



Dünya Denizcilikindeki Son Gelişmeler

e-bülten



**DENİZCİLİK
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ**

Yıl: 2024

Sayı: 4

Dönem: Nisan

Yayın Tarihi: 30.05.2024



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Bülten İçeriği

Uluslararası Denizcilik Örgütü Kolaylaştırma Komitesi 48. Dönem Toplantısı (FAL 48)	2
2024 Nisan'da IMO FAL ve LEG Alt Komiteleri Otonom Gemiler (MASS) Hakkında Yol Haritasını Onayladı	7
Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Değerlendirilmesi	11
Geleceğin Deniz Yakıt Teknolojisi için Yeni Web Sitesi Açıldı	15
Deniz Çevresinin Korunması Komitesi 81. Dönem Toplantısında Alınan Kararlar	17
Arktik Sularda Kullanılan Gemi Yakıtlarındaki Özel Gereklilikler Hakkında Değişiklik	21
Kaynaklar	23

Bu bültende, 01.04.2024 - 01.05.2024 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**

Uluslararası Denizcilik Örgütü Kolaylaştırma Komitesi 48. Dönem Toplantısı (FAL 48) ^{1 2}



Kaynak: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-2060.aspx>

Bilindiği üzere; Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Kolaylaştırma Komitesi (FAL), uluslararası deniz ticaretinin kolaylaştırılmasıyla ilgili konuları ele almak üzere her yıl toplanmaktadır. Komite bu yıl, 48. Oturumunu (FAL 48) 8-12 Nisan 2024 tarihleri arasında Londra'daki Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Merkezi'nde gerçekleştirmiştir. Toplantının ana eksenini, siber güvenlik tehditlerinin bertaraf edilmesi, otonom gemiler gibi yeni

teknolojilerin düzenlenmesi ve denizcilik sektörünün dijitalleşmesinin daha da ilerletilmesi için atılması gereken adımlar gibi konular belirlemiştir.

Toplantıda görüşülen ana başlıklar ise aşağıdaki gibidir;

- FAL Sözleşmesine İlişkin Açıklayıcı Kılavuzun Gözden Geçirilmesi ve Güncellenmesi,
- Kolaylaştırma ve Elektronik Ticarete İlişkin IMO Compendium'un Gözden Geçirilmesi ve Revizyonu,
- Liman Topluluk Sistemleri (PCS),
- Tek Pencere Konsepti (MSW),
- Deniz Otonom Yüzey Gemileri (MASS),
- Uluslararası Deniz Trafiklerinde Çalışan Gemilerde Yabancı Hayatı Kaçakçılığının Önlenmesi ve Bastırılmasına İlişkin Revize Edilmiş Kılavuzların Onaylanması,

¹ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/FAL-48th-session.aspx>

² <https://www.lr.org/en/knowledge/regulatory-updates/imo-meetings-and-future-legislation/fal-48-summary-report>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- FAL Sözleşmesindeki "Key Workers" Hükümlerinin Gözden Geçirilmesi,
- Siber Risk Yönetimi,
- Uyuşturucu Kaçakçılığı,
- Elektronik Sertifikalara İlişkin Ortak FAL-LEG-MEPC-MSC Yönergeleri
- Bağlama Personeli için Asgari Eğitim ve Öğretime İlişkin Kılavuzun Güncellenmesi.

1) FAL Sözleşmesine İlişkin Açıklayıcı Kılavuzun Gözden Geçirilmesi ve Güncellenmesi

Komite, FAL Sözleşmesinin revize edilmiş açıklayıcı kılavuzunu onaylamıştır. Bu kılavuz, sözleşmenin yasal metninin ve hükümlerinin yorumlanmasına ilişkin rehberlik sağlamak ve standartların ve tavsiye edilen uygulamaların uygulanmasına yönelik en iyi uygulama örneklerini vermektedir.

Gözden geçirilmiş açıklayıcı kılavuz artık, diğerlerinin yanı sıra, yasadışı faaliyetler, denizcilikteki

yolsuzluk ve uluslararası öneme sahip bir halk sağlığı acil durumuna müdahaleye ilişkin yeni küresel standartlar hakkında rehberlik içermektedir.

2) Kolaylaştırma ve Elektronik Ticarete İlişkin IMO Compendium'un Gözden Geçirilmesi ve Revizyonu

Komite, Kolaylaştırma ve Elektronik Ticarete ilişkin IMO Compendium'un yeni bir versiyonunu onaylamıştır.

IMO Compendium; gemiler, limanlar ve diğer paydaşlar arasında alınıp verilen geniş yelpazedeki elektronik verileri uyumlu hale getirmeyi amaçlamaktadır. Bu tür veriler için ortak bir format sağlayan IMO veri kümelerini ve bir IMO referans modelini içermektedir. Bu, Denizcilik Tek Pencereleri (MSW'ler) ve Liman Topluluk Sistemlerinin (PCS) uyumlaştırılmasını desteklerken farklı paydaşlardan gelen bilgi teknolojisi (IT)



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

sistemlerinin ortak anlamda verimli bir şekilde veri alışverişinde bulunmasına olanak tanımaktadır.

