



Dünya Denizcilikindeki Son Gelişmeler

e-bülten



**DENİZCİLİK
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ**

Yıl: 2024

Sayı: 7

Dönem: Temmuz

Yayın Tarihi: 28.08.2024



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Bülten İçeriği

3. Türkiye Denizcilik Zirvesi Tersane İstanbul'da Gerçekleşti	2
Dünya'da Kruvaziyer Turizmi Yeniden Yükseliyor	10
IMO Konsey 132. Toplantısında Şeffaflığı Artırmak için Canlı Yayın ve Belgelere Genel Erişimi Benimsendi	15
Dünya Denizcilik Konseyi'nden Yenilikçi Mekanizma	18
Gemilerde ve Ağır Çalışma Ortamlarında Dehidrasyon Tehlikesi	22
IMO'dan Denizcilik ve Balıkçılık Şirketlerine Okyanus Atıklarına Karşı Yeni Küresel İttifaka Katılma Çağrısı	26
Yük Taşıma Birimi (CTU) Paketlenmesine İlişkin Kılavuz	29
Kaynaklar	32

Bu bültende, 01.07.2024 - 01.08.2024 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**

3. Türkiye Denizcilik Zirvesi Tersane İstanbul'da Gerçekleşti



Denizciler için 1 Temmuz gününün ayrı bir ehemmiyeti vardır. 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu'yla, Türk limanları arasında yapılan yük ve yolcu taşımacılığı Türk Bayraklı gemilere verilerek millileştirilmiş ve her türlü denizcilik faaliyetinin Türk vatandaşları tarafından Türk bayrağı taşıyan gemilerce yapılması kabul edilmiştir. Kabotaj Kanunu'nun, denizciliğimizin gelişip büyümesinde

önemli katkıları olmuştur, olmaktadır ve olacaktır. Türk sahipli deniz ticaret filomuzun dünya ölçeğinde bugün bulunduğu konum, denizcilikteki başarımızın en somut kanıtıdır.

Bu yıl 98'incisi kutlanan Kabotaj Bayramı marjında Bakanlığımız öncülüğünde 3. Denizcilik Zirvesi düzenlendi. Zirvenin açılışını Bakanımız Sayın Abdulkadir Uraloğlu, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

2 | Sayfa



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Genel Sekreteri Arsenio Dominguez ile birlikte yaptı.

Zirve kapsamında yer alan oturumlarda birbirinden değerli katılımcılar düşüncelerini paylaştı ve zirveye katkı sağladı. Oldukça bilgilendirici ve faydalı oturumların gerçekleştirildiği zirveden önemli sonuçlar çıktı. Bu çıktılar, denizcilik sektörümüzü her zamankinden daha da güçlü adımlarla geleceğe taşımaya yardımcı olacaktır.



Zirve Konuşmalarından Kesitler

*Ulaştırma ve Altyapı Bakanı
Abdulkadir Uraloğlu*



Sayın Bakanımız Abdulkadir Uraloğlu; 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile yabancı devletlerin Türk Deniz Ticaretindeki hâkimiyetinin sona erdiğini hatırlattı ve "98. yıldönümünü coşkuyla kutladığımız Denizcilik ve Kabotaj Bayramı, aziz milletimizin Mavi Vatanı olarak gördüğü denizlerimize ve denizciliğimize ne kadar önem verdiğinin somut bir kanıtıdır" ifadesini kullandı.

Bakanımız ayrıca; tarih boyunca Türkiye'nin hem coğrafi hem de kültürel olarak kadim ulaşım

3 | Sayfa



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

koridorlarının kesişme noktasında yer aldığı, Türkiye'nin tarihte her zaman önemini sürdürmüş olan Türk boğazlarının kontrolünü elinde tutan ülke olarak Akdeniz ve Karadeniz havzalarındaki ülkelerin deniz ulaşımı ve uluslararası ticaret faaliyetleri açısından anahtar konumda olduğunu, bu sebeple doğal bir yarımada olan ve kara sınırlarının üç katı kadar deniz sınırlarına sahip Türkiye'nin denizlerimizden en yüksek faydayı sağlamanın önemli olduğunu, bir denizci çocuğu olan Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın vizyonu ve kaptanlığında denizcilik sektörümüzün son 22 yılda çok önemli gelişmeler kaydettiğini, uluslararası standartlara uygun olarak deniz emniyeti ve çevre duyarlılığıyla ilgili tüm gerekliliklerin yerine getirildiğini, hayata geçirilen projelerle Türkiye'nin uluslararası denizcilik alanındaki konumunu üst sıralara taşıdığını, Türkiye'nin denizcilik alanında karar verici ülkeler

arasında saygın bir konuma yükselttiğini belirtti.

Sayın Bakanımız devamlı; geçen sene Türkiye'nin, IMO Konsey üyeliğine 143 ülkenin desteğiyle bugüne kadarki en yüksek oyunu olarak üst üste 13. kez C kategorisinden seçilme başarısını gösterdiğini, Türkiye'nin dış ticaretinin tonaj olarak yaklaşık %87,5'inin, değer olarak ise yaklaşık %55'nin denizyolu ile gerçekleştiğini, dünyada deniz taşımacılığının navlun değerinin 380 milyar dolar olduğunu, Türkiye'nin bundan 11 milyar dolar pay aldığını, Türk bayrağının dünyanın en prestijli bayrakları arasında yer alarak 2008 yılından beri Paris MoU'nun beyaz listesinde bulunduğunu, 2004 yılından itibaren ÖTV'si sıfıra indirmiş yakıt teşvikinin uygulandığını, bu yolla sektöre son 20 yılda yaklaşık 12,8 milyar liralık maddi destek ve 6,8 milyon ton yakıt desteği sağlandığını, denizyolu taşımacılığının kombine taşımacılıktaki payının artırılması ve

4 | Sayfa



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

karayoluyla taşınan yüklerin denizyoluna aktarılmasını desteklemek üzere mevzuat çalışmaları yapıldığını, Tekirdağ-Ambarlı-Kocaeli ve Mersin konteyner limanlarımızın dünyada ilk 100 liman arasına girdiğini, 2023 yılında 217 limanımızda elleçlenen yük miktarının 521 milyon ton ve elleçlenen konteyner miktarının 12,6 milyon TEU olduğunu, 1.000 grostondan büyük 2.000'den fazla gemisiyle 48,9 milyon dedveyt tona ulaşan deniz ticaret filomuzun dünya sıralamasında 12. sırada bulunduğunu dile getirdi.

Sayın bakan konuşmasında devamla, sektörde yapılan yeni düzenlemelerle ilgili olarak; TBMM'ye sunduğumuz bir kanun tasarısı ile Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu kapsamındaki gemilerimizden alınan kayıt harcı ile yıllık harçlara muafiyet getirileceğini, böylece miras intikali devir işlemlerinden harçların kaldırılacağını, hisse devirlerinden hisse oranında harç alınacağını, elektrik gibi yeşil enerjiyle çalışan

gemilerimizden de kayıt harcının kaldırılacağını, yıllık harçlarda da %50 indirim sağlanacağını, hurdaya ayrılan Türk bayraklı gemilerin yerlerine yeni gemi inşa edilmesi için sektör lehine bazı değişiklikler yapıldığını, hurdaya ayrılacak gemilerin başvuru tonajının 10 kat artırılarak 50 bin grostona yükseltildiğini, kılavuzluk ve römorkörcülük ile palamar hizmetlerinin ücretlerinin de güncellenerek hizmet tarifelerinin uygulanmasına yönelik sektörde uzun zamandır yaşanan karışıklıkların ortadan kaldırılacağını vurguladı.

Sayın Bakanımız son olarak; gemi inşa sektörünün yaklaşık 94 bin kişiye istihdam sağlandığını, 85 faal tersanesiyle Türk tersanelerinin gemi siparişinde dünyada 7. sırada olduğunu, gemi tonajına göre ise 11. sırada bulunduğunu, Türkiye'nin 23 gemi geri dönüşüm tesisiyle gemi sökümünde dünyada 4. ve Avrupa'da lider konumda olduğunu, Seyir-can-yük-çevre emniyetini artırmak için

5 | Sayfa



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

denizlerimizin 7/24 takip edildiğini, Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezimizin (AAKKM) dünyanın her noktasında Türkiye ve dünya denizciliğine hizmet verdiğini, meydana gelen kazalar sonrasında merkezimize gelen ihbarlarla 2023 yılında 339 olayda 806 kişinin kurtarılmasına vesile olduğunu, daha emniyetli denizler için kıyılarımızın gözetimi ve deniz trafiğinin kontrolünün önemli olduğunu, Türk Arama Kurtarma Bölgesindeki 12 istasyonla deniz trafiğinin 7/24 izlendiğini, KKTC'de kurulacak olan Doğu Akdeniz Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin yakın bir zaman içerisinde devreye alınacağını, kıta sahanlığı ve uluslararası sulardaki gemilerimizin de sürekli izlenerek emniyet açısından her türlü desteğin sağlandığını, ülkemizin denizcilik alanındaki atılımlarına hız kesmeden devam edeceğini söyledi.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Sayın Arsenio Dominguez kısaca; bugünkü jeopolitik koşulların denizciliği çok daha zor bir hale getirdiğini, Karadeniz'den Kızıldeniz'e kadar mevcut sorunların çözüme kavuşturulmasına yardım edebilecek herkesle iş birliğine açık olduklarını, özellikle Kızıldeniz'de hiçbir kabahati olmayan denizcilerin sebepsizce hedef alındığını, jeopolitik çekişmeler yüzünden gemilerin sivil zayıt olarak değerlendirilemeyeceğini, dünyanın dört bir yanında her geçen gün daha fazla ihtiyaç duyulan tonlarca yükün tedarik edilebilmesinin önemini, bu sebeple gemi insanların ve gemilerin

6 | Sayfa



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kilit pozisyonunda olduğunu, geçtiğimiz sene 2050 yılına kadar net sıfıra ulaşmak için 2023 sera gazı girişimini benimseyerek harika bir sonuç elde ettiklerini, 2050 tarihinin kulağa çok yakın geldiğini ancak alınan bu kararın bilimsel verilere dayandığını, 2018 yılında ilk strateji benimsendiğinde sektörün son derece ilerici davrandığını, yalnızca birkaç yılda hedeflenen noktaya ulaşıldığını, ancak bunun yeterli görülmemekle beş yıl sonra çok daha büyük bir hedef belirlendiğini ifade etti. Dominguez ayrıca; denizcilikte dekarbonizasyon sürecinin zorluğuna dikkat çekerek vakit kaybetmeden yeni teknik ve ekonomik önlemlerin inceleneceğini, önümüzdeki yılın son çeyreğinde bu dönüşüme eşlik edecek fiyatlandırma mekanizmasının devreye sokulacağını, bu ortak hedefe ilişkin anlaşmanın Nisan 2027'de yürürlüğe gireceğini, bunun uluslararası hukuka da uygun olduğunu, Avrupa Birliği gibi bölgesel seviyede alınan kararlardan diğer

ülkelerin ulusal düzenlemelerine kadar geniş kapsamlı bir değerlendirmenin gerektiğini, buna paralel bir şekilde IMO olarak küresel düzenlemelerin önemini her fırsatta vurguladıklarını, üye devletlerin IMO çalışmalarına doğrudan ya da dolaylı olarak katılım sağlamasının fark yaratacağını vurguladı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Üniüvar



Bakan Yardımcımız Sayın Durmuş Üniüvar kapanış konuşmasında; Kabotaj Bayramımızı kutlayarak bu yıl üçüncüsü düzenlenen Türkiye Denizcilik Zirvesini değerlendirdi. Söz konusu zirve sayesinde denizcilik alanında

7 | Sayfa



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

çalışmalarını yürüten akademisyenler, sektör temsilcileri, iş adamları, bürokratlar hep birlikte hem yapılan işlerin değerlendirilebildiğini hem de bundan sonrası için Türkiye'nin denizcilik vizyonuna ilişkin fikirlerin not edildiğini ifade etti. Ayrıca, zirveden çıkan ve ortak aklın ürünü olan fikirlerin, önümüzdeki süreçte denizcilik alanında gerçekleştirilecek projelere ilham kaynağı olacağını düşündüğünü dile getirdi.

Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan



Genel Müdürümüz Sayın Ünal Baylan; Türk denizcilik sektörünün halihazırdaki durumu, küresel

ticaretteki rolü, sektördeki zorluklar ve geleceğe yönelik stratejiler hakkında önemli açıklamalarda bulundu. Baylan; yakın coğrafyamızda yaşanan savaşlar ve siyasi olayların deniz ticaretini olumsuz etkilediğini, buna rağmen sektörün yeni rekorlar elde ettiğini ve gelecekte ümitli olduğunu belirtti.

Sayın Baylan; yakın coğrafyamızda meydana gelen savaşların ve istikrarsız ortamın deniz ticaretimizi olumsuz etkilemesine rağmen denizcilik sektöründe yeni başarılar elde edildiğini, yaşanan bu siyasi ve jeopolitik olayların global ölçekte de olumsuzluklara sebep olduğunu, önümüzdeki süreçte denizcilik sektörünün kökten değişimler yaşamasının muhtemel olduğunu, 4. endüstri devrimine paralel olarak ilerleyen teknolojinin ve özellikle dijitalleşmenin her sektörde olduğu gibi denizcilikte de köklü değişikliklere neden olacağını, dijital teknolojilerin entegrasyonunun denizcilik sektörünü yeniden



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

şekillendireceğini, bu sürecin şeffaflığı artırarak operasyonları kolaylaştırdığını, blok zincir ve yapay zekâ gibi gelişmiş dijital teknolojilerin maliyetleri düşürerek sektörümüzü daha çevik ve küresel ekonominin ihtiyaçlarına daha duyarlı hale getireceğini ifade etti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Tamer Kıran özetle; Türk denizcilik sektörünün geleceği ve sektörün küresel pazarda rekabet gücünü artırmak için yapılması gerekenler

üzerinde durdu. Denizcilik sektörünün dünya ticaretinin ve ekonomik kalkınmanın ana unsuru olduğunu, deniz taşımacılığının küresel ölçekte yüklerin en verimli ve en uygun maliyetli taşıma şekli olduğunu, deniz yolunun uluslararası yük taşımacılığının yaklaşık %86'sını oluşturduğunu, dünya deniz ticaret hacminin 12,5 milyar tona ulaştığını, dünya deniz ticaret filosu kapasitesinin 2,3 milyar DWT olduğunu, dünya deniz yolu taşımacılığında son 10 yılda %47 oranında bir artış yaşandığını ifade etti.

