



Dünya Denizcilikindeki Son Gelişmeler

e-bülten



**DENİZCİLİK
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ**

Yıl: 2024

Sayı: 1

Dönem: Ocak

Yayın Tarihi: 19.02.2024



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Bülten İçeriği

2023 Yılı Konteyner Taşımacılığına Genel Bakış ve 2024 Yılı Beklentileri	2
IMO 2024-2029 Stratejik Planını Onayladı	5
Gemilerde İşitme Sağlığı	8
Trol Ağları CO ₂ Emisyonuna Sebep Oluyor	11
Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) Bayrak Devleti Performans Raporunda Olumlu Performanslar Görünüyor	13
IMSBC Kod 07-23 Değişiklikleri: 3 Yeni MHB Yük Çizelgesinin Eklenmesi ...	17
IMO Genel Sekreteri Endüstrinin Yeni Yol Haritasını Çizdi	18
Kaynaklar	22

Bu bültende, 01.01.2024 - 01.02.2024 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.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

2023 Yılı Konteyner Taşımacılığına Genel Bakış ve 2024 Yılı Beklentileri ^{1 2 3 4}



Kaynak: <https://www.globallogisticsnetwork.com/blog/2022/12/14/a-look-at-the-next-generation-of-container-ships/>

2024'e yeni girdiğimiz bu dönemde, denizcilik ve lojistik sektörü için 2023'ün kısa bir değerlendirmesini yapmak bize gelecekte meydana gelebilecek durumların altında yatan nedenleri anlamamıza yardımcı olacak, dolayısıyla 2024 ve ötesinde denizcilik sektörünü etkileyecek trendleri ve faktörleri daha iyi değerlendirmemize olanak sağlayacaktır.

2023'te genel olarak denizcilik sektörü, COVID-19 pandemisi öncesi seviyelere kademeli bir dönüş yaşarken 2023, birçok açıdan da alışılmadık bir şekilde geçti.

Çoğu ticaret rotasında navlun fiyatları, tarihsel ortalamaya istikrarlı bir şekilde gerilerken 2021 ve 2022'deki COVID-19 pandemisi sonrası aksamlara neden olan liman sıkışıklığı ve diğer taşıma darboğazları büyük ölçüde azaldı, bu da küresel tedarik zincirlerine yönelik baskıyı önemli ölçüde hafifletti.

COVID-19 pandemisi destekli patlama döneminde nakit zengini taşıyıcılar tarafından sipariş edilen büyük miktarda yeni tonajın filoya eklenmesi aşırı bir arz durumuna yol açtı. Bu durum da navlun fiyatlarını daha da düşürdü. Birçok ülkeyi etkileyen resesyon sonucunda

¹ <https://www.marineinsight.com/maritime-law/trends-and-outlook-for-container-shipping-industry-in-2024/rates/703680/?text=Ocean%20shipping%20rates%20are%20spiking%20per%20forty%20foot%20equivalent%20unit>

² <https://www.marinelink.com/news/record-container-ship-deliveries-expected-510695>

³ <https://www.marinelink.com/news/record-container-ship-deliveries-expected-510695>

⁴ <https://www.hellenicshippingnews.com/drewry-world-container-index-up-5-last-week/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

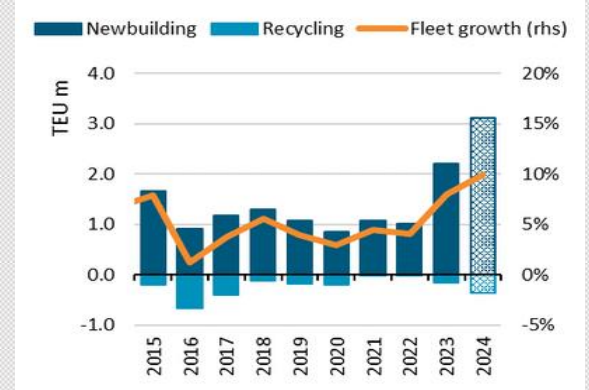
taşımacılık hizmetlerine olan talep azaldı. Bu faktörlerin bir sonucu olarak güç dengesi yavaş yavaş taşımacıların ve ihracatçıların lehine değişmeye başladı; bu, ilk olarak spot piyasa oranlarındaki düşüşte ve daha sonra sözleşmeli oranlarda kendini gösterdi.

Öyle ki 2023 yılında 2,2 milyon TEU'luk 350 yeni gemi teslimatı yapılarak 2015 yılındaki rekor seviyesi olan 1,7 milyon TEU'yu geçti. 2023 yılı, konteyner gemi geri dönüşümünde görece düşük bir seviyeyi deneyimledi. 2023 yılında konteyner gemisi geri dönüşümünün nispeten düşük düzeyde olduğu bir yıl olduğundan, filoya giren yeni gemiler, konteyner filosunun kapasitesinde %8'lik bir artışa neden oldu; bu, 2011'den bu yana kaydedilen en hızlı büyüme oldu.