IMO Compendium (altıncı versiyon), aşağıdaki yeni ve güncellenmiş veri kümelerini içermektedir:

- "Noon Data Reporting"e ilişkin IMO veri seti,
- "Deniz Sağlık Bildirgesi", "Balast Suyu Raporu" "Gelişmiş Yolcu Bilgileri" ve güncellenmiş "Tam Zamanında Varış (JIT)" alt modeline ilişkin veri setleri, ve
- IMO veri elemanlarının adlandırılması ve tanımında tutarlılığı artırmak için IMO veri setinde yapılan değişiklikler.

3) Liman Topluluk Sistemleri (PCS)

Liman Topluluk Sistemleri, MSW sisteminin tamamlayıcı bir aracı olarak hizmet vermektedir. Her ikisi de paydaşlar arasında veri toplamak ve paylaşmak, operasyonları

kolaylaştırmak ve rekabet gücünü artırmak için kullanılan dijital IT platformlarıdır. PCS, liman ve terminal operasyonlarında yer alan kamu ve özel paydaşlar arasında bilgi alışverişini kolaylaştırır.

Komite, FAL 47'de oluşturulan Yazışma Grubunun raporunu, FAL 48'de onaylanmak üzere, Liman Topluluk Sistemlerine ilişkin taslak kılavuzlar da dahil olmak üzere değerlendirmiştir ve Liman Topluluk Sistemlerine ilişkin yeni kılavuzları onaylamıştır.

4) Tek Pencere Konsepti (MSW)

MSW, bir gemi tarafından limana yapılan çoklu raporlama şeklindeki mevcut yaklaşımı, bilgiye ihtiyacı olan herkesin (liman güvenliği, gümrük, göçmenlik, yakıt ikmali vb.) erişebileceği tek bir rapora indirgemeyi amaçlamaktadır.

Denizcilik idarelerinin 2024 yılından itibaren, liman prosedürlerini



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kolaylaştırmak ve bu konuda verimliliği arttırmak amacıyla tek ve merkezi bir dijital platform olan MSW sistemini kullanmaları zorunludur. Oturumun bu bölümünde; Antigua ve Barbuda, Brezilya, Endonezya ve Togo temsilcileri kendi ülkelerindeki MSW uygulanmasına ilişkin deneyimlerini paylaşmışlardır. Ayrıca Singapur tarafından finanse edilen (SWiFT Projesi), Lobito Limanı'ndaki MSW sisteminin başarıyla uygulanmasıyla ilgili deneyimlerden bahsedilmiştir.

Bu olumlu gelişmelerin ardından, toplantıda MSW ile ilgili bir sektör anketinin bulguları paylaşılmıştır. Ankete katılanların %40'ının dünya çapında bir MSW sistemini zorunlu kılan IMO düzenlemelerinden haberdar olmadığı sonucu ortaya çıkmıştır. Anket sonuçlarına göre ayrıca, ankete katılanlar tarafından yapılan liman ziyaretlerinin %64'ünde, liman yetkilileri hala ya kağıt gönderimi ya da kâğıt ve dijital gönderimin bir

karışımını talep ettikleri de anlaşılmıştır. Katılımcıların, her bir liman ziyaretinde gerekli belgeleri hazırlamak ve göndermek için ortalama olarak 3 saatten fazla zaman harcadığı ortaya çıkmıştır.

Komite, bir sonraki oturumda (FAL 49), konseyin onayına tabi olmak şartıyla, dijitalleşme konusunda kapsayıcı bir IMO stratejisinin geliştirilmesine ilişkin tartışmalara, sektör anketinden elde edilen bu yeni bulgular ışığında, devam etmeyi kabul etmiştir.

5) Deniz Otonom Yüzey Gemileri (MASS)

Komite, FAL Sözleşmesi ile ilgili MASS konularının ele alınmasına ilişkin gözden geçirilmiş bir yol haritasını onaylamıştır. Bu yol haritası kapsamında, Komite'nin otonom gemileri düzenlemek için zorunlu bir MASS Kodu geliştirilmesini tamamlaması ve 2027 yılına kadar FAL



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Sözleşmesinde ilgili değişiklikleri kabul etmesi beklenmektedir. Bu konudaki çalışmalara, MASS ile ilgili ortak konuları görüşmek üzere 8-10 Mayıs 2024 tarihleri arasında üçüncü toplantısını gerçekleştirecek olan Hukuk (LEG), Kolaylaştırma (FAL) ve Deniz Emniyeti (MSC) komitelerini bir araya getiren Deniz Otonom Yüzey Gemileri Ortak Çalışma Grubu (MASS-JWG) ile devam edilmesi planlanmaktadır.

6) Uluslararası Deniz Trafiğinde Çalışan Gemilerde Yaban Hayatı Kaçakçılığının Önlenmesi ve Bastırılmasına İlişkin Revize Edilmiş Kılavuzların Onaylanması

Komite, uluslararası deniz ticaretinde faaliyet gösteren gemilerde yaban hayatı kaçakçılığının önlenmesi ve bastırılmasına ilişkin revize edilmiş kılavuzları içeren kararı kabul etmiştir. Revizyon, yararlı bir kaynak olarak eklenen yeni ortak endüstri kılavuzlarına bağlantılar ile birlikte

küçük modifikasyonları ve editoryal değişiklikleri içermektedir.

