



Dünya Denizcilikindeki Son Gelişmeler

e-bülten



**DENİZCİLİK
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ**

Yıl: 2023

Sayı: 6

Dönem: Haziran

Yayın Tarihi: 28.07.2023



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Bülten İçeriği

Ro-Ro Taşımacılığı Nedir ve 2023 Beklentileri Nelerdir?	2
2040 Yılında Deniz Taşımacılığı: Yeni Teknolojilerin Gemi İnsanları Üzerine Etkisi	5
IMO'nun 2024 yılı teması: "Geleceğe yön vermek: önce emniyet!"	8
MSC 107: IMSBC Kod'da Önemli Değişiklikler Yapıldı	11
Deniz Netası'nın Önemi	12
AB Komisyonu Deniz Emniyeti ve Çevresi için Yeni Kurallar Öneriyor	15
Denizlerimizi Plastiğe Boğmayalım	18
Tiren Denizi'nde Türk Bayraklı Gemiye Kurtarma Operasyonu	23
Kaynaklar	26

Bu bültende, 01.06.2023 - 01.07.2023 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

Ro-Ro Taşımacılığı Nedir ve 2023 Beklentileri Nelerdir? ^{1 2 3 4}



Kaynak: <https://www.linkedin.com/pulse/what-exactly-ro-shipping-logistics-rpmmoves-eu>

Günümüz deniz taşımacılığında temel amaç gemilerin limanda süre açısından daha az kalarak daha çok seyir yapmaları ve bu sayede gemilerin daha verimli bir şekilde kullanılması ve taşıma maliyetlerinin azaltılarak maksimum kar elde edilmesi haline gelmiştir. Bu noktada modern gemilere ve teçhizatlara olan ihtiyaç her geçen gün artmaktadır. Buna ek olarak giderek artan ticaret hacmi modern gemilere ve taşımacılık sistemlerine olan ihtiyacı daha da önemli hale getirmektedir. Ro-Ro taşımacılığı, deniz yolu taşıma modlarının içinde en yaygın kullanımı olan yük taşıma çeşitlerinden biridir ve lojistik

dünyasında yıllar içinde giderek daha popüler hale gelmektedir. Ro-Ro, kargonun özel gemilere yüklenmesi ve boşaltılması sürecini tanımlayan bir terim olan “roll-on/roll-off” teriminin kısaltması olarak kullanılmaktadır. Tekerlekli araçların taşınması anlamına da gelen Ro-Ro taşımacılığı, dünya genelinde tüm kara taşıtlarının deniz yolu ile sevkiyatında tercih edilen bir sistemdir. Yüksek hacimli araçların taşınmasında tercih edilen bu taşımacılık yöntemi ile kamyon, tır, lokomotif, lokomotif vagonları, binek araba gibi ağır ve büyük araçların sevkiyatı yapılmaktadır. Ro-Ro taşımacılığının tercih edilme sebeplerinden en önemlileri şu şekildedir:

Daha Az Hasar Riski

Ro-Ro nakliyesi genellikle kargo için diğer nakliye yöntemlerine göre daha güvenli kabul edilir. Kargo, yerine sabitlendiğinden taşıma sırasında kayma nedeniyle daha az hasar riski vardır.

¹ <https://www.linkedin.com/pulse/what-exactly-ro-shipping-logistics-rpmmoves-eu>

² <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2977666>

³ <https://www.linkedin.com/pulse/2023-ro-ro-rates-analysis-baldan-limited>

⁴ <https://www.eukor.com/news/outlook-for-2023-higher-volumes-expected-for-the-ro-ro-industry>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

İyileştirilmiş Yükleme/Boşaltma Süreleri

Ro-Ro gemileri, hızlı yükleme ve boşaltma sürelerine uyum sağlayacak şekilde tasarlanmıştır. Yük, rampalar kullanılarak hızlı bir şekilde gemiye yüklenebilir ve gemi benzer şekilde boşaltılabilir. Yüklerin yükleme ve tahliyelerinin hızlı yapılabilmesiyle gemilerin limanlarda kalış süreleri kısalmaktadır.

Uygun Fiyat Seçeneği

Ro-Ro nakliyesi genellikle uygun maliyetli bir taşımacılık yöntemi olarak kabul edilir. Ro-Ro gemileri tekerlekli kargo için özel olduğundan kargo kapasitesini en üst düzeye çıkarırken maliyetleri en aza indirecek şekilde tasarlanmıştır. Bu, diğer taşımacılık yöntemlerine kıyasla daha düşük taşıma fiyatlarına neden olabilir.

Ro-Ro taşımacılık, diğer ulaşım modlarına nazaran birçok avantaja sahip olmasının yanı sıra çevreci özelliği ile de ayrılan bir taşıma modudur. Tüm dünyanın emisyon salınımlarını azaltmak istediği bir

dönemde, lojistik sektörü için iyi bir seçenektir.

Ro-Ro taşımacılığının tüm bu avantajları göz önünde bulundurulduğunda 2023 yılı için genel olarak sektördeki beklentiler olumlu yöndedir.

2023 yılında Ro-Ro taşımacılığının değişen talep modelleri, değişen ticaret yolları ve artan maliyetler de dahil olmak üzere çeşitli zorluklarla karşı karşıya kalması beklenmektedir. Ancak, bu zorluklara rağmen küresel ticarete devam eden büyüme nedeniyle Ro-Ro taşımacılığına olan talebin yıl boyunca güçlü kalması beklenmektedir.

2023 yılında Ro-Ro sektörünün karşı karşıya olduğu en büyük zorluklardan biri, Ro-Ro oranlarında gerçekleşen dalgalanmalardır. Ro-Ro oranları, denizcilik şirketlerinin tekerlekli yüklerin taşınması için aldığı ücretlerdir ve yakıt fiyatları, gemi kullanımı ve arz ve talepteki değişiklikler gibi çeşitli faktörlerden etkilenmektedir. 2023 yılında kısmen de olsa artan taşımacılık maliyeti ve bazı bölgelerde Ro-Ro gemilerinde



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

yaşanan kıtlık nedeniyle, Ro-Ro oranlarının yıl boyunca yüksek kalması beklenmektedir.

2023 yılında Ro-Ro taşımacılığının karşı karşıya kaldığı diğer bir zorluk ise Ro-Ro taşımacılığı için değişen talep modelleridir. e-ticaretin yükselişi ve sınır ötesi ticaretin artan popülaritesi, Ro-Ro gemileri tarafından taşınan tekerlekli kargo türlerinde bir kaymaya neden olmuştur. Bu durum, özel Ro-Ro gemileri için yeni talep yaratmaktadır ve ayrıca kullanılan ticaret yollarında değişikliklere yol açmaktadır. Sonuç olarak taşımacılık şirketleri müşterilerin değişen ihtiyaçlarını karşılamak için esnek ve uyarlanabilir olmalıdır.

