



**T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler
Bülteni**

Mayıs, 2022

Ankara



YAYIM TARİHİ: 26.05.2022
SAYI: 2022-5

**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Bülten İçeriği

Küresel Deniz Emniyeti ve Güvenliği Pazarı Büyüyor - 2026 Tahmini	3
Geri Dönüşüm ile Üretilen Kompozit Malzemelerin Kıyı Yapılarında Kullanılması.....	6
P&I Kuruluşu GARD, IMSBC Kod Kapsamındaki Sıvılaştırılabilir Yükler Konusunda Üyelerini Uyardı.....	8
Avrupa Konseyi Çelik İthalatı Koruma Önleminde Değişiklik Önercek.....	10
IMO Deniz Emniyeti Komitesinin 105. Oturumu Gerçekleştirildi.....	14
Atlas Okyanusu Venezuela'nın 823 Mil Kuzeydoğusunda Meydana Gelen Olay ile İlgili AAKK Merkezimizce Sağlanan Koordinasyon Neticesinde Gerçekleştirilen Tıbbi Tahliye	17
Kaynaklar	19

Bu bültende, 01.04.2022 - 01.05.2022 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.



YAYIM TARİHİ: 26.05.2022
SAYI: 2022-5

**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Küresel Deniz Emniyeti ve Güvenliği Pazarı Büyüyor - 2026 Tahmini ^{1 2 3}



Kaynak: Globesco - Global Security Consulting
(<https://www.globesco.ma/en/>)

Küresel deniz emniyeti ve güvenliği pazar büyüklüğünün 2021'de 23,9 milyar ABD dolarından 2026 yılına kadar 33,4 milyar ABD dolarına çıkması ve yıllık büyümenin 2026 yılına kadar %6.9 olması tahmin ediliyor. "Reportlinker" adlı Fransa menşeli bir pazar araştırma şirketi tarafından hazırlanan ve 8 Nisan 2022 tarihinde yayımlanan rapora göre deniz emniyeti ve güvenliği pazarının büyümesini yönlendiren başlıca faktörler, karmaşık tedarik zinciri operasyonlarını yönetme

ve denizcilik endüstrisinde sürdürülebilirliği artırma ihtiyacının artması, deniz yoluyla ticaret ve yük taşımacılığı faaliyetlerinin artması, deniz güvenliği konusunda farkındalık yaratma ihtiyacının artması ve mevzuat düzenlemeleri olarak belirtilmektedir. Dahası; RFID, GPS, AR, robotik ve Blockchain gibi yenilikçi teknolojilerin ortaya çıkışı, deniz terörizmi ve korsanlığını azaltmak için entegre çözümlerin geliştirilmesi ve henüz kullanılmayan bölgesel pazarlarda ortaya çıkan fırsatların deniz güvenliği pazarında faaliyet gösteren işletmeler için fırsatlar sağlaması bekleniyor. Ancak, deniz güvenliği pazarının büyümesini yavaşlatabilecek kısıtlayıcı faktörler de bulunmaktadır. Bunlar arasında katı çevre düzenlemeleri ve uyumluluk sorunları, denizcilik endüstrisinde güvenlik çözümlerini uygulamak için tek tip standartların olmaması ve denizcilik endüstrisinde artan suç faaliyetleri yer alıyor. Bu

¹ https://www.reportlinker.com/p04407699/Maritime-Safety-Market-by-Technology-Systems-Service-Category-and-Region-Global-Forecast-to.html?utm_source=GNW

² [https://www.globenewswire.com/news-release/2022/04/08/2419081/0/en/The-global-Maritime-Safety-market-size-to-grow-from-USD-23-9-billion-in-2021-to-USD-33-4-billion-by-2026-at-a-Compound-Annual-Growth-Rate-CAGR-of-](https://www.globenewswire.com/news-release/2022/04/08/2419081/0/en/The-global-Maritime-Safety-market-size-to-grow-from-USD-23-9-billion-in-2021-to-USD-33-4-billion-by-2026-at-a-Compound-Annual-Growth-Rate-CAGR-of-6-9.html#:~:text=filingmedia%20partners-,The%20global%20Maritime%20Safety%20market%20size%20to%20grow%20from%20USD,Rate%20(CAGR)%20of%206.9%20%25)

³ [6-9.html#:~:text=filingmedia%20partners-,The%20global%20Maritime%20Safety%20market%20size%20to%20grow%20from%20USD,Rate%20\(CAGR\)%20of%206.9%20%25](https://www.globenewswire.com/news-release/2022/04/08/2419081/0/en/The-global-Maritime-Safety-market-size-to-grow-from-USD-23-9-billion-in-2021-to-USD-33-4-billion-by-2026-at-a-Compound-Annual-Growth-Rate-CAGR-of-6-9.html#:~:text=filingmedia%20partners-,The%20global%20Maritime%20Safety%20market%20size%20to%20grow%20from%20USD,Rate%20(CAGR)%20of%206.9%20%25)

³ Maritime Safety System Market by Component, Security Type, Application, System, End-User and Region - Global Forecast to 2026



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kısıtlamaların yanı sıra, satıcıların yakın gelecekte çeşitli başka zorluklarla karşılaşması bekleniyor. Bunlar arasında korsanlıkla ilgili büyüyen sorunlar, artan deniz terörizmi ve pandemi sırasında sınırlı iş gücü ve üretim birimlerinde durma yer alacak.

Koronavirüs salgını (Covid-19), deniz taşımacılığı ve ticareti için geniş kapsamlı etkileri olan küresel bir sağlık ve ekonomik krizi tetikledi. Pandemiye yanıt olarak getirilen kısıtlamalar, aksamalara neden olarak limanları, nakliye ve tedarik zincirlerini etkiledi. Pandemi boyunca birçok havalimanı ve liman tesisleri kapandı, limanlara gemiler alınmadı ve uçaklar kaldırılmadı. Ancak Covid-19 pandemisinin etkilerinin yavaş yavaş artık kaybolduğu dikkate alındığında denizcilik sektöründe birçok alanla birlikte raporda deniz emniyeti sektörünün de birçok yönde gelişeceği, pazar piyasasının artacağına dair bilgilere yer veriliyor. Bu anlamda rapora göre 2026 yılına kadar yıllık yatırım ve harcamaların en çok olacağı

tahmin edilen deniz emniyeti bölümleri şu şekildedir:

a. Limanlar ve Kritik Altyapıların Güvenliği

Deniz emniyetinde 2021 yılında en büyük pazar paylarından bir tanesinin limanlar ve kritik altyapıların güvenliği olduğu belirtiliyor. Limanlar ve kritik altyapılar; kaçakçılık, uyuşturucu kaçakçılığı ve insan kaçakçılığının yapıldığı yerler olduğu dikkate alındığında, 2026 tahmininde bu alandaki yatırım ve harcamaların artışı önemli hale gelecektir.

b. Gemi İzleme ve İşletme Sistemleri

Yalnızca gemilerin konumlarının belirlenmesine değil, aynı zamanda önemli hava ve çevre verilerinin aktarılmasına da yardımcı olduğu için denizcilik endüstrisinde önemli bir sistemdir. Bu anlamda Kuzey Amerika ülkeleri bu kısımdaki yatırımlarda başı çeken ülkeler arasında yer almaktadır.

c. Kıyı İzleme Sistemleri

2026 tahminlerinde en çok yatırımın görüleceği alanlardan bir



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

diğerinin kıyı izleme sistemleri olduğu öngörülüyor. Kıyı izleme, kıyı ortamında çeşitli verilerin toplanmasını içerir. Bunlara örnek olarak kanal ve boğaz gibi su yollarına yaklaşan gemilerin ve denizlerin izlenmesi verilebilir.

d. Deniz İnşaat Sektörü

Bu bölümde kastedilen inşaat sektörü, denizlerde ve okyanuslarda su altı kaynaklarının yeryüzüne çıkarılması için gerekli olan kurumların çok hassas olması ve büyük emniyet tedbirleri gerektirmesidir. Doğal gaz araştırmaları, petrol platformları vb. yüksek maliyetli ve yüksek emniyetli işler bu gruba girmektedir.

e. Korsanlık, Terörizm vb. Konularda Sağlanan Servis Hizmetleri

Uyuşturucu kaçakçılığı, kaçakçılık, yasadışı göçmenler, korsanlık, yasa dışı balıkçılık ve terörizm gibi yasa dışı faaliyetlerin etkin bir şekilde izlenmesinde yetkililere yardımcı olmak için kanıtlanmış küçük hedef tespit kabiliyetine sahip deniz güvenliği

sistemlerine yönelik artan ihtiyacın önümüzdeki yıllarda ilgi görmesi bekleniyor.

Yukarıdaki başlıklara ilaveten bölgesel olarak 2026 Tahmin Raporu'na göre en büyük artışın Pasifik Asya Bölgesi'nde olması bekleniyor. Bu artışın nedeni olarak ise bölgedeki ticaret hacminin artması olarak değerlendiriliyor. Pasifik Asya, tahmin dönemi boyunca deniz güvenliği çözümlerinin ve hizmetlerinin benimsenmesinde önemli bir artış gösterirken, Latin Amerika ve Orta Doğu ve Afrika, terör saldırıları, ticari işlem suçları, çevresel zararlar, yasa dışı göç ve denizde korsanlık faaliyetleri yüzünden potansiyel tehditleri belirleme ve ortadan kaldırma ihtiyacı nedeniyle deniz güvenliğini yavaş yavaş büyütmektedir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Geri Dönüşüm ile Üretilen Kompozit Malzemelerin Kıyı Yapılarında Kullanılması

İskele yapımı esnasında kullanılan malzemeler deniz çevresi kirliliğinin nedenleri arasında yer almaktadır. Kıyı ve deniz mühendisliğinde ve iskele tasarımlarında kompozit malzeme kullanımı son yıllarda artış göstermektedir.

