



Dünya Denizcilikindeki Son Gelişmeler

e-bülten



**DENİZCİLİK
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ**

Yıl: 2024

Sayı: 9

Dönem: Eylül

Yayın Tarihi: 31.10.2024



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Bülten İçeriği

Türkiye Uluslararası Denizcilik Örgütü Üye Devlet Denetim Programı'nı (IMSAS) Başarıyla Geçti	2
Uluslararası Denizcilik Örgütü Yük ve Konteyner Taşımacılığı Alt Komitesi 16-20 Eylül 2024 Tarihlerinde Gerçekleştirildi	6
SAR Konvansiyonu: Dünyada ve Türkiye'deki Etkileri	9
Adil Muamele Kapsamında Gemi İnsanlarına Karşı Suç Şüphesiyle Gözaltı Tedbirinin Değerlendirilmesi	12
Gemide Emniyetli Seyir İçin Bakım-Tutumun Kritik Rolü	19
Küresel Limanlarda "Dwell Time" ve Yaşanan Zorluklar	23
Dünyanın İlk Okyanus Geçişli Amonyak Yakıtlı Gemileri 2026'da Hizmete Giyor	29
Kaynaklar	34

Bu bültende, 01.09.2024 - 01.10.2024 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

Türkiye Uluslararası Denizcilik Örgütü Üye Devlet Denetim Programı'nı (IMSAS) Başarıyla Geçti ¹ ² ³ ⁴ ⁵ ⁶



Kaynak: <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Default.aspx>

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) ana rolü; denizcilik sektörü için adil, etkili, evrensel olarak uygulanabilen, emniyetli-güvenli-çevreye duyarlı-verimli ve sürdürülebilir denizciliği teşvik eden düzenleyici bir çerçeve oluşturmaktır. Bununla birlikte; böyle bir çerçeveden elde edilen faydalar ancak IMO'ya üye tüm devletler, taraf oldukları enstrümanların gerektirdiği şekilde, yükümlülüklerini yerine getirdiklerinde tam olarak elde edilebilir.

IMO'ya üye devletler; bayrak, liman ve kıyı devletleri olarak yürürlükteki uluslararası hukuktan kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmek için yeterli ve etkili bir sistem kurmak ve bunu sürdürmek konusunda birincil sorumluluğa sahiptir. IMO, üye devletlerin taraf oldukları IMO enstrümanlarına tam olarak uyabilmeleri için kapasitelerini ve genel performanslarını geliştirmelerine yardımcı olabilmek için çaba sarf etmektedir.



Kaynak: <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Default.aspx>

IMSAS (IMO Member State Audit Scheme), 2006 yılında gönüllü bir program olarak başlamış ve 2016'da bir

¹ VIMSAS (Voluntary IMO Member State Audit Scheme)

² IMO'nun A.1070 (28) sayılı kararı

³ IMO'nun A.1067(28) sayılı kararı

⁴ <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/imo-vimsas.pdf>

⁵ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S266649621000177>

⁶ <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Default.aspx>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

anlaşma yükümlülüğü haline gelmiştir. Uygulanabilir IMO enstrümanlarının tutarlı ve efektif bir şekilde uygulanmasını teşvik etmeyi ve üye devletlerin kabiliyetlerini geliştirmelerine yardımcı olmayı amaçlamaktadır.

Denetim standardı olarak IMO Enstrümanları Uygulama Kodu'nu (III Kod) kullanılmaktadır. Denetlenen üye devlete, söz konusu program kapsamındaki zorunlu IMO enstrümanlarını ne kadar etkin bir şekilde uyguladığına dair kapsamlı ve objektif bir değerlendirme sunmak esastır.

Program kapsamındaki denetimler, programın kurumsallaşması için kabul edilen IMO enstrümanlarındaki değişikliklerin çoğunun yürürlüğe girdiği 1 Ocak 2016 tarihinde zorunlu hale gelmiştir.

Söz konusu denetimlerin yürütülmesini kolaylaştırmak ve IMO tarafından kabul edilen kılavuz ilkelere

dayalı olarak bulguları ele almak için bir eylem programı uygulanır. IMO Sekretaryası denetim programının idaresinden sorumludur. Üye Devletlerin denetimleri, ISO 9001:2015 gerekliliklerine uygun bir Kalite Yönetim Sistemi aracılığıyla organize edilmekte ve uygulanmaktadır. Sertifikalı kalite yönetim sistemi, denetimlerin ve bu kapsamdaki ilgili tüm faaliyetlerin; evrensellik, tutarlılık, eşitlik, nesnellik, şeffaflık, iş birliği ve sürekli iyileştirme gibi ilkelere uygun olarak gerçekleştirilmesini sağlar.

Ülkemizin IMSAS Denetimi

Türkiye, 30 Eylül – 7 Ekim 2013 tarihleri arasında başarılı bir VIMSAS denetimi geçirmiştir. Denetim sonuç raporuna Genel Müdürlüğümüz internet sayfasından (<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/imo-vimsas.pdf>) ulaşmak mümkündür.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**



Sonraki süreçte Türkiye, 23-30 Eylül 2024 tarihleri arasında çok başarılı bir IMSAS denetimi geçirmiştir. Denetimin kapsamı; SOLAS 1974, SOLAS PROT 1988, MARPOL, MARPOL PROT 1997, STCW 1978, LL 1966, LL PROT 1988, TONNAGE 1969, COLREG 1972 sözleşmelerden oluşmaktadır. Genel Müdürlüğümüz koordinasyonunda gerçekleştirilen denetime; Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı (Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü, Çevre Etki Değerlendirmesi İzin ve

Denetim Genel Müdürlüğü, Meteoroloji Genel Müdürlüğü), İçişleri Bakanlığı (Sahil Güvenlik Komutanlığı), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı), Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı (Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu) tarafından iştirak edilmiştir.



Söz konusu denetimi; Regi John (Birleşik Krallık- Baş Denetçi), Sandra Lourenco Basilio (Angola) ve Eduardo Ortiz Prats (IMO Sekreteryası) gerçekleştirmiştir. Bahse konu denetim ekibi tarafından imzalanan 28 Eylül

4 | Sayfa



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

2024 tarihli taslak raporda 4 bulgu ve 1 gözlem maddesi yer almaktadır. Bugüne kadar yapılan IMSAS denetimlerinde ülke başına rapora yansıyan eksiklik sayısı ortalaması 16 olup 5 ve daha az eksiklik ile denetimi tamamlanan ülke oldukça az sayıdadır. Bu sonuç ülkemizdeki denizcilik faaliyetlerinin uluslararası standartlara en üst seviyede uyumlu olarak yürütüldüğünü tasdik etmektedir.

yer alan az sayıda ve hafif düzeydeki bulguların resmi süreç başlamadan önce bulguların giderilmesi hedeflenmektedir. Ayrıca, IMSAS ikinci döngüsünde ülkemizin yeniden denetlenmesinin yaklaşık 10 yıl sonra gerçekleşeceği değerlendirilmektedir.



Önümüzdeki 6 aylık süreçte; nihai raporun yayımlanması ve sonraki 3 yıllık dönemde düzeltici faaliyetlerin tamamlanmasıyla sürecin tamamlanması öngörülmektedir. Bununla birlikte, ülkemizin raporunda

5 | Sayfa



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Uluslararası Denizcilik Örgütü Yük ve Konteyner Taşımacılığı Alt Komitesi 16-20 Eylül 2024 Tarihlerinde Gerçekleştirildi ^{7 8}



Kaynak: <https://safety4sea.com/imo-ccc-10-key-outcomes/>

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Yük ve Konteyner Taşımacılığı Alt Komitesi'nin (CCC 10) 10. oturumu 16-20 Eylül 2024 tarihleri arasında gerçekleştirildi ve çeşitli konular görüşüldü.

Yük ve Konteyner Taşımacılığı Alt Komitesi (CCC); paketlenmiş tehlikeli yüklerin, katı dökme yüklerin, dökme sıvılaştırılmış gazların ve konteynerlerin taşınmasıyla ilgilenir. Alt Komite, Uluslararası Denizcilik Katı

Dökme Yükler Kodu (IMSBC Kod) ve Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kodu (IMDG Kod) güncel tutar. Ayrıca, Gazlar veya Diğer Düşük Parlama Noktalı Yakıtlar Kullanan Gemiler için Uluslararası Emniyet Kodu (IGF Kod) ve Dökme Sıvılaştırılmış Gazları Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkında Uluslararası Kod (IGC Kod) dahil diğer kodları gözden geçirir.