Bu zorluklara rağmen, küresel ticarete devam eden büyümenin etkisiyle Ro-Ro deniz taşımacılığına olan talebin 2023'te güçlü kalması beklenmektedir. Küresel ticaretteki büyümenin ise tüketim mallarına yönelik artan talep ve e-ticaretteki devam eden genişlemeden kaynaklanması beklenmektedir. Ayrıca, Asya ve Afrika gibi gelişmekte

olan pazarlarda Ro-Ro deniz taşımacılığına yönelik artan talebin, denizcilik firmalarına işlerini büyütmeleri hususunda yeni fırsatlar sunması beklenmektedir.

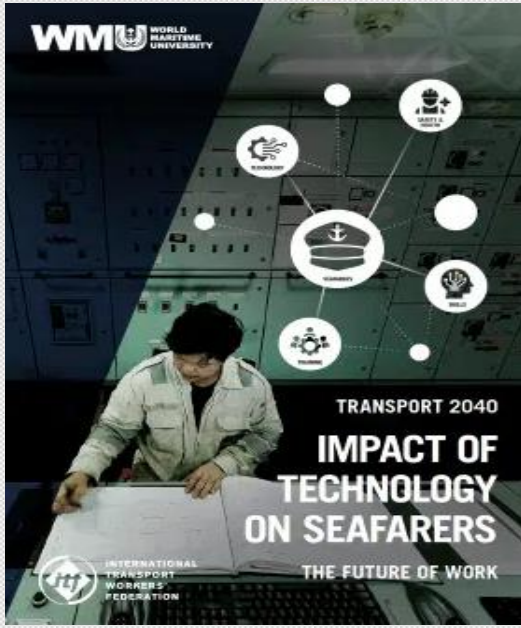
Sonuç olarak, Ro-Ro denizcilik sektörü 2023'te dalgalanan Ro-Ro oranları ve değişen talep modelleri dahil olmak üzere çeşitli zorluklarla karşı karşıya kalacak olsa da, küresel ticarete devam eden büyümenin etkisi ile Ro-Ro taşımacılığına olan talep güçlü kalacaktır ve bu zorluklara başarılı bir şekilde yanıt verebilen taşımacılık şirketleri, rekabetçi ve dinamik olan Ro-Ro taşımacılık sektöründe başarılı olabilmek için iyi bir konuma sahip olacaktır.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

2040 Yılında Deniz Taşımacılığı: Yeni Teknolojilerin Gemi İnsanları Üzerine Etkisi ^{5 6 7 8 9 10}



Kaynak: https://commons.wmu.se/lib_reports/78/

Deniz taşımacılığı teknolojik gelişmelerle birlikte hızla dönüşmekte ve sektörün geleceği otomasyon, yapay zeka ve yeşil teknolojiler gibi yeniliklerin etkisiyle şekillenmektedir. Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) ve Dünya Denizcilik Üniversitesi (WMU), 26 Haziran'da Filipinler'in Manila şehrinde

düzenlenen Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın Denizcilik Geleceğini Şekillendirme etkinliği sırasında "Taşımacılık 2040 - Teknolojinin Gemi İnsanları Üzerindeki Etkisi" başlıklı bir rapor yayımlamıştır.

Denizcilik ve teknoloji uzmanları, akademisyenler, denizcilik şirketleri, sivil toplum kuruluşları, sendikalar ve denizcilik derneklerinin destekleri ile hazırlanan rapor, dijitalleşme ve otomasyon da dahil olmak üzere gelecekteki gemi teknoloji ve trendleriyle ilgili birçok konuyu derinlemesine incelemektedir. Bunun yanı sıra, gelişmekte olan teknolojilerin denizcilik üzerindeki olası olumsuz etkilerinin hangi yöntemlerle etkili bir şekilde iyileştirilebileceği ve sektörün değişime kısa, orta ve uzun vadede nasıl hazırlanabileceğine ilişkin çözümler ve gerekli politikalar vurgulanmaktadır.

Teknolojik ilerlemeler ekonomik, jeopolitik ve mevzuata tabi faktörler de dahil olmak üzere birçok

⁵ <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145624/Upskilling-seafarers-critical-to-tech-progress-says-Transport-2040-report>

⁶ https://commons.wmu.se/lib_reports/78/

⁷ <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/transport-2040-impact-technology-seafarers>

⁸ <https://safety4sea.com/maritime-transport-in-2040-seafarers-should-be-provided-with-high-quality-internet-connections/>

⁹ <https://www.marineinsight.com/shipping-news/maritime-transport-in-2040-how-future-technologies-will-impact-seafarers/>

¹⁰ <https://splash247.com/world-maritime-university-publishes-technology-road-map-through-to-2040/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

dış etkenden etkilenebilmektedir. Bu nedenle gelecekteki olası trend ve değişimlerin alanında uzman isimler tarafından tahmin edilmesi zorlaşabilmektedir. Örneğin, Covid-19 salgını akaryakıt fiyatlarındaki keskin düşüş sebebiyle enerji verimliliği projelerini geciktirirken dijitalleşme üzerine olan proje ve yatırımlara ilgiyi arttırmıştır.



Kaynak: <https://www.ship-technology.com/news/kongsberg-digital-vessel-digitalisation-contract/>

Raporda vurgulanan ve 2040 yılına kadar önemini koruyacağı düşünülen denizcilik trendleri arasında e-ticaret, dijital tüketim, siber güvenlik çözümleri, dijital şeffaflık, mavi ekonomi, akıllı gemi kullanımı ve otonom gemiler bulunmaktadır. Teknoloji başlıkları arasında ise robotik, drone'lar, yenilenebilir enerji, alternatif yakıtlar, yapay zeka

algoritmaları, 3D ve 4D yazıcılar, Blockchain, büyük veri, Artırılmış Gerçeklik (AR) ve Sanal Gerçeklik (AR) belirtilmektedir.



Kaynak: <https://www.wartsila.com/marine/products/simulation-and-training/smart-reality>

Araştırmanın ana bulguları arasında denizcilik teknolojileri ve bunların sektördeki gelişimine dair bilgiler sunan bir "teknoloji yol haritası" yer almaktadır. Kısa, orta ve uzun vadeli beklentileri kapsayan bu yol haritası, teknolojilerle gelişebilecek politikalar, fırsatlar ve tehditleri vurgulamaktadır.

Rapor sonuçlarına göre; denizcilik sektöründeki teknolojik geçiş, gemi insanlarını mesleklerine, rütbelerine ve iş fonksiyonlarına bağlı olarak farklı şekillerde etkileyecektir. Bulgular, akıllı ve yeşil teknolojilerin ilerlemesi nedeniyle çalışma



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

ortamlarının hızlı bir şekilde dönüşeceğini göz önünde bulundurarak, gemi insanlarının yetkinliklerinin ve uzmanlıklarının güncellenmesi için yetenek geliştirme ve beceri kazandırma eğitimlerinin önemini göstermektedir.

Otomasyon ve dijitalleşmeye geçişin başarısı için gemi insanlarının sürekli eğitiminin önemi vurgulanmıştır. Alternatif yakıtlar, gelişmiş seyir cihazları ve gerçek zamanlı izleme sistemlerini kullanma yeterlilikleri gelecekte gemi insanlarının ihtiyaç duyacağı başlıca teknik beceriler arasında sunulmaktadır.