7) FAL Sözleşmesindeki "Key Workers" Hükümlerinin Gözden Geçirilmesi, Siber Risk Yönetimi, Uyuşturucu Kaçakçılığı, Elektronik Sertifikalara İlişkin Ortak FAL-LEG-MEPC-MSC Yönergeleri ve Bağlama Personeli için Asgari Eğitim ve Öğretime İlişkin Kılavuzun Güncellenmesi

FAL Komitesi'nin 2024-2025 iki yıllık gündemine ve FAL 49'un geçici gündemine aşağıdaki çıktılarının dahil edilmesi kabul edilmiştir:

- 2026 yılında tamamlanma hedefiyle, FAL Sözleşmesi'nde, uluslararası öneme sahip bir halk sağlığı acil durumu sırasında "key workers" hükümlerini gözden geçirmeye yönelik değişiklikler,
- 2025 yılında tamamlanma hedefiyle, deniz siber risk yönetimine ilişkin kılavuzların



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

revizyonu ve deniz siber güvenliğini artırmak için sonraki adımların belirlenmesi,

- 2027 yılında tamamlanma hedefiyle, Uluslararası deniz trafiğinde faaliyet gösteren gemilerde uyuşturucu ve psikotrop madde kaçakçılığının önlenmesi ve bastırılmasına ilişkin revize edilmiş kılavuzda değişiklik yapılması,
- Tamamlanma yılı 2025 olan elektronik sertifikalara ilişkin ortak FAL-LEG-MEPC-MSC kılavuzlarının geliştirilmesi,
- Bağlama personelinin asgari eğitim ve öğretimine ilişkin kılavuzun güncellenmesi.

2024 Nisan'da IMO FAL ve LEG Alt Komiteleri Otonom Gemiler (MASS) Hakkında Yol Haritasını Onayladı^{3 4 5}



Kaynak: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>

Denizcilik endüstrisindeki teknolojik yenilikle ister uzaktan kontrol edilsin ister tamamen otonom olsun, otonom gemilerin ticari kullanımını sağlayacak hızlı gelişmelerle sonuçlanıyor. Bu tür bir değişiklik, denizde can güvenliğinin yanı sıra gemideki yükün ve geminin kendisinin güvenliğini sağlamak için yeni düzenlemeler gerektiriyor.

³ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/FAL-48th-session.aspx>

⁴ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-111th-session.aspx>

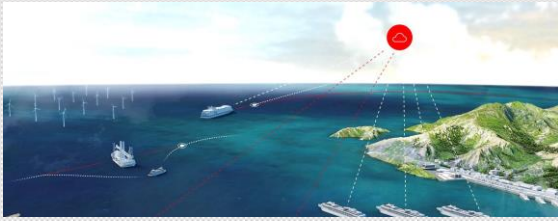
⁵ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), yeni ve ilerleyen teknolojileri kendi düzenleyici çalışmalarına entegre etmeyi amaçlamaktadır; yeni ve ilerleyen teknolojilerden elde edilen faydaları emniyet kaygılarıyla, çevre ve uluslararası ticaretin kolaylaştırılması üzerindeki etkisiyle, endüstriye yönelik potansiyel maliyetleriyle ve bunların dünya üzerindeki etkileriyle dengelemeyi amaçlamaktadır. IMO, Otonom Gemilere (MASS) ilişkin düzenleyici çerçevenin hızla gelişen teknolojik gelişmelere ayak uydurmasını sağlamak istiyor.



Kaynak: <https://www.cdn.imo.org>

Bu kapsamda IMO, üç Komitenin (MSC, Hukuk Komitesi ve Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Komitesi) her biri tarafından yürütülen MASS kullanımına yönelik düzenleyici

kapsam belirleme çalışmaları tarafından belirlenen ortak sorunları ele almak üzere ortak bir MSC/LEG/FAL Çalışma Grubu oluşturdu. Bu çalışma grubunun raporları da her üç komitede görüşülüyor.

8-12 Nisan 2024 tarihleri arasında toplanan IMO Kolaylaştırma Komitesi (FAL) 48. Toplantısında ve 22-26 Nisan 2024 tarihleri arasında toplanan Hukuk Komitesi (LEG) 111. Toplantısında Otonom Gemiler (MASS) Hakkında Yol Haritasını onayladı.

Yol haritasına göre komitelerin aşağıdakileri yapması bekleniyor:

- LEG 112 (2025): kesinleşmiş zorunlu olmayan MASS Kuralını değerlendirmek ve MASS-JWG, MSC ve FAL sonuçlarına dayalı olarak Hukuk Komitesinin yetkisi altındaki anlaşmalarda değişiklik veya yorum yapılması ihtiyacını değerlendirmek; Hukuk Komitesi araçlarının MASS tarafından



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

uygulanmasına ilişkin kılavuzların geliştirilmesine yönelik teklifleri değerlendirmek.