Kıran ayrıca; deniz taşımacılığının öneminin sadece yük hareketliliğiyle sınırlı olmadığını, kriz zamanlarında tedarik zincirlerinin esnekliğin ve istikrarının da önemli bir rolü olduğunu, Covid-19 salgınında bunun açık bir şekilde görüldüğünü, yakın gelecekte denizcilik sektöründe olumlu anlamda radikal değişimler yaşanacağını, özellikle teknolojik gelişmelerin ve dijitalleşmenin sektöre



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

devrim niteliğinde değişiklikler getireceğini, bu değişikliklerin otonom gemilerin geliştirilmesinden akıllı denizcilik çözümlerinin uygulanmasına kadar geniş bir yelpazeyi kapsayacağını, bu yeniliklerin hem verimliliği ve güvenliği artıracığını hem de daha sürdürülebilir ve çevreye duyarlı bir denizcilik sektörüne katkıda bulunacağını belirtti.



Kıran son olarak; sektörün daha ileriye gitmesi ve küresel pazarda rekabet kapasitesinin artması için atılması gereken daha birçok adım olduğunu, bunun için ar-ge faaliyetlerine daha fazla yatırım

yapılması gerektiğini, sektörde rekabet gücünü arttırmak ve sürdürülebilirlik hedefine ulaşmak için inovasyonun kritik bir faktör olduğunu dile getirdi.

Dünya'da Kruvaziyer Turizmi Yeniden Yükseliyor ^{1 2}



Kaynak: <https://royalcaribbean.com.tr/tr/>

Pandemi, kruvaziyer turizmi üzerinde büyük ve hızlı bir etki yarattı. COVID-19'un yayılmasıyla birlikte 2020 yılında dünya genelinde seyahat kısıtlamaları ve sağlık endişeleri arttı, bu da kruvaziyer operasyonlarının büyük ölçüde durmasına neden oldu. Birçok kruvaziyer şirketi faaliyetlerini askıya almak zorunda kaldı ve birçok

¹ https://cruising.org/-/media/cia-media/research/2024/2024-state-of-the-cruise-industry-report_updated-050824_web.ashx

² <https://denizcilik.uab.gov.tr/>

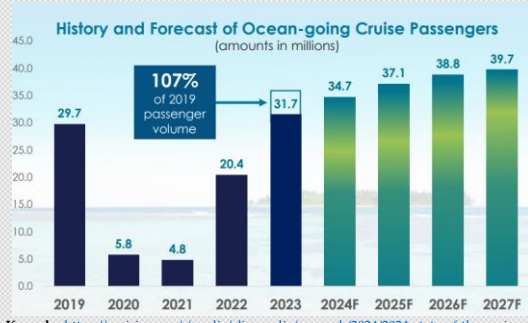


Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

gemi limanlarda demirli kaldı. Sonuç olarak, yolcu sayısında dramatik bir düşüş yaşandı; 2019'da yaklaşık 30 milyon yolcuya hizmet veren sektör, 2020'de %81 oranında azalarak sadece 5,8 milyon yolcuya düştü. 2021'de bu sayı 4,8 milyona gerileyerek daha da azaldı (Şekil 1).

Şekil 1: Kruvaziyer Yolcu Sayısı (2019-2027)



Kaynak: https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2024/2024-state-of-the-cruise-industry-report_updated-050824_web.ashx

Pandemi sonrası toparlanma, sıkı sağlık ve güvenlik önlemleriyle başladı. Aşılama sürecinin hızlanmasıyla kruvaziyer şirketleri de operasyonlarına kademeli olarak döndü. Başlangıçta düşük kapasiteyle çalışan gemiler ve artırılan hijyen standartları, 2021'in ortalarında seyahatlerin yeniden başlamasına

olanak sağladı. 2021'de kısmi operasyonların ardından kruvaziyer turizmi yavaş yavaş canlanmaya başladı ve yolcu sayıları hafif bir artış göstererek yıl boyunca yaklaşık 4,8 milyon yolcuya ulaştı. Aşılamanın yaygınlaşması ve seyahat güvenliğinin artmasıyla birlikte, 2022 yılında yolcu sayıları önemli ölçüde yükseldi. Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA)'nın verilerine göre, 2022 yılında kruvaziyer yolcu sayısı 20 milyonu aşarak bir önceki yıla göre dört katlık bir artış gösterdi.

2023 yılı, sektör için güçlü bir toparlanma dönemi oldu. Yolcu sayısı 31,7 milyona çıkarak 2019 seviyesini %6,8 oranında aştı. Kuzey Amerika %17,5 artışla 14 milyon, Avrupa %6,5 artışla 8 milyon yolcu ağırlarken, Asya %37,7'lik bir düşüşle 1,5 milyon yolcu ağırladı. Bu bölgesel farklılıklar, pandeminin etkilerinin ve toparlanma hızının bölgelere göre farklılık gösterdiğini ortaya koyuyor.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Kruvaziyer turizmde değişen dinamikler de dikkat çekmektedir. Kruvaziyer tatillerine olan ilginin özellikle genç nesiller arasında arttığı görülüyor. 18-34 yaş grubundaki bireylerin büyük kısmı kruvaziyer tatilini tercih ediyor. Çok nesilli aile seyahatleri giderek daha popüler hale gelmektedir. 2023 yılında yapılan araştırmalara göre, kruvaziyer seyahati yapan ailelerin %30'u iki nesil, %28'i ise üç ila beş nesil arasında aile üyeleriyle seyahat ediyor. Bu, kruvaziyer tatillerinin aileler için geniş bir çekicilik sunduğunu ve farklı yaş gruplarını bir araya getirme potansiyelini gösteriyor. Yeni kruvaziyer yolcularının sayısındaki artış da dikkat çekici; son iki yılda kruvaziyer tatiline katılan yolcuların %27'si bu deneyimi ilk kez yaşamış, bu da önceki yıla göre %12'lik bir artışa işaret ediyor. Bu yeni katılımcılar, sektördeki büyümenin yeni bir itici gücü olarak görülüyor.

Keşif odaklı kruvaziyerler, alışılmışın dışında rotalarla hızla

büyüyen bir segment olarak öne çıkmaktadır. 2019-2023 arasında bu tür rotaları tercih eden yolcu sayısında %71 oranında bir artış yaşandı. Karayipler, Akdeniz ve Avrupa nehirleri gibi geleneksel destinasyonlar popülerliğini korurken, Antarktika, Arktik bölgeler ve Uzak Doğu Asya gibi daha keşfedilmemiş bölgeler de yükselen destinasyonlar arasında yer alıyor. Seyahat danışmanlarının kruvaziyer tatil tercihinde etkili olduğu vurgulanıyor ve kruvaziyer yolcularının %73'ü, seyahat danışmanlarının tavsiyelerinin karar verme süreçlerinde etkili olduğunu belirtiyor. Engelli bireyler için erişilebilir tur seçeneklerinin popülaritesi de artış gösteriyor; 2023 yılında kruvaziyer yolcularının %45'i bu tür turları tercih etmiştir.

Kruvaziyer sektörü çevresel sürdürülebilirlik konusunda da önemli adımlar atıyor. Karbon ayak izini azaltmak amacıyla yeşil teknolojilere yatırım yaparken, sıvılaştırılmış doğal

12 | S a y f a



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

gaz (LNG) gibi daha temiz yakıtlarla çalışan gemilerin sayısını artırıyor. Ayrıca, gemilerde enerji verimliliğini artıracak teknolojiler kullanılmakta ve yeni gemilerin çevresel özellikleri geliştirilmektedir. Sektörün uzun vadeli hedefi, 2050 yılına kadar net sıfır emisyon seviyesine ulaşmaktır.