Şekil 1: Ahşap iskele



Kaynak: Great Northern Deck
(<https://greatnortherndocks.com/wood-dock-hardware/>)

Günümüzde kompozit malzemelerin, çevreye zararlı olmaması, düşük ağırlık, yüksek

tasarım esnekliği, düşük üretim maliyetleri, yüksek enerji emilimi ve korozyon direnci gibi avantajları nedeniyle deniz yapılarında uzun yıllar kullanılması hedeflenmektedir.

Son yıllarda artan plastik atık miktarı göz önüne alındığında, özellikle atık plastik malzemelerden geri dönüştürülen termoplastik kompozitlerin kıyı yapılarında kullanılması dünyada çevresel sorunlarla mücadele için önemli bir adım olarak görülmektedir. 2018 yılında dünyanın yıllık plastik üretimi 359 milyon tona ulaşmıştır.⁴ Termoplastikler, ısı ile yumuşatılıp eritilebilen veya sıvı halde üretilen bir polimer türüdür. Termoplastik polimerleri tekrar tekrar işlemek için ısı kullanılır ve bunlar doğrudan yeni ürünlere dönüştürülebilir.⁵

Ülkemizde güneşlenmek, denize girmek ve sportif faaliyetlerde kullanılmak üzere yapılan iskeleler

⁴ Limami, H., Manssouri, I., Cherkaoui, K., Saadaoui, M., & Khaldoun, A. (2020). Thermal performance of unfired lightweight clay bricks with HDPE & PET waste plastics additives. *Journal of Building Engineering*, 30, 101251.

⁵ Mallick, P. K. (2021). Thermoplastics and thermoplastic-matrix composites for lightweight automotive structures. *Materials, Design and Manufacturing for Lightweight Vehicles*, 187-228.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

genellikle ahşap malzemelerden yapılmaktadır. Üretim, bakım, dayanıklılık ve enerji yönetimi dahil olmak üzere ömür boyu maliyetler göz önüne alındığında ahşap malzeme, iskeleler için en iyi çözüm olmayabilir.

Şekil 2: Kompozit iskele



Kaynak: Docks and Decks

(<https://dockanddecks.com/sure-step-composite-decking/>)

Deniz yapılarında korozyona direnmek ve kullanım ömrünü uzatmak için basınçla işlenmiş ahşaplar kullanılmaktadır. Ayrıca, ahşabın böceklerle, neme ve çürümeye karşı dirençli hale gelmesi için gerekli olan basınç işleminde kullanılan kimyasal koruyucular çevresel kaygılar oluşturmaktadır.

New Hampshire Çevre Bilimleri Departmanı, bu ahşap koruyucunun yüksek miktarlarda kullanılmasının; doğum anormalliklerine, tümörlere ve kansere neden olduğu için ahşaplarda kreozot kullanımının yasaklandığını belirtmiştir. Ayrıca, inorganik arsenik ve pentaklorofenol, canlıların dokularında birikebileceğinden, ağaç işleme solüsyonları deniz canlıları üzerinde zararlı etkilere neden olabilmektedir⁶

Termoplastik kompozitler çevre dostu ve atık plastiklerden geri dönüştürülebilen malzemelerdir. Enjeksiyon kalıplama gibi metotlarla tekrar tekrar kullanılabilir. Ayrıca, üretim esnasındaki güçlendirmeler sayesinde yüksek mukavemet ve enerji yalıtımı özellikleri göstermektedir. Yukarıda sayılan özellikleri nedeniyle iskelelerde kullanılan ahşapların yerine termoplastik kompozit malzemeler kullanılmaya başlanmıştır.

⁶ New Hampshire Department of Environmental Sciences, Pressure-Treated Wood: Can It Be Used in New Hampshire's Waters (2019)

<https://www.des.nh.gov/sites/g/files/ehbemt341/files/documents/20-01/bb-19.pdf>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

P&I Kuruluşu GARD, IMSBC Kod Kapsamındaki Sıvılaştırılabilir Yükler Konusunda Üyelerini Uyardı⁷



Kaynak: Hellenic Shipping
(<https://www.hellenicshippingnews.com/gard-warns-members-to-remain-vigilant-about-liquefaction-risk/>)

P&I Kuruluşu Gard, sıvılaşmaya meyilli, Grup A olarak sınıflandırılan katı dökme yüklerin taşınabilir nem sınırını (TML) aşan nem içeriğiyle yüklendiği yeni olaylar hakkında üyelerini bilgilendirdi ve uyardı.

