden hem de uçaklarından alınan sinyallere ilave olarak 5 adet SPOC ülkemize ait sinyaller hem servis sahamız içerisinde hem de dışında 7/24 Ankara'da kurulu Türk Görev Kontrol Merkezi tarafından işlenerek hem Türkiye arama kurtarma sahasında hem de dünyanın neresinde olursa olsun gerçek bir olay durumunda gerekli arama kurtarma faaliyeti başlatılmaktadır.

18.01.2022 günü saat 11:24'de AAKKM'ye Cospas-Sarsat Sistemi üzerinden TC-HAT kuyruk numaralı helikoptere dair Tanzanya Kidete bölgesinden tehlike sinyali alınmıştır.

Alınan Tehlike Sinyalinin Pozisyonu

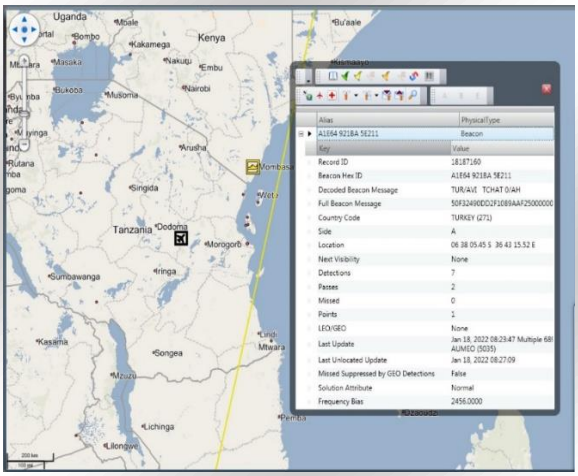


T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Tehlike Sinyali Harita Görüntüsü



Kaynak: Türkiye Cospas-Sarsat Sistemi

Türk Beaconları Tescil Veri Tabanı'ndan (Turkish Beacon Registration Database) helikopter ve sahibine ilişkin iletişim numaralarına ulaşıldıktan sonra saat 12:00'de helikopterin pilotu ile telefon görüşmesi yapılmıştır. Görüşmede helikopterde 4 kişi bulunduğu ve helikopterin kalkış esnasında güç düşüklüğü sebebiyle direğe çarpıp yan yatarak kırıma uğradığı, içinde bulunan 4 kişinin sağlık durumlarının iyi olduğu bilgisi alınmış olup aynı bilgiler Tanzanya'nın SPOC (SAR Point Of Contact) olarak hizmet aldığı Hindistan Görev Kontrol Merkezi ile de paylaşılmıştır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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.navalnews.com
3. www.uk.mica-center.org
4. www.maritime-executive.com
5. www.seanews.com.tr
6. www.imo.org
7. www.unep.org
8. www.mevzuat.gov.tr
9. www.tradewindsnews.com
10. www.marinemonks.com
11. www.fleetmon.com
12. www.hurriyet.com.tr

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Deniz Ticaretini Geliştirme Başkanlığı

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

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm