



Dünya Denizcilikindeki Son Gelişmeler

e-bülten



**DENİZCİLİK
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ**

Yıl: 2023

Sayı: 5

Dönem: Mayıs

Yayın Tarihi: 21.06.2023



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Bülten İçeriği

Bir Bakışta Deniz Taşımacılığı Sektörü	2
Uluslararası Denizci Kadınlar Günü: Kadınların Denizcilikteki Rolü Kutlandı	7
Denizde Can Emniyeti, Yangınla Mücadele ve Gemi Terk	9
Mısır'da Petrol Tankerinin Arızası Nedeniyle Süveyş Kanalı Trafiği Aksadı	13
Tokyo MoU'da Singapur Sayıları Artan Siyah Bayraklı Tankerlerde Denetimleri Sıkılaştırıyor	15
PPR-10 Alt Komitesi: Denizdeki Tehlikeli Kimyasallar için Önlemler	16
İklim Değişikliğinin Geniş Kapsamlı Ekonomik Sonuçlarının Yeni Yüzü: Panama Kanalı	18
Biyoyakıtlar ve Dekarbonizasyon Çözümleri	20
Kaynaklar	23

Bu bültende, 01.05.2023 - 01.06.2023 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

Bir Bakışta Deniz Taşımacılığı Sektörü ^{1 2 3}

Kazançlar ve Gemi Fiyatları

*Yüksek kazançlarla desteklenen güçlü
piyasa faaliyeti*

2022 yılında ClarkSea Endeksi, 2007'den bu zamana kadar ki en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Mayıs 2022'de ise günlük 43.600 USD ile zirve yapmıştır ancak 11 ayda %40 azalma ile Nisan

2023'te günlük 26.100 USD'ye düşmüştür. Endeks, 2000 ile 2023 arasında görülen en yüksek %20'lik dilim içindedir. İkinci el gemi fiyatları ise Temmuz 2022'de 2008'den bu yana en yüksek nokta olan 213 endeksine yükselmiştir ancak ardından %28 düşerek Nisan'ı 154 endeksinde kapatmıştır. Düşüşe rağmen, ikinci el fiyatları hala 2000'den beri görülen en yüksek %30'luk dilim içinde işlem görmektedir (Şekil 1).

Şekil 1: Clarksea ve İkinci El Gemi Fiyat Endeksi (Günlük USD)



Kaynak: <https://www.shipfinance.dk/media/2327/shipping-market-review-may-2023.pdf>

¹ <https://www.shipfinance.dk/media/2327/shipping-market-review-may-2023.pdf>

² <https://safety4sea.com/shipping-market-review-massive-inflow-of-vessels-scheduled-for-2023/>

³ https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2023/05/BIMCO-Shipping-market-overview-Q2-2023-Combined-tanker-2023_05.pdf



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Yüksek gemi inşası fiyatları

Nispeten az sayıda tersane arasında dağıtılan güçlü yeni gemi inşaat faaliyetleri, yeni inşaat fiyatlarının keskin bir şekilde yükselmesine neden olmuştur. Ortalama yeni inşaat fiyatı Kasım 2020'de 125 endeksinde dip yapmıştır ve o zamandan beri %33 oranında artarak 166 endeksine ulaşmıştır. Mevcut yeni inşaat fiyatları ise, 2000'den beri görülen en yüksek %15'lik dilim arasında yer almaktadır.

Güçlü yatırım faaliyetleri

Yatırımcılar, 2022'de gemilere 165,5 milyar ABD doları yatırımda bulunmuşlardır; bu seviye, yalnızca 2006-2008 arasında yaşanan ve deniz taşımacılığı sektörü için altın çağ olarak adlandırabileceğimiz dönemde aşılmıştır. 2008'e göre daha az seyreden ikinci el gemi fiyatlarıyla birleşen güçlü kazançlar, rekor düzeydeki S&P pazarını yaratmıştır. 2.300'den fazla geminin el değiştirdiği yıl içinde 57,5 milyar ABD doları işlem gerçekleştirilmiştir. Yeni gemilerin siparişi ile ise yaklaşık 1.100 gemiye 108 milyar dolardan fazla yatırım

yapılmıştır. Böylece 2022, 2008'den bu yana yeni gemiler için en güçlü yatırımların gerçekleştiği yıl olmuştur.

Kuru dökme yük segmenti dışında güçlü kazançlar

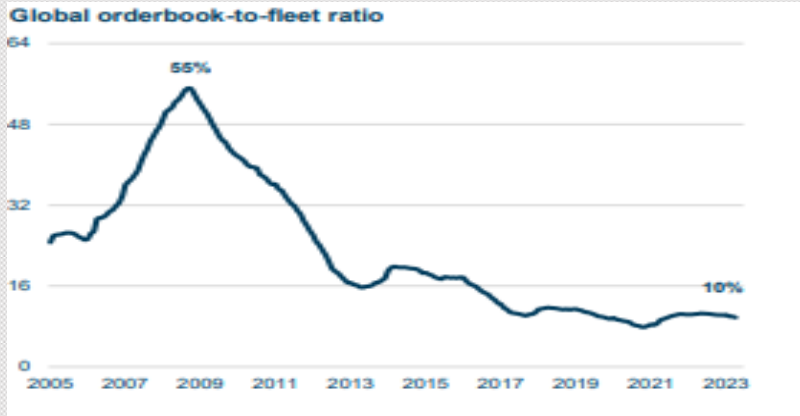
ClarkSea endeksi, 2022 boyunca büyük ölçüde konteyner gemileri tarafından desteklenmiştir ancak güçlü tanker kazançları, yazdan itibaren endekse eklenmiştir. 2023'ün ilk birkaç ayında konteyner kazançları dengelenirken tankerler ivmesini sürdürmüştür. Kuru yük kazançları ise 2021 yazından bu yana ClarkSea Endeksini takip etmektedir.

Arz Görünümü

Sipariş defteri - filo oranı Kasım 2020'de %7,8 ile dibe vurmuştur ancak etkin sözleşme faaliyetleri bu oranı Mayıs 2022'de %10,6'ya yükseltmiştir. Sözleşme faaliyetlerinin başarısız olması nedeniyle oran, 2022'nin ikinci yarısında ve 2023'ün ilk çeyreğinde düşmeye başlamıştır. Sipariş defteri, Nisan 2023'e göre filonun %10'unu temsil etmektedir (Şekil 2).



Şekil 2: Küresel Sipariş Defteri-Filo Oranı

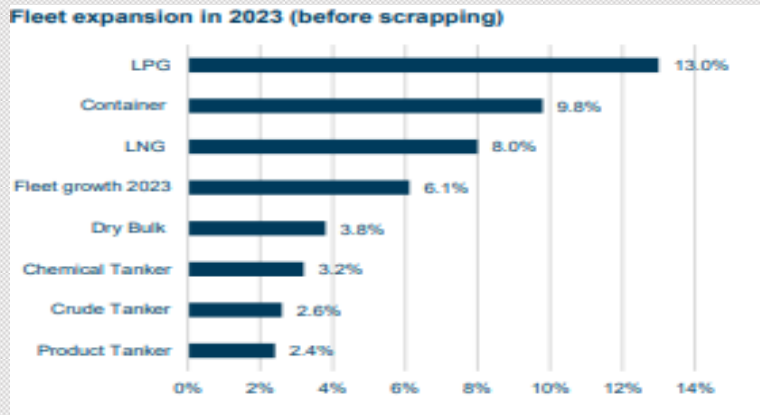


Kaynak: <https://www.shipfinance.dk/media/2327/shipping-market-review-may-2023.pdf>

2023'te sınırlı arz büyümesi

2023 yılında LPG, LNG ve Konteyner gemilerinin başı çekmesiyle arzın %6 artması beklenmektedir. Ham Petrol ve Ürün Tankerlerinde ise sırasıyla yalnızca %2,6 ve %2,4 oranında bir büyüme beklenmektedir (Şekil 3). 2024 için de benzer rakamlarda bir büyüme gerçekleşeceği düşünülmektedir. Konteynerler ve LNG Taşıyıcıları hariç tüm ana segmentlerde sipariş defterleri 2025'te azalmaktadır. LNG filosunda 2025 ve 2026'da çift haneli bir genişleme beklenmektedir.

Şekil 3: 2023'te Filo Genişlemesi (Hurdaya Ayırmadan Önce)



Kaynak: <https://www.shipfinance.dk/media/2327/shipping-market-review-may-2023.pdf>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

2023'te çok az geminin hurdaya çıkarılması bekleniyor

Güçlü navlun oranı ortamı, hurdaya ayırma faaliyetinin 2020'den bu yana azalmasına neden olmuştur ve 2023 ile 2024'te kayda değer bir artış olacağına dair bir işaret bulunmamaktadır. Konteyner özelinde düşünülecek olursa; konteyner gemilerindeki hurdaya ayırma, yoğun yeni gemi teslimatları sona erdikten sonra artabilir. Bunun 2024 gerçekleşmesi beklenmemektedir.

Gemi hızlarındaki azalma görünümü destekliyor

Yeni IMO düzenlemeleri (gemilerde enerji verimliliği endeksi ile karbon yoğunluk indikatörü (EEXI/CII) düzenlemelerinin, filodaki her gemi için belirli bir düzeyde enerji verimliliği talep etmektedir. Bazı eski gemiler için bu, motor güçlerini sınırlamaları gerektiği anlamına gelirken diğerleri çalışma sırasında sadece gemi hızlarında azaltma ile uyum sağlayabilir. Bazılarının ise her ikisini de yapması gerekecek. Bu girişimler,

filonun yük taşıma kapasitesini azaltmakta ve dolayısıyla görünümü desteklemektedir.

Market Görünümü

On yılın en güçlü tanker görünümü

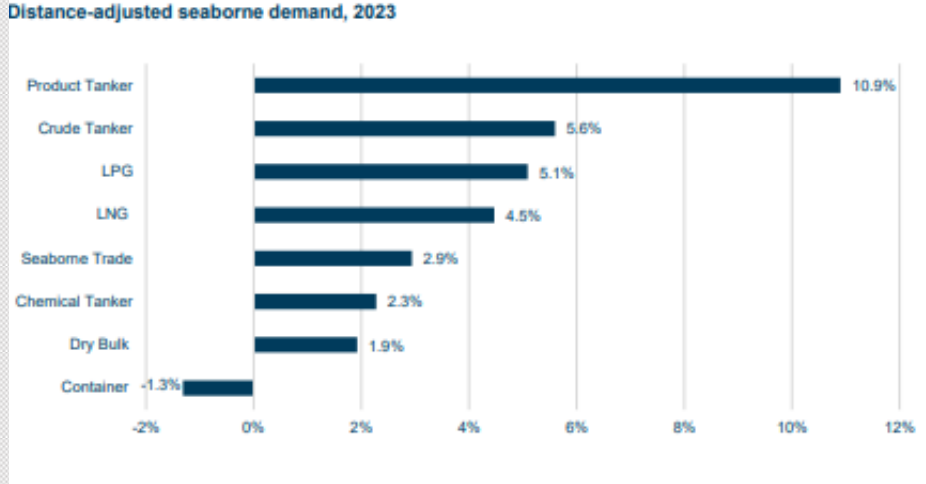
Hammadde ve Ürün Tankerleri için, 2023'te olağanüstü bir kazanç sezonu beklenmektedir. Talebin sırasıyla %5,6 ve %10,9 oranında artacağı tahmin edilirken, filoların %3'ten daha az büyümesi planlanmaktadır. Yeni IMO düzenlemelerinin (EEXI ve CII) ardından eski gemilerin hızlarındaki azaltmaya filoların daha uzun seyahat mesafeleri nedeniyle azalan yük taşıma kapasitelerini de eklediğimizde, güçlü bir pazar görünümü ortaya çıkmaktadır. Güçlü bir Ürün Tankeri pazarının, navlun oranlarının ve ikinci el fiyatlarının artmasına izin verecek kadar Kimyasal Tanker kapasitesini Ürün Tankeri ticaretine yönlendirmesi muhtemeldir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Şekil 4: Mesafeye Göre Ayarlanmış Deniz Yolu Talebi, 2023



Kaynak: <https://www.shipfinance.dk/media/2327/shipping-market-review-may-2023.pdf>

Konteynerler zor bir yıl geçiriyor

Konteyner taşımacılığı, talebin önemli ölçüde büyüyeceği tahmin edilen arz ile zorlu bir yılla karşı karşıya. Daha eski gemilerin hurdaya çıkarılması muhtemelken, daha genç gemilerde “servis dışı beklèmelerin” artması beklenmektedir. Time Charter kiralama oranlarının önemli ölçüde düşmesi beklenirken konteyner içine yerleştirilen “kutu” ücretlerinin, hat operatörlerinin kapasiteyi yönetme becerisine bağlı olmaya devam etmesi beklenmektedir.

