



Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

e-bülten



**DENİZCİLİK
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ**

Yıl: 2023

Sayı: 12

Dönem: Aralık

Yayın Tarihi: 26.01.2024



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Bülten İçeriği

2023 Yılı Dünya Denizciliğine Genel Bakış	2
AB Deniz Taşımacılığında Yeni Bir Dönem: AB ETS Sistemi 1 Ocak 2024'te Yürürlüğe Girdi	4
Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Kurulu, Önümüzdeki İki Yıllık Dönem için Konsey Üyelerini Seçti	6
Çarmıh ve İskelelerin İnceleme ve Bakım-Tutum Gereklilikleri	7
Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) MEPC.2/Circ.29'u Yayımladı	11
Kızıldeniz Saldırıları ve Küresel Ticaretin Karşılaştığı Zorluklar	17
Yoğunlaştırılmış Liman Devleti Denetimi Uygulamaları.....	22
Kaynaklar	35

Bu bültende, 01.12.2023 - 01.01.2024 tarihleri arasında dünya denizciliğinde öne çıkan başlıca gelişmeler derlenerek özetlenmektedir. Bülten bilgilendirme amacıyla hazırlanmış olup T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün resmi görüşlerini yansıtmamaktadır.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

2023 Yılı Dünya Denizciliğine Genel Bakış



Kaynak: <https://blog.getcompass.ai/world-maritime-day-quotes/>

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD), hazırladığı Deniz Taşımacılığı 2023 Raporu'nda karbonsuzlaştırılmış bir denizcilik sektörüne "adil ve eşitlikçi bir geçiş" çağrısında bulundu.

Denizcilik sektöründe sera gazı emisyonları son on yılda %20 arttı ve filonun neredeyse tamamı fosil yakıtlarla çalışan nispeten yaşlı gemilerden oluşuyor.

Küresel liderler bir sonraki Birleşmiş Milletler İklim Konferansı'na (COP28) hazırlanırken UNCTAD sistem çapında "iş birliğini, hızlı düzenleyici müdahaleyi ve yeşil

teknolojilere ve filolara daha güçlü yatırım yapılmasını" savunmaktadır.

2050'ye kadar sıfır karbon hedefi için büyük yatırımlar gerekiyor ve denizcilik lojistik maliyetlerinin artmasına yol açması öngörülüyor. Bu durum, gelişmekte olan küçük ada devletleri gibi hassas ülkeler için endişeleri arttırmaktadır.

Rapor, çevresel hedeflerin ekonomik ihtiyaçlarla dengelenmesi gerektiğini vurguluyor ancak eylemsizliğin maliyetinin gerekli yatırımlardan çok daha ağır bastığının da altını çizmektedir.

Daha temiz yakıtların ötesinde sektörde verimliliği de artırmak için yapay zeka ve blok zinciri gibi dijital çözümlere doğru daha hızlı ilerlemesi gerekiyor.

Küresel denizcilik trendlerine ilişkin analizde, Ukrayna'daki savaş gibi küresel krizlerden kaynaklanan büyük zorluklara rağmen denizciliğin dayanıklılığının sürdüğünü gösteriyor.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Denizcilik sektörü, bir yandan ekonomik ve jeopolitik zorluklarla mücadele ederken bir yandan da karbonsuzlaştırma ile karşı karşıya olduğu çok kritik bir noktada duruyor.

Sektörün küresel toplamın %3'ünü oluşturan sera gazı emisyonları son on yılda %20 oranında arttı. Önlem alınmazsa, emisyonlar 2050 yılına kadar 2008 seviyelerinin %130'una ulaşacak.

Dünya filosunun yaşlanıyor olması durumu daha da zorlaştırıyor. 2023 yılı başı itibarıyla ortalama gemi yaşı 22,2 civarında bulunuyor. Şu anda yarısından fazlası 15 yıldan daha yaşlı olan birçok gemi ya yenilenemeyecek kadar yaşlı ya da hurdaya çıkarılamayacak kadar genç durumda.

Karbonsuzluğa geçişin aciliyeti ortada ancak sektör en iyi geçiş yöntemleri konusundaki belirsizliğin ortasında milyarlarca dolarlık yatırımlarla karşı karşıya.