- FAL 49 (2025): kesinleşmiş zorunlu olmayan MASS Kodunu değerlendirmek.
- LEG 113 (2026): Onaylanmış zorunlu MASS Kurallarını değerlendirmek ve Hukuk Komitesinin yetkisi altındaki anlaşmalarda değişiklik yapılması veya anlaşmaların yorumlanması ihtiyacını değerlendirmek.
- FAL 50 (2026): kabul edilen zorunlu MASS Kodunu değerlendirmek ve FAL Sözleşmesinin ekinde önerilen değişiklikleri değerlendirmek.
- LEG 114 (2027): Hukuk Komitesi'nin yetkisi altındaki anlaşmalarda yapılan değişiklikleri veya bunların yorumlarını kabul etmek veya onaylamak.

- FAL 51 (2027): FAL Sözleşmesinde yapılacak değişiklikleri kabul etmek.

Ayrıca her iki komite yapılan toplantılarda, Nisan 2023'te ikinci oturumu için toplanan MSC-LEG-FAL Otonom Gemileri Ortak Çalışma Grubu'nun (MASS-JWG) raporunu değerlendirdi.

Komiteler, otonom gemi kaptanının, otonom gemi mürettebatının ve uzaktan operasyon merkezlerinin rol ve sorumlulukları da dahil olmak üzere raporda yer alan bir dizi unsurla aynı fikirdedir. Bunlar arasında her iki komitede prensipte aşağıdaki hususlarda mutabakata varmıştır:

- Operasyon modeli veya otonom derecesi/seviyesi ne olursa olsun, bir MASS'tan sorumlu personel bulunmalıdır.
- MASS'ta kullanılan teknolojiye ve varsa gemideki personele bağlı



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

olarak kaptanın gemide olması gerekemeyebilir.

- Operasyon modeli veya otonom derecesi/seviyesi ne olursa olsun, MASS'ın kaptanı gerektiğinde müdahale etme imkanına sahip olmalıdır.
- Belirli koşullar altında, bir seferde bir MASS'tan birden fazla kaptan sorumlu olabilse de, bir MASS'tan sürekli olarak sorumlu bir kaptan olmalıdır.
- Bir MASS kaptanının birden fazla MASS'tan sorumlu olabileceği durumlar hakkında ayrıntılı bir araştırma ve çalışmaya ihtiyaç vardır.

MASS-JWG bir sonraki toplantısını Mayıs 2024'te gerçekleştirecek.

Amaç, 1 Ocak 2028'de yürürlüğe girmesi beklenen zorunlu MASS Kodunun temelini oluşturacak zorunlu olmayan bir MASS Kodunun 2025 yılında yürürlüğe girmesi...

Bakanlığımız ise, denizcilikte gerçekleşen inovasyon projeleri ve kural geliştirme çalışmalarını takip ederek sürdürülebilir denizcilik çalışmalarına dikkat çekmektedir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Değerlendirilmesi ^{6 7 8 9 10}



Kaynak: <https://safety4sea.com/recaap-isc-one-incident-of-armed-robbery-17-22-april/>

2005 yılından itibaren artan Somali açıklarındaki korsanlık faaliyetleri 2009-2012 yılları arasında en üst noktaya ulaşmış ve 2018 yılından itibaren gerek devletlerin ve gerekse uluslararası kuruluşların konuya yaklaşımları ve verdikleri önem gerek denizcilik camiasındaki farkındalık sayesinde bitme noktasına gelmiştir. Arada tekrar bazı deniz haydutluğu faaliyetleri olsa da tekrar eski

yoğunluğuna ulaşamayan bu faaliyetler, özellikle son aylarda yaşanan istenmeyen durumlar nedeniyle tekrar dünya kamuoyunun dikkatini çekmiştir.

2023 yılının Kasım ayından beri yine başta Somali bölgesi olmak üzere deniz haydutluğu faaliyetlerinin artması bu konuyu tekrar gündeme getirmiştir. Kavramsal olarak birbiriyle karıştırılan korsanlık ve deniz haydutluğu hakkında bilgi vermek bu bakımdan konunun daha iyi anlaşılması açısından faydalı olacaktır.

Bir devletin izin vermesi ile onun otoritesi ve yönetimi altında özel kişilerce donatılmış gemi veya gemileri kullanarak soygun ve şiddet içeren savaş faaliyetleriyle düşman gemilerine ve topraklarına saldırmayı korsanlık; bu tür faaliyetleri yapanları korsan; bu faaliyetlerde kullanılan gemileri de

⁶ www.dergipark.org.tr/tr/download/article-file/208175

⁷ www.safety4sea.com/paying-the-price-may-cause-piracy-to-rise/

⁸ www.safety4sea.com/wp-content/uploads/2024/04/EUAtalanta-piracy-threat-update-2024_04.pdf

⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Atalanta#:~:text=Operation%20Atalanta%2C%20for%20European%20Union,resolutions%201814%2C%201816%2C%201838%2C

¹⁰ <https://www.ft.com/content/74567f13-7764-4e29-b0c2-1c4312e8c945>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

korsan gemisi olarak isimlendirmek mümkündür.