Zayıf LPG görünümü

LPG filosunun 2023'te %13'lük büyük bir büyüme kaydetmesi beklenirken, talebin yalnızca %5 artması beklenmektedir (Şekil 4). Bu durumda navlun oranları ve ikinci el fiyatlarında zorlu bir yılı işaret etmektedir. Yeni çevresel düzenlemelerin (EEXI ve CII) ticari sonuçları, muhtemelen bazı eski gemileri hızlarını düşürmeye zorlayacaktır. Bunun, 2023 ve 2024 yıllarında efektif arzı muhtemelen %1,5-2 oranında düşürmesi beklenmektedir. Bunun pazarı dengelemek için yeterli olmadığı açıktır ancak eski gemileri vaktinden önce yıkma baskısını biraz hafifletmektedir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Mayıs 2023 Deniz Taşımacılığı Piyasa Durumu

Teslimatlar: 2021'den 2022'ye yaklaşık 1.130 gemide nispeten değişmeden kaldı. Ancak filoya eklenen 77 milyon DWT'e rağmen DWT seviyesinde %8 oranında bir düşüş gerçekleşmiştir.

Hurdaya Çıkarma: 2021'e kıyasla 2022'de neredeyse yarı yarıya azaldı. 2021'deki 22 milyon DWT'e kıyasla (%-45) yaklaşık 12 milyon DWT hurdaya çıkarıldı.

Sözleşme: 2022'de %35 azalmıştır. 2021'deki 139 milyon DWT'e kıyasla 90 milyon DWT sipariş verilmiştir.

Sipariş defteri: Filonun %10'unu temsil etmektedir ve bunun sırasıyla %42'sinin ve %75'inin 2023 ve 2024 sonuna kadar teslim edilmesi planlanmaktadır.

Deniz ticaret hacimleri: 2022'de %0,3 düşmüştür ancak 2023 ve 2024'te

sırasıyla %1,6 ve %2,8 oranında artması beklenmektedir.

Mesafeye göre ayarlanmış talep: 2022'de seyahat mesafeleri %0,4 azalmıştır ancak 2023 ve 2024'te bir miktar uzaması beklenmektedir.

Uluslararası Denizci Kadınlar Günü: Kadınların Denizcilikteki Rolü Kutlandı^{4 5 6} 7 8 9



Kaynak: <https://www.aa.com.tr/tr/yasam/kiyi-emniyetinin-ilk-kadin-romorkor-kaptani-dumen-basinda/2065459>

Denizcilik sektörü dünya ticaretinin büyük bir kısmını taşımakta ve küresel ekonomi için hayati bir rol oynamaktadır. Sektörde verimliliğin artması, inovasyonun desteklenmesi, yeni teknolojilerin entegrasyonu ve sürdürülebilirlik gibi baskılara yanıt

⁴ <https://www.tradewindnews.com/regulation/imo-agrees-to-international-day-for-women-in-maritime/2-1-1127043>

⁵ <https://www.imo.org/en/About/Events/Pages/International-Day-for-Women-in-Maritime-2023.aspx>

⁶ <https://www.marineinsight.com/shipping-news/international-day-for-women-in-maritime-2023-thursday-18-may-2023/>

⁷ <https://www.wmu.se/events/international-day-of-women-in-maritime>

⁸ <https://www.amsa.gov.au/women-maritime/international-day-women-maritime-2023>

⁹ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/WIM-Survey-2021-report.aspx>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

verilmesi için daha geniş bir işgücü dağılımının yaratılması gerekmektedir.

Denizlerde çalışan kadınlar; gemi kaptanlığı, gemi inşa ve makina mühendisliği, denizcilik işletmeciliği ve diğer birçok alanda kritik roller üstlenmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yayımlanan ve üye devletlerden toplanan 2021 verilerine göre kadınlar, sektördeki toplam işgücünün %29'unu ve üye devletlerdeki ulusal denizcilik otoriteleri işgücünün %20'sini oluşturmaktadır ancak dünya genelindeki kadın gemi insanlarının oranı yaklaşık %2-3 civarında kalmakta ve ağırlıklı olarak kruvaziyer sektöründe bulunmaktadır.

2021 yılında IMO, her yılın 18 Mayıs gününün Uluslararası Denizci Kadınlar Günü olarak kabul edilmesine karar vermiştir. Genel Müdürlüğümüzce de online olarak katılım sağlanan ve bu sene ikincisi düzenlenen Uluslararası Denizci Kadınlar Günü etkinliği, IMO Kadın Denizcilik Birlikleri (WIMAs) tarafından 18-19 Mayıs 2023

tarihlerinde IMO Merkez Binası'nda düzenlenmiştir.

Bu etkinlik, kadınların denizcilik sektöründe işe alımı ve sürekli istihdamını teşvik etmeyi, IMO'nun "Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi 5" olan cinsiyet eşitliği konusundaki taahhüdünü güçlendirmeyi ve denizcilikteki mevcut cinsiyet dengesizliğine yönelik çalışmaları desteklemeyi amaçlamaktadır.



Kaynak:

https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/TechnicalCooperation/Documents/women%20in%20maritime/Women%20in%20maritime_survey%20report_high%20res.pdf

Son yıllarda kadınların denizcilik sektöründe daha fazla temsil edilmeleri ve aktif roller üstlenmeleri için artan bir farkındalık ve çaba görülmektedir. Kadınların denizcilik sektöründeki yetenekleri, becerileri ve



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

liderlik potansiyelleri sektörün geleceği için büyük bir değer taşımaktadır. Uluslararası Denizci Kadınlar Günü denizci kadınları desteklemek, onların başarılarını kutlamak ve gelecekte daha fazla kadının denizcilik sektöründe yer almasını teşvik etmek adına önemli bir platform sunmaktadır.