Amonyak Kullanan Gemilerin Emniyetine İlişkin Geçici Kılavuzlar

Bu geçici kılavuzlar son halini almış olup MSC 109'da (2-6 Aralık 2024) onaylanması beklenmektedir. Bunlar, IGF Kodu temel olarak geliştirilmiş olup SOLAS Bölüm II-2, düzenleme 55'teki alternatif tasarım ve düzenlemeler süreci için bir standart sağlamaktadır. Kılavuzlar, yakıt olarak amonyak kullanan gemilerin (yakıt

⁷ <https://safety4sea.com/imo-ccc-10-key-outcomes/>

⁸ <https://www.lr.org/en/knowledge/regulatory-updates/imo-meetings-and-future-legislation/ccc-10-summary-report/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

olarak amonyak kullanan gaz taşıyıcıları hariç) emniyeti için uluslararası bir standart oluşturmayı amaçlamaktadır. Kılavuzlar, hedef tabanlı standartlar yaklaşımını takip eder ve hedefler ile işlevsel gereklilikleri içerir. Zamanlama kısıtlamaları nedeniyle, bazı bölümlerde işlevsel gereklilikleri karşılamaya ilişkin ayrıntılı gereklilikler eksiktir. Kılavuzlarla ilgili deneyim kazanıldıkça ilave geliştirme gerekeceği kabul edilmektedir.

IGC Kod değişikliklerinin erken uygulanması – Amonyak yükünün yakıt olarak kullanılması

Toksik yükün yakıt olarak kullanılması yasağının IGC Koddan silinmesi MSC 108'de kabul edildi. Bu, amonyak taşıyıcılarının yüklerini yakıt olarak kullanmasına izin veriyor. Değişikliklerin 1 Temmuz 2026'da yürürlüğe girmesi bekleniyor. Ancak;

MSC 108, MSC 109'da gönüllü erken uygulamanın düşünülebileceğini kabul etti ve Bayrak Devletleri'nin bu değişiklikleri Aralık 2024 gibi erken bir tarihte uygulamasına izin verdi. Bu gevşeme hem yeni hem de mevcut gemiler için geçerli olabilir ve Bayrak Devletleri bunu 1 Temmuz 2026'dan itibaren uygulayabilir.



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

IGC Kod kapsamındaki gemilerde amonyak yükünün yakıt olarak kullanılmasına ilişkin kılavuzlar

Bu kılavuzlar, yürürlüğe girmeden önce, 2026 ilkbaharında gerçekleştirilecek MSC 111'de onaylanması amacıyla, gelecek yıl CCC



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

11'den önce yazışmalarla geliştirilecektir.

IGC Kodda değişiklikler içeren taslak MSC kararı

CCC, MSC 109'da onaylanması ve MSC 110'da kabul edilmesi beklenen IGC Kod'daki değişikliklerle birlikte taslak MSC kararını sonlandırdı ve 1 Ocak 2028'de yürürlüğe girmesi bekleniyor. 2014 IGC Kod'daki değişikliklerin/açıklamaların kapsamlı olmayan aşağıdaki listesi değerlendirildi ve sonlandırıldı. Değişiklikler; çeşitli konuları içeriyor:

- Sonlu elemanlar analizinin C tipi tanklara uygulanması
- CO₂ yüklerinin taşınması ve LPG ile zehirli yüklerin yakıt olarak kullanılması,
- ESD'nin (Acil Kapatma) nedenleri ve etkileri,
- Yük tankı dolum limitleri,

- Etan, yakıt olarak kullanılmak üzere 16. bölüme yük olarak eklendi.

A.1050(27) sayılı karara ilişkin değişiklikler – Gemilerdeki kapalı alanlara girmeye ilişkin revize edilmiş öneriler

Taslak revize öneriler son halini aldı. Önerilerin amaçları; emniyet prosedürlerinin benimsenmesini ve oksijen eksikliği olan, oksijenle zenginleştirilmiş, yanıcı veya toksik atmosfer olabilecek kapalı alanlara giren veya buralarda çalışan personelin emniyetini artırmayı ve can kayıplarını önlemeyi amaçlayan uygulamaların geliştirilmesini teşvik etmektir. Kapalı alanda acil bir durum olması durumunda, öneriler, gemiye özgü kapalı alan kurtarma planlarına uyularak planlı/düşünülmüş müdahale için rehberlik yapar.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

SAR Konvansiyonu: Dünyada ve Türkiye'deki Etkileri ^{9 10 11}



Kaynak: www.imo.org

Denizcilik sektörü, tarih boyunca uluslararası ticaretin, seyahatin ve iletişimin en önemli aracı oldu. Denizlerde meydana gelen kazalar, arama kurtarma (SAR) faaliyetlerinin önemini öne çıkarmaktadır. 1979 yılında kabul edilen Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Konvansiyonu (SAR Convention), denizdeki kazalar sırasında kurtarma faaliyetlerinin koordine edilmesini amaçlayan bir

düzenlemeler bütünü olarak karşımıza çıkıyor. Bu konvansiyon ile dünya genelinde arama kurtarma faaliyetlerinin belirli bir taslağa oturtulması amaçlanmaktadır.

SAR Konvansiyonun Kapsamı

1979 yılında Hamburg'da kabul edilen SAR Konvansiyonu, denizde meydana gelen kazalarda kişilerin kurtarılması için bir uluslararası arama kurtarma planı oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu plan sayesinde; nerede bir kaza meydana gelirse gelsin, kurtarma faaliyetleri etkin ve koordineli bir şekilde yürütülür. Her ülke, kendi karasuları içinde yeterli arama kurtarma hizmeti sağlamaktan sorumludur ve gerektiğinde komşu ülkelerle iş birliği yaparak operasyonları yürütmek zorundadır. Bu iş birliği, arama kurtarma bölgelerinin belirlenmesi, tesislerin

⁹ <https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/sarconvention.aspx>

¹⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Search_and_rescue

¹¹ <https://denizcilik.uab.gov.tr/haberler/deniz-ve-hava-araclari-kazalarinda-arama-kurtarma-yonetmeligi-degist>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

paylaşılması ve ortak eğitimlerin düzenlenmesi gibi süreçleri içerir.

SAR Konvansiyonu'nun ekinde belirtilen teknik gereklilikler, arama kurtarma hizmetlerinin nasıl organize edileceği, kurtarma koordinasyon merkezlerinin kurulması ve operasyonel süreçlerin nasıl yürütüleceği gibi konuları kapsar. Rescue Co-ordination Centre (RCC) adı verilen bu merkezler, 24 saat boyunca hizmet veren ve İngilizce bilen eğitimli personel tarafından yönetilir.

Dünya Geneline Arama Kurtarma Uygulamaları

SAR Konvansiyonu'nun kabulüyle birlikte, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) öncülüğünde dünya denizleri 13 arama kurtarma bölgesine ayrılmıştır. Her bölge, sorumlu ülkeler tarafından belirlenmiş arama kurtarma sınırları ile yönetilir. Bu sistem, ülkeler arası iş birliğini teşvik ederek denizlerde meydana

gelen kazalara daha hızlı ve etkili müdahale edilmesini sağlar.

SAR faaliyetlerinde hava ve deniz operasyonlarının koordinasyonu büyük önem taşır. Özellikle geniş okyanus alanlarında kazazedelere ulaşmak için hava araçları sıkça kullanılır. SAR Konvansiyonu, bu koordinasyonu sağlamak amacıyla havacılık ve denizcilik arama kurtarma operasyonlarının entegrasyonuna vurgu yapar. Ayrıca, kurtarma operasyonlarında sahada bir koordinatör atanması ve tüm operasyonların bu koordinatörün liderliğinde yürütülmesi, etkili müdahale için kritik bir adımdır.

Bu uluslararası sistemin başarılı bir şekilde işletilmesi, devletlerin sahip olduğu kaynaklar ve teknolojik altyapı ile yakından ilişkilidir. Dünya genelinde ülkemiz dahil bazı ülkeler, arama kurtarma hizmetlerinde gelişmiş teknolojilere ve yüksek düzeyde donanımına sahipken diğer ülkeler



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

yetersiz kaynaklar nedeniyle bu operasyonlarda etkin olamamaktadır.



Kaynak: <https://www.sg.gov.tr/helikopterler>

Türkiye’de Denizde Arama Kurtarma ve SAR Konvansiyonu

Ülkemiz üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olarak denizde arama kurtarma faaliyetlerinde önemli bir role sahiptir. Özellikle Karadeniz, Ege Denizi ve Akdeniz gibi yoğun deniz trafiğine sahip bölgeler, arama kurtarma hizmetlerine yönelik kapasitesini artırmasını gerektirmektedir. Türkiye 24/10/1980 tarihinde imzaladığı 1979 SAR Konvansiyonu’nun bir parçası olarak

kendi karasularında SAR hizmetleri sunmakla yükümlüdür ve bu konuda önemli adımlar atmıştır.