Kaynak: <https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/news-and-media/news-archive/2023/unified-and-simplified-k-chief-marine-automation-system/>

Rapor ayrıca sektördeki teknolojik değişimin denizcilik profesyonelleri için yeni iş kollarını

ortaya çıkaracağını öngörmektedir. Yeni teknolojilerin gemi insanları üzerindeki etkisinin, kişilerin bireysel olarak değişime hazır olmalarının yanı sıra her ülkenin sağladığı eğitim ve mesleki koşullara da bağlı olacağı belirtilmektedir. Gelişen yapay zeka, büyük veri, makine öğrenimi, pille çalışan gemiler, siber güvenlik ve teknostres gibi yeni teknolojilerin, sebep olabileceği iş sağlığı ve güvenliği sorunları ile bunların gemi insanlarına etkileri de araştırmada incelenmiştir.

Çalışma hakkında Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Genel Müdürü Gilbert F. Houngbo: "Gemi insanları küresel tedarik zincirlerinin işleyişinde önemli bir rol oynamaktadır. İşe alınmalarını ve sektörde tutulmalarını teşvik etmek için ILO Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde (MLC, 2006) belirtilen haklarına tam saygı gösterilmesini sağlamak ve gelecekteki teknolojik gelişmelerle başa çıkmaya hazırlanmalarına yardımcı olmak esastır. Bu nedenle, WMU'nun ITF'in desteğiyle yürüttüğü çalışmaları memnuniyetle karşılıyorum." açıklamasında bulunmuştur.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Teknolojik yeniliklerin etkili bir şekilde uygulanması ve denizcilik endüstrisinin sürdürülebilir bir şekilde gelişmesi için gemi insanlarının nitelikli, yetenekli ve güncel kalması gerekmektedir. Bu nedenle, çalışanların sürekli eğitim, kariyer gelişimi ve sağlıklı çalışma koşullarına erişimi sağlanmalıdır. Deniz taşımacılığının geleceği için gemi insanlarının önemi ve teknolojilerin insan odaklı bir şekilde geliştirilip uygulanması büyük bir öneme sahiptir.

IMO'nun 2024 yılı teması: "Geleceğe yön vermek: önce emniyet!"¹¹



Kaynak: <https://safety4sea.com/future-of-safe-navigation>

Küresel olarak denizde emniyeti arttırmanın en iyi yolu, evrensel olarak

benimsenen ve tutarlı bir şekilde uygulanan uluslararası düzenlemeler geliştirmek ve böylece gemilerdeki mürettebat ve yolcuları korumak, genel olarak uluslararası denizciliğin emniyet ve güvenliğini arttırmak ve denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan kirliliği önlemek için kapsamlı bir çerçeve oluşturmaktır.

Deniz emniyeti, kuruluş tarihi olan 1958 yılından bu yana Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) faaliyetlerinin merkezinde yer almaktadır. Çoğu zaman, mevcut düzenlemelerdeki eksiklikleri ortaya çıkaran felaketlerin bir sonucu olarak düzenleyici çerçevede iyileştirmeler sağlanmıştır ancak IMO aynı zamanda, genellikle yeni ve gelişmekte olan teknolojilerin bir sonucu olarak deniz emniyeti, güvenliği ve deniz çevresinin korunmasını geliştirmek için proaktif bir şekilde çalışmıştır. Belirli teknik düzenleyici kararlara paralel olarak IMO, teknoloji ve inovasyonun hızlı temposunu emniyetli bir şekilde öngörmek için düzenleyici geliştirme sürecini aşamalı olarak geliştirmiştir.

¹¹ <https://docs.imo.org/Category.aspx?cid=36&session=129>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Resmi Emniyet Değerlendirmesi; düzenleyici karar alma sürecini rasyonelleştirmek ve yeni emniyet düzenlemelerinin kabul edilmesi için net bir gerekçe sağlamak amacıyla uygulamaya konmuştur. Halihazırda hedefe dayalı Deniz Otonom Suüstü Gemileri için Hedef Odaklı Kod Geliştirilmesinde (MASS Kodu) uygulandığı gibi giderek daha fazla kullanılan hedefe dayalı yaklaşım, açıkça anlaşılan emniyet hedeflerinin ve işlevsel gereksinimlerin belirlenmesine izin verirken aynı zamanda gemi tasarımcıları ve ekipman üreticileri için esneklik sağlamaktadır.

Dijitalleşme ve otomasyon; emniyeti, güvenliği ve verimliliği artıran, performansı optimize eden, çevresel etkileri azaltan ve sürdürülebilirliği sağlayan yeni teknolojiler sunarak denizcilik sektöründe devrim yaratmıştır. Otomasyon, karar verme yeteneklerini desteklemek ve operasyonları ve iş süreçlerini iyileştirmek için robotik ve yapay zekânın kullanımını kolaylaştırmıştır. Sonuç olarak;

dijitalleşme ve otomasyon, gemicilik sektörünün genel verimliliğini ve rekabet gücünü artırarak gemilerin daha verimli bir şekilde tasarlanmasını, inşa edilmesini ve işletilmesini, daha fazla yükün elleçlenmesini, maliyetlerin düşürülmesini ve müşteri memnuniyetinin artırılmasını mümkün kılmıştır.

Küresel ticaretin yaklaşık %90'ını taşıyan deniz yolu, istatistiksel olarak çevreye en az zarar veren taşımacılık modlarından biri olsa da uluslararası denizciliği düzenleyen Birleşmiş Milletler (BM) uzman kuruluşu olarak IMO, gemilerin enerji verimliliğini daha da artırarak ve sera gazı emisyonlarını azaltarak aynı zamanda teknik iş birliği ve kapasite geliştirme faaliyetleri sağlayarak gemiciliği nihayetinde; karbon nötr hale getirmek için çok aktif bir şekilde küresel bir yaklaşım izlemektedir.

Sonuç olarak, gemilerin emniyetini artırmak ve sera gazı emisyonlarını azaltmak birlikte ele alınmaktadır. Her ikisi de sürdürülebilir ve verimli bir denizcilik endüstrisine ulaşmak için kritik öneme



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

sahiptir. IMO'nun gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik İlk Stratejisi (Initial Strategy), sektörden proaktif eylem gerektiren bir hedef belirlemiştir ve denizcilik sektörü alternatif yakıtların kullanıldığı, mevcut teknolojilerin uyarlandığı ya da yeni teknolojik çözümlerin kurulduğu ilk pilot projelere tanıklık etmektedir.



Kaynak: <https://is.vic.edu.au/research-post/navigating-the-future-of-education>

İddialı ve hızlandırılmış bir sera gazı azaltma politikasının başarılı bir şekilde uygulanması şüphesiz gemilere, gemide çalışan insanlara ve çevredeki altyapı ve personele yönelik emniyet risklerinin değerlendirilmesini ve gerekli teknolojilerin ve yakıtların kullanılmasının önünde bir engel oluşturmamalarını sağlayacak gerekli

uluslararası emniyet düzenlemelerinin yapılmasını gerektirmektedir.