Alternatif yakıtlar umut vaat ediyor ancak filonun %98,8'i hala fosil yakıtlarla çalışıyor. Sipariş edilen gemilerin %21'inin sıvılaştırılmış doğal gaz, metanol ve hibrid teknolojiler gibi daha temiz alternatiflerle çalışacak olması geleceğe dair umut vadediyor.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

AB Deniz Taşımacılığında Yeni Bir Dönem: AB ETS Sistemi 1 2 Ocak 2024'te Yürürlüğe Girdi 1 2



Kaynak: <https://maritime-professionals.com/unlock-the-secrets-of-the-eu-ets/>

Uluslararası deniz taşımacılığının yeşil dönüşümü Avrupa Birliği'nin (AB) denizcilik emisyonlarını AB Emisyon Ticaret Sistemine (AB ETS / EU ETS) dahil etmesiyle yeni bir boyut kazandı. 10 Mayıs 2023 tarihinde kabul edilen düzenleme (EU) 2023/957 ile Avrupa Birliği İzleme, Raporlama ve Doğrulama (EU MRV) Denizcilik Düzenlemesi (Regulation (EU) 2015/757) içeriğinde değişiklikler

yapılmıştır. Değişiklikler ile beraber 1 Ocak 2025 tarihinden itibaren 400 GT ve üstü açık deniz faaliyet gemileri ve 400 ile 5.000 GT arasındaki genel kargo gemileri de düzenleme kapsamına girecektir. AB'nin 2021 yılında kabul ettiği ve AB sera gazı emisyonlarını 2030 yılına kadar 1990 seviyesine göre %55 düşürülmesini hedefleyen 55'e Uyum (Fit for 55) stratejisi kabul edilmiş ve bu kapsamda 2022 yılında denizcilik sektörü emisyonlarının AB ETS'ye dahil edilmesi kararlaştırılmıştır.

Düzenleme ile birlikte 1 Ocak 2024 tarihinden itibaren Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) yetki alanında faaliyet gösteren 5.000 GT ve üstü gemilerin bayraklarına bakılmaksızın faaliyetleri esnasında ürettikleri emisyonlar AB ETS kapsamına girmiştir. Düzenleme sonucu deniz ticaretinin olumsuz etkilenmemesi adına AB, deniz taşımacılığı kaynaklı

¹<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>

²<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

emisyolların aşamalı bir şekilde AB ETS'ye dahil edilmesi uygulamasını benimsemiştir. Bu itibarla, AB limanlarına gelen ve giden gemilerin 2024 yılı boyunca ürettiği doğrulanmış CO₂ emisyonunun 2025 yılında %40'ı, 2025 yılı ürettiği emisyonların 2026 yılında %70'i ETS kapsamına alınacaktır. 2027 yılından itibaren bir önceki yılki emisyonların %100'ü ETS fiyatlandırmasına tabii olacaktır.

Düzenlemeye göre, bir AB üye devletinin yetki alanındaki bir limandan ayrılan ve bir AB üye devletinin yetki alanı altındaki bir limana (Örneğin, Hamburg'dan Marsilya'ya ve Marsilya'dan Hamburg'a); ve bir AB üye devletinin yetkisi altındaki bir limanda (Örneğin, Antwerp limanında) bulunan gemilerin yavaşma ve diğer tüm faaliyetlerinden kaynaklı emisyonların %100'ü AB ETS'ye tabii olacaktır.

Bir AB üye devletinin yetkisi altındaki bir limandan ayrılan ve AEA

dışında kalan bir devletin yetki alanındaki bir limana (Örneğin, Rotterdam'dan Şangay'a) sefer yapan gemilerden kaynaklanan emisyonların; ve bir AEA dışında kalan bir devletin yetki alanındaki limandan ayrılan ve bir AB üye devletinin yetki alanı altındaki bir limana (Örneğin, Şangay'dan Rotterdam'a) sefer yapan gemilerden, sefer süresince ürettiği emisyonların %50'si AB ETS fiyatlandırmasına tabii olacaktır.