Türkiye’de deniz arama kurtarma hizmetleri 17/10/2020 günü Resmi Gazete’de yayınlanan Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği temelinde Denizcilik Genel Müdürlüğüne bağlı Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM) öncülüğünde birçok resmi ve özel kurum ve kuruluşun ortak paydada bulunduğu geniş ve organize bir ağ ile yürütülmektedir. Türkiye, IMO'nun belirlediği arama kurtarma bölgelerinde aktif rol alarak hem ulusal hem de uluslararası düzeyde kazalara müdahale etmektedir.

Ülkemiz, SAR Konvansiyonu’nun gerekliliklerine uygun olarak kıyı bölgelerinde arama kurtarma koordinasyon merkezleri kurmuş ve bu merkezlerin 24 saat



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

boyunca aktif olarak hizmet vermesini sağlamaktadır.

Bununla birlikte AAKKM dünyanın dört bir yanında bulunan Türk bayraklı gemiler ve Türk vatandaşlarının da güvenliği için sürekli çalışmaktadır. Kaza veya yaralanmalar olduğunda ivedi bir şekilde diğer ülkelerin arama kurtarma unsurları ile iletişime geçilerek kurtarma operasyonunun koordinesi sağlanmaktadır.

Adil Muamele Kapsamında Gemi İnsanlarına Karşı Suç Şüphesiyle Gözaltı Tedbirinin Değerlendirilmesi ^{12 13 14 15 16 17 18} ^{19 20 21 22 23 24}



Kaynak: <https://www.tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Themis.jpg>

Denizciler, yaptıkları global iş nedeniyle yaşam ve çalışma koşulları açısından diğer insanlardan farklılık göstermektedirler. Bu farklı yaşam ve çalışma koşulları altında insanların uymak zorunda oldukları hukuk kuralları da farklılık göstermekte hatta bazı durumlarda hukuk sistemleri aynı olay hakkında aynı ya da farklı yorum

¹² <https://www.safety4sea.com/ilo-draft-guidelines-on-the-fair-treatment-of-detained-seafarers/>

¹³ https://www.safety4sea.com/wp-content/uploads/2024/09/ILO-Draft-guidelines-on-fair-treatment-of-detained-seafarers-2024_09.pdf

¹⁴ <https://www.law.cornell.edu/category/keywords/reasonable>

¹⁵ <https://www.sen.av.tr>

¹⁶ <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5237&MevzuatTur=1&MevzuatTerip=5>

¹⁷ <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.5271.pdf>

¹⁸ <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5275&MevzuatTur=1&MevzuatTerip=5>

¹⁹ <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=8203&MevzuatTur=7&MevzuatTerip=5>

²⁰ <https://www.tbddergisi.barobirlik.org.tr/m2007-71-346>

²¹ <https://www.dergipark.org.tr/en/download/article-file/397793>

²² https://www.tr.wikipedia.org/wiki/Susma_hakki

²³ <https://www.insanhaklarimerkezi.bilgi.edu.tr/tr/content/117-medeni-vesiyasi-haklara-iliskin-uluslararası-sozlesme/>

²⁴ <https://www.tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Themis.jpg>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

veya müeyyide bulundurmaları bakımından çakışmaktadır.

Sosyal ve ekonomik ilişkiler içerisinde bazen anlaşmazlıklar ve istenmeyen olay ya da durumlar yaşanabilmektedir. Ülkeler tarafından bu istenmeyen olay ya da durumların önüne geçmek ya da kişiler arası anlaşmazlıkları çözüme kavuşturmak amacıyla hukuk sistemleri geliştirilmiştir. Ülkelere özel hukuk sistemlerinin yanında ayrıca uluslararası antlaşmalarla hukukî konularda iş birliği sağlama ya da ortak hareket etme iradesi de gösterilebilmektedir. Örneğin, Türkiye Cumhuriyeti de dahil olmak üzere Avrupa Konseyi üyesi ülkelerin hükümetleri Ceza İşlerinde Karşılıklı Adli Yardım Avrupa Sözleşmesini imzalamışlardır. Bir diğer örnek olarak da denizcilik alanında Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) sözleşmeleri (SOLAS 74, MARPOL 73/78) gelmektedir. Bunun gibi gerek

hukuk alanında gerek başka alanlarda hukuksal çerçevede devletler birçok sözleşme imzalamaktadır. Ayrıca ülkeler kendi iç düzenlerini sağlamak, toplumsal hayatın aksamadan yürümesini temin etmek, işlenen suçlara karşı yaptırım uygulayarak caydırıcılık sağlamak ve uygulanan bu yaptırımların uygulama şekli ve niteliğini belirlemek için de hukukî mevzuat yapmaktadırlar.

Örneğin ülkemizi incelediğimizde bu mevzuatlardan bazıları 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu, 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu, 5275 sayılı Ceza ve Güvenlik Tedbirlerinin İnfazı Hakkında Kanun, Yakalama, Gözaltına Alma ve İfade Alma Yönetmeliği olarak sayılabilir. Tıpkı ülkemizde olduğu gibi başka ülkelerde de kendi toplumsal hayatlarını düzen altına almak ve işlenen suçlara karşı uygulanacak müeyyidelere izlenecek yolları gösteren hukukî mevzuatlar bulunmakla birlikte, insanlık tarihinde



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

yaşanan acı olayların bir daha yaşanmaması adına temel hak ve özgürlüklerin korunması, medeni ve sosyal hakların kişiliğin ayrılmaz bir parçası olarak belirlenmesi amacıyla uluslararası bildirgeler ve sözleşmeler de mevcuttur. İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin 27 nci maddesine çekince koyarak kendi Anayasası ile Lozan Barış Andlaşması ve eklerinin ilgili hükümlerine göre uygulama hakkını saklı tuttuğunu belirttiği Medeni ve Siyasi Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme bunlardan bazılarıdır. Gerek ülkelerin iç hukuk normları gerek bahse konu uluslararası antlaşmalar incelendiğinde bu düzenlemelerde yer alan hükümlerin bireysel, toplumsal ve ülkeler arası ilişkileri düzenlemek amacıyla olduğu görülecektir.

Bunların yanında yukarıda bahsettiğimiz üzere iç hukuk düzenlemeleri içerisinde yer alan bazı ifadeler denizcilik alanında da kendilerine yer bulmaya başlamıştır.

Örneğin, gerek IMO Hukuk Komiteleri toplantılarında gerekse IMO-ILO (Uluslararası Çalışma Örgütü) ortak çalışma grubu toplantılarında "Suç İşlediği Şüphesiyle Gözaltına Alınan Gemi İnsanlarına Adil Muamele Edilmesine İlişkin Rehber", hem denizciliğin uluslararası niteliği hem de temel hak ve özgürlükleri ilgilendirmesi açısından konuşulmaya ve üzerinde çalışılmaya başlanılan ve bu çalışmaların gün geçtikçe daha da geliştirildiği bir konu olmuştur.

Konunun daha iyi anlaşılması bakımından karşılaştırmalı hukuk bağlamında da konuya ilişkin bazı ifadelerin tanımlarının verilmesinde yarar bulunmaktadır. Örneğin, Ceza Muhakemesinde "şüphe" kavramı; bir suçun, bir veya birkaç fail tarafından işlenip işlenmediğini gösteren her türlü emare, iz, işaret, bulgu veya somut delildir. Şüphenin dereceleri olmakla birlikte bu dereceler Ceza Muhakemesi Kanun ve doktrinlerinde de yer aldığı üzere basit şüphe, makul şüphe, yeterli



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

şüphe ve kuvvetli şüphe olarak karşımıza çıkmaktadır. Daha sağlıklı bir karşılaştırma için örnek olarak makul şüphe kavramını ele alalım. Makul şüphe Türk Hukuk Doktrininde, Adli ve Önleme Aramaları Yönetmeliği madde 6'da "hayatın akışına göre somut olaylar karşısında genellikle duyulan şüphe" olarak tanımlanmaktadır. Aynı Yönetmeliğin 27 nci maddesinde ise, kolluğun durdurma ve kontrol yetkisini kullanması bakımından "umma derecesinde makul şüphe" bulunması gerektiği belirtilmiştir.

Amerika Birleşik Devletleri Hukuk doktrinine baktığımızda ise "Makul şüphe (reasonable suspicion), cezai işlemlerde kullanılan ve kolluk kuvvetlerinin arama yapma kararının gerekçesini değerlendirmesine olanak tanıyan yasal bir standarttır." ifadesi yer almaktadır.