2024 yılında ise, 3,1 milyon TEU kapasiteli 478 konteyner gemisinin teslim edilmesi planlanıyor, bu da 2023 rekorunu %41 aşacak. Sonuç olarak konteyner filo kapasitesinin 2024'te %10

artması bekleniyor. Gemi geri dönüşümünün de 2024 yılında artması bekleniyor ancak filonun yine de yaklaşık 2,8 milyon TEU kadar büyüebileceği ve 2024 yılı sonunda tarihte ilk kez 30 milyon TEU'yu aşabileceği öngörülüyor (Şekil 1).

Şekil 1: Konteyner Gemi Filosu Gelişimi



Kaynak: <https://www.marinelink.com/news/record-container-ship-deliveries-expected-510695>

Çin tersaneleri, rekor seviyedeki siparişlerden en fazla payı alarak 2023 ve 2024'te teslim edilecek gemi kapasitesinin neredeyse %55'ini sağladı, bu da Çin'i konteyner gemisi inşası için öncü konuma getirdi. Güney Kore tersanelerinin ise gemi kapasitesinin %38'ini teslim etmesi bekleniyor. Tüm gemiler teslim



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

edildikten sonra, konteyner filo kapasitesi %10 artmış olacak ancak konteyner ticaretinin beklenenden daha yavaş büyüyeceği öngörülmektedir. BIMCO, 2024'te konteyner hacmindeki artışın gemi kapasitesine olan talebi %3-4 artıracığını tahmin ediyor.

COVID-19 pandemisi sırasında gemi operatörleri, güçlü talep ve yaygın liman sıkışıklığı nedeniyle ortalama seyir hızını %4'e kadar artırmışlardı. Bugün ise durum çok farklı. Konteyner gemilerinin ortalama seyir hızı 2022'de 14.3 knot iken, 2023'te 13.9 knot'a düştü ve 2024'te daha da düşebilir. Bu, filonun verimliliğini düşürür ve 2024 hacim artışının karşılanabilmesi için %3-4 ek kapasitenin devreye alınması gerekebilir.

Yılın sonlarına doğru ise, Orta Doğu'da çatışmaların başlaması ve ticari gemilere yönelik yapılan saldırılar bölgedeki deniz taşımacılığını ciddi şekilde etkilemekle kalmayıp global ölçekte problemlere yol açtı.

Süveyş kanalı Orta Doğu'nun en stratejik su yolu olup Clarksons'un tahminine göre küresel ticaretin yaklaşık %12'si bu rota üzerinden gerçekleşmektedir. Bu, tüm konteyner taşımacılığının yaklaşık %20-25'ini içermektedir. Meydana gelen bu genel belirsizlik, taşımacılık hizmetleri üzerinde zayıflatıcı bir etkiye sahip oldu ve taşıyıcıları Güney Afrika'nın Ümit Burnu çevresinden seyretmeye zorlayarak daha uzun ve maliyetli bir rota izlemelerine neden oldu.

Daha uzun seyir mesafeleri, daha uzun transit süreleri, daha yüksek yakıt tüketimi, artan sigorta primleri, mürettebat için risk ödenekleri gibi nedenlerin birleşimi, navlun oranlarında bir artışa neden oldu ve yılın başlarında düşmeye başlayan konteyner navlun oranları yıl sonunda bütün ana taşımacılık rotalarına artış gösterdi.

Şekil 2'de de görüldüğü gibi Drewry'nin Dünya Konteyner Endeksi

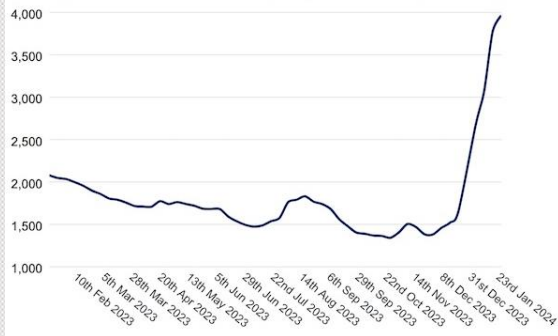


Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

geçen yılın aynı haftasıyla karşılaştırıldığında %94 artış göstererek 25 Ocak'ta 40 ft'lik konteyner başına 3.964\$'a yükseldi. Bu da çoğu ülkede kaçınılmaz olarak tüketici fiyatları üzerinde enflasyonist bir etki yaratacak.

Şekil 2: Drewry Dünya Konteyner Endeksi



Kaynak: <https://www.hellenicshippingnews.com/drewry-world-container-index-up-5-last-week/>

Sonuç olarak, 2024'te arz ve talep dengesizliğinin genişlemesi bekleniyor; ancak Kızıldeniz'deki uzun süreli aksamlar, konteyner gemilerinin Güney Afrika'nın Ümit Burnu çevresinde daha uzun seyir yapmalarına neden olmaya devam ederse pazardaki fazla kapasiteyi

örtbas edebilir ancak 2025-2026'da 3 milyon TEU'nun teslim edilmesi planlanıyor ve eğer geri dönüşüm önemli ölçüde artmazsa, Kızıldeniz sorunu çözüldükten sonra piyasa dengesizliği geri dönebilir.