İlk olayda, gemi Peru'da bakır konsantreleri yüklüyordu. Kaptan, ambarlarda su birikmesini ve operasyon sırasında yükten su sızdığını gözlemlediğinde yük kısmen gemiye yüklenmişti. Operasyon durdurulup

yük yeniden test edildiğinde, yükün yüklenirken bulundurduğu nem içeriğinin TML'yi aştığını ve test değerlerinin yük beyanına uygun olmadığı ortaya çıktı. Konuyla ilgili araştırmalar devam ediyor, ancak bu olay Peru'nun söz konusu yükleme limanı Callao'daki yağışlı mevsimin Aralık'tan Nisan'a kadar olduğunu ve Şubat ve Mart'ta en şiddetli yağmuru yaşadığını göstermiş oluyor.

İkinci olay, Brezilya, Ponta da Madeira'dan Praia Mole'a gitmekte olan İnce Demir Cevheri yükleyen başka bir gemiyle ilgiliydi. Geminin, operasyonlar sırasında birkaç yağmur kesintisi sonucu belirtilen yükü yüklemesi iki gün sürdü. Yük ambarları şiddetli yağmur sırasında kapatıldı, ancak hafif yağmur sırasında gemi yüklemeye devam etti. Kaptana göre, gemi, sefer boyunca sürekli olarak ambar sintinelerini basmasına rağmen, Praia Mole'ye varıldığında, yedi kargo ambarından dördündeki yük sıvılaşmıştı. Brezilya'da yağışlı mevsim

⁷ www.hellenicshippingnews.com/gard-warns-members-to-remain-vigilant-about-liquefaction-risk/



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

tipik olarak Aralık-Nisan arasındır. Ancak; Ocak-Mart 2022 arasında, Brezilya'nın çeşitli bölgelerinde sel, tahliye ve olağanüstü hollere neden olan sağanak yağışlar bildirildi. Brezilya menşeli demir cevheri sevkiyatlarının sıklığı nedeniyle, Brezilya limanlarında A Grubu yükleri yakın zamanda yükleyen veya A Grubu yükleri yüklemek üzere olan gemilerin daha dikkatli olması tavsiye ediliyor.

Kuruluş ayrıca bu konuda aşağıdaki tavsiyelerde bulundu:

- A Grubu yükü yüklemeye başlamadan önce Kaptan, IMSBC'nin bireysel kargo programına aşina olmalıdır.
- Yük beyanı, TML sertifikası ve nem beyanları yükleme öncesinde mevcut olmalıdır. Herhangi bir anormallik sorgulanmalıdır.
- Yük, yükleme öncesinde Kaptan veya diğer gemi temsilcileri tarafından incelenmek üzere hazır bulundurulmalıdır.

- Yağışta, A Grubu yük yüklenmemelidir. Nem içeriği, yüklemeye başlamadan sonraki yedi gün içinde veya son zamanlarda yağmura maruz kalma gibi herhangi bir değişiklik durumunda test edilmelidir.
- Yükün güvenliği veya sertifikaların güvenilirliği konusunda herhangi bir şüphe olması durumunda operasyon durdurulmalıdır.
- Seyir sırasında mürettebat, yükün durumunu düzenli olarak kontrol etmelidir. Düzleşme, yer değiştirme, serbest yüzey suyu veya gemi dengesizliği gibi herhangi bir yük sivilaşması belirtisinde, güvenli demirleme aramakla sınırlı olmayan acil yardım gerektirdiği kabul edilmelidir.



Avrupa Konseyi Çelik İthalatı Koruma Önleminde Değişiklik Önerecek ⁸



Kaynak: Hellenic Shipping

(<https://www.hellenicshippingnews.com/ec-to-propose-potential-steel-import-safeguard-changes-late-may-following-review/>)

Avrupa Konseyi (AK), yaptığı açıklamada, Avrupa Komisyonu'nun bu yıl Temmuz ayında güncellenmiş bir Avrupa Birliği (AB) çelik ithalat koruma rejimi önermeye hazır olduğunu söyledi. AK sözcüsü e-postayla yaptığı açıklamada, incelemenin halen devam ettiğini ve herhangi bir değişikliğin 1 Temmuz 2022 tarihinden itibaren geçerli olması için zamanında tamamlanması ve kabul edilmesi gerektiğini "Komisyon, teklifin ana unsurlarını içeren bir DTÖ bildirimini en geç Mayıs ayının sonunda veya en geç Haziran ayının

başında yayınlamayı beklediğini belirtti.