Korsanların, kazandıkları resmi statüyü kötüye kullanmaları, deniz haydutluğuna tekrar başlamaları, deniz ticaretine zarar vermeleri sonucu devletler 18. yüzyıl sonlarından itibaren korsanlığı bir savaş yöntemi olarak kullanmaktan vazgeçmeye başlamışlardır. Ayrıca tarafsız devletlerin gemilerine verilen zararlar, kontrol gücü ve savaş teknolojisindeki gelişmeler korsanlığın artık bir savaş yöntemi olarak kullanılamayacağını göstermesi ve tüm devletleri tehdit eder hale gelmesi neticesinde 1856 Paris Beyannamesi ile birlikte korsanlık nihayet yasaklanmıştır.

Deniz haydutluğu ise, genel olarak, devletle hiçbir bağı olmaksızın, devlet dışı aktörlerin veya özel şahısların kendilerine veya örgütlerine ait gemi ve vasıtalarla başka gemilere, bu gemilerdeki yüke, mallara ve

insanlara karşı, menfaat sağlamak için yaptıkları, şiddet içeren, saldırı dahil, hukuk dışı tüm fiillerdir. (Evin; syf:122-123) Daha önceki yazılarımızda doktrinden yapılan alıntıyla tanımlanan bu ifadeler ışığında günümüzdeki yasa dışı gemiye el koyma, mürettebatı rehin alma, fidye isteme vb. faaliyetlerin deniz haydutluğu olarak adlandırılması daha doğru olacaktır.

Deniz haydutluğu faaliyetinde bulunan kişiler çeşitli taktik yaklaşımlarla gemileri ele geçirme, mürettebatı rehin alma vb. yasa dışı faaliyetlerde bulunmaktadır. Örneğin daha büyük bir deniz aracını (balıkçı teknesi, ele geçirilen başka bir gemi vs.) ana gemi olarak kullanarak, bu ana gemiden "skiff" olarak tabir edilen hızlı botlarla ayrılmakta bu sayede deniz ileri mesafelerde, açık denizlerde deniz haydutluğu faaliyetlerini sürdürebilmekte olup, skiff bot kullanımı bu kişilere sürat ve manevra kabiliyeti de sağlamakta ve bu kişilerin



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

ayrıca silahlı olması da ticaret gemilerinin mücadelelerini sekteye uğratmaktadır. Sadece Afrika kıtasının doğu kıyılarında değil, dünyanın diğer çeşitli bölgelerinde de deniz haydutluğu faaliyetlerinin de çeşitli şekillerde devam etmekte olduğu unutulmamalıdır. Bazen basınçlı su, jiletli tel gibi önlemleri olarak bazen bunlara ek olarak gemiye güvenlik personeli olarak gemiler kendilerini korumaya çalışmaktadırlar.

Yaşanan bu olaylar neticesinde devletler, uluslararası kuruluşlar, denizcilik şirketleri ve gemiler çeşitli önlemler almaya çalışmakta olup bu önlemlerden bir tanesi de Avrupa Birliği çerçevesinde kurulan Somali Avrupa Birliği Deniz Gücü olup Atalanta Operasyonu'nu yürütmektedir. Bu operasyon Avrupa Birliği bünyesinde yürütülen ilk deniz operasyonu olup Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 2008 tarihinde aldığı 1814, 1816, 1838 ve 1846 sayılı kararlarına dayanmaktadır. Amacı

Afrika boynuzu ve Hint Okyanusu'nun batısında deniz haydutluğuna karşı mücadele etmek olan bu operasyon kapsamında Amerika Birleşik Devletleri öncülüğündeki Müşterek Deniz Gücünün bir unsuru olan Müşterek Görev Gücü-151 ve Okyanus Kalkanı Harekâtını yürütmekte olan NATO ile iş birliği halinde çalışılmaktadır. 2008 yılında başlayan bu operasyonun görev süresinin günümüze kadar çeşitli şekillerde uzatılarak gelmesi potansiyel ve mevcut tehdidin azalmasına rağmen hala varlığını sürdürdüğünü göstermektedir.

Avrupa Konseyi ve Birleşmiş Milletlerin çeşitli kararlarına bağlı olarak yürütülen bu operasyon;

- Dünya Gıda Programı için çalışan gemileri, Somali'deki Afrika Birliği unsurlarını ve diğer savunmasız gemileri korumak,



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Deniz haydutluğu ve soygun faaliyetlerini önlemek,
- Somali kıyılarındaki balıkçılık faaliyetlerini gözlemlemek,
- Deniz güvenliği ve denizcilik kapasitesini artırmayı hedefleyen Avrupa Birliği ve uluslararası organizasyonları desteklemek

amacıyla başlatılmış; daha sonra yasa dışı madde, silah ticaretinin önlenmesi gibi nitelikleri de edinmiştir. Birçok ülkeden çeşitli donanma gemilerinin iştirak ettiği bu kuvvetin merkezi Britanya'nın Avrupa Birliğinden çıkması ile İspanya'ya taşınmıştır.