Tüm bu faktörleri göz önünde bulunduran IMO, 2024 yılı temasının şu şekilde olmasını önermektedir: "Geleceğe yön vermek: önce emniyet!" (Navigating the future: safety first!).

Önerilen bu tema; üye devletlere, gözlemci kuruluşlara ve sekreteryaya, yeni teknolojilerden ve alternatif yakıtların kullanılmaya başlanmasından kaynaklanan tüm emniyet düzenlemesi sonuçlarını değerlendirme, ele alma ve uygun şekilde planlama konusunda esneklik sağlayacaktır. Genel amaç; gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik tedbirlerin uygulamaya konulmasıyla birlikte, deniz taşımacılığının emniyet ve verimliliğinin korunmasını ve potansiyel olarak iyileştirilmesini temin etmek, böylece deniz yoluyla uluslararası ticaret akışının sorunsuz ve verimli olmaya devam etmesini sağlamaktır.

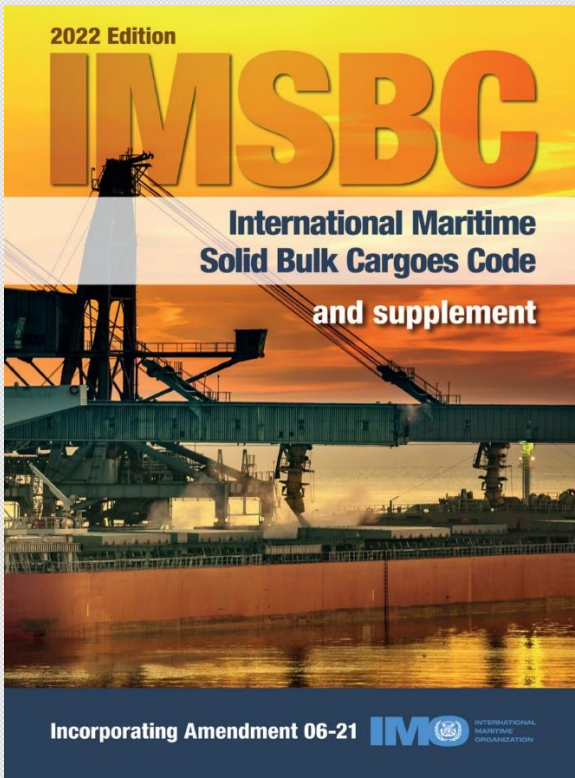


Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

MSC 107: IMSBC Kod'da Önemli Değişiklikler Yapıldı ¹²

13



Kaynak: <https://shop.witherby.com/imsbc-code-and-supplement-2022-edition-incorporating-amendment-06-21-kk260e/>

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Deniz Emniyeti Komitesinin (MSC) 31 Mayıs - 9 Haziran 2023 arasındaki 107. oturumunda SOLAS'ın yanı sıra yeni STCW, LSA Kod ve IMSBC Kod değişiklikleri kabul edildi.

Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Kodu (IMSBC Kod) değişiklikleri

Deniz Emniyeti Komitesi (MSC), Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler (IMSBC) Kodundaki en son değişiklikleri (07-23), Editoryal ve Teknik Grup tarafından nihai hale getirilmesinin ardından kabul etti. Her zaman olduğu gibi bu değişiklikler tüm IMSBC Kodun birleştirilmiş bir versiyonu olarak kabul edilmiştir ve 1 Ocak 2024'ten itibaren gönüllü uygulama ile 1 Ocak 2025'te zorunlu olarak yürürlüğe girecektir. Söz konusu değişikliklerden bazıları:

- Selestin ve konsantresi, ezilmiş granodiyorit ince taneler, öğütülmüş granüle yüksek fırın cürufu tozu ve manyezit ince taneler için yeni bireysel kargo programları,
- Balık unu için stabilizasyon gerekliliklerinin IMDG Kod ile uyumlu hale getirilmesi ve sınıf 9 yerine MHB (SH) olarak sınıflandırılması,

¹² <https://safety4sea.com/regulatory-update-amendments-adopted-during-msc-107/>

¹³ <https://www.dnv.com/news/imo-maritime-safety-committee-msc-107-244383>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- IMSBC Kod'un katı kütle yoğunluğunun beyanına ilişkin SOLAS ile uyumlu hale getirilmesi ve konunun paydaşların dikkatine sunulmasına yönelik yeni bir genelge olarak özetlenebilir.

Komite ayrıca aşağıdakilerle ilgili genelgeleri de onaylamıştır:

- IMSBC Kod'unda yer almayan yüklerin özellikleri ve taşıma koşulları için bilgilerin sunulması ve formatın doldurulmasına ilişkin kılavuzlar,
- Sıvılaşılabilen veya dinamik ayrışmaya maruz kalabilen katı dökme yükler için nem içeriğine yönelik numune alınması, test edilmesi ve kontrol edilmesine yönelik prosedürlerin geliştirilmesi ve onaylanmasına yönelik kılavuzlar,
- Sabit gazlı yangın söndürme sisteminin muaf tutulabileceği veya sabit gazlı yangın söndürme sisteminin etkisiz olduğu katı dökme yüklerin listeleri.

Deniz Netası'nın Önemi ^{14 15 16 17}

^{18 19}



Kaynak: <https://www.shipsbusiness.com/parametric.html>

Gemilerde güvertede ve makine dairesinde birçok bölüm bulunmakta; bu bölümlerde de çok sayıda araç-gereç, yedek parça vs. yer almaktadır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'muzun 931. maddesinde de belirtildiği gibi kendiliğinden hareket etme kabiliyeti olmasa dahi yüzme özelliği bulunan gemiler bir noktadan diğerine seyir yapabilme imkân ve kabiliyeti bulunan vasıtalarlardır ancak bu seyir her zaman durgun suda ve sakin havada yapılmaz. Gerçekleştirilen bu seyirler kimi zaman zorlu hava ve deniz koşullarında, tehlikeli şartlar altında da yapılabilmektedir. Bazen de önlenemez olaylara yol

¹⁴ <https://shipsbusiness.com/parametric.html>

¹⁵ <https://www.safety4sea.com/lessons-learned-fatal-accident-occurs-outside-accommodation-block-due-to-bad-weather>

¹⁶ mardep.gov.hk/en/msnote/pdf/msin2339.pdf

¹⁷ mgm.gov.tr/FILES/genel/makale/beaufort.pdf

¹⁸ en.wikipedia.org/wiki/Francis_Beaufort

¹⁹ mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6102.pdf



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

açabilmekte ve üzücü sonuçlar yaratabilmektedir.