Kaynak: <https://www.shippingandfreightresource.com/india-makes-history-with-all-women-officers-ship-crew/>

Denizde Can Emniyeti, Yangınla Mücadele ve Gemi Terk ^{10 11 12 13 14 15}



Kaynak: <https://www.9news.com.au/national/po-cruise-hundreds-evacuated-from-rooms-after-fire-breaks-out-on-pacific-adventure>

28 Mayıs'ta Avustralya'nın Yeni Güney Galler Bölgesi'nde bulunan Bateman Körfezi'nin 15 mil açıklarında seyreden bir yolcu gemisinde çıkan yangın Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi olan SOLAS'ın önemini bir kez daha ortaya koydu. Gece saat 03.30'da gemideki yangın alarminin çalması üzerine kamaralarında bulunan yolcular toplanma istasyonlarında toplandı. Bir adet yolcu kamarasının zarar gördüğü olayda yangın büyümeden kontrol altına alınmış olup herhangi bir yolcu veya mürettebat zarar görmemiştir.

¹⁰ <https://safety4sea.com/fire-breaks-out-on-po-cruises-off-australia/>

¹¹ <https://www.businessinsider.com/fire-broke-out-cruise-ship-balcony-passengers-evacuated-2023-5>

¹² <https://maritime-executive.com/article/passengers-mustered-after-fire-aboard-p-o-cruise-ship>

¹³ <https://www.dailymail.co.uk/news/article-12132337/Pacific-Adventure-fire-breaks-passengers-evacuated-P-O-Cruises-Australia-NSW-coast.html>

¹⁴ <https://www.seatrade-cruise.com/news/cruise-continues-after-fire-pos-pacific-adventure-quickly-put-out>

¹⁵ <https://www.9news.com.au/national/po-cruise-hundreds-evacuated-from-rooms-after-fire-breaks-out-on-pacific-adventure>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Seyir esnasında 3.017 yolcu ve 1.080 mürettebat barındıran geminin potansiyel olarak büyük bir tehlike barındıran böyle bir olayı kontrollü bir şekilde herhangi bir kaosa meydan vermeden atlması bizlere; yetkin personelin, role talimlerinin ve gemide bulunan emniyet ekipmanlarının ve sistemlerinin önemini göstermektedir.

Yukarıdaki olayı temel alarak bir gemide meydana gelebilecek istenmeyen bir durumun önüne geçebilmek için incelenmesi gereken unsurları aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:

1. Yetkin personel bulundurulması
2. Düzenli "role" talimlerinin yapılması
3. Gemideki emniyet, güvenlik ekipman ve sistemlerinin mevcut, çalışır halde olması ve düzenli bakım tutumlarının, kontrollerinin yapılmış olması.

Bu hususları şu şekilde inceleyebiliriz:

1. Yetkin Personel Bulundurulması

Gemide bulunan mürettebatın gerek zabitan sınıfı gerek personel sınıfı olmak üzere gerekli yangınla mücadele eğitimlerini almış olması büyük önem

taşımaktadır. Zaten Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) kapsamında 3. Bölümde yangın talimlerinin ne kadar sürede ve ne şekillerde yapılacağı belirtilmiştir ancak gemiye çıkan personelin gemide alacağı eğitimlere ve katılacağı role talimlerine daha kolay adapte olabilmesi ve temel bilgilere sahip olması sürecinde gemiye çıkmadan önce aldığı eğitimler büyük katkı sağlamaktadır. Halihazırda STCW kapsamında gemiye çıkmadan önce alınması gerekli olan bahsettiğimiz bu eğitimlerden yangınla mücadele ve gemiyi terk eğitimleri örnek olayda önemini göstermiştir ancak bu olaydan hareketle dikkat edilmesi gereken hususlardan bir tanesinin yangınla mücadelenin sadece yangın başladıktan sonra değil yangın başlamadan önce yangına neden olabilecek faaliyetlerden kaçınmayla ve gerekli önlemleri almayla da olacağı unutulmamalıdır. Örneğin, yanıcı ve parlayıcı maddelerin yanında kaynak çalışması yapılmaması, kablo kaçaklarının erken fark edilerek gerekli önlemlerinin alınması, sayabileceğimiz



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

örneklerden birkaç tanesidir. Bu bakımdan yangınla mücadele farkındalığı olan ve bu farkındalığı gerekli eğitimler yoluyla sağlamış personelin yangına neden olabilecek tehlikeli davranışlardan da kaçınacağı göz önüne alındığında gerekli eğitimi almış yetkin personelin önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

2. Düzenli Role Talimlerinin Yapılması

Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi 3. bölüme göre: *“Mürettebattan her kişi ayda en az bir defa gemiyi terk ve bir defa yangın talimine iştirak edecektir. Eğer bir ay evvel yapılan gemiyi terk ve yangın talimine mürettebatın yüzde 25’inden fazlası iştirak etmemişse, geminin bulunduğu limanı terk ettikten sonra 24 saat içinde mürettebat ile talimler yapılmalıdır.”* şeklinde ifade edilmiş olup yapılan role talimlerine katılamayan personele ilgili role talimi ve bilgilendirme en kısa sürede yapılmalıdır.

Bu bakımdan düzenli role talimi olan mürettebat ve yolcular kaosa neden olabilecek böyle bir ortamda

gördükleri düzenli role talimlerinden dolayı kazandıkları organizasyon yeteneği ve alışkanlığıyla birlikte daha önceden kendilerine belirtilen toplanma istasyonlarında (muster station) toplanarak gerektiğinde gemiyi terk edebileceklerinin farkında ve bu duruma hazır olarak beklemişlerdir. Sadece yangınla mücadele değil SOLAS’ın gerekliliklerinden bir diğeri olan “gemiyi terk” role taliminin de çıkabilecek kaosu önüne geçilmesinde çok önemli olduğu bu olayda açıkça görülmektedir.

3. Gemideki Emniyet, Güvenlik Ekipman ve Sistemlerinin Mevcut Çalışır Halde Olması ve Düzenli Bakım Tutumlarının, Kontrollerinin Yapılmış Olması

Gemide yangınla mücadele için kullanılan aparatların ve yangınla mücadele sistemlerinin çalışır halde olması çok önemlidir. Bu bakımdan yangın hortumlarının, nozullarının ve hidrantlarının deforme olmaması, yangın tüplerinin kontrolünün yapılmış olması, sprinkler sistemin ve CO₂ sistemlerinin, pompaların veya tüplerin kontrolünün yapılmış olması



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

yangınla mücadele açısından hayati önem arz etmektedir.