Bir diğer temel haklardan olan Susma Hakkı kavramını

incelediğimizde bu hakkın hukuk dünyasında aynı zamanda Miranda Hakkı olarak da kullanılageldiğini görmekteyiz. Miranda Hakkı olarak adlandırılmadan önce Susma Hakkı kavramının tarih sahnesine ilk olarak 1215 yılında imzalanan Magna Carta Libertatum olarak tarih sahnesine çıktığı da söylenilmektedir. Hukuk Sistemlerinde ve doktrinlerinde Miranda Hakkı olarak yer alması ise 1966 yılındaki Miranda v. Arizona davasına dayanmaktadır. ABD Yüksek Mahkemesi bu dava ve benzeri üç davada daha kişinin kendi aleyhine tanıklığa zorlanamayacağına, sessiz kalma ve avukat haklarından açık bir şekilde yararlanma haklarından kişilerin haberdar edilmeleri gerektiğine hükmetmiştir.

Türk Hukuk Sistemimizde ise Ceza Muhakemesi Kanununun "İfade Alma ve Sorguda Yasak Usuller" başlığı altında yer alan 148 inci maddenin 4 üncü fıkrasında "Müdafii hazır bulunmaksızın kollukça alınan



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

ifade, hakim veya mahkeme huzurunda şüpheli veya sanık tarafından doğrulanmadıkça hükme esas alınamaz ifadesiyle kendine yer bulmuştur.

Görüldüğü üzere çeşitli hukuk sistemleri arasında temel hak ve özgürlükler yönünden birtakım benzerlikler bulunmaktadır. Ancak diğer yönlerden örneğin cezaların infazı ya da çeşitli suçlara karşılık olarak uygulanan müeyyidelerin ağırlığı, kolluk kuvvetlerinin görev ve sorumluluklarını düzenleyen maddeler yönünden de farklılıklar olabilmektedir.

Belirttiğimiz üzere denizcilik mesleği açısından bu mesleğin farklı bir yapıya sahip olması uluslararası rehber niteliğinde bir düzenleme yapma ihtiyacı doğurmuştur.

Kasım-Aralık 2020 tarihlerinde düzenlenen Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Hukuk Komitesinin 107 nci toplantısında bir suç şüphesiyle

gözaltına alınan gemi insanlarına adil muamele uygulanmasına ilişkin bir rehber geliştirilmesi kabul edilmiştir. Mart 2023 tarihinde yapılan IMO 110 uncu Hukuk Komitesi toplantısında ise “Bir Deniz Kazası Durumunda Gemi İnsanlarına Adil Muamele Edilmesine İlişkin Kılavuz”un kullanılmasına karar verilmiş ve devamında oturumlar arası bir yazışma grubu kurulması kararlaştırılmıştır.

ILO ise uzun süredir IMO ile iş birliği yapmaktadır. Kasım 2021’deki 343 üncü toplantıda ILO Yönetim Organı ILO-IMO Üçlü Çalışma Grubunun kurulmasını uygun bulmuştur. Bu çalışma grubu denizcilerin sorunlarını belirlemek üzere kurulmuş olup sekiz hükümet temsilcisi IMO tarafından, 8 armatör ve 8 gemi insanı temsilcisi ise ILO’nun işveren ve işçi grupları tarafından aday gösterilmiştir. IMO Konseyi 127 nci oturumunda bu çalışma grubunun kurulmasını ve çalışma yöntemi ile görev tanımlarını onaylamıştır.

16 | S a y f a



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

IMO Hukuk Komitesi 111 inci oturumunda ise Suç Şüphesiyle Gözaltına Alınan Gemi İnsanlarına Adil Muamele Uygulanmasına İlişkin Rehberin taslağını daha da geliştirmeyi kabul etmiştir. Bu taslak raporun üzerinde grup çalışmalarını değerlendiren Hukuk Komitesi, taslağın gözden geçirilmiş metnini onaylanmıştır. Suç Şüphesiyle Gözaltına Alınan Gemi İnsanlara Adil Muamele Uygulanmasına İlişkin Rehber, bu rehberde yer alan hakların iyileştirilmesi için Üçlü Çalışma Grubuna havale edilmiştir. Ayrıca IMO Hukuk Komitesi'nin 11 inci toplantısında "maritime crime" ifadesi yerine ülkeler tarafından "crime" yani suç ifadesinin kullanılmasının daha uygun olduğu "maritime crimes" yani denizcilik suçları olarak özel bir suç kategorisi oluşturulmaması gerektiği belirtilmiştir.

Bu taslak rehberde geçen bazı ifadeler şu şekilde yer almaktadır:

- Denizcilerin uyrukları dışında yargı yetkisi bulunan yerlerde çalıştıkları süre boyunca suç işlediği şüphesiyle gözaltına alınan denizciler için bu kılavuzun yayımlanması tavsiye edilmektedir.
- Denizciliği doğası gereği özel bir çalışma kategorisinde olduğu ve denizcilik endüstrisinin küresel doğası gereği farklı yargı sistemleri ile karşı karşıya gelinebileceği ve özellikle denizcilerin kamu otoriteleri ile ilişkilerinde özel korumaya ihtiyaçları olabilmektedir. Bu taslağın amacı bir suç şüphesiyle soruşturma veya gözaltında olan gemi insanların adil muamele görmesini sağlayarak, kıyı ya da liman devletlerinin kendi hukuklarında öngördüğü süreden daha uzun süre gözaltında kalmamaları amaçlanmaktadır.
- Ayrıca yine bu taslak kılavuz ile liman ya da kıyı devletine, bir suç şüphesiyle gözaltına alınmış olan denizcilere karşı adil muamele



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kapsamında izlemeleri gereken usuller gösterilmiş; bayrak devletinin, gemi insanının vatandaşı olduğu devletin, armatörlerin yapmaları gerekenler gösterilmiş ayrıca gemi insanları haklarının ve bu belgede yer alan bilgilerin farkında olmaları hususunda teşvik edilerek gemiye katılım öncesi oryantasyona veya eşdeğer bir eğitime katılmaları şiddetle tavsiye edilmiştir.

- Liman veya kıyı devleti kendi iç hukuklarındaki usullerle uyumlu olacak şekilde:
 1. Kendi yargı yetkisi dahilindeki her türlü soruşturmanın adil ve mümkün olduğunca hızlı bir şekilde yürütülmesi için adımlar atmalı,
 2. Uygun şekilde bayrak devleti ve gemi sahibini bilgilendirmeli,
 3. Gözaltına alınan her gemi insanı için uygun barınma,

yiyecek, tıbbî bakım ve içme suyu sağlanması için gerekli adımları atmalıdır.

- Bayrak devleti, gemi insanlarının adil yargılanmasını sağlamak üzere sorgu öncesinde ve sırasında sessiz kalma ve bağımsız bir hukukî yardım alma hakkı konusunda bilgi sağlamalıdır.
- Gemi insanının vatandaşı olduğu ülke, vatandaşına adil muamele gösterilmesini sağlamak amacıyla destek ve yardım sağlamak üzere gerekli adımları atar ve soruşturmanın hızlı bir şekilde yapılmasını sağlamak için gerekli adımları atar.
- Gemi sahipleri gemi insanlarına karşı soruşturmada yer aldıklarından dolayı ayrımcı ya da kışkırtıcı nitelikteki adımların atılmaması ve buna tolerans gösterilmemesi için gerekli adımları atar.

Bu taslak rehber ülkelerin iç hukuk işleyişlerine karışma amacı



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

taşımamakta olup ülkelerin kendi iç hukuk sistemlerinde bahse konu hukukî tedbirleri nasıl alacaklarına müdahale etme niteliği taşımamaktadır.

Bahse konu taslağın geliştirilmesi amacıyla 26-28 Kasım 2024'te Cenevre'de Üçlü Çalışma Grubunun üçüncü toplantısı icra edilecektir.

Gemide Emniyetli Seyir İçin Bakım-Tutumun Kritik Rolü ²⁵



Kaynak: <https://www.amsa.gov.au/sites/default/files/maritime-safety-awareness-bulletin-20.pdf>

Avustralya Deniz Emniyeti Otoritesi (AMSA), emniyet farkındalığı hakkındaki son bülteninde gemide seyir için bakım-tutumun oynadığı kritik role dikkat çekti.

AMSA'ya göre bakım-tutumun, bir sistemin emniyet ve güvenilirlik seviyesine göre tasarımında amaçlanan işlevini yerine getirmeye devam

etmesini sağlamaktadır ve bir geminin operasyonlarının ve mürettebatının emniyeti için olmazsa olmazdır.

Geminin emniyetli yönetim sisteminin bir parçası olarak bakımla ilgili riskleri belirlemek, ele almak ve yönetmek emniyetli gemi operasyonlarını sürdürmenin anahtarı olup Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi (ISM) Kodu uyarınca zorunlu bir gerekliliktir. Ancak kritik bir emniyet faktörü olmasına rağmen, bakımla ilgili sorunlar her zaman hak ettikleri ilgiyi görmez. Bakım sorunlarının tespiti genellikle zordur ve genellikle emniyetle bağlantılı değildir, bu nedenle de ISM'in bir parçası olarak bir olay veya kazaya yakın bir durum

²⁵ <https://www.amsa.gov.au/maritime-safety-awareness-bulletin-issue-20-maintenance>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

olarak kaydedilmez, raporlanmaz veya ele alınmaz.