IMO 2024-2029 Stratejik Planını Onayladı ⁵



Kaynak: <https://www.hellenicshippingnews.com/drewry-world-container-index-up-5-last-week/>

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Kurulu, 27 Kasım-6 Aralık 2023 tarihleri arasında tüm üye devletlerin katılımıyla 33. oturumunu gerçekleştirdi. Oturum ilk kez kamuya canlı olarak yayınlandı. Bu

⁵<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/IMO-Assembly-adopts-budget-strategic-plan.aspx>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

IMO'nun "şeffaflık" politikası açısından önemsenen bir gelişme olarak değerlendirilebilir. Genel Kurul esnasında; bütçe, stratejik plan ve Genel Sekreter ataması başta olmak üzere önemli kararlar alındı.

IMO'nun 2024-2029 yılları arasındaki 6 yıllık dönem boyunca odaklanacağı konulardaki stratejilerini tanımlayan stratejik plan onaylandı. Bu, IMO'nun en yüksek karar alma organı olan IMO Genel Kurulu tarafından alınan önemli kararlardan biridir.

Bilindiği gibi IMO, küresel denizcilik için bir mevzuat sistemi oluşturmuştur ve bu sistemi işletmek/geliştirmek amacıyla çalışmalarını sürdürmektedir. Bunu yaparken uluslararası denizcilikle ilgili tüm üye devletlere hakkaniyetli yaklaşarak eşit koşullar sağlamak üzere hareket etmektedir. IMO; uluslararası denizcilikte ekonomik kalkınma ihtiyacı, uluslararası ticaretin

kolaylaştırılması, emniyet, güvenlik ve deniz çevresinin korunması gibi hedeflerine ulaşmak için 6 yıllık dönemler halinde ortaya koyduğu stratejik planlar doğrultusunda ilerlemektedir. IMO, kritik konular için karar alma süreçlerinde tüm paydaşların görüşlerini dikkate almaktadır. Başta gelişmekte olan küçük ada ülkeleri (SIDS) ile en az gelişmiş ülkeler (LDCs) olmak üzere gelişmekte olan ülkelerin ihtiyaçlarını önemsemektedir.



Kaynak: www.dgm.gov.tr

Önümüzdeki 6 yıllık süre boyunca yürürlükte kalacak IMO Stratejik Planı, 8 temel stratejik ilkeden meydana gelmektedir. Bu ilkeler aşağıda tanımlanmıştır.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

1. Uluslararası IMO enstrümanlarının taraf ülkelerce uygulanmasının sağlanması ve bu yapılırken üye ülkeler için kapasite gelişiminin desteklenmesi
2. Geliştirilmekte olan yeni ve modern teknolojilerin desteklenmesi ve bu konuların kurallara bağlanarak düzenleyici bir çerçeveye entegre edilmesinin sağlanması
3. Denizcilik sektörünün iklim değişikliğine yanıt verebilmesine ve uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik çalışmalar yapılması
4. Okyanus yönetimine katkı sağlamaya devam edilmesi
5. Uluslararası ticaretin küresel düzeyde kolaylaştırılması, seyir emniyetinin artırılması ve gerekli önlemler alınarak tedarik zinciri

esnekliğinin sağlanmasına katkıda bulunulması

6. İnsan unsurunun ele alınması
7. Uluslararası deniz taşımacılığının düzenlenmesi amacıyla mevzuat çalışmalarına devam edilmesi
8. Kurumsal etkinliğin sağlanması konusunda çalışmalar yapılması

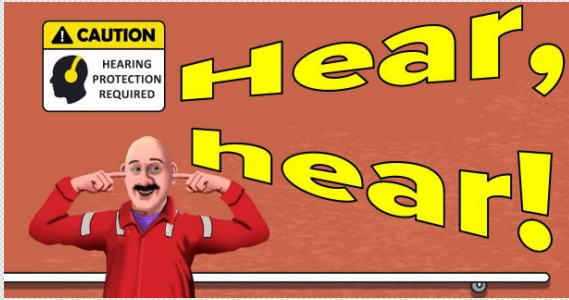
Önümüzdeki 6 yıllık dönem içerisinde IMO, çalışmalarını yukarıda açıklanan temel stratejik ilkeler doğrultusunda yürütmeye devam ederken, Türkiye de IMO'nun söz konusu temel stratejik ilkeleriyle çakışmayacak şekilde oluşturduğu "Türkiye'nin IMO Stratejisi" çerçevesinde faaliyetlerini sürdürmeye ve Türk denizcilik sektörünü düzenlemeye devam edecektir.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Gemilerde İşitme Sağlığı^{6 7 8 9}



Kaynak: www.safety4sea.com/watch-american-clubs-animation-on-how-to-protect-your-hearing/

Odyoloji terimi Latince işitme anlamına gelen “audire” ve tanımlama için kullanılan, mantığa hitap etmede yararlanılan ve akıl ile kavrama anlamına gelerek Yunanca son ek olarak kullanılan “logos” kelimesinden türemiştir. Günümüzde işitme ve denge bozukluklarının araştırıldığı bir bilim dalıdır. İşitme ve denge organımız olarak kullandığımız kulak ve kulak yolunda bulunan uzuvlarımızı inceleyen bu bilim dalı, çevremizi algılamamız, insanlarla ve çevremizle iletişim kurmamız ve dengemizi

sağlamamızda bize yardımcı olmaktadır. Bu bakımdan günlük hayatımızda, yaşamımızı sağlıklı ve verimli bir şekilde sürdürebilmemiz için sahip olduğumuz beş duyumuzun da görevini yerine getirmesi çok önemli olup değişken çevre ve hava koşulları, zorlayıcı fiziksel koşullar altında görev yapma gibi hususlar göz önüne alındığında gemi insanları için odyolojik sağlığın ne kadar önemli olduğu tartışmasızdır.