Denizcilik şirketleri hali hazırda ikincil marketlerden tahsisat alışı ve satışı yapabilmektedirler. AB ETS deniz ticaretinden elde edeceği hasılatı AB Komisyonu, Avrupa Yatırım Bankası (EIB), Avrupa İklim, Altyapı ve Çevre Yönetimi Ajansı (CINEA) ve AB üye devletleri tarafından yönetilen İnovasyon Fonu (Innovation Fund)'a aktaracaktır. Bu fonla AB içinde geliştirilen karbonsuzlaştırma projelerine finansman sağlanacaktır. Projeler emisyon azaltım kapasitesi, inovasyon derecesi, proje olgunluğu ve maliyet-



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

etkinlik kriterlerine göre değerlendirilecek koşullar sağlandığında projenin tamamı bu fon ile finanse edilecektir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Kurulu, Önümüzdeki İki Yıllık Dönem için Konsey Üyelerini Seçti ³



Kaynak: [Denizcilik Genel Müdürlüğü](#)

Konsey, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) yürütme organı olarak görev yapmaktadır ve Genel Kurul'a bağlı olarak IMO'nun çalışmalarını denetleme sorumluluğu bulunmaktadır. Konsey, Genel Kurul oturumları arasındaki zaman diliminde deniz emniyetinin sağlanması ve deniz

kirliliğinin önlenmesi konularında üye devletlere tavsiyelerde bulunmak dışında Genel Kurul'un görevlerini de yerine getirmektedir.

1 Aralık 2023 tarihinde IMO genel merkezinde yapılan seçimler neticesinde, aşağıda isimleri yer alan üye devletler, önümüzdeki iki yıllık (2024-2025) dönem için IMO Genel Kurulu tarafından Konsey Üyesi olarak seçilmiştir.

- **Kategori (a):** Çin, Yunanistan, İtalya, Japonya, Liberya, Norveç, Panama, Kore Cumhuriyeti, Birleşik Krallık ve Amerika Birleşik Devletleri;
- **Kategori (b):** Avustralya, Brezilya, Kanada, Fransa, Almanya, Hindistan, Hollanda Krallığı, İspanya, İsveç ve Birleşik Arap Emirlikleri;
- **Kategori (c):** Bahamalar, Bangladeş, Şili, Kıbrıs, Danimarka, Mısır, Finlandiya, Endonezya, Jamaika,

³ <https://www.imo.org/en/About/Pages/Council-candidates.aspx>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Kenya, Malezya, Malta, Meksika, Fas, Peru, Filipinler, Katar, Suudi Arabistan, Singapur ve Türkiye.

Yapılan seçimler sonucunda, Rusya Federasyonu Kategori (a)'dan aday olduğu halde seçilememiştir. Aynı şekilde, Kategori (c)'den aday olan Tayland, Belçika, Güney Afrika ve Polonya da IMO Konsey üyesi olarak seçilememiştir.

Bu sonuçlara göre Türkiye, 143 oyla tarihindeki en yüksek oyu alarak 1999 yılından beri kesintisiz olarak sürdürdüğü IMO Konsey üyeliği görevini önümüzdeki iki yıl (2024-2025) için de devam ettirecektir.

Çarmıh ve İskelelerin İnceleme ve Bakım-Tutum Gereklilikleri ⁴

5 6 7 8 9



Kaynak: <https://safety4sea.com/lessons-learned-steep-accommodation-ladder-can-be-a-safety-hazard/>

Bilindiği üzere mürettebat gemiye katılırken ve gemiden ayrılırken veya dışarıdan bir ziyaretçi gemiye geldiğinde veya ziyaretçinin gemiden ayrılışı sırasında borda iskelesi; bir kılavuz kaptan gemiye binerken ya da gemiden ayrılırken pilot çarmıhı ya da acil bir durum esnasında gemi terk amacıyla can kurtarma vasıtaları kullanılır. Pilot çarmıhının

⁴ www.safety4sea.com/inspection-and-maintenance-requirements-for-gangway-and-accommodation-ladders/
⁵ www.safety4sea.com/wp-content/uploads/2023/12/SteamshipMutual-Gangway-and-Accommodation-Ladder-Inspection-and-Maintenance-2023-12.pdf