Bu ve benzer görevler bölgede devam etmesine rağmen son olarak dünya denizcilik kamuoyu M/V RUEN ve M/V ABDULLAH isimli gemilerin kaçırılmasıyla tekrar bu konuya dikkat etmeye başlamışlardır. M/V RUEN gemisini ele geçiren ve 17 mürettebatı rehin alan korsanlar gemiye müdahale eden Hindistan Donanması ile

çatışmaya girmeleri sonucunda teslim olmuşlar ve mürettebatı serbest bırakmışlardır. Herhangi bir denizcinin hayatını kaybetmemiş olması ise sevindirici bir gelişme olmuştur.

Diğer bir olayda ise Bangladeş bayraklı M/V ABDULLAH isimli gemi aynı bölgede yine korsanlar tarafından ele geçirilmiş, 12 Mart'tan 14 Nisan 2024'e kadar deniz haydutlarının ellerinde tutulan denizciler serbest bırakılmışlardır.

Avrupa Birliği Deniz Gücü, Operasyon Atalanta kapsamında bölgede yaşanan olayları ve tehdit değerlendirmelerini içeren bir çizelge yayımlamış olup, bölgedeki gemileri Best Management Practices Version 5 (BMP5) adı verilen tedbirler uymaları ve dikkatli olmaları konusunda uyarmıştır. Denizcilik Genel Müdürlüğümüz tarafından da sektöre yapılan duyuruda "Yemen ve Somali limanlarına uğrayacak, bunların kıyıları ve açıklarında seyredecekler ile



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Aden Körfezi ve Babülmendep Boğazı'nda seyredecek" Türk bayraklı gemilerin ISPS Kod Güvenlik Seviyesinin 19 Aralık 2023 tarihi itibarıyla 3'e çıkarıldığı bildirilmiştir.

Belirtmiş olduğumuz nedenlerle bahse konu bölgelerde seyir yapacak gemilerin uyarıları, tehdit değerlendirmelerini dikkate almalı, gerekli güvenlik önlemlerini ihmal etmemeli ve iletişim kuracakları telefon, teleks, elektronik posta gibi hususları göz ardı etmemeleri çok önemli olup bu sayede olası kayıpların önüne geçilecektir.

Geleceğin Deniz Yakıt Teknolojisi için Yeni Web Sitesi Açıldı ^{11 12 13 14}

Sıfır ve sıfıra yakın emisyon yayan deniz yakıtları ve bunların teknolojileri hakkında fiyatlandırma bilgileri de dâhil olmak üzere ve en son araştırmalara,

<https://futurefuels.imo.org>

adresinden erişilebilir.



Kaynak: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-2058.aspx>

Bu web sitesi, 2023 Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Sera Gazı

¹¹ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-2058.aspx>

¹² <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/IMO-Strategy-on-reduction-of-GHG-emissions-from-ships.aspx#:~:text=The%202023%20IMO%20GHG%20Strategy.and%20their%20impacts%20%20States>

¹³ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/IMO-agrees-possible-outline-for-net-zero-framework.aspx>

¹⁴ <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Data-Collection-System.aspx>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Stratejisinde yer alan hedeflere ulaşmak için olası IMO Net Sıfır Çerçevesi kapsamında yeni düzenlemelerin geliştirilmesini destekleyen ve IMO ile Güney Kore'nin ortak projesi olan Geleceğin Yakıtları ve Teknolojisi Projesi (FFT Projesi) tarafından geliştirilmiştir.

FFT projesinin web sitesi, IMO'nun iklim değişikliği tartışmalarında yer alan tüm paydaşların bilgiye erişimini artırmayı ve konuyla ilgili bilgi paylaşımını kolaylaştırmayı amaçlamaktadır.

Web sitesi aşağıdaki bölümleri içermektedir:

- Alternatif yakıtlar ve bunların arzına ilişkin güncel veriler, güncel gösterge fiyatları, IMO Veri Toplama Sistemi (DCS) hakkında son bilgiler.
- Yakıt fiyatı tahminleri, Ar-Ge projeleri, denizcilik ve enerji sektörlerindeki ilgili girişimler hakkında bilgiler de dâhil olmak

üzere yeni deniz yakıt teknolojileri hakkında bilgiler ve konuyla ilgili öngörüler.

- Küresel haberlerden, raporlardan, makalelerden seçkiler ve uluslararası denizcilikte sera gazı emisyonlarının azaltılmasıyla ilgili IMO etkinlikleri hakkında bilgiler.
- Alternatif yakıtlar, enerji verimliliği teknolojileri ve diğer sera gazı azaltım tedbirleri hakkında eğitim materyalleri ve iş birliği olanakları.

Uluslararası denizcilik için sıfır veya sıfıra yakın sera gazı emisyonlu yakıtlara ve/veya enerji kaynaklarına ilişkin teknolojik yeniliklerin küresel olarak tanıtılması ve bu teknolojilerin kullanılabilirliği, 2023 IMO Sera Gazı Stratejisinde belirlenen genel hedef seviyesine ulaşmanın ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilmektedir.