Birleşik Krallık P&I Club tarafından yayımlanan Gemi İnsanı Sağlık Tavsiyesinde yer alan; “Mürettebatta İşitme Kayıplarına Neden Olan Sesin Sınırlandırılması” başlıklı yazıda bu konuya değinilmiş; Hepatit B, çoklu rahatsızlıklar ve hipertansiyondan sonra en çok karşılaşılan rahatsızlığın işitme kayıpları olduğu ve işitme kayıplarına neden olan durumlar ile buna karşı

⁶ www.safety4sea.com/ukpi-11-of-peme-statistics-respond-to-hearing-loss/

⁷ www.safety4sea.com/wp-content/uploads/2023/05/UKPI-crew-healths-advice-limiting-hearing-loss-2023_04.pdf

⁸

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Odyoloji#:~:text=Odyoloji%20terimi%20Latince%20işitme%20anlamına,bozukluklarının&araştırıldığı%20bir%20bilim%20dalıdır.>

⁹ www.safety4sea.com/watch-american-clubs-animation-on-how-to-protect-your-hearing/



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

alınması gereken önlemlerden bahsedilmiştir. Birleşik Krallık P&I Club tarafından yayımlanan bu yazıda işe alım öncesi sağlık testinde en çok çıkan engellerden birinin işitme kayıpları olduğu belirtilmiş olup bu oran sağlık testlerindeki engellerin %11'ini oluşturmaktadır. Gemi insanları içinde en çok işitme kaybı yaşayan grubun ise makine personeli olduğu belirtilmiştir.

Tipik olarak, odyometri testinde orta veya alt derece sonuç elde edenlerin yüksek işitme kaybına uğramış oldukları bilinmektedir. Genel olarak, 85 desibel (dB) üstünde gürültüye maruz kalmanın işitme kayıplarına neden olduğu düşünülmekte olup Birleşik Krallık P&I Club tarafından da güçlü ve etkili bir işitsel koruma programının çok önemli olduğu ifade edilmiştir.

Amerikan P&I Club da aynı şekilde işitme sağlığının korunmasının önemine dikkat çekerek bu durumla

ilgili bir video yayımlamıştır. Sadece normal hayatta değil gemi insanların sağlık durumları için de odyolojik sağlığın çok önemli olduğu vurgulanmıştır. İşitme sağlığının korunması denizcilikte işitmeye dayalı iş yapan yerlerdeki görevlerde, telsiz haberleşmesi ve seyir güvenliğinde ve makine dairesinde, uygun ve güvenli çalışma koşullarının oluşturulmasıyla sağlanabilir. Bu durum denizcileri aşırı gürültü ve stresten uzak tutarak daha rahat dinlenmelerini ve daha rahat stres atmalarını sağlayarak iş verimliliklerini artırır.

İşitme sağlığının korunması için aşağıdaki önlemlerin alınması tavsiye edilmektedir:

1. Gemide gürültülü çalışma alanlarında özellikle makine dairesinde kulaklık veya kulak tıkacı kullanılmalıdır (uygun kondisyonlu kulaklık öncelikli olarak tavsiye edilmektedir).



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

2. Kulaklıkların hijyeninin sağlanmasına dikkat edilmelidir. Nemli ve sıcak ortamın etkisiyle dış kulak yolunda veya kulak çevresinde meydana gelebilecek hijyenik olmayan koşulların oluşmasına önlem olarak kulaklıkların kişiye özel olarak kullanılması ve dezenfekte edilmesi çok önemlidir.
3. Mümkünse iç iletişim (interkom) iletişim şeklinin kullanılması interkom kullanılmasa bile en önemlisi işaretle anlaşma, yüz ve dudak okuma gibi hususların önemine dikkat çekilerek personelin bu konuda alışkanlık ve farkındalık edinmesi sağlanmalıdır.
4. Personel, yüksek şiddette sese maruz kaldığı bakım-tutum veya diğer operasyonlarda kulaklık kullanımı konusunda uyarılmalı ve bu tarz işlerde uygun olduğu ölçüde fasıllı çalışma şekli uygulanmalıdır.

5. Odyolojik test sonuçları dikkate alınarak işitme sağlığı konusunda sağlık personelleri ve doktorların tavsiyelerine uyulmalıdır.