Tarife oranı kotalarını içeren sistem, ABD başkanı Trump'ın o yıl Mart ayında Bölüm 232 mevzuatı uyarınca birçok ülkeden çelik ürün ithalatına %25 tarife getirmesinin ardından ticaret turevlerini engellemek için 2018 yılının ortalarında tanıtıldı. 1 Ocak'tan itibaren, AB çeliği üzerindeki 232. Bölüm maddi yükleri, ilgili taraflar arasındaki ticarete ilişkin bir tarife-oran kota anlaşmasıyla değiştirildi. Benzer bir ABD-İngiltere anlaşması 1 Haziran'da yürürlüğe girecek.

AB çelik tüketicisi dernekleri, mevcut inceleme sırasında korumaların iptal edilmesi veya askıya alınması ya da tarife oranı kotalarının artırılması için görüşmeler gerçekleştirdi. Önlemlerin AB pazarında yüksek fiyatlara ve ürün kıtlığına katkıda bulunduğunu ve Rus çeliği ithalatı yasağının ve ABD'de AB çeliği için yeni

⁸ <https://www.hellenicshippingnews.com/ec-to-propose-potential-steel-import-safeguard-changes-late-may-following-review/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

ticaret fırsatlarının artık bunları gereksiz kıldığını savunuyorlar.

Eylül 2021'de Brüksel merkezli çelik tüketicileri grubu Avrupa Entegre Olmayan Metal İthalatçıları ve Distribütörleri Birliği Euranimi, Lüksemburg'daki Avrupa Birliği Genel Mahkemesi'ne yasal işlem başlatarak, Avrupa Komisyonu'nun çelik ithalatından kaynaklanan ciddi zarar ve ciddi zarar olasılığının belirlenmesinde "açık bir değerlendirme hatası" olduğunu iddia eden önlemin koruma süresinin Haziran 2021'den itibaren üç yıllık uzatılmasının iptalini talep etti.

Avrupa çelik üreticileri birliği Eurofer, çelik ithalatı güvenlik önlemlerinin "tedarik veya fiyatların mikro yönetimi olmaksızın ani ithalat artışlarından kaynaklanan ciddi kesintileri önlemek için" devam ettiğini söylüyor. Ayrıca, Mart ayında zirveye ulaşan Avrupa çelik fiyatları şimdi hızlı ve önemli ölçüde düşüyor (ABD fiyat seviyesinin altında) çelik kullanıcıları, daha fazla fiyat düşüşü spekülasyonu ile siparişleri

sınırladığından fiyat düşüşünün hızlandığı belirtildi.

S&P Global Commodity Insights'ın değerlendirmesine göre, Kuzey Avrupa sıcak haddelenmiş rulo exw-Ruhr fiyatları 2. çeyreğin başından bu yana %17.2 düşüşle 1.150 Euro/metrik ton geriledi.

AB'nin sistem güvenlik önlemleri sisteminin mevcut dördüncü gözden geçirmesi ilgili tarafların katkılarının 10 Ocak'a kadar talep edilmesiyle geçen yıl Aralık ayında yapıldı. Rusya'nın 24 Şubat'ta Ukrayna'yı işgal etmesinin ardından AK, Rusya'nın ve Belarus'un diğer ihracatçı ülkeler arasındaki ürün kotası gündeme geldi.

Eurofer, 2021 yılında Rusya ve Ukrayna'dan yapılan işlenmiş çelik ithalatının toplam AB ithalatının yaklaşık %20'sini ve 150 milyon metrik ton'luk AB çelik tüketiminin %4'ünü oluşturduğunu kaydetti. İnceleme, sıcak haddelenmiş sac ve şeritler, soğuk haddelenmiş saclar, metalik kaplamalı saclar, kalay haddeleme ürünleri,



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

paslanmaz sıcak ve soğuk haddelenmiş sac ve şeritler, ticari çubuklar, hafif ve içi boş profiller, inşaat demiri, filmaşın, demiryolu dahil olmak üzere 26 ürün kategorisini kapsıyor.

AB ve Brezilya merkezli paslanmaz çelik üreticisi Aperam'ın CEO'su Tim di Maulo, 6 Mayıs'ta şirketin AB'nin desteğiyle "1. çeyrekte (AB'ye) yapılan ithalatta dramatik bir artış tamamen Çin'den kaynaklı" olduğunu söyledi. Bir Aperam sözcüsünün yaptığı açıklamada, "Çin'in ana aday olmasıyla gelecekte daha fazla ülkenin koruma altına alınmasını bekliyoruz" dedi. Güney Afrika'nın yakın zamanda koruma önlemleri kapsamına dahil edildiğini kaydetti. Di Maulo, çelik üreticisinin ilk çeyrek sonuçlarını görüşmek üzere yatırımcılarla yaptığı görüşmede, "İthalat her zaman piyasaya baskı yapıyor. Çin, sübvansiyon karşıtı önlemlere rağmen geçmişte çok daha fazla mal satmanın bir yolunu buldu." dedi. "Komisyon destekledi ve desteklemeye devam edecek..."