Bu konu hakkında iki örnek vaka örnekleme aşağıdaki gibidir:

- Bir araştırma gemisinde yapılan test sırasında bir can kurtarma botunun denize düşmesi sonucu üç mürettebat hafif yaralandı. Can kurtarma botu, metaforadan geminin güvertesine düştü ve hareketli vinç kolları tarafından sürüklendi, ardından halatlardan ayrılarak baş tarafından denize düştü. Güvertedeki mürettebat testi durdurulmasını ve can kurtarma botunun suya düşmesini engelleyemedi. Soruşturmada, can kurtarma botu metaforalarındaki kritik kilitleme donanımının (critical interlock device) bakım eksikliğinden dolayı ciddi şekilde aşındığı tespit edildi.

Mataforanın gemiye takıldığı günden bu yana gerekli kontroller ve planlı bakımlar tamamlanmamıştı. Korozyon fark edilmedi ve kilitleme silindiri (interlock cylinder), üretici kılavuzundaki talimatlara uygun şekilde değiştirilmedi.

- AMSA Liman Devleti Denetim Uzmanları (PSCO) tarafından Temmuz 2024'te Avustralya limanında yapılan bir denetimde separatör odasında yangın damperinin çalışmadığı görüldü. Damper açık konumda sıkışmış ve kapatma tertibatındaki top arızalanmıştı. Kargo ambar kapaklarındaki çok sayıda otomatik kilitin de çalışmadığı görüldü. Önemli sayıda başka eksiklik de bulundu. Belirlenen eksiklikler, gemide uygulanan emniyet yönetim sisteminin ISM Kodunun gerekliliklerini



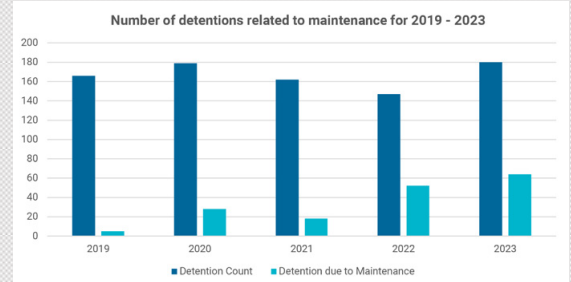
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

yeterince karşılamadığına dair eksiklikler tespit edildi. Sonuç olarak gemi bu eksikliklerinden dolayı tutuldu.

Denetimlerde 2023'te AMSA uzmanları tarafından 3555 teknik eksiklik bildirilirken, 2022'de bu sayı 3672 olarak tespit edilmişti. AMSA'nın liman devleti ve bayrak devleti kontrol muayene verilerinin analizinde, 2022'de tespit edilen eksikliklerde 415 adedi, 2023'te tespit edilen eksikliklerden 525 adedi bakımla ilgiliydi. 2019'dan bu yana bakımla ilgili eksikliklerde artış oldu.

Aşağıdaki grafikten de görüldüğü üzere 2019'dan bu yana bakımla ilgili eksiklik bildirimlerinde kademeli bir artış oldu. 2023 yılında 180, 2022 yılında 147 liman devleti ve bayrak devleti tutuklaması gerçekleşti. Bu tutuklamalardan 2023 yılında 64'ü (%35,6'sı), 2022 yılında 52'si (% 35,4'ü) bakım sorunları nedeniyle gerçekleşti.



Kaynak: <https://www.amsa.gov.au/sites/default/files/maritime-safety-awareness-bulletin-20.pdf>

Teknik arızalar genellikle izole olaylar olarak kabul edilir ve bu nedenle bunların çoğu daha fazla araştırmaya tabi tutulmaz. Teknik arızalara yol açabilecek sorunlara örnekler şunlardır ancak bunlarla sınırlı değildir:

- Parçalarda uygunsuz değişiklik
- Bakım kontrollerinin ihmal edilmesi
- Eksik kurulumlar
- İzole edilmeyen bir arıza
- Eksik ekipman

Bakımla ilgili birçok hata önemsiz görünse de, bunların uykuda kalma potansiyeli vardır ve zamanla bir geminin emniyetli çalışmasını etkileyebilir. Etkili ve düzenli bakım



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

daha az makine arızası ve bozulmasıyla sonuçlanacaktır. Bu da öngörülemeyen operasyonel gecikmelerin ve ciddi olayların oranını en aza indirecektir. Ayrıca, gelişmiş üretkenlik ve verimliliğin ek maliyetle ilgili faydaları da vardır.



Kaynak: <https://www.amsa.gov.au/sites/default/files/maritime-safety-awareness-bulletin-20.pdf>

Bir geminin ve ekipmanının bakımı, emniyetli yönetim sisteminin önemli bir unsurudur ve ISM Kodu uyarınca zorunlu bir gerekliliktir. Kritik bir güvenlik faktörü olmasına rağmen, bakımla ilgili sorunlar her zaman hak ettikleri ilgiyi görmez. Bakım sorunlarının tespiti genellikle zordur ve genellikle emniyetle bağlantılı değildir ve bu nedenle kuruluşun emniyetli yönetim sisteminin bir parçası olarak bir olay veya kazaya yakın bir durum

olarak kaydedilmez, raporlanmaz veya ele alınmaz.

Bir gemiyi ve ekipmanını korumak için planlı bir bakım sistemi, ISM Kodunun (Madde 10) bir gereksinimidir. ISM Kodu, şirketin/operatörün, bir geminin emniyetli yönetim sistemi ve üretici gereksinimlerinin bir parçası olarak uygun aralıklarla ekipman ve teknik sistemin denetlenmesi gerektiğini belirtir. Ayrıca uygunsuzlukların bildirilmesini ve uygun düzeltici eylemlerin gerçekleştirilmesini sağlamayı ve sürekli kullanımda olmayan ekipman veya teknik sistemlerin düzenli olarak test edilmesini içerir.

Operatörlerin gemi bakımını düzenli aralıklarla planlamalarına, gerçekleştirmelerine ve belgelenmelerine olanak tanıyan etkili bir planlı bakım sistemine sahip olmak, kapsamlı bakım, görsel incelemeler ve operasyonel testler dahil olmak üzere,



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

makine arızası riskini azaltacaktır. Makine, ekipman ve bağlantı parçalarının tam bir veri tabanının oluşturulması önerilir. Üreticinin önerileri de dahil olmak üzere, özel gereksinimler ve talimatlar inceleme, test ve bakım planlarına dahil edilmelidir. İyi kayıt tutma, planlı bakım faaliyetlerinin etkinliğini ve verimliliğini değerlendirmeye yardımcı olur.

Bakanlığımız, başta Paris MoU ve Tokyo MoU olmak üzere tüm memorandumlar kapsamında Türk Bayrağının risksiz bayraklar listesinde devam etmesini sağlamak amacıyla Türk Bayraklı gemilerimizin Liman Devleti Kontrolleri'nde etkili bir şekilde hazırlıklı olması ve eksiksiz olmasına özel önem vermektedir. Gemi işletenlerimizin özellikle gemi bakımını düzenli aralıklarla planlamalarına,

gerçekleştirmelerine ve belgelenmelerine olanak tanıyan etkili bir planlı bakım sistemi kurmaları ve ISM gereklerine hassasiyetle uymaları hem seyir emniyetine katkıda bulunacak, hem de Türk Bayrağı'nın memorandumlar kapsamında performansının artmasına destek verecektir.

Küresel Limanlarda "Dwell Time" ve Yaşanan Zorluklar ^{26 27}



Kaynak: <https://www.mersinport.com.tr/en/port-specifications/detail/port-location/282/998/0>

Modern deniz taşımacılığının bel kemiğini oluşturan limanlar, küresel ticaret ağlarının stratejik düğüm noktalarıdır. Bu bağlamda,

²⁶ <https://www.beacon.com/press-release/2023-port-congestion-review>
²⁷ https://26871664.fs1.hubspotusercontent-eu1.net/hubfs/26871664/Dwell%20Time%20Reports/Beacon-container-dwell-time-report-July-2023.pdf?utm_campaign=Container%20dwell%20time&utm_medium=email&

[_hsencp2ANqtz-9sGDTNwCNWmWlepKEuJWiEr3GcuIeodYnHJ7E9IDkWmK51TndY6clVv-1jyxKsOJsX1gKDCqhDEyU2WtX_r8Xke51PIYhSpE0SLxiiFju0ymwTw90&_hs_mi=74027596&utm_content=74027596&utm_source=hs_automation](https://hsencp2ANqtz-9sGDTNwCNWmWlepKEuJWiEr3GcuIeodYnHJ7E9IDkWmK51TndY6clVv-1jyxKsOJsX1gKDCqhDEyU2WtX_r8Xke51PIYhSpE0SLxiiFju0ymwTw90&_hs_mi=74027596&utm_content=74027596&utm_source=hs_automation)



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

limanlardaki operasyonel etkinlik, dünya ekonomisinin akışkanlığı üzerinde doğrudan bir etkiye sahiptir. Liman operasyonlarının temel performans göstergelerinden biri olan "Dwell Time" bir geminin limana yanaşmasından itibaren limanı terk edene kadar geçen toplam süreyi ifade eder. Bu süre, sadece gemi operatörleri için değil, tüm tedarik zinciri boyunca maliyetler, zaman yönetimi ve operasyonel verimlilik açısından kritik bir öneme sahiptir.