Denizcilerin görevleri sırasında ve sonrasında maruz kaldıkları sağlık sorunları onların yaşam seviyelerini düşürmekte; aktif çalışan personelin denizde çalışma süresini kısaltmakta bu durum hem gemi insanları hem de sektör için maddi kayba neden olmakta ve tecrübeli denizcilerin çalışmalarını sekteye uğratması nedeniyle denizcilikte bilgi ve kültür aktarımını da engellemektedir. Belirli bir tecrübeye erişmiş gemi insanların sağlık kusurları nedeniyle denizden kopmaları sonucu yeni gelen gemi insanların aynı tecrübe ve bilgi seviyesine gelebilmesi için gerekli olan zaman düşünüldüğünde bu tecrübe ve maddi kayıp ile zaman kaybının önemi daha net anlaşılmaktadır. Bu bakımdan gemi insanların işitme sağlığı başta olmak üzere fiziksel ve mental



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

sağlıklarına dikkat etmeleri, bu hususta eğitilmeleri ve sağlıklarını korumaları için gerektiğinde uyarılmaları büyük önem arz etmektedir.

Trol Ağları CO₂ Emisyonuna Sebeptir Oluyor^{10 11 12}



Kaynak: <https://www.bairdmaritime.com/fishing-boat-world/trawling/vessel-review-avanti-versatile-deep-sea-beam-trawler-delivered-to-belgiums-devan/>

Yeni bir çalışmaya göre, dip trolcülüğü olarak bilinen uygulama ile ağların okyanus tabanı boyunca sürüklenmesi, önemli bir karbon kirliliği kaynağı oluşmasına sebep olmaktadır. Çalışma, dip trolcülüğü tarafından deniz dibinde üretilen

karbondioksitin (CO₂) %55-%60'ının dokuz yıl içinde atmosfere gireceğini tahmin etmektedir. Uygulamanın atmosfere yılda 370 milyon metrik ton CO₂ saldığı tahmin edilmekte olup Doğu Çin, Baltık, Kuzey Denizi ve Grönland Denizi'nde yapılan trolcülüğün iklim üzerinde en büyük etkiye sahip olduğunu belirtilmektedir.

Utah Eyalet Üniversitesi, NASA Goddard Uzay Araştırmaları Enstitüsü, California Santa Barbara Üniversitesi, Columbia Üniversitesi, James Cook Üniversitesi ve National Geographic Pristine Seas'ten bir grup iklim ve okyanus uzmanı tarafından gerçekleştirilen çalışmada atmosfere giren CO₂ miktarını hesaplamak için 1996-2020 yılları arasında küresel olarak dip trolcülüğü faaliyetine ilişkin veriler ve okyanus modelleri kullanılmıştır.

¹⁰ Atwood TB, Romanou A, DeVries T, Lerner PE, Mayorga JS, Bradley D, Cabral RB, Schmidt GA and Sala E (2024) Atmospheric CO₂ emissions and ocean acidification from bottom-trawling

¹¹ <https://www.forbes.com/sites/jamiehillstone/2024/01/22/dragging-nets-along-the-seabed-could-be-releasing-carbon-study-finds/?sh=bf9c43d47276>

¹² <https://tudav.org/calismalar/iklim-degisikligi/okyanuslarin-asidifikasyonu/>

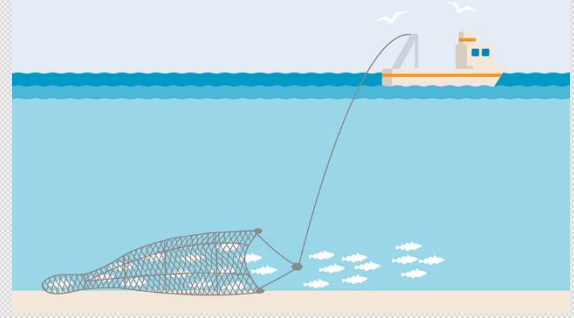


**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Çalışma, trol ağlarının deniz tabanında sürüklenmesiyle, dipte güvenli bir şekilde depolanan karbonun salınmasına sebep olduğunu vurgulamakta ve dip trolcülüğü tarafından serbest bırakılan karbonun yarısından fazlasının yaklaşık on yıl içinde atmosfere CO₂ olarak sızdığına, böylece küresel ısınmaya ileri derecede katkıda bulunduğuna dikkat çekmektedir.

Okyanuslar, atmosferdeki CO₂ büyük oranda emilimini sağlamaktadır. CO₂, su yüzeyi tarafından emildiği zaman kimyasal tepkimelere girerek karbonik asite dönüşmekte ve deniz suyu pH'sinin azalmasını neden olmaktadır. Bu olay "okyanus asidifikasyonu" olarak adlandırılmaktadır.



Kaynak: <https://www.msc.org/what-we-are-doing/our-approach/fishing-methods-and-gear-types/demersal-or-bottom-trawls>

Antropojenik ve doğal yollarla meydana gelen CO₂ artışı okyanuslardaki küresel karbon döngüsünün değişmesine neden olmaktadır. Birçok bilim insanı, deniz suyunun pH'sinin zamanla azalmasının sebebini temel olarak atmosferden emilen CO₂ olduğunu belirtmektedir.