15 yaşındayken bir harita hatası yüzünden geçirdiği deniz kazasından sonra doğru bilgiler içeren haritaların yapımıyla uğraşan ve bu konuda yaşam boyu sürececek bir farkındalığa sahip olan İrlandalı hidrografi uzmanı ve deniz subayı Sir Francis Beaufort (1774-1857), rüzgarların hızını, havanın şiddetini ve dalga boylarının takribi yüksekliğini gösteren Beaufort Rüzgâr Skalasının yaratıcısı olarak bilinir. Rüzgarların hızına göre sahip olduğu şiddeti ve bu şiddetin karada, denizde ve kıyıdaki etkilerinin gözlemsel olarak etkilerinin belirtildiği Beaufort Rüzgâr Skalası hava durumlarının ve etkilerinin sınıflandırılmasında hala kullanılmakta ve gemilerin jurnallerine de vardiya zabıtları tarafından kaydedilmektedir. Artık teknolojinin gelişmesiyle de birlikte denizciler karşılaşacakları hava durumu ve olaylarını önceden bilmekte ve bunun için NAVTEX gibi cihazlar kullanılmaktadırlar.

Beaufort skalasında havanın şiddetinin artması bize rüzgârın

şiddetinin ve dalga yüksekliğinin de arttığını göstermektedir. Geminin karşı karşıya kaldığı rüzgâr şiddeti geminin kontrolünü zorlaştırırken, dalga tepesi ve dalga çukurlarının geminin fiziki yapısı üzerinde yarattığı malzeme gerilimi de üst seviyelere çıkmaktadır. Bu sırada önceden belirttiğimiz gibi geminin içinde bulunan araç-gereçler, yedek parçalar vs. gemi mürettebatı açısından tehlike oluşturabilmektedir. Mürettebat açısından tehlike oluşturabilecek, zorlu hava koşullarında yerinden çıkarak mürettebatın can güvenliğini riskli durumlara sokacak bu parçaların gemide bulunan halat, ince, sac veya demir vs. yardımıyla sabitlenmelerine deniz netası denir.

Haziran ayında Tayland'ın Loem Chabang limanından, Tayvan'ın Kaohsiung limanına gitmek üzere seyir yapan bir gemi ağır hava koşullarına maruz kalmıştır. Zorlu hava şartlarında seyir yapmaya çalışan gemide etlik, sebzelik gibi kısımların belirli derecede kalmasını sağlayan soğutma sistemlerinde bulunan kompresörlerin kontrollerini yapmak için çalışan



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

elektroteknik zabiti, kaptanın izni ve haberi olmadan ağır hava koşullarında kompresör dairesinde çalışma yapmaktaydı. Gemi kaptanının izni ve bilgisi dâhilinde can salını netalamak için giden güverte lostromosu elektroteknik zabiti güvertede uzanır ve ne yazık ki kanlar içinde buldu. Elektroteknik zabiti hastaneye nakledildi ancak ne yazık ki bir cismin başına çarpması sonucu beyin kanamasından vefat ettiği öğrenildi. Olayla ilgili soruşturma sürerken gemi emniyet ve güvenlik toplantılarında belirtilen ağır hava koşullarında yaşam mahalli dışında bir yerde yapılacak çalışma için kaptanın haberdar edilerek kendisinden izin alınması gerekliliğine riayet edilmesinin ve bu hususta mürettebatın intibakının sağlanmasının çok önemli olduğu Hong Kong Yönetimi Denizcilik Bölümü tarafından belirtilmiştir.

Örneklendirilen bu üzücü olaydan çıkarılacak dersler ve dikkat edilmesi gereken hususlar şunlardır:

1. Ağır hava koşullarında çalışmaya ara verilerek

mürettebatın yaralanma riski minimuma indirilmelidir.

2. Gemi emniyet ve güvenlik toplantılarında olası riskler anlatılarak ve olaylardan örneklendirmeler yapılarak mürettebatta farkındalık oluşturulması amaçlanmalıdır.
3. Ağır hava koşullarında mürettebat için tehlike oluşturacak araç-gereç, alet vs. sabitlenerek deniz netası yapılmalıdır.
4. İlgili kanun, yönetmelik, yönerge ve bildirimlerde belirtilen gemide emniyetli çalışma kurallarına riayet edilmeli ve bu kurallara mürettebatın uyması sağlanmalıdır.

Bu üzücü olaydan çıkarılacak dersler; gemi sahipleri, yöneticiler, kaptanlar, zabitan ve mürettebat tarafından iyi analiz edilmeli ve önce can güvenliği prensibi her zaman göz önünde bulundurularak hareket edilmelidir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

AB Komisyonu Deniz Emniyeti ve Çevresi için Yeni Kurallar Öneriyor^{20 21 22}



Kaynak: <https://marineandeconomy.com/2023/06/05/eu-proposes-modernised-maritime-safety-rules-to-back-clean-shipping/>

Avrupa Komisyonu, deniz güvenliği kurallarını modernleştirmeyi ve gemilerden kaynaklanan kirliliği önlemeyi amaçlayan beş kural teklifinden oluşan paket açıkladı.

Teklif paketinin içeriği;

- Üye devlet yetkililerinin filoları üzerindeki kontrollerini geliştirmek için ulusal idarelere yönelik özel Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) eğitimlerinin yanı sıra uluslararası kurallara dayanan bayrak devleti denetimleri için gereklilikleri içerecektir. Teklif, bayrak devletleri

arasında yürüttükleri denetimlerin sonuçları ve genel olarak uygunluk konuları hakkında bilgi paylaşımını kolaylaştırıyor. EMSA, bayrak devleti sörveyörleri için gözden geçirilmiş bir mesleki gelişim ve eğitim programı aracılığıyla bu iş birliğini destekleyecektir.

- Liman Devleti kontrolü, balast suyu ve çökeltiler ile enkazların kaldırılmasına ilişkin yeni sözleşmeler gibi ek uluslararası kuralları kapsayacak şekilde genişletilecektir. Teklif aynı zamanda gemilerin denetim için hedeflenme şeklini yeni gereklilikleri yansıtacak şekilde güncelleniyor ve risk profillerini belirlerken gemilerin çevre ile ilgili performanslarına ve eksikliklerine daha fazla önem vermeyi amaçlıyor.

- Liman devleti kontrolü ve kaza soruşturmasının kapsamı; önemli emniyet endişelerinin devam ettiği balıkçı gemileri için genişletilecek. Üye devletler, Avrupa Birliği (AB) limanlarına uğrayan 24 metreden uzun balıkçı tekneleri için liman devleti

²⁰ <https://gcaptain.com/new-eu-proposals-target-safety-and-pollution-in-shipping/#>

²¹ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/maritime-safety-new-proposals-support-clean-and-modern-shipping-2023-06-01_en

²² <https://marineandeconomy.com/2023/06/05/eu-proposes-modernised-maritime-safety-rules-to-back-clean-shipping/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kontrolü uygulayabilecek. Aynı zamanda, 15 metreden daha küçük balıkçı teknelerinin karıştığı kazalar için, üye devletlerin rapor etmesi gerekecek. Bayrak devleti ve liman devleti kontrol operasyonları dijitalleştirilecek ve elektronik sertifikaların alınması teşvik edilecek. Bu, özellikle EMSA'nın bilgi teknolojileri sistemleri ve veri tabanları sayesinde mümkün olacaktır.