Dwell Time, çeşitli faktörlere bağlı olarak değişiklik gösterebilir. Liman altyapısının kapasitesi, gümrük işlemlerinin hız ve etkinliği, yükleme ve boşaltma süreçlerindeki verimlilik, hava koşulları ve mevsimsel talepler gibi unsurlar, bu sürenin uzunluğunu belirleyen temel etkenlerdir. Örneğin, limanlardaki rıhtım sayısının yetersizliği veya ekipman eksikliği, Dwell Time'ı uzatabilirken; iyi planlanmış lojistik ve ileri teknolojilerin

kullanımı, bu sürenin kısaltılmasına katkı sağlar.

2023 yılı, küresel tedarik zincirleri açısından önemli gelişmelerin yaşandığı bir yıl olarak dikkat çekmiştir. Bu dönemde küresel gemi demirleme ve rıhtım süreleri ortalama 1,5 gün civarında seyretmiş, konteyner bekleme sürelerinde dünya genelinde %20'ye varan bir azalma kaydedilmiştir.

Asya limanları, performanslarıyla dikkat çekerken, Kuzey Amerika limanları tıkanıklıkla mücadele etmekte zorlanmıştır. Özellikle, Sri Lanka/Colombo Limanı 1,8 gün ortalama bekleme süresiyle 2023'ün en iyi performans gösteren limanı olarak öne çıkmıştır.

Genel olarak Asya, liman tıkanıklığı açısından 2023'te iyi bir performans sergilemiştir. Tüm bölgeler, Hint Alt Kıtası (1,7 gün) hariç, yıl boyunca küresel ortalamaların altında bekleme süreleri kaydetmiştir.

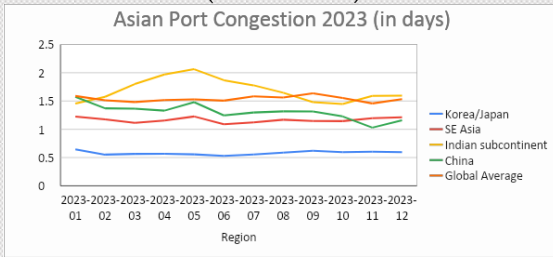


Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Güneydoğu Asya, ortalama 1,2 gün bekleme süresiyle Çin'in 1,3 günlük ortalamasından daha iyi performans göstererek, bölgesel üstünlük sağlamıştır (Şekil 1). Ancak, Çin'in performansı, dünyanın en yoğun limanlarından biri olan Ningbo-Zhoushan Limanı'ndaki sürekli tıkanıklık nedeniyle olumsuz etkilenmiştir. Bu limanda tıkanıklık süreleri yıl boyunca 9 günün üzerinde seyretmiş, ancak Kasım ve Aralık aylarında bu süre 6 günün altına inmiştir.

Şekil 1: Asya Limanlarındaki Yoğunluk (Gün Olarak)

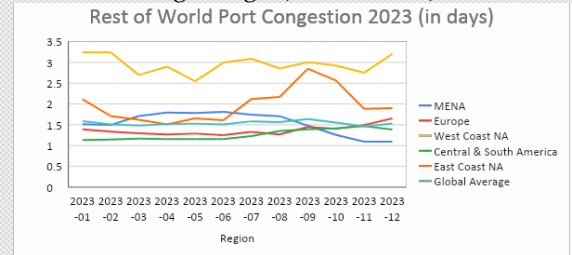


Kaynak: <https://www.beacon.com/press-release/2023-port-congestion-review>

Kuzey Amerika'nın Batı Kıyısı'ndaki transpasifik merkezler, 2023 yılında ortalama 3 gün süren bekleme süreleriyle mücadele etmeye

devam etmiştir. Buna karşın, Orta ve Güney Amerika limanları (1,3 gün) ve Avrupa limanları (1,4 gün) ile küresel ortalamanın (1,5 gün) altında kalmıştır (Şekil 2). Orta Doğu ve Kuzey Afrika'da ise bekleme süreleri, Ağustos ayından itibaren azalmaya başlamıştır.

Şekil 2: Dünyanın Geri Kalanındaki Liman Yoğunluğu (Gün Olarak)



Kaynak: <https://www.beacon.com/press-release/2023-port-congestion-review>

2023 yılında konteynerlerin limandan çıkış süresi açısından en iyi performans gösteren limanlar arasında Colombo, Melbourne ve Charleston yer almıştır (Şekil 3). Ayrıca, İspanya'daki Algeciras, Çin'deki Qingdao, Tayland'daki Laem Chabang ve Birleşik Krallık'taki Liverpool limanlarında konteyner bekleme sürelerinde Ocak ve Aralık ayları arasında %49'dan fazla bir iyileşme



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

gözlenmiştir. Diğer taraftan, konteynerlerin limandan çıkış süresi açısından en kötü performans gösteren limanlar arasında Kingston, Chittagong ve Pire yer almıştır (Şekil 4).

Şekil 3: Asya Limanlarındaki Yoğunluk (Gün Olarak)

Ranking	Country	Container dwell time (days)
1	Colombo, Sri Lanka	1.8
2	Melbourne, Australia	2.0
3	Sydney, Australia	2.1
4	Charleston, United States	2.4
5	Singapore	2.8

Kaynak: <https://www.beacon.com/press-release/2023-port-congestion-review>

Şekil 4: 2023 Yılında Konteyner Bekleme Süresi Bakımından En Kötü Performans Gösteren Limanlar

Ranking	Country	Container dwell time (days)
1	Kingston, Jamaica	9.3
2	Chittagong, Bangladesh	8.6
3	Piraeus, Greece	8.3
4	Ho Chi Minh City, Vietnam	7.7
5	Manila, Philippines	7.3

Kaynak: <https://www.beacon.com/press-release/2023-port-congestion-review>

Bu bağlamda, limanlardaki operasyonel verimliliği artırmak için çeşitli stratejiler uygulanmaktadır. Otomasyon ve dijitalleşme, limanlardaki Dwell Time'ı azaltmaya yönelik en etkili yöntemler arasında yer almaktadır. Örneğin, gelişmiş konteyner izleme sistemleri, yüklerin hızlı bir şekilde izlenmesini ve

yönetilmesini sağlayarak, gümrük ve güvenlik işlemlerini hızlandırmaktadır. Aynı şekilde, gelişmiş veri analitiği ve yapay zeka tabanlı sistemler, liman operasyonlarının daha etkin bir şekilde planlanmasına olanak tanımakta, böylece kaynakların en verimli şekilde kullanılması sağlanmaktadır. Liman altyapısının modernizasyonu, rıhtım kapasitelerinin artırılması ve lojistik süreçlerin optimize edilmesi gibi fiziksel iyileştirmeler de Dwell Time'ın kısaltılmasına yardımcı olmaktadır.

Türkiye'deki limanlar da tıpkı küresel örneklerde olduğu gibi, Dwell Time'ı minimize etmek için dijitalleşme, otomasyon ve altyapı yatırımları gibi stratejiler geliştirmekte ve uygulamaktadır. Türkiye'nin coğrafi konumu, Avrupa ve Asya arasında kritik bir ticaret köprüsü olması, limanların önemini daha da artırmakta ve Dwell Time'ın optimize edilmesinin zorunluluğunu ortaya çıkarmaktadır.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Sonuç olarak, Dwell Time'ın doğru yönetimi, küresel ticaretin sürdürülebilirliği ve ekonomik büyüme açısından hayati bir öneme sahiptir. 2023 yılı boyunca elde edilen veriler, liman operasyonlarının etkinliğini artırmak için alınan stratejik adımların olumlu sonuçlar verdiğini göstermektedir. Bu bağlamda, artan ticaret hacmi ve dijitalleşme ile birlikte Dwell Time'ın daha da optimize edilmesi, küresel rekabette öne çıkmanın kilit unsurlarından biri olmaya devam edecektir.