Çalışmaya göre, deniz tabanında uzun süreli olarak depolanan CO₂ iklim değişikliği açısından son derece önemlidir. Bu alanların tahribatı çökeltinin karışmasına sebep olmaktadır. Bu durumun küresel ekosistemimiz için zincirleme sonuçlar doğurması kaçınılmazdır.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Dip trolcülüğün deniz habitatlarını ve türleri yok ettiği düşünüldüğünde, salınan emisyonların iklim eylem planlarında hesaba katılması ve bu uygulama konusunda daha fazla çalışma gerektiği sonucu çıkarılabilir.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) Bayrak Devleti Performans Raporunda Olumlu Performanslar Görünüyor ^{13 14}



Kaynak: <https://www.ics-shipping.org/press-release/ics-publishes-highly-anticipated-flag-state-performance-table/>

Dünya ticaret filosunun %80'inden fazlasını temsil eden Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS),

gemilerin emniyet ve çevre performansından sorumlu Bayrak Devletlerinin çoğunluğunun devam eden olumlu performansını gösteren 2023/2024 Bayrak Devleti Performans Tablosu raporunu yayınladı.



Kaynak: <https://safety4sea.com/ics-shipping-industry-flag-state-performance-table-2022-2023/>

ICS Denizcilik Sektörü Bayrak Devleti Performans Tablosu, Liman Devleti Kontrolü (PSC) kayıtları, uluslararası sözleşmelerin onaylanması ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) toplantılarına katılım da dahil olmak üzere, önceki 12 aydaki belirli kriterlere göre bayrak devletlerinin performansına ilişkin verileri bir araya getiriyor.

¹³ <https://www.ics-shipping.org/resource/shipping-industry-flag-state-performance-table-2023-2024/>

¹⁴ <https://captain.com/ics-report-highlights-improvements-in-flag-state-performance/>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler



Kaynak: <https://gcaptain.com/ics-report-highlights-improvements-in-flag-state-performance/>

Gemi armatörleri ve işletmecilerinin gemilerinin sicil kayıtlarını belirtili dönemler için farklı bir bayrağa taşımaları, uluslararası ticaret gereklerinin doğası gereği olağan bir şeydir ancak belirli bir bayrağı seçmenin ticari avantajları ile uluslararası yükümlülüklerini karşılamayan bayrakların kullanımının caydırılması ihtiyacı arasında bir denge kurulmalıdır. Bu amaçla yayınlanan Bayrak Devleti Performans Tablosu'nun iki ana amacı vardır:

- Gemi armatörleri ve işletmecilerini, bir bayrak devletini kullanmadan önce yeterli performans göstergesine

sahip olup olmadığını incelemeye teşvik etmek.

- Gemi sahiplerini ve işletmecilerini, özellikle denizde can güvenliği, deniz çevresinin korunması ve denizciler için insana yakışır çalışma ve yaşam koşullarının sağlanmasıyla ilgili olarak gerekli olabilecek her türlü iyileştirmeyi sağlamak için bayrak idarelerine baskı yapmalarını teşvik etmek.



Kaynak: <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2024/01/Shipping-Industry-Flag-State-Performance-Table-2023-2024.pdf>

2023/2024 Bayrak Devleti Performans Tablosu'nda "kaynaklar" bu raporun sonundaki dipnotlarda gösterilmektedir. Olumlu performans göstergeleri tabloda yeşil kareler ile



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

gösterilmektedir. Tüm veri kümeleri gibi tablonun da dikkatli kullanılması gerekir. Bir bayrak devletinin tek bir pozitif göstergenin eksik olduğu durumlarda, bu tek başına güvenilir bir performans ölçümü sağlamaktadır. Örneğin; bir bayrak Devleti, iç hukukla çelişmesi nedeniyle bir sözleşmeyi onaylayamayabilir ancak yine de onun temel gerekliliklerini uygulayabilir. Aynı şekilde, bir bayrak devleti, söz konusu PSC bölgesinde herhangi bir liman uğrağı yapmadığından, Liman Devleti Kontrolü 'beyaz listesinde' yer almayabilir ancak çok sayıda olumlu göstergenin bulunmadığının gösterilmesi, performansın yetersiz olduğu ve denizcilik şirketlerinin ilgili bayrak devletine daha fazla soru sorması gerektiği anlamına gelebilir.

2023/2024 raporu, bayrak Devletinin Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) toplantılarına katılımında ve güvenlik, çevre performansı ve çalışma standartlarına uyumu sağlamak için Bayrak Devleti

idareleri tarafından yetkilendirilen iyi performans gösteren "Tanınmış Kuruluşlar"ın kullanımında genel iyileşmelere işaret ediyor.

ICS Genel Sekreteri Guy Platten rapor hakkında, ülkelerin IMO toplantılarına katılımı ve küçük bayrak devletleri arasındaki performans iyileştirmeleri de dahil olmak üzere çeşitli alanlardaki genel olumlu bilgi ve gelişmelere dikkat çekti. Platten konuşmasında bazı bayrak devletlerinin fazla miktardaki olumsuz performans göstergelerini kaydetmeye devam ettiğini de vurguladı.