- Ulusal kaza inceleme kuruluşları, EMSA'dan daha fazla destek alacaktır. Talep üzerine farklı disiplinlerden uzmanlardan oluşan bir havuzun yanı sıra özel araç ve gereçler sağlanacaktır.

AB'nin dış ticaretinin %75'ini oluşturan deniz taşımacılığı ile teklifler, çevreyi korurken deniz taşımacılığının güvenliğini sağlamayı amaçlıyor...

Teklifler, temiz ve modern nakliye desteklemek için AB'yi yeni yeni gemilerle donatmaya zorlayacak. AB kurallarını uluslararası düzenlemelerle uyumlu hale getirmeye, üye devletler arasında iş birliğini teşvik etmeye ve dijitalleşme

yoluyla uygulama ve yürütmeyi geliştirmeye çalışıyorlar. EMSA'nın, yeni gerekliliklerin uygulanmasında ve üye devletlerin kuralların uygulanması konusunda desteklenmesinde kilit bir rol oynaması planlanıyor.

Tekliflerden üçü, deniz emniyet kurallarının modernleştirilmesine odaklanıyor. Bayrak devleti denetimleri için açık gereklilikleri, ek uluslararası kuralları kapsayacak şekilde liman devleti kontrolünün genişletilmesini ve liman devleti kontrolünün ve kaza soruşturmasının balıkçı gemilerini kapsayacak şekilde genişletilmesini içeriyor. Teklifler ayrıca bayrak devleti ve liman devleti kontrol operasyonlarının dijitalleştirilmesini ve elektronik sertifikaların teşvik edilmesini amaçlamaktadır.

Geri kalan teklifler, gemilerden kaynaklanan kirlilikle mücadele etmeyi ve Avrupa sularına yasa dışı kirliliği önlemeyi amaçlıyor. AB kuralları uluslararası düzenlemelerle uyumlu hale getirilecek, kapsanan kirletici maddelerin kapsamı genişletilecek, EMSA'nın gözetim ve bilgi paylaşım



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

veritabanı (CleanSeaNet) optimize edilecek, ayrıca cezalar ve bunların uygulanması için güçlendirilmiş bir yasal çerçeve oluşturacak.



Kaynak: <https://www.emsa.europa.eu/eumaritimeprofile.html>

Teklifler aynı zamanda EMSA'nın emniyet, kirlilik önleme, iklim eylemi, emniyet, gözetim, kriz yönetimi ve dijitalleşme dahil olmak üzere çeşitli deniz taşımacılığı alanlarında artan rolünü yansıtmak için yetkisini artırıyor.

Teklifler için bir sonraki adım, olağan yasama prosedürü yoluyla Avrupa Parlamentosu ve Konsey tarafından değerlendirilmesidir.

Ulaştırma Sorumlu Komisyon Üyesi Adina Vélean teklifler için "Yüksek deniz emniyet standartlarımız son yıllarda büyük kazaları önledi. Yine de rehavete kapılmamalıyız. Yeni zorlukların üstesinden gelmemiz ve en son teknolojilerden en iyi şekilde faydalanmamız gerekiyor. Bugünün

teklif paketi, en son küresel gelişmeleri yansıtıyor, EMSA'nın uzmanlığından yararlanarak Üye devletlerin denetimleri gerçekleştirmek için uygun donanımına sahip olmasını sağlıyor ve idareler arasında verimliliği ve bilgi paylaşımını artırmanın bir yolu olarak dijitalleşmeyi destekliyor." dedi.

AB Yeşil Mutabakatı, Akıllı ve Sürdürülebilir Hareketlilik Stratejisi ve Sıfır Kirlilik Eylem Planında belirtildiği gibi; AB Komisyonu deniz taşımacılığında sıfır emisyon, sıfır kirlilik ve sıfır kaza amaçlıyor.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Denizlerimizi Plastığe Boğmayalım ^{23 24 25 26}



Kaynak: <https://www.bbc.com/news/science-environment-47914580>

Yeryüzünün yaklaşık dörtte üçü denizlerle, geri kalan kısmı karalarla kaplıdır. Oran olarak daha küçük olmasına rağmen karaların öyle büyük yer kapladığını düşünürüz ki denizlerin ve okyanusların büyüklüğü bizler için neredeyse sonsuzdur. Bu yüzden, çöpleri denize boşaltırken herhangi bir endişe duymayabiliriz fakat denizlere karışan çöp miktarı son zamanlarda o kadar çok artmıştır ki deniz canlıları ve bizler için tehlike çanları çalmaya başlamıştır.

Deniz çöpleri; deniz ve kıyı ortamında atılan veya terk edilen, denizde kalıcılık teşkil eden, imal edilmiş veya işlenmiş katı malzeme

olarak tanımlanmaktadır. Deniz çöpu, karasal ve deniz kökenli olabilir. Kara kökenli çöpler; atık sular, rüzgar, yağmur suları ve dalgalarla taşınarak dolaylı olarak denize ulaşabilmektedir. Bu nedenle kıyıya bırakılan her türlü çöp deniz çöpu olma riski taşımaktadır. Deniz temelli kaynaklar ise genellikle deniz ortamındaki atıkların %20-40'ını oluştururken, kaynaklarını; ticari gemicilik, feribot, yolcu, turistik faaliyetler, araştırma yapan deniz taşıtlarından atılan atıkların, oluşan çöplerin, zarar görmüş eşyaların denize bırakılması, yapılan balıkçılık faaliyetlerinde kullanılan ağların denizde kaybolması, yıpranan av materyallerinin denize terk edilmesi, avcılık sonrası paketlemekte kullanılan çuval, kasa, köpük kutu vb. atıkların denize bırakılması oluşturmaktadır. Yine petrol ve gaz platformları ve denizlerde yapılan yetiştiricilik faaliyetleri de deniz kökenli atıkları oluşturan diğer etmenlerdir.

Plastik/polistirenler kıyı ve denizlerde en çok bulunan çöp

²³ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HofTopics/Pages/marinelitter-default.aspx>

²⁴ <https://www.worldenvironmentday.global/>

²⁵ <https://cygm.csb.gov.tr/deniz-ve-kıyı-yonetimi-dairesi-baskanligi-i-103133>

²⁶ <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=oz5jdD30bLPb7JMjPSTuiO&no=L9IKxOMgCD4sZW3WsGRwAQ>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

çeşididir. 2013’de global ölçekteki yıllık plastik üretimi yaklaşık 300 milyon tona ulaşmıştır. Bu üretimin yaklaşık %2-5’i denizlerde sonlanarak, deniz çöplerinin %60-80’ini oluşturmaktadır. Okyanus ve denizlerde, yaklaşık 100 ila 150 milyon ton plastik çöpün yüzdüğü tahmin edilmekte ve buna her yıl 6,5 milyon ton daha eklenmektedir. Birleşmiş Milletler (BM) Çevre Programı’nın verilerine göre, açık denizlerde her kilometrekare başına ortalama 13 bin plastik düşmektedir.