Limanlarda gerçekleştirilen stratejik adımların olumlu sonuçlar verdiği görülse de dünya ticaretinin dinamik yapısı ve sürekli değişen koşulları, limanların performansını sürekli olarak gözden geçirme gerekliliğini ortaya koymuştur. 2024 yılına girerken, küresel ticaret ağlarının karşılaştığı yeni zorluklar ve değişen pazar koşulları, liman operasyonlarının verimliliği üzerindeki baskıyı artırmıştır. Son altı aya ait verilere (2024

Mart-Ağustos) bakıldığında, bu yeni koşulların liman performansı üzerindeki etkileri açıkça görülmektedir. Liman operasyonlarının daha etkin yönetilmesi, küresel ticaretin sürdürülebilirliği için kaçınılmaz bir gereklilik olarak öne çıkmaktadır.

- Son 6 ayda Birleşik Krallık'taki en yoğun limanlarda ortalama konteyner bekleme süresi (gün);

Port	2024-03	2024-04	2024-05	2024-06	2024-07	2024-08	Ortalama
Felixstowe	2.8	3.2	3.4	3.1	3.4	4.9	3.5
Liverpool	6.9	10.1	6.5	6.1	4.3	6.8	6.8
London	3.5	4.9	4.2	4.1	3.7	3.3	3.9
Gateway							
Southampton	3.2	4.3	3.9	3.4	3.5	3.0	3.6

Kaynak: www.beacon.com

- Son 6 ayda AB'deki en yoğun limanlarda ortalama konteyner bekleme süresi (gün);

Liman	Ülke	2024-03	2024-04	2024-05	2024-06	2024-07	2024-08	Ortalama
Algeciras	İspanya	5.8	8.2	12.2	4.1	4.3	4.6	6.5
Antwerp	Belçika	3.1	2.6	2.9	2.5	2.3	2.0	2.6
Barcelona	İspanya	4.7	4.4	3.3	3.4	3.4	5.2	4.1
Bremen/Bremerhaven	Almanya	3.4	5.2	4.2	4.0	4.1	3.7	4.1
Gdansk	Polonya	5.2	5.4	7.0	6.5	4.6	4.7	5.6
Genova	İtalya	4.0	4.1	5.1	4.9	7.1	8.1	5.6
Hamburg	Almanya	3.0	3.9	3.6	4.4	5.1	3.9	4.0
Le Havre	Fransa	3.9	4.6	5.2	6.3	3.9	4.3	4.7
Piraeus	Yunanistan	13.8	2.9	2.9	2.3	2.9	7.0	5.3
Rotterdam	Hollanda	2.7	3.0	3.1	3.4	3.4	3.1	3.1

Kaynak: www.beacon.com



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Son 6 ayda ABD'deki en yoğun limanlarda ortalama konteyner bekleme süresi (gün);

Liman	2024-03	2024-04	2024-05	2024-06	2024-07	2024-08	Ortalama
Charleston	3.0	3.8	2.9	4.2	4.4	3.9	3.7
Houston	3.7	5.1	5.1	5.1	5.1	3.6	4.6
Long Beach	5.8	3.0	4.4	5.6	5.2	8.5	5.4
Los Angeles	5.4	4.8	5.8	4.8	4.5	6.3	5.3
New York/New Jersey	3.2	3.0	3.3	3.0	2.7	2.6	3.0
Norfolk	2.8	4.4	4.7	3.0	2.5	3.9	3.5
Oakland	8.0	7.3	6.1	4.9	4.7	4.1	5.9
Savannah	2.7	2.6	2.4	3.8	2.7	2.7	2.8
Seattle/Tacoma	3.4	5.8	3.0	3.2	4.0	4.7	4.0

Kaynak: www.beacon.com

Dünyanın geri kalanındaki en yoğun limanlarda son 6 aya ait ortalama konteyner bekleme süresi (gün);

Liman	Ülke	2024-03	2024-04	2024-05	2024-06	2024-07	2024-08	Ortalama
Busan	Güney Kore	4.9	5.1	4.1	5.7	5.5	7.7	5.5
Jebel Ali	Birleşik Arap Emirlikleri	4.3	3.8	5.0	3.4	4.5	4.1	4.2
Jeddah	Suudi Arabistan	3.8	3.1	3.9	3.2	3.4	3.5	3.5
Singapore	Singapur	2.0	2.1	2.1	1.8	1.6	1.9	1.9
Tianjin	Çin	3.1	1.2	2.5	2.6	2.5	3.9	2.6

Kaynak: www.beacon.com

- Son 6 ayda Türkiye'deki en yoğun limanlarda ortalama konteyner bekleme süresi (gün);

Liman	2024-03	2024-04	2024-05	2024-06	2024-07	2024-08	Ortalama
Ambarlı	5.3	7.1	5.4	5.8	10.0	5.6	6.5
İzmit	8.1	7.6	5.6	12.3	5.4	1.8	6.8
Mersin*	4.8	2.5	2.2	3.2	2.6	2.8	3.0

*Not: Mersin Limanı ortalama bekleme süreleri raporun yazıldığı kaynaktan farklı olarak 7 gün olarak tespit edilmiştir.

Kaynak: www.beacon.com

2024 yılına ait küresel limanlardaki Dwell Time verileri, dünya genelinde liman

operasyonlarının verimliliği konusunda önemli farklılıklar yaşandığını ortaya koymaktadır. Singapur gibi limanlar, otomasyon ve dijitalleşmeye yapılan büyük yatırımlar sayesinde düşük bekleme süreleriyle ön plana çıkarken, Manila gibi limanlar kalıcı darboğazlarla mücadele etmektedir. Bu durum, liman altyapısı ve teknolojik yatırımların operasyonel etkinlik üzerindeki doğrudan etkisini açıkça göstermektedir. Aynı zamanda Avrupa limanları, ekonomik zorluklar ve değişen ticaret rotaları gibi jeopolitik faktörlerin baskısı altında karmaşık sonuçlar elde etmiş; ancak Rotterdam, Barcelona ve Bremerhaven gibi bazı limanlar, bu baskılara rağmen düşük bekleme sürelerini koruyarak olumlu bir performans sergilemektedir.

Türkiye'deki limanlar da bu küresel trendlerin bir parçası olarak, Dwell Time sürelerini minimize etmek adına dijitalleşme, otomasyon ve altyapı yatırımları gibi stratejiler geliştirmektedir. Türkiye'nin coğrafi



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

konumu, Avrupa ve Asya arasında kritik bir ticaret köprüsü olarak limanlarının stratejik önemini daha da artırmakta ve bu bağlamda Dwell Time sürelerinin optimize edilmesi gerekliliğini vurgulamaktadır. Özellikle Ambarlı ve Mersin limanlarında 2024 yılı boyunca gözlemlenen veriler, bu limanların ortalama bekleme sürelerinin küresel ortalamalarla rekabetçi olduğunu göstermektedir. Ancak, belirli dönemlerde görülen artışlar, Türkiye limanlarının verimliliğini artırmak için altyapı ve operasyonel süreçlerde sürekli iyileştirmelere ihtiyaç duyduğunu da ortaya koymaktadır.

Genel olarak 2024 yılında gözlemlenen bu trendler, küresel ticaretin sürdürülebilirliği açısından liman operasyonlarının optimize edilmesinin kritik önemini bir kez daha gözler önüne sermektedir. Türkiye limanlarının bu alandaki başarılı

performansı, sadece yerel ekonomiye değil, küresel ticaret ağlarına da önemli katkılarda bulunarak rekabetçiliği artıracaktır. Bu bağlamda, Dwell Time sürelerinin doğru yönetimi, gelecekte de küresel ticaretin akışkanlığını sağlamak için stratejik bir öncelik olarak kalmaya devam edecektir.

Dünyanın İlk Okyanus Geçişli Amonyak Yakıtlı Gemileri 2026'da Hizmete Girecek^{28 29}



Kaynak: IMO MEPC 81. Taraflar Toplantısı Belçika heyetinin yaptığı EXMAR's World's first oceangoing Ammonia Fuelled Ships sunumu.

EXMAR Grubu, küresel denizcilik endüstrisinde devrim niteliğinde bir adım atarak, dünyanın ilk okyanus geçişli amonyak yakıtlı gemilerini inşa etmeye hazırlanıyor.

²⁸ IMO MEPC 81. Taraflar Toplantısı Belçika heyetinin yaptığı EXMAR's World's first oceangoing Ammonia Fuelled Ships sunumu.