Komisyonun bu sorunu çözeceğine inanıyoruz" dedi.

Daha yüksek ithalata rağmen Aperam, daha yüksek ürün satışları ve gelirleri ve bilançosuna geri dönüşüm sonuçlarının eklenmesi konusunda ilk çeyrekte devam eden rekor sonuçlar bildirdi. Brezilya ve Avrupa'da 2.5 milyon metrik ton/yıl yassı paslanmaz ve elektrikli çelik kapasitesine sahip şirket, ikinci çeyrekte daha fazla pozitif rekor bekliyor. Di Maulo, Çin'deki mevcut durumun, oradaki çelik üreticilerini, son iki yıldaki pozitif marjlara kıyasla, üretimlerinde son derece düşük veya negatif marjlar yapmaya yönlendirdiğini de sözlerine ekledi. Ancak bu, "gelecekte normalleşebilecek bir döngü" dedi.

Ancak Euranimi, 26 Ocak'ta AK'ye yazdığı bir mektupta, AB'de "benzeri görülmemiş düzeyde yüksek korumacılık ve artan talep nedeniyle, özellikle SSCR (soğuk haddelenmiş yassı paslanmaz çelik) olmak üzere büyük bir paslanmaz çelik sıkıntısı olduğunu kaydetti ve fiyatlar kontrolden çıktı." dedi.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Euranimi direktörü Christophe Lagrange gönderdiği e-postada, "Ekonomik ve jeopolitik durum, geçici koruma önleminin uygulamaya konulduğu 2018'e kıyasla temelden değişti" dedi ve pandemi sonrası ekonomik toparlanmaya atıfta bulunarak, Avrupa'da paslanmaz çelik dahil malzeme sıkıntısı, rekor fiyat artışları, Avrupalı paslanmaz çelik üreticilerinin rekor 2021 karı, AB'deki enfasyon oranları, aşırı yüksek nakliye maliyetleri ve çok daha pahalı ithalatlara neden olan deniz aşırı ulaşım tıkanıklığı, Ukrayna'da savaş, Rusya'ya karşı AB yaptırımları, ABD başkanı olarak Donald Trump'ın halefi Joe Biden tarafından ve bazı Bölüm 232 önlemlerinin kaldırılmasına bağladı.

Lagrange, "Böylesine radikal yeni koşullar altında ve bu önlemin mücadele etmeyi amaçladığı tehlike artık mevcut olmadığına göre, AB çelik fabrikalarını tamamen farklı bir bağlamda korumak için oluşturulmuş bir koruma önlemini neden yerinde tutuyorsunuz?" diye sordu.

Gemi inşaatında çelik, en çok kullanılan yapı malzemeleridir. Bazı yerlerde döküm çelikleri de kullanılmakla beraber genellikle kimyasal etkilere dayanıklı ve haddelenmiş yapı çelikleri (levha ve profil olarak) kullanılmaktadır. Gemi teknesi omurga, dış kaplama, güverte, perde, posta, bodoslama, kemere, stringer, dikme gibi pek çok sayıda bölümün birleşmesinden oluşmaktadır. Bu bölümlerde kullanılan yassı çelikler farklı özellikler göstermektedir. Dolayısıyla gemi inşa sanayisinde üretim maliyetlerinde kullanılan çelik fiyatlarındaki artışlardan kaynaklı bir artış yaşanabilir. Petrol fiyatlarındaki dalgalanmalar ile hareketli bir dönem geçiren navlun piyasasını, yeni gemi inşasındaki girdi fiyatlarının artması ile artan üretim maliyetleri de düşünüldüğünde talebin karşılanmasındaki olası bir gecikmede daha da hareketli günler bekleyebilir.

Çelik ve türevleri gemi inşasında en çok kullanılan yapı malzemeleridir. Bazı yerlerde döküm çelikleri de kullanılmakla beraber genellikle



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kimyasal etkilere dayanıklı ve haddelenmiş yapı çelikleri (levha ve profil olarak) kullanılmaktadır. Gemi teknesi omurga, dış kaplama, güverte, perde, posta, bodoslama, kemere, stringer, dikme gibi pek çok sayıda bölümün birleşmesinden oluşmaktadır. Bu bölümlerde kullanılan yassı çelikler farklı özellikler göstermektedir. Dolayısıyla gemi inşa sanayisinde üretim maliyetlerinde, kullanılan çelik fiyatlarındaki artışlardan kaynaklı bir artış yaşanabilir. Artan savaş riski sonrasında petrol fiyatlarındaki dalgalanmalar ile hareketli bir dönem geçiren navlun piyasasında da yeni gemi inşasındaki artan üretim maliyetleri sonrasında yeni bir paradoks yaşanabilir.