ICS Bayrak Devleti Performans Raporu metodolojisi, liman devleti kontrol kayıtlarının incelenmesini, temel denizcilik anlaşmalarının onaylanmasının kontrol edilmesini, Tanınmış Klas Kuruluşları üzerindeki kontrolün gözden geçirilmesini, filonun yaşının dikkate alınmasını, raporlama gereksinimlerine uygunluğun kontrol edilmesini, IMO



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

toplantılarına katılımın değerlendirilmesini ve katılımın doğrulanmasını içeriyor.

Bermuda, Cayman Adaları, Danimarka, Yunanistan, Hong Kong (Çin), Japonya, Liberya, Malta, Marshall Adaları, Norveç, Portekiz, Singapur ve Birleşik Krallık gibi bayrak devletlerinin tümü, raporda kullanılan tüm kriterler için olumlu göstergeler gösterdi.

Ülkemizin ise USCG haricindeki tüm memorandumlarda olumlu göstergesinin olduğu görülmektedir. 2024 yılında yayınlanacak USCG yıllık raporunda, ülkemizin başarılı performansına istinaden Yüksek Risk Hedef Bayrak'tan çıkacağı bu sayede Türk Bayraklı gemilerin ABD limanlarında daha az denetime tutulacağı öngörülmektedir.



Kaynak: <https://www.mariteamservices.com/mlc/2lang/en>

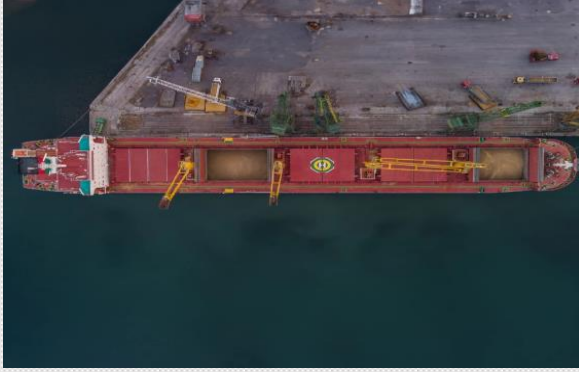
Diğer taraftan, uluslararası denizcilik kuralları yönetiminin 4. Temel Sözleşmesi olarak yürürlüğe giren MLC, 2006 (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi) hükümleri sözleşmenin yürürlüğe girdiği 2013 yılından itibaren Türk Bayraklı gemilerde uygulanmakta olup, sözleşmenin ülkemizde onaylanması çalışmaları devam etmektedir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

IMSBC Kod 07-23 Değişiklikleri: 3 Yeni MHB Yük Çizelgesinin Eklenmesi ¹⁵



Kaynak: <https://www.mariteamservices.com/mlc/?lang=en>

Yüklerin ve Konteynerlerin Taşınması (CCC) Alt Komitesinin dokuzuncu oturumu 20-29 Eylül 2023 tarihleri arasında gerçekleştirilmiş ve Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Kodunda (IMSBC Kod) da birtakım değişiklikler yapılmıştır. Bu değişiklikler; 1 Ocak 2025'te zorunlu olarak yürürlüğe girecek olup 1 Ocak 2024 tarihi itibarıyla gönüllü olarak uygulanmaya başlandı. Söz konusu

değişikliklerden bazıları aşağıda açıklanmıştır;

Yeni yükler:

Değişiklikler, aşağıdaki Grup B yükler (gemide tehlikeli bir duruma yol açabilecek olan kimyasal tehlike içeren yükler) için özel taşıma gerekliliklerini içeren yeni bireysel yük çizelgeleri getirmektedir:

- DİREKT İNDİRGENMİŞ DEMİR (D) (Nem içeriği en az %2 olan yan ürün şeklindeki ince taneler)
- ELEKTRİK ARK OCAĞI TOZU, PELETLENMİŞ *
- BALIK unu, STABİLİZE EDİLMİŞ Anti-oksidan ile işlenmiş **

¹⁵ <https://www.lr.org/en/knowledge/class-news/01-24/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Aşağıdaki yük çizelgesi koddan çıkarılmıştır:

- BALIK unu, STABİLİZE EDİLMİŞ UN 2216 Anti-oksidanla işlenmiş^{16 17}

IMSBC Kodda yapılan diğer değişiklikler şunlardır:

- Barit, Flotasyon Kimyasal Sınıfı, Ezilmiş Granodiyorit Tozları, Dünit Tozları, Öğütülmüş Yüksek Fırın Cürufu Tozu ve Manyezit Tozları için "Grup A" yük çizelgelerinin eklenmesi.
- Kahverengi Erimiş Alümina, Dünit, Potasyum Nitrat, Sodyum Nitrat ve Sodyum Nitrat ve Potasyum Nitrat Karışımı için "Grup C" yük çizelgelerinin eklenmesi.

Değişiklikler hakkında daha fazla ayrıntı ve IMSBC Koda eklenen yeni yüklerin tam listesi için; *MSC.1/Circ.1395/Rev.6* ve *MSC.539(107)* numaralı sirkülerler incelenebilir.