Yangın mahallinde bulunan sprinkler sistemlerinin çalışmaması veya yangın tüplerinin boş olması yangının diğer mahallere de sıçramasının önüne geçilemeyeceği ve yangının büyüyeceği anlamına gelir. Örnek olayda yangının tek bir yolcu kamarası ile sınırlı kalması yangının kontrol altına alındığını göstermekte olup bu husus yukarıda bahsettiğimiz yangın sistem ve ekipmanlarının kontrolünün önemini kanıtlar niteliktedir. Yangının ortaya çıkışı ile birlikte hem alarm sisteminin devreye girmesi hem personelin zamanında haberdar olup müdahalesi hem de yangınla mücadele sistemlerinin çalışır halde bulunması örnek olayda yangının büyümesini önlemiştir. Ayrıca, yolcu ve mürettebatın toplanma istasyonlarında toplanmış olması gemiyi terk hususuna da gereken önemin verilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bu bakımdan can yeleklerinin yeterli sayıda olması; üzerlerinde bulunan lambaların çalışır durumda olması, can yeleklerinde

düdük bulunması, can yeleklerinin üzerinde reflektör olması, can sallarının yeterli sayıda ve kontrollerinin yapılmış olması, can filikalarının testlerinin yapılmış olması ve motorlarının gerekli olduğu an çalışabilir durumda olması gibi hususların önemi gemiyi terk durumlarında ortaya çıkmaktadır.

İncelediğimiz örnek olayda belirttiğimiz hususlardan hareketle gemilerde gerekli emniyet ve güvenlik tedbirlerinin alınması ve talimlerin önemi ortaya çıkmaktadır. Yük ve yolcu taşımacılığında emniyet ve güvenlik kurallarına riayet, can ve mal kayıplarının önüne geçerek dünya deniz ve okyanuslarında seyir güvenliğini sağlayacaktır. Bu nedenle örneklendirmek adına gemilerden bir tanesinde yaşanan bir olayı incelediğimiz bu örnekten hareketle belirttiğimiz emniyet ve güvenlik tedbirlerine riayet edilmesi, bu hususa hem gemi mürettebatının hem kara personellerinin gereken önemi vermesi seyir emniyetinin sağlanması açısından çok önemlidir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Mısır'da Petrol Tankerinin Arızası Nedeniyle Süveyş Kanalı Trafiği Aksadı ^{16 17}



Kaynak: www.reuters.com

Mısır'da meydana gelen son olayda, Süveyş Kanalı trafiği, arızalanan bir petrol tankeri nedeniyle aksadı. Rusya'dan Çin'e seyreden tanker, teknik sorunlar yaşayarak kanalın işleyişinde gecikmelere neden oldu. Süveyş Kanalı İdaresi, tankerin çekilme işleminin römorkörler yardımıyla devam ettiğini ve trafiğin bir saat içinde normale döneceğini halka duyurdu.

Bu olay, dünyanın en yoğun ve kritik su yollarından biri olan Süveyş Kanalı'nın karşılaştığı zorlukları hatırlatıyor. Kanalın stratejik konumu, Avrupa ile Asya arasında malların

verimli bir şekilde taşınmasını sağlayarak birçok denizcilik şirketi için değerli zaman ve kaynak tasarrufu sağlar ancak bu son olayın gösterdiği gibi, küçük bir arıza bile önemli sonuçlar doğurabilir, küresel ticareti aksatabilir ve temel malzemelerin teslimatında gecikmelere neden olabilir.

Süveyş Kanalı İdaresi Başkanı Usume Rabi, olayla ilgili bir yazılı açıklama yayınladı. Rabi, adı geçen petrol tankerinin kanalı geçerken teknik bir sorunla karşılaştığını vurguladı. Tankerin bulunduğu konumdan çıkarılması için üç römorkörün aktif olarak çalıştığını belirterek halka hızlı bir çözüm sunacaklarını ifade etti. Kuzey yönündeki trafiğin bir saat içinde tamamen açılacağını altını çizerek sürecin hızlı bir şekilde sonuçlanacağına dair güvence verdi.

Bu olay, yalnızca geçtiğimiz ay gerçekleşen benzer bir olayı hatırlatıyor. Mayıs ayında başka bir gemi teknik sorunlarla karşılaşmış ve

¹⁶ <https://www.reuters.com/world/africa/egypt-tows-away-stranded-oil-tanker-suez-canal-2023-06-04/>

¹⁷ <https://www.egypttoday.com/Article/1/124872/Egypt%E2%80%99s-New-canal-played-substantial-role-facing-consequences-of-SEAVIGOUR>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

karaya oturmuştu. Mahsur kalan yük gemisinin başarılı bir şekilde kurtarılması, kanal trafiğinin normale dönmesini sağlamıştı. Bu tür olaylar, bu hayati ticaret rotasının sorunsuz çalışması için sürekli gözetim ve önleyici tedbirlerin gerekliliğini vurgular.

Mısır yetkilileri, uluslararası ortaklarıyla birlikte Süveyş Kanalı'nın bakımı ve modernizasyonuna önemli kaynaklar yatırmış durumda. Bu çabalar; seyir güvenliğini artırmak, olayların riskini en aza indirmek ve acil durumlarda yanıt ve iyileştirme süreçlerini hızlandırmayı amaçlamaktadır. Devam eden projeler arasında gelişmiş gözetim sistemlerinin kullanılması, iletişim altyapısının iyileştirilmesi ve acil durum müdahale protokollerinin geliştirilmesi bulunmaktadır.

Bu gibi olaylarla ortaya çıkan aksaklıklar, küresel denizcilik endüstrisi için bir uyarı niteliği taşımaktadır. Bu olaylar, nakliye rotalarının çeşitlendirilmesi ve gelecekte olası aksaklıkları azaltmak için demiryolu ve hava kargo gibi

alternatif seçeneklere yatırım yapmanın önemini vurgulamaktadır. Süveyş Kanalı, uluslararası ticaret için vazgeçilmez bir arter olmaya devam ederken, acil durum planları ve alternatif çözümler, beklenmedik olayların etkisini en aza indirmeye yardımcı olabilir.