Plastikler atık olarak denize ulaştıklarında bozunma sıcaklıklarının yüksek olması, ultraviyole ışınlarına ve bakterilere karşı dayanıklı olması nedeniyle yüzyıllarca denizlerde varlıklarını sürdürmekte; insanlar, doğal yaşam ve ekosistem için büyük tehlikelere neden olmaktadır.

Plastikler, fiziksel aşınmaya maruz kaldığında aşamalı olarak parçalanıp mikro-plastik denen çok daha küçük parçalara bölünmektedir (yarıçapı 5mm’den küçük). Mikro plastikler belirli endüstriyel veya evsel uygulamalar için de üretilmektedir. Buna bir örnek; yüz temizleyicileri ve

vücut ovma ürünleridir. Tek bir duşun okyanusa 100.000 plastik parçacığın girmesine neden olabileceği tahmin edilmektedir.

Durumu iyileştirebilecek mevcut uluslararası, bölgesel, ulusal düzenlemelerin ve standartların uygulanmasındaki ve yürütülmesindeki eksiklikler, ana paydaşlar ve genel halk arasındaki farkındalık eksikliği deniz çöpu sorununun devam etmesinin önemli nedenleridir.



Kaynak: <https://cleancoasts.org/marine-litter/>

Deniz çöpleri, çevre, ekonomi, deniz taşımacılığı, sağlık ve turizm gibi birçok alanda negatif etkiye sebep olmaktadır:

- Ekosisteme zarar vererek ekonomide kayıplara neden olmakta, denizdeki çöpler deniz tabanını örtüp yaşam alanlarının



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

yok olmasına veya uzak bölgelere yayılarak kıyıların güzelliğinin tahrip olmasına ve turizmin olumsuz etkilenmesine sebep olmaktadır.

- Yüzen çöpler ve plastikler, seyir için bir tehlike oluşturabilecekleri ve pervanelere dolanabilecekleri için deniz taşımacılığı için hem maliyet hem de tehlikeli bir sorun oluşturmaktadır.
- Suda süzülen mikro-plastik atıklar pek çok farklı organizma tarafından yutulmakta, içlerindeki zehirli maddeler, bu parçacıkları yutan deniz canlıları yoluyla beslenme zincirine halka olarak insana kadar ulaşabilmektedir.
- Denizlere ulaşan makro-plastik atık parçalar ise yemek zanneden deniz memelilerinin, deniz kaplumbağalarının, sürüngenlerin, balık ve deniz kuşlarının ölümüne ya da acı çekmelerine neden olabilmektedir.



Kaynak: <https://response.restoration.noaa.gov/about/media/how-marine-debris-impacting-marine-animals.html>

Denizdeki ve kıyılardaki plastik atıklar insan sağlığını tehdit eden zararlı kimyasalların yayılmasına, yaralanmalara, bulaşıcı hastalıkların yaygınlaşmasına neden olabilmektedir.

Deniz çöpleriyle etkin mücadele etmek amacıyla; katı atıkların kaynağında azaltılması ve geri dönüşümü, denizlerin çöplerden arındırılması için ilgili kurum/kuruluşların bölgesel ve ulusal eşgüdümle çalışmalar yürütmesi, toplumsal düzeyde farkındalık oluşturma amacıyla ihtiyaç duyulan sosyal ve kültürel altyapının güçlendirilmesine yönelik eğitim ve bilinçlendirme çalışmalarının ilgili kurum/kuruluşlarca planlanması önem arz etmekte olup yapılan çalışmaların süreklilik kazanabilmesi için gerekli eylem planlarının oluşturulması ve



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir.

Bilindiği üzere, 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 9'uncu maddesinin (h) bendinde "Ülkenin deniz, yeraltı ve yerüstü su kaynaklarının ve su ürünleri istihsal alanlarının korunarak kullanılmasının sağlanması ve kirlenmeye karşı korunması esastır." düzenlemesi bulunmaktadır. Söz konusu kanunun 8'inci maddesinde "Her türlü atık ve artığı, çevreye zarar verecek şekilde, ilgili yönetmeliklerde belirlenen standartlara ve yöntemlere aykırı olarak doğrudan ve dolaylı biçimde alıcı ortama vermek, depolamak, taşımak, uzaklaştırmak ve benzeri faaliyetlerde bulunmak yasaktır." hükmüne yer verilmektedir.

Ek olarak, ülkemiz 24/6/1990 tarih ve 20558 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan sözleşme ile MARPOL 73/78'e (Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Denizcilik Sözleşmesi) taraf olmuştur. Bu kapsamda; 02/04/2015 tarih ve 29314 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Atık Yönetimi Yönetmeliği'nin

ikinci bölümünün 5'inci maddesinin 3'üncü bendinin (ö) fıkrası ile "Atıkların toprağa, denizlere, göllere, akarsulara ve benzeri alıcı ortamlara dökülmesi, doğrudan dolgu yapılması ve depolanması suretiyle çevrenin kirlenmesi yasaktır." denilmektedir. Ayrıca, ilgili kanunun 7'nci maddesinde "Atık yönetiminden sorumlu olan taraflar üretimden bertarafa kadar olan süreçte, ürünlerin ve atıkların çevreye olan olumsuz etkilerinin azaltılması ve güvenli bir şekilde yönetilmesi amacıyla ilgili personeline eğitim vermek/verdirmekle, kamuoyunda farkındalık yaratmakla, atık yönetimine ilişkin duyarlılığı geliştirmek üzere sosyal sorumluluk projeleri ve çevre eğitim projeleri yapmakla/katkı sağlamakla, yazılı ve görsel basında spot yayınlar yapmakla veya bu amaçla yapılan çalışmalara katkı sağlamakla yükümlüdürler." hükmünü içermektedir.

Bu ulusal ve uluslararası çalışmalara ek olarak, IMO 2018'de "Deniz Çöpleriyle Mücadele Stratejisi"ni kabul etmiştir. Strateji;



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

geliştirilmiş kamu bilinci oluşturmak, denizcilerin bu konudaki eğitimi, gemilerin deniz plastik çöpüne katkısının daha iyi anlaşılması, gemilerden kaynaklanan deniz plastik çöpüyle ilgili düzenleyici çerçevenin daha iyi anlaşılması, güçlendirilmiş uluslararası teknik iş birliği ve kapasite geliştirmelerinin sağlanması konularına yoğunlaşmaktadır. Bu çabaların başarılı olabilmesi için hem üye devletlerin hem de denizcilik sektörünün bu çabaları desteklemesi hem de yeni önlem ve gelişmelere katkı sağlamaları gerekmektedir. Deniz çöpleriyle mücadele, yalnızca küresel iş birliği ve eylemlerle başarılacak bir hedeftir.