IMO Deniz Emniyeti Komitesinin 105. Oturumu Gerçekleştirildi



Kaynak: IMO
(www.imo.org)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Emniyeti Komitesinin 105. Oturumu 20-29 Nisan 2022 tarihleri arasında çevrimiçi ortamda gerçekleştirildi. Bakanlığımızca yakından takip edilen toplantıda aşağıdaki ana gündem maddeleri görüşüldü:

- Karadeniz ve Azak Denizindeki deniz güvenliği yönünden yaşanan sıkıntılar,
- Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi (GMDSS) modernizasyonu,
- Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kodu



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

(IMDG) ve Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Koduna (IMSBC) gelen değişiklikler,

- Yerel feribot taşımacılığı için model kurallar,
- Deniz Otonom Yüzey Gemileri (MASS),
- Deniz Emniyet Bilgileri (MSI) ve Arama Kurtarma (SAR) ile alakalı Bilgilerinin dağıtımını,
- Endüstriyel personelin denizyolu ile taşınması

Görüşülen konularla ilgili özet bilgiler aşağıda sunulmaktadır:

Karadeniz ve Azak Denizi'nde mavi güvenli deniz koridoru

MSC 105, 10-11 Mart 2022 tarihlerinde düzenlenen olağanüstü IMO Konseyi toplantısını takiben, "Rusya Federasyonu'nun Ukrayna'ya olan saldırıları nedeniyle Karadeniz ve Azak Denizi'ndeki ve çevresindeki savaş bölgesi bölgesinden denizcilerin acil tahliyesini kolaylaştırmaya yönelik eylemler" konulu bir kararı kabul etti.

Kararda, Ukrayna limanlarında mahsur kalan denizcilere insani destek ve güvenli ve hızlı tahliyeleri için çağrıda bulunmaktadır.

GMDSS modernizasyonu

MSC 105, GMDSS gereksinimlerinin yenilenmesi kapsamında SOLAS 1988 Protokolü ve ilgili IMO enstrümanlarında değişiklikleri kabul etti.

Modernizasyon, belirli hizmet sağlayıcılardan bağımsız olarak daha genel gereksinimler getirerek GMDSS'nin 1988'de kurulmasından bu yana kullanımdan kaldırılan sistemler için taşıma gereksinimlerinin kaldırmaktadır. Ayrıca, A1 ila A4 deniz alanları için ekipman gereksinimleri değiştirilmiştir. Değişiklikler 1 Ocak 2024'te yürürlüğe girecektir.

IMDG ve IMSBC Koda gelen değişiklikler

IMDG ve IMSBC Kodlarının düzenli gözden geçirilmesi kapsamında hazırlanan değişiklikler



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

onaylandı. IMSBC Koda gelen değişiklikler, 1 Ocak 2023'ten itibaren gönüllü erken uygulama ile 1 Aralık 2023'te yürürlüğe girecektir. IMDG Koda gelen değişiklikler ise 1 Ocak 2023'ten itibaren gönüllü erken uygulama ile 1 Ocak 2024'te yürürlüğe girecektir.

MASS

Deniz Otonom Yüzey Gemileri için IMO enstrümanlarının geliştirilmesi için bir çalışma planı içeren bir yol haritasını onaylandı. Yol haritası, ilk aşama olarak 2024'ün ikinci yarısında kabul edilmek üzere, zorunlu olmayan bir Kod şeklinde amaç esaslı mevzuat geliştirilmesini öngörmektedir. Zorunlu olmayan MASS Kodunun uygulanmasında kazanılan deneyimlere dayanarak, 1 Ocak 2028'de yürürlüğe girmesi öngörülen zorunlu bir MASS Kodu geliştirilmesi hedeflenmektedir.

MSI bilgi sağlayıcıları

Tüm tanınmış mobil uydu sağlayıcılarını kapsayacak şekilde

SOLAS değişiklikleri 1 Ocak 2020'de yürürlüğe girmişti. Bilindiği üzere, Inmarsat'a ilave olarak Iridium'da artık GMDSS sağlayıcısı olarak yetkilendirilmişti.

MSC 105, seyrüsefer bilgileri ve meteorolojik tahminler veya uyarılar gibi MSI sağlayıcılarını, onaylanmış tüm mobil uydu servislerinde MSI sağlamak için gerekli çabayı göstermeye davet ederek "Inmarsat sistemi aracılığıyla tehlike, aciliyet ve emniyet mesajları ücretleri" hakkındaki A.707(17) sayılı kararı çoklu servis sağlayıcısı ortamını dikkate alacak şekilde revize edilmesi çalışmasını başlattı.