CLIA 2024 raporuna göre, kruvaziyer turizmi dünya ekonomisine önemli katkılarda bulunmaktadır. 2022 yılında kruvaziyer endüstrisi küresel ekonomiye 138 milyar dolar değerinde bir katkı sağlamış ve yaklaşık 1,2 milyon iş olanağı yaratmıştır. Bu işlerin toplam maaş ödemesi 43 milyar doları bulmuştur. 2022 yılında, yolcu hacmi 2019 seviyelerinin %70'inde olmasına rağmen, kruvaziyer ekonomisi 2019 seviyelerine göre %90 oranında ekonomik etki yaratmıştır. Bu, kruvaziyer turizminin ne kadar güçlü bir ekonomik güç olduğunu göstermektedir.

2024-2028 dönemi için planlanan yeni gemi inşaatları, kruvaziyer endüstrisinin büyümesini desteklemektedir. Bu dönemde piyasaya sürülmesi planlanan 56 yeni gemi bulunmaktadır. 2024 yılında ise 7 yeni gemi denize indirilecektir. Bu dönemde yolcu kapasitesinde %10 artış beklenmektedir. Bu büyüme, yeni gemi inşaatları ve var olan filoların modernizasyonu ile desteklenecektir. Endüstrinin hedefleri arasında, daha geniş bir yolcu kitlesine ulaşmak ve yeni pazarlar keşfetmek bulunmaktadır. Özellikle Çin, Hindistan ve Güney Amerika gibi gelişen pazarlar, kruvaziyer turizmi için büyük potansiyel taşımaktadır.

Türkiye'de kruvaziyer turizmi de bu genel trendlerin bir parçası olarak son yıllarda ciddi bir büyüme göstermiştir. 2023 yılında, Türkiye'deki limanlara uğrayan kruvaziyer gemi sayısı geçen yıla göre %20 artışla 1.192 adede ulaşmış ve toplamda 1.542.522 yolcuya hizmet verilmiştir. Bu



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

dönemde Kuşadası, 531 gemiyle en yoğun liman olurken, İstanbul Galataport 225 gemi ve Bodrum Limanı 97 gemiyle öne çıkmıştır.

2024 yılının ilk yarısında da büyüme devam etmiştir. Ocak-Haziran döneminde Türkiye'ye gelen kruvaziyer yolcu sayısı 574.509 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin güvenli ve cazip bir turizm destinasyonu olarak tanıtılmasının, kruvaziyer turizmine olan ilgiyi artırdığı vurgulanmaktadır. Modern liman tesisleri, yüksek kaliteli hizmetler ve zengin kültürel miras, bu artışın başlıca etkenleri arasında yer almıştır.

Bu büyüme, Türkiye'nin kruvaziyer turizmi alanındaki potansiyelini ortaya koymaktadır. Kuşadası, İstanbul Galataport ve Bodrum gibi önemli kruvaziyer limanları, sadece turist akışı sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda yerel ekonomiye de büyük katkı sağlamaktadır. Türkiye, kruvaziyer

turizmde cazibesini artırmak için yeni stratejiler ve yatırımlarla ilerlemeyi hedeflemektedir. Modern liman altyapısının güçlendirilmesi ve benzersiz turizm deneyimlerinin sunulması, Türkiye'nin dünya çapında bir kruvaziyer destinasyonu olma yolunda ilerlemesine katkı sağlamaktadır. Sürdürülebilir turizm uygulamaları ve yüksek hizmet kalitesine odaklanarak, Türkiye'nin kruvaziyer turizmdeki büyüme ivmesini koruyacağı öngörülmektedir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

IMO Konsey 132. Toplantısında Şeffaflığı Artırmak için Canlı Yayın ve Belgelere Genel Erişimi Benimsendi ^{3 4}



Kaynak: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Council-default.aspx>

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Konseyi 132. Toplantısını 8-12 Temmuz 2024 tarihleri arasında Londra'da (Hibrit katılım) gerçekleştirdi.

IMO Konseyi, uluslararası deniz taşımacılığı düzenleme çalışmalarını denetleyen "yürütme organı" olarak hareket etmektedir. Konsey, Meclis tarafından iki yıllık süreler için seçilen ülkemizin de dahil olduğu 40 üye devletten oluşur.

İspanya'dan Sayın Victor Jimenez FERNANDEZ'in başkanlık

ettiği 132. Konsey toplantısının gündeminin en önemli ve en ilgi çeken çıktıları;

- Şeffaflığı artırmak için çığır açan bir adım atarak, genel kurul toplantılarını canlı yayınlamaya ve belgelerini ilk kez kamuoyuna açık hale getirmeyi,
- Ramazan Bayramı ve Kurban Bayramı'nı IMO'da Resmi Tatil olmasını,
- Yüz yüze toplantıları desteklemek için hibrit katılımın kullanımını kalıcı olarak tesis etmeyi ve Prosedür Kurallarını buna göre gözden geçirmeyi kabul etti.

Açılış konuşmasını gerçekleştiren IMO Genel Sekreteri Sayın Arsenio DOMÍNGUEZ konuşmasında; "IMO'nun modernizasyonu ve şeffaflığı konusundaki çabaların devam ettiğini yeniden yapılandırmadan, finansal

³ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Council-132nd-session.aspx>

⁴ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Council-132nd-session.aspx>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

varlıklarımızın en iyi şekilde kullanılmasına, işe alıma ve bina tesislerine kadar, birkaçını saymak gerekirse, verimlilik arayışını sürdüreceğini ve tüm bunları mümkün kılanlara, yani Sekreteryaya'nın profesyonel kadrosuna yatırım yapacağını ifade etmiştir.



Kaynak: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Council-default.aspx>

Şeffaflığın ve bilgiye erişimin artırılması adına Konsey, genel kurul toplantılarını canlı yayınlamaya karar verdi ve canlı yayın için bir dizi kriter, muafiyet ve prosedür onayladı. Buna göre; Konsey'in oylama yapılan kısımları, Genel Sekreterin atanmasına ilişkin kısımları, karar verebileceği diğer tüm tartışmaları, çalışma, taslak hazırlama, inceleme, uzman, oturumlar

arası ve düzenleme gruplarının toplantıları hariç genel kurul oturumları çevrimiçi olarak canlı yayınlanacak.

Ayrıca IMO'nun altı çalışma dilinde canlı yayın yapılması, Konseyin çok dilliliğin artırılmasına yönelik çalışmalarının bir parçası olarak değerlendirilecek.

Şeffaflığı ve bilgiye erişimi artırmak amacıyla Konsey, IMO Sekreterliği'nin konsey belgelerinin kamuoyuna açıklanması önerisini onayladı.

Sekreteryaya tarafından sunulan tüm Konsey belgeleri, Konsey önceden aksi yönde karar almadığı takdirde, toplantıdan önce kamuoyuna açıklanacaktır. Bir üye devlet, hükümetler arası bir kuruluş veya hükümet dışı bir kuruluş tarafından sunulan tüm konsey belgeleri, sunan kişi sunum sırasında bu belgelerin gizli kalması gerektiğini belirtmediği takdirde kamuoyuna açıklanacak.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Konsey, IMO'nun çok dilliliği artırma çalışmalarında bugüne kadar kaydedilen ilerlemeyi vurguladı. Sekreteryaya, Ocak 2024'te başlayan iki yıllık bir yol haritası da dahil olmak üzere Çok Dillilik için Stratejik Çerçeve'yi özetledi. Konsey, Birleşmiş Milletler'in altı resmi dilinin her birinin belirlenmiş tarihlerini Stratejik Çerçeve'ye referans olarak eklemeyi ve dilsel ve kültürel çeşitliliğe ilişkin farkındalığı artırmak amacıyla bu tarihlerin IMO toplantı programı takviminde işaretlenmesini kararlaştırdı.