Konuyla ilgili diğer uluslararası girişimlerden bir diğeri olan Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) ise deniz çöplerinin etkilerini vurgulamak, toplumsal bilinç oluşturmak ve politika yapıcılarını teşvik etmek amacıyla dünya genelinde farkındalık kampanyaları üretmektedir. Ayrıca, deniz çöpleriyle ilgili bilimsel araştırmaları desteklemekte ve ülkeler arasında iş birliği sağlamaktadır. UNEP her sene

kutlanan Dünya Çevre Günü kapsamında, teması #BeatPlasticPollution (Plastik Kirliliğini Yen) olan toplantısını bu yıl Fildişi Sahilleri'nin ev sahipliğinde 5 Haziran'da gerçekleştirmiştir. Bu temanın temel vurguları ise "plastik kirliliğinin engellenmesi amacıyla pratik çözümler bulun", "gezegenimiz plastiğe boğuluyor, değişim zamanı" ve "Dünya nasıl plastik kirliliğine son verebilir ve döngüsel bir ekonomi yaratabilir?" cümleleri olmuştur.



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

Deniz çöplerinin gittikçe büyüyen bir sorun olduğu açıktır ve bu problemin çözümü için gerekli bireysel tedbirlerin alınması şarttır. Toplumsal tedbirlerin dışında, mevcut durumun kontrol altına alınabilmesi için ise olası çöp kaynaklarının ve taşıma yollarının belirlenmesi elzemdir. Bu yöntemlere



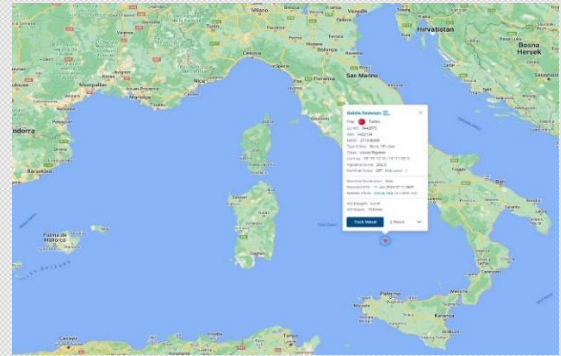
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

ek olarak; suya, toprağa ve havaya plastik salınımını azaltmak ve mümkünse ortadan kaldırmak, plastik yaşam döngüsünden kaynaklanan kirliliği en aza indirmek ve ortadan kaldırmak için mevcut teknolojileri ve çevresel uygulamaları geliştirmek ve kullanmak, plastik içeren av araçlarının kaybını önlemek ve azaltmak için etkili önlemler almak gibi metotların benimsenmesi faydalı olacaktır.

Deniz çöpleriyle mücadele etmek, uzun soluklu bir çaba gerektirir ancak doğal güzelliklerin korunması, deniz ekosistemlerinin sağlığı ve gelecek nesillerin yaşam kalitesi için bu çabanın önemi büyüktür. İnsanlarımızın bilinçli seçimler yapması, toplumun desteği ve uluslararası iş birliğiyle bu sorun çözülebilir ve denizlerimiz yeniden sağlıklı bir şekilde canlandırılabilir. Unutmayalım ki, denizler dünyamızın önemli bir parçasıdır ve onları korumak hepimizin sorumluluğundadır.

Tiren Denizi'nde Türk Bayraklı Gemiye Kurtarma Operasyonu



Kaynak: www.seasearcher.com

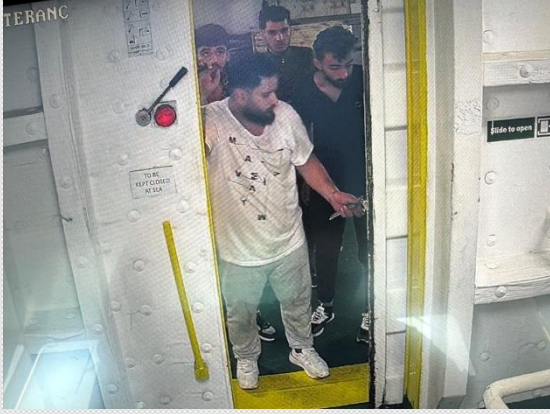
9 Haziran 2023 tarihinde Tiren Denizi'nde seyir halinde olan Türk bayraklı GALATA SEAWAYS isimli gemide yaklaşık 15 kişilik silahsız bir kaçak grubu bulunduğu ihbarı üzerine Türkiye – İtalya ortaklığında kurtarma operasyonu düzenlenmiştir.

09.06.2023 saat 11.20'de DFDS denizcilik yetkilileri Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezimiz (AAKKM) ile irtibata geçmiş ve Yalova'dan Fransa / Sete limanına seyretmekte olan Türk bayraklı GALATA SEAWAYS isimli gemide 15 kaçak tespit edildiğini, kaçakların gemi içerisinde ellerinde muhtemel kesici aletlerde dolaştıklarının kameralarla tespit edildiğini bildirmişti.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler



Kaynak: Galata Seaways Gemişi

AAKKM ve MRCC Roma arasında yapılan planlamalar sonucunda geminin Napoli'ye doğru rotasının çevrilmesi kararlaştırılmıştır. Gemi kaptanına talimat iletilmiş ve gemi Napoli'ye doğru seyre başlamıştır.

Gemi İtalya karasularına giriş yaptıktan sonra İtalyan sahil güvenlik botları gemiye refakat etmeye başlamıştır. Gemide bulunan kaçakların ellerinde kesici aletler tespit edildiği için askeri operasyon yapılması için Türkiye – İtalya arasında anlaşma sağlanmıştır ve İtalyan donanmasından gemiye asker çıkarılması kararlaştırılmıştır.



Kaynak: Galata Seaways Gemişi

İtalyan donanmasına gemi ve personel hakkında tüm teknik detaylar iletilmiştir ve askerler 3 helikopter eşliğinde gemiye intikal etmiştir.



Kaynak: Galata Seaways Gemişi

Askerler gemiye geldikten sonra önce kaptanla görüşmüş ve tüm personelin emniyette olduğunu teyit ettikten sonra gemide aramalara başlamıştır. Yaklaşık 6 saat süren aramalar sonucunda kaçaklar saklandıkları tır dorsesinde yakalanmıştır.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler



Kaynak: Galata Seaways Gemisi

Olay sonucunda kaçaklar İtalyan askerleri eşliğinde gemiden götürülmüştür ve tüm Türk personelin güvenliği kontrol altına alınmıştır.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Kaynaklar

1. www.linkedin.com
2. www.dergipark.org.tr
3. www.eukor.com
4. www.commonswmu.se
5. www.itfglobal.org
6. www.lloydslist.maritimeintelligence.informa.com
7. www.imo.org
8. www.safety4sea.com
9. www.marineinsight.com
10. www.splash247.com
11. www.dnv.com
12. www.shipbusiness.com
13. www.mardep.gov.hk
14. www.mgm.gov.tr
15. en.wikipedia.org
16. www.mevzuat.gov.tr
17. www.gcaptain.com
18. www.transport.ec.europa.eu
19. www.marineandeconomy.com
20. www.worldenvironmentday.global
21. www.cygm.csb.gov.tr
22. www.tez.yok.gov.tr
23. www.seasearcher.com
24. [Galata Seaways Gemisi](#)