Endüstriyel personel

Özellikle son yıllarda büyüyen açık deniz yenilenebilir enerji sektörü (örneğin rüzgâr türbini çiftlikleri), denizde çalışan endüstriyel personeli taşıyabilecek ve barındırabilecek gemilere olan talebi artırdı. Bu kapsamda gerçekleştirilen çalışmalar ile IMO endüstriyel personel taşıyan gemiler için yeni bir SOLAS bölüm XV



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

taslağını ve ilgili zorunlu bir yeni uluslararası güvenlik kodu taslağını onayladı (IP Kodu).

Yeni Kod taslağı, aşağıdakileri yük gemileri ve 60'tan fazla kişi taşımayan yüksek hızlı yük gemileri için geçerlidir:

- 500 groston ve üzeri,
- Uluslararası seferlerde faaliyet gösteren ve,
- Toplam 12'den fazla sanayi personeli, özel personel ve yolcuyla bir arada taşıyanlar.

Taslak yeni IP Kodu, Özel Amaçlı Gemiler için Güvenlik Koduna (2008 SPS Kodu) dayanmaktadır, ancak aynı zamanda endüstriyel personelin eğitimi, personelin güvenli transferi ve tehlikeli maddelerin taşınması için uyarlamalar ve hükümler içermektedir.

Taslak SOLAS Ch. XV ve IP Kodunun, MSC 106 (Kasım 2022) tarafından kabul edilmesine bağlı olarak 1 Temmuz 2024'te yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

Atlas Okyanusu Venezuela'nın 823 Mil Kuzeydoğusunda Meydana Gelen Olay ile İlgili AAKK Merkezimizce Sağlanan Koordinasyon Neticesinde Gerçekleştirilen Tıbbi Tahliye

9 Nisan 2022 günü saat 00:20'de Kamer Denizcilik şirket yetkilisi AAKK merkezimizi arayarak; Atlas okyanusu Venezuela 823 NM kuzeydoğusunda, 17° 16,85' K-049°48,521'B koordinatlarında İskenderun rotasında seyreden Panama Bayraklı HAKAN OBA isimli konteyner gemisinde yağcı Mustafa Özsomun'un (60) makine dairesinde fanın pervanesine sağ el iki parmağını kaptırarak koparması neticesinde acil olarak tıbbi tahliyeye ihtiyaç duyduklarını bildirmiştir.

Harita Görüntüsü

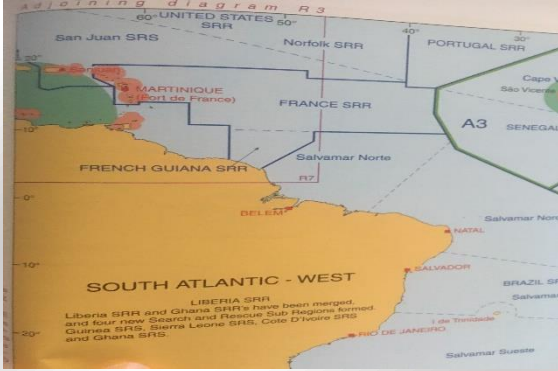




YAYIM TARİHİ: 26.05.2022
SAYI: 2022-5

Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler



Hayati tehlikesi bulunmayan fakat kangren ve enfeksiyon riskine karşı acil tıbbi tahliyesi gereken hasta için geminin bulunduğu sahadan sorumlu Fransa'ya bağlı FORT-DE-FRANCE RCC merkezimizce telefon yolu ile bilgilendirilmiş ve yazılı tıbbi tahliye talebi elektronik posta iletilmiştir.



Geminin, Telesağlık Baştabipliği Merkezi ile iletişim kurması sağlanmış olup kanamanın durduğu ve kazazedenin bilincinin açık olduğu öğrenilmiştir. FORT-DE-FRANCE RCC gemiyle görüşmeye başlamıştır. HAKAN OBA gemisi merkezimiz ve FORT-DE-FRANCE RCC'nin tavsiyeleriyle rotasından geri dönerek Fransa'ya Bağlı Atlas okyanusunda bulunan Martinique Adasına doğru seyre başlamıştır. Adaya tahmini varış zamanı 11.04.2022 saat 1200(LT) olarak hesaplanmıştır. Fakat merkezimizce hastanın daha hızlı tahliye edilmesi için helikopter görevlendirilmesi talep edilmiştir. Söz konusu gemi Martinique Adası'na karasularına doğru 11.04.2022 14:00 sularında (TSİ) gelmiş ve hasta personel can kurtarma botu tarafından gemiden tahliye edilmiştir. Gemi eski rotasına dönmüş ve seyrine devam etmiştir.



YAYIM TARİHİ: 26.05.2022
SAYI: 2022-5

**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Kaynaklar

1. www.reportlinker.com
2. www.globenewswire.com
3. www.des.nh.gov
4. www.hellenicshippingnews.com