Kaynak: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/ECSStatement.aspx>

Konsey, yüz yüze toplantıları desteklemek için hibrit katılımın kullanımını kalıcı olarak tesis etmeyi ve

Prosedür Kurallarını buna göre gözden geçirmeyi kabul etti. Diğer IMO organlarını da aynısını yapmaya davet etti.

Konsey, Ramazan Bayramı ve Kurban Bayramı'nı IMO'da Resmî Tatil olarak kabul etti. Bu kararın, Meclis 34. oturumunda (A 34) iletilmesi ve IMO'nun toplantı takvimine dahil olmak üzere kabul edilerek uygulanması amaçlanacaktır.

Toplantıda 25 Eylül 2025'te Dünya Denizcilik Günü'nün kutlanmasıyla sonuçlanacak olan 2025 Dünya Denizcilik Günü teması "Okyanusumuz, Yükümlülüğümüz, Fırsatımız" olarak onayladı. Tema, küresel ticaretin %80'inden fazlasının deniz yoluyla taşınmasıyla okyanusun dünya ekonomisindeki hayati rolünü yansıtmaktadır. Ayrıca Filipinler Hükümeti'nin 2027 yılında Dünya Denizcilik Günü Paralel Etkinliği'ne ev sahipliği yapma teklifini kabul etti.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Genel Müdürlüğümüzce IMO Konsey ve Komite toplantı ve çalışmalarına etkin katılım sağlanarak denizcilik idari kapasitemizin artırılması ve denizcilik sektörümüzün uluslararası kurallara daha hızlı uygun hale getirilmesi hedeflenmektedir. IMO'nun şeffaflığın ve bilgiye erişimin artırılması adına uygulayacağı politikaların sektör temsilcilerimiz için uluslararası çalışmaların takibinde fırsat sağlayacağı, gerçekleştirilecek canlı yayınların ve paylaşılacak belgelerin sektör temsilcilerimizce de takip edilmesinin önemli olacağı değerlendirilmektedir.

Dünya Denizcilik Konseyi'nden Yenilikçi Mekanizma^{5 6 7}



Kaynak: <https://www.maritime-executive.com/article/wsc-presents-fund-plan-to-support-green-fuels-ahead-of-imo-s-mepc-session>

Denizcilik sektörü, karbon emisyonlarını azaltmak ve iklim değişikliğiyle mücadele etmek amacıyla giderek artan bir baskı altına girmiştir. Bu bağlamda, Dünya Denizcilik Konseyi (WSC), denizcilik sektöründe sera gazı (GHG) emisyonlarını azaltmak için geliştirdiği Yeşil Denge Mekanizması'nı (Green Balance Mechanism - GBM) açıklamıştır. Bu yenilikçi mekanizma, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Deniz Çevresi Koruma

⁵ <https://www.maritime-executive.com/article/wsc-presents-fund-plan-to-support-green-fuels-ahead-of-imo-s-mepc-session>

⁶ <https://www.worldshipping.org/green-balance-mechanism>

⁷ Further development and explanation of the Green Balance Mechanism including draft amendments to MARPOL Annex VI- Submitted by WSC



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Komitesi'nin (MEPC) yaklaşan oturumunda tartışılacak ve onaylanması halinde denizcilik endüstrisinin karbon ayak izini önemli ölçüde azaltacağını taahhüt etmektedir.

Yeşil Denge Mekanizması, 2023 yılında IMO tarafından belirlenen sera gazı emisyonlarını azaltma stratejisi doğrultusunda geliştirilmiştir. Mekanizma, geleneksel fosil yakıtların maliyetini daha temiz enerji kaynaklarının yüksek maliyetleriyle dengelemeyi amaçlamaktadır. Bu sayede, gemi operatörleri temiz yakıtlara geçiş yaparken mali engellerle karşılaşmayacak ve sıfır emisyonlu yakıtların kullanımını teşvik eden bir yapı oluşturulacaktır.

Yeşil Denge Mekanizması, çok aşamalı bir sistem olarak tasarlanmıştır. Bu sistem, gemilerin kullandığı yakıtların karbon yoğunluğuna göre mali teşvikler ve ücretlendirmeler sunmaktadır. Mekanizma, gemilerin kullandıkları yakıtların karbon

yoğunluğuna (GHG Yoğunluğu) göre belirlenmekte ve her gemi için kullanılan yakıtın emisyon azaltımına bağlı olarak değişmektedir. Yani, tahsis bölgeleri sabit coğrafi bölgeler değildir; yakıtın sağladığı emisyon azaltımı yüzdesine göre tanımlanmış sanal bölgeler olarak düşünülmektedir.

Bu sanal bölgeler, Tahsis Bölgesi 1 ve Tahsis Bölgesi 2 olarak adlandırılmaktadır. Tahsis Bölgesi 1'de, yakıtlar fosil yakıt referans noktasına göre %65 ile %80 arasında bir karbon azaltımı sağlıyorsa, gemi bu bölgeden teşvik almaya hak kazanmaktadır. Tahsis Bölgesi 2'de ise, yakıtlar %80'den daha fazla bir karbon azaltımı sağlıyorsa, gemi daha yüksek teşvikler almaya hak kazanmaktadır. Eğer bir geminin kullandığı yakıt, belirtilen bu azaltım yüzdesini karşılamıyorsa, gemi Ücretlendirme Bölgesi içinde yer almakta ve bu durumda ek bir ücret ödemesi gerekmektedir. Bu yapı, daha temiz yakıtların kullanımını teşvik etmek amacıyla tasarlanmıştır.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Mekanizmanın hesaplama sürecinde ise karbon yoğunluğu hesaplamaları, "Well-to-Wake" (WtW) yani "Kaynağından Kullanımına Kadar" metrikleriyle ölçülmektedir. Bu, yakıtın üretiminden tüketime kadar olan tüm aşamalarını kapsamaktadır. Kullanılan yakıtın karbon yoğunluğuna göre, hangi tahsis bölgesine girdiği belirlenmekte ve buna göre ya teşvik ya da ek bir ücret hesaplanmaktadır. Bu hesaplama, Marginal Abatement Cost (MAC) yani Marjinal Azaltım Maliyeti üzerinden yapılmakta ve yakıtın piyasadaki fiyatı ile karbon yoğunluğu arasındaki fark dikkate alınmaktadır. Ayrıca, her yıl yakıtların maliyet farklarını dengelemek için uygulanacak olan Yeşil Denge Ücreti (Green Balance Fee), en düşük seviyeye ayarlanacak ve önceden ilan edilecektir. Bu, gemi operatörlerinin bir sonraki yıl ne kadar ödeme yapacaklarını veya hangi teşvikleri alacaklarını bilmelerini sağlamaktadır.

Toplanan ücretler, IMO tarafından yönetilecek bir fonda biriktirilecek ve bu fon, teşviklerin dağıtılmasında ve gelişmekte olan ülkelerde yeşil enerji araştırma projelerinin desteklenmesinde kullanılacaktır. Bu, küresel çapta adil bir geçişin sağlanmasına ve sektörde sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşılmasına katkıda bulunacaktır.

Yeşil Denge Mekanizması'nın geliştirilmesi ve mevcut haliyle sunulmasındaki amaç, MEPC'nin 2024 yılı sonlarında yapılacak 82. oturumunda bu mekanizmanın onaylanmasını sağlamaktır. Bu süreçte, IMO'nun stratejik hedefleri ve üye devletlerin geri bildirimleri doğrultusunda mekanizma üzerinde tartışmalar yapılacak ve gerekirse düzenlemeler gerçekleştirilecektir.