Sonuç olarak Süveyş Kanalı'ndaki arızalanan petrol tankeri olayı, bu önemli ticaret rotasının zayıf noktalarını ortaya koymaktadır. Süveyş Kanalı İdaresi ve uluslararası paydaşların bu tür olaylara müdahale etmek için yürüttüğü çalışmalar, küresel ticaretin sorunsuz akışını sürdürmek için hayati öneme sahiptir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Tokyo MoU'da Singapur Sayıları Artan Siyah Bayraklı Tankerlerde Denetimleri Sıkılaştırıyor^{18 19}



Kaynak: <https://gcaptain.com/singapore-clamps-down-on-tankers-as-dark-fleet-grows/>

Singapur'un petrol ve kimyasal madde tankerlerine yönelik tutuklamaları geçen yılın başından bu yana arttı. Bu durum, deniz aşırı dolaşan ve eskiyen gemilerden oluşan genişleyen tanker filosunun çevresel ve güvenlik etkisine ilişkin artan endişeleri vurguluyor.

Tokyo MoU'nun rakamlarına göre, liman devleti bu yıl şimdiye kadar güvenlik denetimlerinde başarısız olduğu için 33 gemiyi tuttu. 2010'dan bu yana aylık en fazla 9 gemi tutması olmuştu.

Singapur'da tankerlerin denetimlerden başarısız çıkmasındaki çarpıcı artış, geçen yılın başlarında başlayan Rusya-Ukrayna savaşından bu yana, Asya'da bölgesel olarak artan gemi tutulması eğilimiyle örtüşüyor. Yaptırım uygulanmış petrolü; Çin, Hindistan ve başka yerlerdeki alıcılara taşıyan eski ve siyah bayraklı tanker filosunda hızlı bir genişleme oldu.

Bu gemiler genellikle standartların altında kondisyonda olup çoğunlukla hurdaya gönderilmeleri gereken gemilerdir.



Kaynak: <https://www.offshore-energy.biz/pablo-tanker-explosion-exposes-dangers-of-growing-shadow-fleet/>

Malezya kıyılarında yaklaşık 700.000 varil petrol taşıma kapasitesine sahip PABLO isimli tankerde 2023 Mayıs ayında meydana gelen patlama, bu gemilerin oluşturabileceği

¹⁸ <https://gcaptain.com/singapore-clamps-down-on-tankers-as-dark-fleet-grows/>

¹⁹ <https://www.offshore-energy.biz/pablo-tanker-explosion-exposes-dangers-of-growing-shadow-fleet/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

tehlikeleri göz önüne getirdi. 1997'de inşa edilmiş PABLO isimli tankerdeki patlama, Çin'deki yükünü boşalttıktan sonra Güney Çin Denizi'ni geçerken dünyanın en işlek nakliye kanallarından birinde gerçekleşti ve tanker boştu.

Kuzey Asya'ya giden yolda sık durak noktası olan Singapur, dünyanın en işlek petrol limanlarından biridir. Orta Doğu ve Batı Rusya'dan gelen ham petrolün çoğu Malakka Boğazı'ndan geçmektedir.

Liman devletinin Denizcilik ve Liman İdarelerince 2022'de Covid kısıtlamaları gevşetildiğinde fiziksel gemi denetimlerine yeniden başlamıştır. Emniyetli ve güvenilir operasyonların sağlanması için denetimlerin sıklığı artırıldı ve gemilerin yürürlükteki tüm mevzuata uygun olması denetlenmektedir.

Bu konudaki ayrı bir gelişme de; Çin son haftalarda limanlarına uğrayan eski gemilere, özellikle de 15 yaş ve üstü gemilere, yönelik denetimleri arttırmasıdır.

PPR-10 Alt Komitesi: Denizdeki Tehlikeli Kimyasallar için Önlemler^{20 21}



Kaynak: <https://safety4sea.com/sub-committee-ppr-10-measures-for-hazardous-chemicals-at-sea/>

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Kirliliği Önleme ve Müdahale Alt Komitesi (PPR 10), 24-28 Nisan 2023 tarihlerinde tehlikeli kimyasalların deniz ortamına girmesini önlemeye yönelik önlemleri tartıştı. Bu malzemeler, tehlikeli ve zararlı maddeler (HNS) ve temizlik katkı maddelerini içermektedir.

²⁰ <https://safety4sea.com/sub-committee-ppr-10-measures-for-hazardous-chemicals-at-sea/>

²¹ <https://www.bimco.org/insights-and-information/safety-security-environment/20230501-ppr>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Tehlikeli ve Zehirli Madde Dökülmelerine Müdahaleye İlişkin Operasyonel Kılavuz (HNS)

Alt komite, Deniz Çevresini Koruma Komitesi-MEPC 80'e sunulmak üzere Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Dökülmelerine Müdahaleye İlişkin Operasyonel Kılavuzun (HNS) nihai taslağını, onaylanması ve müteakiben yayınlanması amacıyla kabul etti. Kılavuz, denizde veya limanda meydana gelen bir deniz kirliliği olayı sırasında HNS'yi ilgilendiren konularda hazırlık yapan müdahale ekipleri ve karar vericiler içindir.

Tehlikeli Maddelerin Envanteri- Onaylanan Kılavuzların Revizyonu

Alt Komite, Kirlenme Önleyici Sistemler (AFS) Sözleşmesinde sibutrin kimyasal maddesi üzerindeki kontrolleri içerecek şekilde yapılan değişikliklerin ardından Tehlikeli Maddelerin Envanterinin geliştirilmesine yönelik revize edilmiş 2023 Kılavuzunu onayladı. 2023 Yönergeleri, kabul edilmek üzere MEPC 80'e sunulacaktır.

Ürünlerin değerlendirilmesi

Alt Komite, Tehlikelerinin Değerlendirilmesi Teknik Grubu (ESPH) tarafından yürütülen ürünlerin ve temizlik katkı maddelerinin tamamlanmış değerlendirmesi konusunda mutabakata vardı.