Geleceğin Yakıtları web sitesinde bugüne kadar yer alan veri sağlayıcıları ve işbirlikçileri arasında Amonyak Enerjisi Derneği, Argus



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Media, DNV'nin Alternatif Yakıtlar Anlayışı, IAPH, Ipieca, Kore Denizcilik İş birliği Merkezi (KMC), Lloyd's Register, Metanol Enstitüsü, OECD, SEA-LNG, SGMF, Sıfır Emisyonlu Denizcilik Misyonu ve ZESTA'lar ile IMO ortaklık projeleri GHG-SMART, GreenVoyage 2050 ve Next-GEN bulunmaktadır. Web sitesindeki halihazırdaki bilgiler, girişime ilk aşamada katılan söz konusu paydaşlardan temin edilmektedir. Veri sağlayabilecek yeni paydaşlar da bu iş birliğine katılabilirler. Web sitesine veri sağlayıcı olarak dâhil olmak isteyen kuruluşlar, futurefuels@imo.org e-posta adresi üzerinden (Proje Yöneticisi: Bay Ji-man Seo, Proje Analisti: Bayan Laura Mateos Moya) ile iletişime geçebilir.

Deniz Çevresinin Korunması Komitesi 81. Dönem Toplantısında Alınan Kararlar ¹⁵



Kaynak: <https://www.flickr.com/photos/imo-un/53595326669/>

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (MEPC) 81. Dönem Toplantısı 18-22 Mart 2024 tarihinde Londra'da gerçekleştirildi. Mart ayı bültenimizde toplantıda ele alınan konu başlıklarından bahsedilmiş ve bu konu başlıklarından birincisi olan "Gemilerden kaynaklı Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılması" konusunda alınan kararlara değinilmişti. Bu bültenimizde de "Hava

¹⁵ <https://docs.imo.org/Category.aspx?cid=47&session=81&dtid=18>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Kirliliği ve Enerji Verimliliği” konusunda alınan kararlara ilişkin bilgiler aşağıda detaylarıyla yer verilmiştir.

Hava Kirliliği ve Enerji Verimliliği

MEPC 81’de, Makina Uluslararası Hava Kirliliği Önleme Sertifikası (EIAPP) ile ilgili olarak bir geminin bayrağının değişmesi durumunda EIAPP sertifikasının geçerliliği konusunda kararlar alınmıştır. İki ana görüş ortaya konmuştur:

1- EIAPP Sertifikasının Makine Ömrü Boyunca Geçerli Olması

Bu görüşe göre, makinanın NO_x etkileyen karakteristiklerinde herhangi bir değişiklik yapılmadığı sürece, makinanın ömrü boyunca EIAPP sertifikası geçerli olmalıdır. Böylece, geminin bayrağının değişmesi EIAPP sertifikasının geçerliliğini etkilemez.

2- Bayrak Değişikliğinde Yeniden Verilmesi Gereken EIAPP Sertifikası

Diğer bir görüşe göre, EIAPP sertifikası diğer gemi sertifikaları gibi bayrak devletinin yetkisi altında verilmelidir. Bu nedenle, bayrak değişikliği sırasında, EIAPP sertifikası geçersiz olur ve yeni bayrak devletinin yetkisi altında yeniden verilmesi gerekir. Bu yaklaşıma göre, sertifikanın yeniden verilme metodolojisi ve koşulları, yeni bayrak devletinin takdirine bırakılır.

EIAPP sertifikasının bayrak değişikliği sırasında yeniden verilmesi konusunda yeterli destek olmadığı gözlemlenmiştir. Konunun ilerleyen toplantılarda görüşülmesi beklenmektedir.

Egzoz Gazı Temizleme Sistemlerinin (EGCS) yıkama suyu atıklarının çevresel etkilerine ilişkin raporlar incelenmiştir. Yıkama suyu atıklarının deniz ortamına deşarjının



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

çevresel etkilerine dair mevcut bilgilerin yetersiz olduğu ve bu konuda daha fazla araştırma yapılması gerektiği konusunda genel bir görüş birliği gözlemlenmiştir.

EGCS kullanımının, belirli bir eşeğin üzerinde zararlı etkiler yaratıp yaratmadığına IMO'nun karar vermesi gerektiği belirtilmiştir. Eğer IMO, EGCS kullanımının deniz çevresine zararlı etkileri olduğuna karar verirse, EGCS'nin kullanımına devam edilmesi Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) kapsamında EGCS kullanımının daha fazla düzenlenmesi gerekebilir.

Toplantıda, EGCS'nin kullanımıyla ilgili olarak kıyı devletlerinin kendi sularında EGCS kullanımını sınırlama hakkına sahip olduğu, ancak bunun uluslararası kurallar ve standartlardan daha katı gereksinimler koymadan önce IMO ile değerlendirilmesi gerektiği konusunda

bir hukuki görüş alındığı da belirtilmiştir.

Gemilerin enerji verimliliği ile ilgili kısa vadeli önlemlerin gözden geçirilmesine yönelik çalışmalar yapılmıştır. Bu önlemler, Operasyonel Karbon Yoğunluğu Göstergesi (CII) ve Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) gibi mevcut düzenlemelerin uygulamasına ilişkin tecrübelerin değerlendirilmesiyle oluşturulmuştur.

Kötü CII değerlerine yol açan yaygın temalar arasında limanlarda uzun bekleme süreleri, düzeltme faktörlerinin uygulanmasındaki zorluklar, paydaşlar arasındaki iletişim, yükleme ve boşaltma operasyonları ve kısa seyahatler yer almıştır.