Yeşil Denge Mekanizması, diğer önerilerden farklı olarak, gemilerin kullandıkları yakıt türüne göre dinamik bir mali dengeleme sistemi



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

sunmaktadır. Bu sistem, sadece sabit bir karbon vergisi uygulamak yerine, yakıtın karbon yoğunluğuna göre değişken ücretler uygulayarak, daha düşük karbon emisyonuna sahip yakıtların daha cazip hale gelmesini sağlamaktadır. Bu özellik, mekanizmayı denizcilik endüstrisinde daha esnek ve adil bir çözüm haline getirmektedir.

Mekanizmanın getirdiği yenilikçi yaklaşım, sadece gemi sahipleri ve operatörleri değil, aynı zamanda yeşil enerji üreticilerini de desteklemektedir. Öneriye göre, yeşil yakıt üreticileri, bu mekanizma sayesinde daha yüksek taleplerle karşılaşacak ve bu da yeşil enerji üretim kapasitesinin artırılmasını teşvik edecektir.

Yeşil Denge Mekanizması, denizcilik endüstrisinde karbon emisyonlarını önemli ölçüde azaltarak, sektörün küresel ısınmaya katkısını minimize etmeyi planlamakta, daha

temiz enerji kaynaklarının kullanımını teşvik ederek, sektörün fosil yakıtlardan uzaklaşmasını sağlamayı taahhüt etmektedir. Böylece, enerji üreticileri, temiz yakıtların artan talebi doğrultusunda yatırımlarını artırarak, yeşil enerji altyapısının genişlemesine katkıda bulunacaktır. Ayrıca, mekanizma, gelişmekte olan ülkelerde yeşil enerji araştırma ve geliştirme projelerini destekleyen bir fonun oluşturulmasını içermekte ve küresel çapta bir adil geçişin sağlanmasına yardımcı olmak amaçlanmaktadır.

Yeşil Denge Mekanizması'nın tartışılması denizcilik endüstrisinin sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmasında kritik bir rol oynayacaktır. Bu mekanizma, IMO'nun 2023 GHG Stratejisi'nde belirlenen hedeflere ulaşılmasını desteklerken, sektör genelinde daha temiz yakıtların kullanımını teşvik etmektedir. WSC'nin önerdiği bu mekanizma, sadece denizcilik sektörünü değil, aynı zamanda küresel enerji piyasalarını da



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

etkileyecektir. Çünkü sektörde yeşil dönüşümün hızlanması ve küresel karbon emisyonlarının azalması, uzun vadede iklim değişikliğiyle mücadelede önemli kazanımlar sağlayacaktır.

Gemilerde ve Ağır Çalışma Ortamlarında Dehidrasyon Tehlikesi^{8 9 10 11 12 13 14}



Kaynak: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Dehidrasyon>

Bilindiği üzere Kuzey Yarımkürede 21 Haziran tarihi ile başlayan yaz mevsimi 23 Eylül'e kadar sürmekte

ve 21 Haziran'dan daha önce başlayan sıcak havalarda bazen 23 Eylül sonrasına kadar dahi devam etmektedir. Yaz aylarında çalışmak bu nedenle çok zorlaşmakta ve eğer beden gücüne dayalı bir işte çalışıyorsanız bu durum daha da fazla zorlayıcı olabilmektedir. Bu tarihlerde Ekvator'un (0° Paraleli) kuzeyinde ya da Ekvator'a yakın bir yerde çalışmakta olan gemi insanları ise hem çevre sıcaklığı hem gemilerin özellikle makine dairelerindeki yüksek sıcaklık hem de kullandıkları kişisel koruyucu ekipmanlar (baret, kulaklık vs.) ve de giydikleri tulumlar nedeniyle vücut sıcaklıkları çok yükselmekte buna bir de beden gücü ile çalışma eklenince çok fazla su kaybına maruz kalmaktadırlar. Bu su kaybı ise dehidratasyon veya dehidrasyon dediğimiz duruma neden olmaktadır.

⁸ <https://safety4sea.com/cm-how-to-tell-if-youre-dehydrated-onboard-signs-and-symptoms/>

⁹ <https://safety4sea.com/cm-how-to-tell-if-youre-dehydrated-onboard-signs-and-symptoms/>

¹⁰ <https://tr.wikipedia.org/wiki/Dehidrasyon>

¹¹ Riebl SK, Davy BM (Kasım 2013) "The Hydration Equation: Update on Water Balance and Cognitive Performance", ACSM's Health and Fitness Journal (ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4207053)

¹² <https://www.medicalpark.com.tr/dehidrasyon-nedir/hg-2718>

¹³ <https://www.seafarerswelfare.org>

¹⁴ <https://www.healthdirect.gov.au>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Çeşitli sebeplerle vücudun olması gerekenden daha fazla sıvı kaybı yaşamasına DEHİDRASYON adı verilir.

Yaşa, cinsiyete göre değişmekle birlikte yaklaşık olarak insan vücudunun %60 ile %75'inin sudan oluştuğunu belirtebiliriz. Besinlerin sindirilmesinden vücuttaki kimyasal reaksiyonların gerçekleştirilmesine, vücut ısısının korunmasına kadar pek çok görevi bulunan su olmazsa başta böbrekler olmak üzere birçok organ hasar görür ve doğal olarak yaşamsal faaliyetlerimiz tehlikeye girer. Örneğin; limana yanaşır yanaşmaz ana makine yakıt enjektörlerinin değişmesinin gerektiğini, sıcak bir bölgede seyir halindeyken seperatör bakım-tutumunun yapılması gerektiğini düşünelim ya da bir güverte zabiti olarak sıcak bir bölgede kafamızda baret ile yükleme-tahliye operasyonunu kontrol ettiğimizi ve bu durumlarda maruz kaldığımız yüksek sıcaklığı ve vücudumuzdaki su kaybını

düşünelim. Yaşanılan dehidrasyonun derecesi işte bu su kaybına bağlı olarak değişmekte ve derecelendirilmektedir. Örneğin; hafif dehidrasyon durumunda vücuttaki su kaybı %3'ün altında iken orta şiddette dehidrasyonda su kaybı %3-6 arası, ağır dehidrasyon ise %6'nın üzerindeki su kayıplarında ortaya çıkmaktadır.

Susuzluk belirtileri arasında baş ağrısı, iştahsızlık, açıklanamayan yorgunluk gibi belirtiler bulunmakla birlikte, hafif dehidrasyon olarak kabul edilen %1-2'lik bir sıvı kaybının dahi bilişsel performansı azalttığı gözlemlenmiştir. İnsanlar aktif ter salgılamak için büyük değişkenler gösteren bir kapasiteye sahiptirler. Bu nedenle sıcak veya nemli havalarda veya yoğun efor sırasında, su kaybı belirgin şekilde artabilir. Erkek bireylerde tüm vücuttan atılan ter miktarının rekabetçi bir spor sırasında saatte 2 litreyi, yoğun egzersiz sırasında ise saatte 3-4 litreyi bulduğu düşünüldüğünde, acil bir durum

23 | S a y f a



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

meydana geldiğinde gemi insanların kaybettikleri sıvı miktarlarının da harcadıkları efor göz önünde bulundurularak çok fazla olduğu söylenebilir. Vücuttaki sıvı kaybının sadece su kaybetmek değil; yararlı mineralleri de kaybetmek anlamına geldiği ve bu durumun da vücudun iç dengesi (homeostazi) üzerinde olumsuz etkisinin bulunduğu unutulmamalıdır. Bu nedenle sadece kaybedilen sıvının değil, minerallerin de telafi edilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Dehidrasyon belirtilerini tekrar şu şekilde ifade etmek mümkündür:

- Artan susuzluk
- Azalan idrara çıkma hali
- Ağız kuruluğu
- Baş ağrısı
- Ciltte kuruluk
- Baş dönmesi
- Güçsüzlük
- Çarpıntı
- Terlemede azalma

- Uyuşukluk

Dehidrasyon nedenleri ise aşırı şekilde sıvı kaybına neden olan faktörler olarak ISWAN (International Seafarers Welfare and Assistance Network) tarafından şu şekilde belirtilmiştir:

- Hastalık kaynaklı yüksek ateş
- Temiz içme suyuna erişim imkanının olmaması
- Yanıklar, deri hastalıkları ya da enfeksiyonlar
- Aşırı egzersiz
- Kusma, ishal ve enfeksiyonlar
- Diyabet

Vücuttaki dehidrasyonun boyutu tamamen kesin tanı ifade etmemekle ve idrarın renginin besinler, alınan ilaçlar ve vitamin destekleri ile değişebileceği göz önünde bulundurulmakla birlikte idrar renk cetvelinden tespit edilebilir. Bu renk cetveli beyaza yakın sarıdan koyu sarı renge kadar 8 dereceli bir skala olup 1-2 numaralar açık sarı; 7-8 numaralar koyu sarı renkleri ifade etmektedir.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Skalada açık sarı vücutta dehidrasyonun olmadığını ve vücutta sıvı alımının yeterli düzeyde olduğunu göstermektedir. Bu renk skalasının bir rehber niteliği taşıdığı ve sağlık profesyonellerinin tavsiyelerinin yerini tutmadığı unutulmamalı şüphe durumunda doktora danışılmalıdır.

Britannia Club tarafından dehidrasyona karşı alınabilecek bazı önlemler ise şu şekilde belirtilmiştir:

- Susuzluk dehidrasyonun gecikmiş bir göstergesi olduğundan susamış hissedilmese dahi düzenli su içilmelidir.
- Bir seferde çok fazla miktarda su içmek yerine aralıklı su içilmelidir.
- Alkol ve kafein içerikli içecekler dehidrasyon şiddetini artırabildiğinden dolayı sınırlı olarak kullanılmalıdır.

Genel olarak denizciliğin zorluklar barındıran çalışma ortamı,

gemi kaptan ve zabitlerine hem kendi sağlıklarına dikkat etmeleri hem de mürettebatın sağlıklarına dikkat etmelerini gerekli kılmaktadır. Diğer hastalıklar, iş kazaları vs. gibi durumlar yanında dehidrasyon da olumsuz potansiyel taşıyan bir durum olarak gözse çarpılmaktadır. Yorgunluğa, bilşsel kapasitenin düşmesine, baş dönmesi gibi durumlara neden olması hem verimi düşürmekte hem de iş kazalarına davetiye çıkarmaktadır. Bu nedenle belirtmiş olduğumuz üzere gemi personelinin hem sıcak havalarda hem yüksek sıcaklıktaki çalışma ortamlarında sağlık durumlarına dikkat edilmesi büyük önem taşımaktadır.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

IMO'dan Denizcilik ve Balıkçılık Şirketlerine Okyanus Atıklarına Karşı Yeni Küresel İttifaka Katılma Çağrısı^{15 16 17 18}



Kaynak: www.imo.org

Denizcilik ve balıkçılık sektörlerinde faaliyet gösteren işletmeler, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından Deniz Plastik Atıkları Küresel Sanayi İttifakı'na (GIA) katılmak için ilgi göstermeye davet ediliyor.

Bu ittifak, deniz ve balıkçılık endüstrisindeki liderleri bir araya

getirerek, okyanuslardaki plastik atıkların önlenmesi ve azaltılması için yenilikçi çözümler geliştirmeyi amaçlıyor. Ayrıca, teknolojilerin ve alternatif yaklaşımların benimsenmesi önündeki ortak engelleri ele almayı hedefliyor.

IMO'nun sera gazı emisyonları ve biyofouling gibi konularda GIAs oluşturma ve yönetme konusundaki deneyiminden yararlanarak, bu yeni ittifak, deniz ve balıkçılık sektörlerinden kaynaklanan deniz plastik atıkları sorununu ele alacak.

Deniz Plastik Atıkları GIA, IMO'nun OceanLitter Programı kapsamında yönetilecek ve GloLitter Ortaklıkları projesi (GloLitter) ve Bölgesel Atık Projesi (RegLitter) gibi projeleri içerecek. Bu ittifak, daha önce GloLitter projesi kapsamında kurulan proje özelindeki GIA'nın yerini alacak.

¹⁵ www.imo.org

¹⁶ <https://mavi.sifiratik.gov.tr/>

¹⁷ <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=32659&MevzuatTur=7&MevzuatTerip=5>

¹⁸ <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/155312.pdf>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Deniz Plastik Atıkları GIA

Deniz Plastik Atıkları GIA, gemi sahipleri, limanlar, balıkçılık endüstrisi, geri dönüşüm şirketleri, teknoloji ve veri sağlayıcıları ile sınıf kuruluşları da dahil olmak üzere geniş bir denizcilik paydaş yelpazesini içermesi bekleniyor. Bir görev gücü, çalışma alanlarını ve faaliyetleri yönlendirecek.

Üyeler, bilgi ve uzmanlık paylaşımı yapmak için düzenli olarak bir araya gelecek, yuvarlak masa tartışmaları aracılığıyla endüstri kılavuzları ve araçlar geliştirecek ve yeşil çözümlerin potansiyeli hakkında farkındalık yaratmak için çalışmalar ve diğer faaliyetler yapacak.

Bu faaliyetlerin çıktıları, IMO'nun Deniz Çevresi Koruma Komitesi (MEPC) ve Londra Konvansiyonu/Protokolü gibi organlarına iletilecek.

Uygunluk

Deniz Plastik Atıkları GIA'ya üyelik, yalnızca aşağıdaki endüstri şirketlerine açık:

- Bireysel, kâr amacı güden, ticari işletmeler veya şirketler, küçük ve orta ölçekli işletmeler (KOBİ'ler) ve kooperatifler dahil, ulusal veya çok uluslu şirketler;
- Ticari işletmeler veya şirketler olarak davranan veya faaliyet gösteren devlet mülkiyetindeki işletmeler;
- Doğrudan işletmeler tarafından finanse edilen ve/veya yönetilen kurumsal vakıflar.

Kamu sektörü veya akademi gibi diğer kuruluşlar, resmi üyeliğe uygun değil, ancak belirli çalışma alanlarına veya faaliyetlere katılmaları için davet edilebilir.

Üyelik için başvuracak şirketler, aşağıdakileri açıkça gösterebilmelidir:



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Deniz bazlı kaynaklardan gelen deniz plastik atıklarını (SBMPL) ele alma taahhüdü
- Aktif olarak katılma ve katkıda bulunma isteği
- Yüksek düzeyde taahhüt (mali ve teknik aynı katkı)

Türkiye'de Atık Yönetimi

Ülkemiz Akdeniz'e kıyısı olan bir ülke olarak denizcilik ve balıkçılık sektörlerinde stratejik bir öneme sahiptir. İstanbul ve Çanakkale Boğazları gibi önemli su yolları, yoğun deniz trafiği ile dikkat çekmektedir. Bu durum, deniz kirliliğinin önlenmesi ve yönetimi açısından Türkiye'yi önemli bir noktaya getirmektedir.