Alt Komite, değerlendirme talepleri ESPH 29'a gönderilmez veya sunulan bilgiler ESPH 29'un ilgili ürünleri değerlendirmesi için yeterli değilse 19 adet üçlü anlaşmanın Aralık 2023'te sona ereceğini ve MEPC.2/Sirkülerinin (MEPC.2/Circ.29, 1 Aralık 2023'te yayınlanacak) bir sonraki baskısından silineceğini kaydetti. Sonuç olarak Alt Komite, üye devletleri bu ürünlerin taşınmasında son kullanma tarihleri açısından herhangi bir gecikmeyi önlemek için uygun önlemleri almaya davet etti. Dökme olarak taşınacak kimyasalların IBC Kodun 17., 18. veya 19. bölümünde listelenmesi ya da hangi koşullar altında taşınabileceğini belirterek MARPOL Ek II ve IBC Koda (MEPC.2/Sirküler) göre sıvı maddelerin geçici kategorizasyonunda yer alması gerekir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Plastik Peletlerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla İlişkili Çevresel Risk



Kaynak: <https://www.marineregulations.news/imos-report-from-the-sub-committee-on-pollution-prevention-and-response-ppr-10/>

PPR, 2024'te bir MEPC sirküleri yayınlamak amacıyla yük konteynerlerinde plastik peletlerin deniz yoluyla taşınmasıyla ilişkili çevresel riski azaltmak için en iyi seçenekleri uzun uzadıya tartıştı ancak nihai hale getirmeden önce önerilen paketleme önlemlerine ilişkin girdileri için Kargo ve Konteynerlerin Taşınması (CCC) toplantısı beklenecektir.

Başlıca tartışma konuları arasında, plastik peletlerin tanımı ve boyut sınırı, paketleme gereklilikleri ve plastik peletlerin yük konteynerlerinde deniz yoluyla taşınmasını yöneten

zorunlu hükümler için yasal bir temel oluşturmaya yönelik potansiyel araçlar yer alıyordu. Bu konular hem CCC hem de PPR'nin gelecekteki oturumlarında tartışılmaya devam edecektir.

İklim Değişikliğinin Geniş Kapsamlı Ekonomik Sonuçlarının Yeni Yüzü: Panama Kanalı^{22 23 24 25 26}



Kaynak: <https://www.thelondoneconomic.com/news/environment/panama-canal-becomes-the-new-face-of-climate-changes-far-reaching-economic-consequences-350692/>

Küresel ısınmanın ekonomik sonuçlarını görmek için Atlantik ve Pasifik okyanusları arasındaki 77 km'lik su yolundan başka bir yere bakmaya gerek yok. Yılda 14.000'den

²² <https://www.thelondoneconomic.com/news/environment/panama-canal-becomes-the-new-face-of-climate-changes-far-reaching-economic-consequences-350692/>

²³ <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145283/Panama-Canal-drought-restrictions-could-leave-carriers-high-and-dry>

²⁴ <https://edition.cnn.com/2023/06/13/americas/panama-canal-water-levels-climate-intl-latam/index.html>

²⁵ <https://splash247.com/unprecedented-drought-forces-changes-along-the-panama-canal/>

²⁶ <https://evtms-rpts.pancanal.com/eng/h2o/index.html>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

fazla geminin kullandığı Panama Kanalı'nda yaşanan kuraklık, ana ticaret yolunu kısıtlamakla tehdit ettiğinden hızla iklim değişikliğinin yeni yüzü haline geliyor.

1914'te Güney Amerika çevresindeki tehlikeli ve uzun yolculuktan kurtulmak amacıyla açılan kanal, küresel tedarik zincirinin önemli bir parçası haline geldi ve Atlantik ile Pasifik okyanusları arasındaki yolculukları 8.000 milden fazla kısalttı ama şimdi, iklim değişikliği rotayı tehdit ediyor. Panama Kanalı İdaresi, 1950'den bu yana en kötü kuraklığın yaşandığını açıkladı. Eskiden beş yılda bir olan su kıtlığının artık üç yılda bir yaşandığını sözlerine ekledi. Panama Kanalı'nın yöneticisi Ricaurte Vásquez Morales, kötüleşen kuraklığın Orta Amerika ülkesinden geçiş yapan gemiler için güvenli seyirde sorunlar yaratması nedeniyle 2023'ün yinelenen ana denizcilik haberlerinden biri olacağı konusunda uyarıda bulundu.

Panama Kanalı'nda yeterli su olduğunda, kanalı kullanan gemiler için maksimum draft limiti 15,24 m'dir. Kuraklık nedeniyle kanal halihazırda

maksimum 13,56 m draft limiti belirlendiği ancak 13 Haziran'dan itibaren kanalı kullanan gemilere yeni draft kısıtlamaları getirileceği ve sınırın 13,41 m'ye düşürüleceği açıklandı. Bu durumun sonucu olarak, gemilerin kanalda taşıyabilecekleri konteyner ve emtia miktarı azaltılacak.

Uzmanlar, ABD'nin Batı Kıyısı ile Avrupa arasında seyir eden gemilerin ya 48 mil (77 km) uzunluğundaki kanalı kullanması ya da Horn Burnu çevresindeki kötü şöhretli ve uzun alternatif rotayı kullanması gerektiğinden yeni draft kısıtlamalarının yük trafiğini etkileyeceğini ve en büyük neo-panamax konteyner gemilerinin bu önemli su yolunda taşıyabileceği kargo hacmini yüzde 40'a kadar azaltması gerektiği belirtiliyor. Yalnızca Nisan ayında Panama Kanalı'ndan toplam 285 neo-panamax gemisi (bunların yarısı konteyner gemisiydi) geçiş yapmıştır. Bu yükün daha fazla gemi arasında dağıtılması gerekeceği anlamına gelir ve bunun bir bedeli vardır. Halihazırda, bu rotayı kullanan birkaç taşıyıcı, artan maliyetlerini karşılamak için ücretlerini

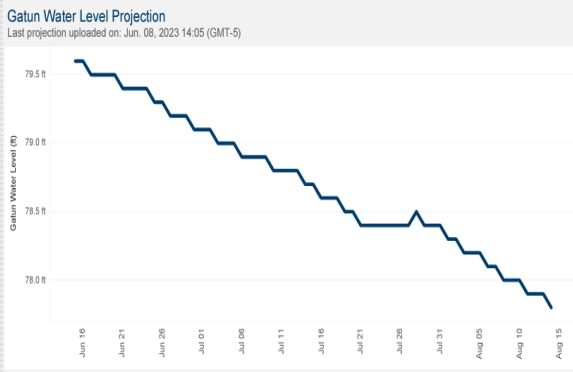


Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

konteyner başına 300-500 \$ arasında artırdı. Nihayetinde bu, tüketim ve sanayi mallarının fiyatlarında bir artış anlamına geliyor.