IMO Genel Sekreteri Endüstrinin Yeni Yol Haritasını Çizdi



Kaynak: www.imo.org

IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, denizcilik sektörü için yeni bir vizyon belirledi. Londra'daki Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

¹⁶ Bu yük, *MSC.1/Circ.1395/Rev.6* olarak yayınlanan, yük ambarlarındaki sabit gazlı yangın söndürme sisteminden muaf tutulabilecek yükler listesine eklenmiştir.

¹⁷ Bu yük, Sınıf 9 tehlikeli yüklerden MHB'ye fiilen yeniden sınıflandırılmıştır. IMSBC Kod taşıma gereklilikleri aynı kalacak, ancak gemiler artık yük taşımak için tehlikeli madde sertifikasına ihtiyaç duymayacak.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Merkezi'nde düzenlenen basın toplantısında konuşan Dominguez, örgütün gelecek dört yıl için planlarını basın mensuplarıyla paylaştı. Dominguez, IMO'nun temel amacının sadece daha güvenli ve güvenli taşımacılık sağlamakla kalmayıp aynı zamanda çevresel sürdürülebilirliği teşvik etmek olduğunu vurguladı.

IMO Genel Sekreteri konuşmasında dört ana amacı açıkladı.

İlk olarak, uluslararası deniz taşımacılığını düzenleme konusundaki çalışmalarına vurgu yaparak sektörün etkinliğini artırmayı hedeflediklerinden bahsetti.

İkinci olarak, özellikle Gelişmekte Olan Ülkeler ve En Az Gelişmiş Ülkeler olmak üzere üye devletlere desteklerini vurgulayarak küresel iş birliğine işaret etti.

Üçüncü madde olarak genel farkındalığı artırma ve endüstrinin genel imajını iyileştirme üzerinde hedeflerden bahsetti.

Son olarak, çeşitli paydaşlar ve halkla daha güçlü ilişkiler kurmanın önemine değindi.

Dominguez, dünya ticaretinin yüzde 80'den fazlasını taşıyan, küresel ticaretin vazgeçilmez bir parçası olan denizcilik endüstrisinin önemini bir kez daha tekrarladı. IMO'yu daha çeşitli, kapsayıcı ve şeffaf bir kuruluşa dönüştürme amaçları olduğunu da sözlerine ekledi.

Denizci Güvenliği ve Kızıldeniz Saldırıları

Genel Sekreter, denizcilik sektörü için çeşitli zorluklar ve fırsatları da ele aldı.

Kızıldeniz'deki uluslararası deniz taşımacılığına yönelik devam eden saldırılara vurgu yaparak, saldırıları kınadı ve denizcilerin hayatlarını korumanın önemini dile getirdi. Gerilimin azaltılması ve



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

bölgedeki gemilerin serbest dolaşımı için çağrıda bulunmaya devam etti.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından yapılan tahminlere göre, son iki ay içinde Süveyş Kanalı'nda ticaret hacmi %42 düştü.

Genel Sekreter, IMO'nun çözümler bulmak için ülkeler, endüstri ortakları ve uluslararası toplumla aktif olarak diyalog halinde olduğunu doğruladı.

Sera Gazı Emisyonları

Genel Sekreter, deniz taşımacılığını 2050 civarında karbonsuzlaştırmaya yönelik IMO çalışmaları hakkında bir sunum yaptı.



Kaynak: www.imo.org

IMO'nun 2024 ve 2025 yılı için hedefleri de yine bu toplantıda açıklandı:

- **Mart 2024** – Orta vadeli önlemler konusunda ilerleme sağlanması. Deniz Çevre Koruma Komitesi'nin 81. oturumunda (MEPC 81) değerlendirme yapılması.
- **Ekim 2024** – Etki değerlendirmesinin tamamlanması (MEPC 82)
- **İlkbahar 2025** – Önlemlerin onaylanması (MEPC 83)
- **Sonbahar 2025** – Önlemlerin kabul edilmesi (MEPC 83'ten altı ay sonra)



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Genel Sekreter ayrıca IMO'nun çalışmalarında şeffaflık, çeşitlilik ve katılım kültürünü teşvik edeceğini de vurguladı.

Aralık 2023'te, organizasyon, 175 üye devleti içeren organizasyonun en üst karar alma organı olan meclisin en

son toplantısını canlı yayınlama denemesi yaptı.

Genel Sekreter, 1 Ocak 2024'te göreve başladığından beri cinsiyet dengeli bir üst düzey yönetim ekibi atamış, IMO süreçlerinde çok dilliği artırmıştı.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Kaynaklar

1. www.eurlex.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj
2. www.marineinsight.com
3. www.atlanticcouncil.org
4. www.marinelink.com
5. www.hellenicshippingnews.com
6. www.imo.org
7. www.safety4sea.com
8. www.tr.wikipedia.org
9. www.doi.org
10. www.forbes.com
11. www.tudav.org
12. www.ics-shipping.org
13. www.gcaptain.com
14. www.lr.org