Türkiye'deki denizcilik ve balıkçılık şirketleri, Deniz Plastik Atıkları Küresel Sanayi İttifakı'na katılarak, hem yerel hem de uluslararası alanda deniz kirliliği ile mücadelede önemli bir rol oynayabilirler. Türkiye, deniz kirliliği ile mücadelede "Mavi Kart Sistemi" ve

"Sıfır Atık Mavi Projesi" gibi uygulamalarla öne çıkıyor. Mavi Kart Sistemi, gemi atıklarının denize boşaltılmasını engellemek amacıyla gemilerin atıklarını düzenli olarak limanlarda bertaraf etmelerini sağlamak için geliştirilmiş bir sistemdir. Sıfır Atık Mavi Projesi ise, denizlerdeki plastik atıkların toplanması ve geri dönüştürülmesi amacıyla başlatılan bir çevre koruma girişimidir.

Ayrıca, "Atık Yönetimi Yönetmeliği" ve "Deniz Çevresinin Korunması Hakkında Kanun" gibi mevzuatlarla deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik geniş kapsamlı yasal düzenlemeler güncel olarak mevzuatta bulunuyor. Ülkemizin Deniz Plastik Atıkları Küresel Sanayi İttifakı'na katılımı, bu tür ulusal girişimlerin etkinliğini artırabilir ve ülkenin deniz ekosistemlerinin korunmasına yönelik uluslararası iş birliği çabalarını güçlendirebilir. Bu ittifak, Türkiye'nin sürdürülebilir denizcilik hedeflerine ulaşmasına ve



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

dünya çapında deniz kirliliğiyle mücadelede daha etkin bir rol üstlenmesine olanak tanıyacaktır.

Yük Taşıma Birimi (CTU) Paketlenmesine İlişkin Kılavuz

19



Kaynak: <https://www.kcshipping.co.uk/news-item/a-guide-to-container-transport-unit-packing>

2007'de tam yüklü konteyner gemisi MSC Napoli, İngiltere'nin güney kıyılarında bir fırtına sırasında ikiye bölündü ve tamamen battı. Kaza sonrası yapılan soruşturmada, konteynerlerin paketlenmesiyle ilgili çeşitli faktörlerin geminin batmasına

olumsuz anlamda katkıda bulunduğu sonucuna varıldı. Bunlardan bazıları şöyle;

- Aşırı ağırlıktaki konteynerler
- Birçoğu beyan edilmemiş olan yükler
- Dengesiz yüklerle uygunsuz şekilde yapılmış paketlemeler

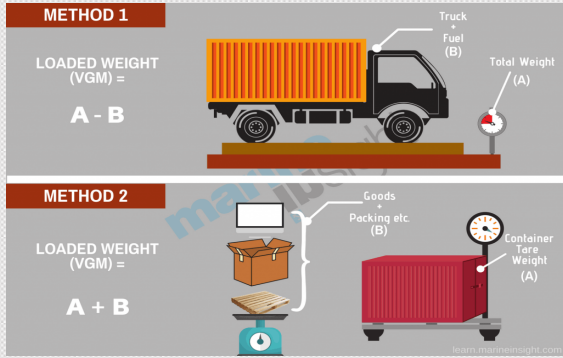
Sonuç olarak, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından; SOLAS sözleşmesi, konteynerlerin veya içeriklerinin sevkiyat için kabul edilmeden önce tartılmasını zorunlu kılmak için değiştirildi. Bu, dünya çapında ve Birleşik Krallıkta uygulanan Doğrulanmış Brüt Ağırlık (Verified Gross Mass) Yönetmeliği'nin kökeniydi.

¹⁹ <https://www.kcshipping.co.uk/news-item/a-guide-to-container-transport-unit-packing>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**



Kaynak: <https://www.marineinsight.com/guidelines/verified-gross-mass-vgm-for-shipping/>

Birden fazla şekilde yanlış ağırlığın uygunsuz olarak istiflenmesi yapısal gerilmelere yol açtı ve bu da gemi kaybına neden oldu. MSC Napoli'nin kaybı nadir görülen bir olaydır, ancak uygunsuz yükler sürekli olarak karada transit kazalara neden olur. Kötü paketlenmiş konteynerler nedeniyle forklift devrilmeleri meydana gelebilir. Ya da gevşek yapıdaki maddeler hareket ederek istifin kaymasına veya çökmesine neden olur.

Bir Konteyner Nasıl Yüklenir?

İhracatçılar tarafından yanlış yükleme nedeniyle her yıl binlerce konteyner hasar görüyor veya tehlikeli hale geliyor ve bu durum tüm taraflar için önemli mali kayıplara yol açma potansiyeli taşıyor. Ayrıca bu durum gemi mürettebatı ve konteynerleri varış yerlerine ulaştıklarında boşaltanlar için de tehlikeli olabilir. Tehlike, limana ve limandan kara yoluyla yapılan taşımalarda da mevcuttur. Konteyner araç sürücüleri, diğer kara ve demir yolu aracı kullanıcıları ile halk, uygunsuz şekilde paketlenmiş konteynerler nedeniyle gereksiz yere riske atılıyor. Bu nedenle, bir konteynerin emniyetli bir şekilde nasıl yükleneceğini bilmek hayati önem taşıdığından aşağıda yer alan dört önemli adımı izlenmelidir:

1. Konteyner iyi durumda mı, ayrıca geçerli bir Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- (CSC) plakasının görüntülenip görüntülenmediğini kontrol edin.
2. Bir yükleme planı oluşturun, paketlenen eşyaların ağırlık ve boyutunu bilmeniz, ağırlığı eşit dağıtmak ve aşırı yükleme yapmamak için bir plan yapmanız gerekir.
 3. Tüm bireysel öğeleri kayışlarla/desteklerle sabitleyin; şiddetli deniz ve rüzgâr, konteynerde büyük bir zorlanmaya neden olabilir ve en ağır öğeler bile kayabilir.
 4. Konteyneri kapatmadan önce tüm yükün eşit şekilde dağıtıldığından ve emniyetli olduğundan emin olmak için son kontrolleri yapın.

Hazırlanan kılavuza;

<https://www.kcshipping.co.uk/images/guides/CIGCTU-Code-Container-Packing-Checklist-Sep-2020.pdf> linkinden ulaşılabilir.

Ülkemizde halihazırda bu kapsamda yürürlükte olan mevzuatlar

bulunmaktadır. "14.11.2021 tarihli ve 31659 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelik" in 14 ve 18'inci maddeleri ile "15.01.2021 tarihli ve 2733 sayılı Bakan Olur' u ile yayımlanan Denizyoluyla Taşınacak Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti ve Bildirimi Hakkında Yönerge" bu kapsamda düzenlemiş ve uygulanmaktadır. Mevzuat gereği; yük taşıma birimlerinin gemiye emniyetli yüklenmesini sağlamak üzere "Yük Taşıma Birimlerinin Paketlenmesi için Uygulama Kodu (CTU Kod)" hükümlerine uyulması ve denizyoluyla taşınmak üzere gemilere yüklenecek dolu konteynerlerin brüt ağırlıklarının yükleyen tarafından tespit edilerek doğrulanması zorunludur. Bu kapsamdaki ayrıntılı diğer tüm hükümlere anılan mevzuattan ulaşılabilir.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Kaynaklar

1. www.denizcilik.uab.gov.tr
2. www.cruising.org.com
3. www.imo.org
4. www.gcaptain.com
5. www.maritime-executive.com
6. www.worldshipping.org
7. www.safety4sea.com
8. www.tr.wikipedia.org
9. www.ncbi.nlm.nih.gov
10. www.medicalpark.com.tr
11. www.seafarerswelfare.org
12. www.healthdirect.gov.au
13. www.mavi.sifiratik.gov.tr
14. www.mevzuat.gov.tr
15. www.mevzuat.gov.tr
16. www.kcshipping.co.uk