Grafik: Gatun Gölü Su Seviyesi Projeksiyonu



Kaynak: <https://evtms-rpts.pancanal.com/eng/h2o/index.html>

Ve kötü haberler burada bitmiyor. Panama Hükümeti iklim acil durumu ilan etti. Kanaldaki su seviyeleri, önceki tüm rekorları geçerek temmuz ayı sonunda en düşük seviyeye düşebilir. Panama Kanalı, kanal boyunca tek bir geminin geçişine izin vermek için 200 milyon litre suya ihtiyaç duyuyor, bu su büyük ölçüde su yolunun ortasında bulunan ve hızla kuruyan Gatun Gölü'nden temin ediliyor. Bunu göz önünde bulundurarak izin verilen maksimum draftın 25 Haziran'da daha da

düşürülerek 13,26 m olması bekleniyor. Böyle bir durumda Panama Kanalı İdaresi, rotayı kullanan günlük gemi sayısını 36'dan 28'e düşürmek zorunda kalacağı tahmin ediliyor.

Biyoyakıtlar ve Dekarbonizasyon Çözümleri²⁷



Kaynak: <https://safety4sea.com/radical-decarbonization-could-lead-to-significant-implications-for-shipping-report-says/>

Deniz taşımacılığında biyoyakıtların rolüne ilişkin yeni bir analizde Det Norske Veritas (DNV); deniz taşımacılığının karbondan arındırılmasında önemli bir rol oynayabilseler de denizciliğin sıfır sera gazı emisyonuna geçiş hedeflerine yönelik tek çözümün biyoyakıtlar olmayacağı sonucuna varıyor. Analiz, üretim kapasitesindeki mevcut sınırlamalara, kısa vadeli tedarik

²⁷ <https://www.dnv.com/news/use-of-biofuels-in-shipping-240298>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kısıtlamalarına ve biyoyakıt tedariki için diğer sektörlerin uzun vadeli rekabetine atıfta bulunurken sürdürülebilir biyoyakıt üretiminde büyük bir birikime duyulan ihtiyacı vurgulamaktadır.

DNV, biyoyakıtların kullanımındaki güçlü büyümenin altını çizerken gemilerin büyük sermaye yatırımları yapmak zorunda kalmadan emisyonları azaltması için bir alternatif sunduklarını belirtiyor. Rapor, çeşitli raporlardan Rotterdam ve Singapur'da yakıt ikmali için biyoyakıt kullanımını inceleyip, saf biyoyakıt olarak yaklaşık üç kat daha fazla harmanlanmış yakıtın kullanıldığı sonucuna varmaktadır.

Biyoyakıtların göreceli kullanım kolaylığına ek olarak DNV, AB Emisyon Ticaret Sistemi gibi düzenleyici gelişmelerin biyoyakıtlar için güçlü bir teşvik sağladığına işaret etmektedir. Denizcilik endüstrisi dekarbonizasyon gerektiren düzenlemeleri karşılamaya hazırlanırken biyoyakıtların -metan, metanol veya akaryakıt formunda- CO₂ emisyonlarının azaltılması hedeflerine ulaşmak için bir yöntem olarak

görüldüğünü vurguluyorlar. Biyoyakıtlar ve biyokütle, nakliye, pişirme, su ve alan ısıtmanın yanı sıra, tümü mevcut biyoyakıt kaynakları için rekabet etmesi muhtemel olan kereste, kâğıt hamuru ve kâğıt üretimi ile rekabet eden çeşitli sektörler tarafından zaten çok aranıyor.

DNV Çevre Baş Danışmanı Eirik Ovrum, biyoyakıtların deniz taşımacılığında dekarbonizasyon üzerinde olumlu yönde etkileri bilirse de üretim kapasitesi ve diğer sektörlerin de içinde bulunduğu rekabet, mevcut kısıtlamaların denizcilik endüstrisine kısa vadeli arzı etkilemesinin kaçınılmaz olduğunu belirtmektedir.

Sürdürülebilir biyoyakıtların mevcut küresel üretim kapasitesinin yılda yaklaşık 11 milyon ton petrol eşdeğeri (Mtoe) olduğu DNV tarafından tahmin edilmektedir. Ayrıca, 2050 yılına kadar üretim kapasitesinin yıllık 500 ila 1.300 Mtoe aralığına ulaşabileceğine inanıyorlar.

DNV, "Enerji verimliliği önlemleriyle birlikte, biyoyakıt



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kullanarak nakliye tamamen karbondan arındırmak için, 2050 yılına kadar yıllık 250 Mtoe sürdürülebilir biyoyakıt arzı gerekiyor. Bu gereksinim, biyoyakıtlar için potansiyel küresel üretimin yüzde 20 ila 50'sini temsil edecek" çıkarımı yapmaktadır. Sonuç olarak, biyoyakıtların tek çözüm olma ihtimalinin düşük olduğunu belirtmektedir.

Sürdürülebilir üretim kapasitesinin oluşturulması, denizciliğin karbondan arındırma hedefleri ve enerji verimliliği önlemleri doğrultusunda biyoyakıt potansiyelinin bütünüyle tamamlanmadan gerçekleştirilmedi.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Kaynaklar

1. www.shipfinance.dk
2. www.safety4sea.com
3. www.tradewindsnews.com
4. www.imo.org
5. www.marineinsight.com
6. www.wmu.se
7. www.amsa.gov.au
8. www.businessinsider.com
9. www.maritime-executive.com
10. www.dailymail.co.uk
11. www.seatrade-cruise.com
12. www.9news.com.au
13. www.reuters.com
14. www.egypttoday.com
15. www.gcaptain.com
16. www.offshore-energy.biz
17. <https://www.bimco.org/>
18. www.thelondoneconomic.com
19. www.lloydslist.maritimeintelligence.informa.com
20. www.cnn.com
21. www.splash247.com
22. www.pancanal.com
23. www.dnv.com