EEXI Gerekliliklerini Karşılama için Şaft/Motor Güç Sınırlama Sistemi

EEXI gerekliliklerine uyum sağlamak için Şaft/Motor Güç Sınırlama



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Sistemi üzerine 2021 Yönergelerine yapılan değişiklikler kabul edildi. Bu değişiklikler, sınırsız gücün kullanımını ve sınırlı güçle manevra konularını içermektedir. Özellikle, geminin güvenli şekilde seyrini sağlamak amacıyla sınırsız güç kullanımının, sadece güvenliğin tehlikede olduğu durumlarda sınırlı tutulması gerektiği vurgulanmıştır.

LNG Gemileri

Taraflar, CII hesaplamalarında daha önce gas carrier olarak sınıflandırılmış LNG gemilerinin, LNG Carrier olarak yeniden sınıflandırılması konusunda görüş birliğine varmıştır. Bu değişiklik, gemilerin karbon yoğunluğunu daha doğru bir şekilde değerlendirmeyi ve LNG gibi daha temiz yakıtlara geçişin teşvik edilmesini amaçlamaktadır.

MEPC, DCS veri tabanındaki veri kalitesi ve bütünlüğünün, mevcut ve gelecekteki düzenleyici tedbirlerin uygulanmasında kritik öneme sahiptir.

Bu nedenle, veri kalitesini ve raporlama standartlarını artırmak için somut adımlar atılması gerektiği vurgulanmıştır.

Veri Raporlama Standartlarının Gözden Geçirilmesi kapsamında, DCS için veri raporlama standartlarının gözden geçirilmesi ve bu süreçte karşılaşılan zorlukların üstesinden gelmek için uygun çözümler geliştirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

DCS veri tabanında VLSFO (Çok Düşük Kükürt İçerikli Fuel Oil) ve ULSFO (Ultra Düşük Kükürt İçerikli Fuel Oil) gibi yakıtların raporlanması konusunda bir tutarlılık ve standartlaştırma ihtiyacı olduğu belirtilmiştir. Sekretarya, bu yakıtların DCS'ye tutarlı bir şekilde raporlanmasını sağlayacak birleşik bir yorum geliştirilmesi için üye devletler ve uluslararası organizasyonlardan öneriler sunmalarını istemiştir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Arktik Sularda Kullanılan Gemi Yakıtlarındaki Özel Gereklilikler Hakkında Değişiklik¹⁶



Kaynak: <https://www.norden.org/en/publication/heavy-fuel-oil-hfo>

Bilindiği üzere MARPOL Ek I'de bazı değişikliklerin yapıldığı **MEPC.329(76)** sayılı sirküler 17 Haziran 2021 tarihinde kabul edildi. Bu kapsamda; ağır yakıtların (HFO) Arktik sularda kullanımını ve taşınmasını yasaklamak için MARPOL Ek I'in yeni

kuralı 43A kabul edildi. Bu bültende ise söz konusu husus açıklanmıştır.

Ağır yakıtlar (HFO), MARPOL Ek I, Kural 43.1.2'de listelenmiştir ve şunları içerir:

- Yoğunluğu 15°C'de 900 kg/m³'ten yüksek olan ham petroler,
- 15°C'deki yoğunluğu 900 kg/m³'ten yüksek olan veya 50°C'deki kinematik viskozitesi 180 mm²/s'den yüksek olan, ham petroler dışındaki yağlar veya,
- Bitüm, katran ve bunların emülsiyonları.

Çıkarım:

Değişiklik, Arktik bölgede ve çevresinde faaliyet gösteren gemileri aşağıdaki şekilde etkileyecektir:

- Bir gemide MARPOL Ek I'in 12A kuralına (Yakıt tankı koruması) veya Polar Kod Kısım II-A, Bölüm 1, Kural

¹⁶ <https://www.phrs.gr/en/news-archive-en/item/512-ml-289-23-focused-inspection-campaign-on-pilot-transfer-arrangements>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

1.2.1'e uymayan akaryakıt tankı varsa, HFO'nun kullanımı ve taşınması, **1 Temmuz 2024** veya sonrasında yasaklanacaktır.

- Bir gemide MARPOL Ek I'in 12A kuralına (Yakıt tankı koruması) veya Polar Kod Kısım II-A, Bölüm 1, Kural 1.2.1'e uygun akaryakıt tankı varsa, HFO'nun kullanımı ve taşınması, **1 Temmuz 2029** veya sonrasında yasaklanacaktır.

Uygulama:

Söz konusu değişiklik; gemilerin emniyetini sağlamakla görevli olan gemiler, arama kurtarma operasyonlarında görevli olan gemiler veya petrol sızıntısına karşı hazırlık ve müdahaleyle görevli olan gemiler dışındaki tüm gemilere uygulanacaktır.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Kaynaklar

1. www.imo.org
2. www.lr.org
3. www.dergipark.org.tr
4. www.safety4sea.com
5. www.en.wikipedia.org
6. www.ft.com
7. www.phrs.gr