²⁹<https://docs.imo.org/Category.aspx?cid=47&session=82&dtid=20>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

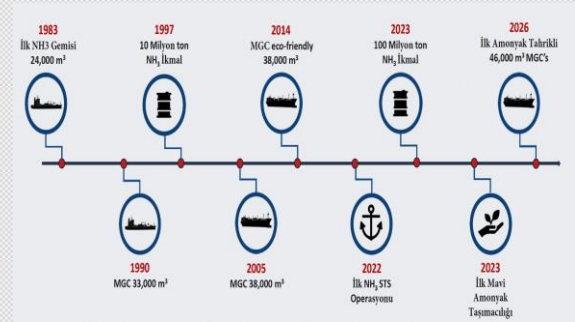
Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Şirketin, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) toplantısında gerçekleştirdiği sunumda, 2026 yılında teslim edilmesi planlanan bu gemilerin, deniz taşımacılığında sürdürülebilir yakıt kullanımının önünü açacağı vurgulandı.

Amonyak Yakıtının Sektördeki Rolü ve Potansiyeli

Amonyanın yenilikçi ve sürdürülebilir bir yakıt olarak gemicilikte kullanılmasının, deniz taşımacılığı kaynaklı emisyonları önemli ölçüde azaltabileceğini biliniyor. Sunumda verilen bilgilere göre, amonyak yakıtlı gemiler, geleneksel dizel motorlara kıyasla CO₂ eşdeğer emisyonlarını %90'a kadar azaltabilecek kapasitede. Şirket yetkilileri, "Amonyak kullanımı, yalnızca gemi emisyonlarını değil, aynı zamanda tüm tedarik zincirindeki karbon ayak izini de önemli ölçüde düşürecektir" şeklinde konuştu.

Amonyanın Son 40 Yılda Denizcilik Sektöründeki Yeri



Kaynak: IMO MEPC 81. Taraflar Toplantısı Belçika heyetinin yaptığı EXMAR's World's first oceangoing Ammonia Fuelled Ships sunumu.

Ancak, bu düşük karbon salınımının sürdürülebilirliğini sağlamak için mavi ve yeşil amonyak üretim teknolojilerinin yaygınlaştırılması gerektiği belirtiliyor. Mavi amonyak, karbon yakalama ve depolama (CCS) teknolojileriyle fosil yakıtlar kullanılarak üretilirken, yeşil amonyak yenilenebilir enerji kaynakları kullanılarak elektroliz yoluyla üretilir. Mavi amonyak, azaltılmış bir seviyede de olsa karbon emisyonlarına katkıda bulunurken, yeşil amonyak karbon nötrdür. Amonyanın üretim süreci, sera gazı



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

emisyonlarını azaltıcı şekilde yapılandırıldığında, gemicilikte “well-to-wake” (kaynağından nihai kullanıma kadar) emisyonlarını daha da düşürecektir.

Gemi Tasarımı ve Teknik Özellikler

Bahsi geçen yeni amonyak yakıtlı gemileri, Güney Kore'deki HD Hyundai Mipo Tersanesi'nde (HMD) inşa edilecek. Bu gemiler, toplamda 45.000 m³ kargo tank hacmine ve 1.000 m³ güverte tank hacmine sahip olacak şekilde tasarlanmıştır. Gemilerin boyu 190 metre, genişliği 30,4 metre ve draftı 10,6 metre olarak planlanmıştır. Bu boyutlar ve donanımları, gemilerin okyanus geçişlerinde güvenli ve verimli bir operasyon sağlayacak şekilde optimize edilmiştir.

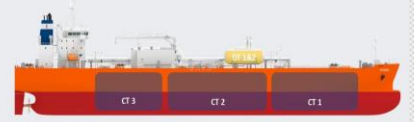
Gemiler, amonyak ve LPG olmak üzere çift yakıtlı motor sistemleri ile donatılacak. WinGD'nin X-DF-A

motor teknolojisi kullanılarak geliştirilen bu sistem, amonyak kullanırken emisyonları minimize etmek ve gerekli durumlarda dizel yakıtı geçiş yapabilmek üzere tasarlandı. Ayrıca, motor sisteminde, NO_x emisyonlarını IMO Tier II ve III standartlarına uygun şekilde azaltan Seçici Katalitik İndirgeme (SCR) teknolojisi kullanılacak.

Amonyak Tahrikli Geminin Spesifikasyonları

46,000m³ çift yakıtlı LPG / NH₃ gemisi

- Ana ebatlar
 - ✓ L_{genel}: 190 m
 - ✓ Beam: 30.4 m
 - ✓ Draft: 10.6 m
 - ✓ Deadweight: abt. 33,000 ton



- Dört gemi NH₃ Çift Yakıtlı & Şaft Jeneratörlü 2026 yılında
- HD Hyundai Mipo (HMD), South Korea
- 45,000m³ kargo tank hacmi & 1,000m³ güverte tankı hacmi
- ECO sınıf notasyonu, kombine kompresör ve motor odası, iyileştirilmiş konaklama düzeni, iyileştirilmiş malzeme seçimi, çift gövde
- Yakıt besleme sistemi dahil olmak üzere amonyakla çalışan amonyak taşıyıcısının temel tasarımı tamamlandı. Güvenlik çalışmaları dahil olmak üzere ayrıntılı tasarım sonlandırılıyor. İnşaat bu yılın sonunda başlayacak



Kaynak: IMO MEPC 81. Taraflar Toplantısı Belçika heyetinin yaptığı EXMAR's World's first oceangoing Ammonia Fuelled Ships sunumu.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Güvenlik ve Regülasyonlar: Uluslararası Standartlarla Uyum

Amonyak yakıtı, denizcilik sektöründe potansiyel olarak büyük avantajlar sunmasına rağmen, yüksek toksisite ve patlayıcılık riski taşıdığı için güvenlik önlemlerinin üst düzeyde tutulması gerekiyor. Üretici firma bu riskleri minimize etmek amacıyla kapsamlı bir güvenlik yaklaşımı benimsemektedir. Şirket, çift cidarlı boru sistemleri, gelişmiş gaz algılama sistemleri ve güvenli çalışma prosedürlerini uygulamaya alarak, güvenlik standartlarını en üst seviyeye çıkarmayı hedefliyor.

Bunun yanı sıra, üretim sürecinde IMO'nun Uluslararası Gaz Kodu'na (IGC) amonyak yakıtı ile ilgili yapacağı düzenlemeleri yakından takip edilmektedir. Hali hazırda IGC Kodu'nun 16.9.2 maddesi, amonyak kullanımını yakıt olarak yasaklamış durumda. Ancak, IMO'nun bu yasağı kaldırarak ve amonyak yakıt

kullanımını onaylayacak değişiklikler üzerinde çalıştığı, ve bu değişikliklerin 2024 yılı itibarıyla opsiyonel olarak uygulanabileceği belirtiliyor. MSC109 toplantısında onaylanması beklenen bu düzenleme ile, amonyak yakıtlı gemilerin 2026 yılından itibaren uluslararası seferlere başlaması mümkün olacak.

Yeni Nesil Gemilerde Yenilikçi Tasarımlar ve Güvenlik Protokolleri

Yeni nesil amonyak tahrikli gemiler, tasarım aşamasında güvenlik ve verimlilik açısından önemli yenilikler içeriyor. Gemilerde yer alacak çift yakıtlı motorlar, amonyak yakıtı kullanımı sırasında oluşabilecek potansiyel sızıntıları algılayabilecek sensörlerle donatıldı. Bununla birlikte, tehlikeli durumları önlemek amacıyla çift cidarlı borular ve gelişmiş gaz yayılım analizleri ile güvenlik seviyesi yükseltilmiş durumda.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Ayrıca, şirket, gemi mürettebatını özel eğitim programları ile donatarak, amonyak yakıtlı gemilerin güvenli ve etkin bir şekilde işletilmesini sağlamak için kapsamlı bir hazırlık süreci yürütmektedir. HAZID (Tehlike Tanımlama) ve HAZOP

(Tehlike ve Çalışabilirlik Analizi) gibi güvenlik analizleri, bu gemilerin operasyonel güvenliğini artırmak adına uygulanan başlıca yöntemlerden bazıları olarak ele alınabilir.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Kaynaklar

1. www.denizcilik.uab.gov.tr
2. www.imo.org
3. www.sciencedirect.com
4. www.safety4sea.com
5. www.lr.org
6. www.imo.org
7. www.en.wikipedia.org
8. www.denizcilik.uab.gov.tr
9. www.law.cornell.edu
10. www.sen.av.tr
11. www.mevzuat.gov.tr
12. www.tbbdergisi.barobirlik.org.tr
13. www.dergipark.org.tr
14. www.tr.wikipedia.org
15. www.insanhaklarimerkezi.bilgi.edu.tr
16. www.tr.wikipedia.org
17. www.amsa.gov.au
18. www.beacon.com
19. www.hubspotusercontent-eu1.net