⁶ www.marineinsight.com/guidelines/accommodation-ladder-on-ships-requirements-operations-and-maintenance/

⁷ www.denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/imo-sozlesmeleri/1974-denizde-can-emriyeti-uluslararası-sozlesmesi.pdf

⁸ www.denizcilikbilgileri.com/Kitap/SOLAS-Turkce.pdf

⁹ www.register-iri.com/wp-content/uploads/MSC.1-Circ.1206-Rev.1.pdf



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

pilot tarafından seyir esnasında kullanılması veya bordaların yüksekliği; pilot çarmıhlarının ve borda iskelelerinin emniyet açısından çok önemli olduğunu ve bu emniyetin sağlanması hususunda gerekli incelemelerin ve bakım-tutumların yapılması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

2008 yılının Mayıs ayında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), SOLAS II-1/3-9'da gemiden ayrılma ve gemiye katılmayla ilgili düzenlemeler yapılmış ve 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren zorunlu tutulmuştur. Bu düzenlemenin MSC.1/Circ.1331 numaralı düzenlemeyle detaylandırılan şekilde olacağı belirtilmiş; MSC.1/Circ.1331'de gemiye katılma ve gemiden ayrılmada kullanılacak teçhizatın yapımı, kurulumu, bakım-tutumu ve incelenmesi ile ilgili gereklilikler belirtilmiş olup o tarihte çıkarılan düzenlemenin yeni gemiler kadar mevcut gemileri de ilgilendirdiği ve

onların da bu gerekliliklere uyması gerektiği belirtilmiştir. MSC.1/Circ.1331'de SOLAS III/20.7.2 referans gösterilmiş; gemiye katılma veya gemiden ayrılmak için kullanılan teçhizatın inceleme ve bakım-tutumunun düzenli aralıklarla yapılması gerekliliği ve bu gerekliliğin süresinin 1 ay olduğu ortaya konulmuştur. Bu inceleme sırasında belirtilen teçhizatların amacına uygun çalışıp çalışmadığı ve güvenli yükleme sınırı içinde çalışırken herhangi bir sorun çıkarıp çıkarmadığının kontrolü yapılması istenmiş olup belirttiğimiz nedenlerle bu hususun geminin planlı bakım-tutum sistemine uygun bir kontrol listesiyle dahil edilmesi istenmiştir.

Aylık kontrol edilecek hususların belirtildiği SOLAS III/20.7.2 ise SOLAS III/36'ya atıfta bulunmuştur. SOLAS III/36 ise gemideki bakım-tutum talimatları konu başlığı altında şu hususu belirtmektedir:



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

“Can kurtarma araçlarının gemideki bakım-tutum talimatı, mümkün olduğu kadar resimler ile kolay anlaşılır şekilde olacak ve her teçhizat için aşağıdaki hususları gerektiğinde kapsamına alacaktır:

1. Reg. 20.7’de istenen kontrollerin yapılması sırasında kullanılmak üzere kontrol listesi
2. Bakım-tutum ve onarım talimatları
3. Periyodik bakım-tutum planı
4. Tavsiye edilen yağlama yağları ile yağlama yerleri şeması
5. Değiştirilebilen parçaların listesi
6. Yedek parçaların kaynak listesi ve
7. Bakım-tutum ve kontrol kayıt jurnali

SOLAS III/36 ışığında borda iskelelerinin inceleme ve bakım-tutumları esnasında şu hususlara dikkat edilmesi gerekliliği çıkarılmaktadır:

- Aşınmış veya parçalanmış yer veya parçaların olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- Özellikle alüminyum veya yumuşak çelik bağlantıları korozyon açısından kontrol edilmelidir.
- Rulman, makara vs. gibi dönen parçaların rahatça dönebildiği ve uygun şekilde, periyodik olarak greslendiği kontrol edilmelidir.
- Eğilmiş parçalar ve teller incelenerek gerekirse onlar da değiştirilmelidir.
- Çarmıh ve iskelelerin alt kısmında korozyon, aşınma vs. olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- Destek noktalarında ve ırgat veya kreyn tabanları veya rulman yataklarında korozyon, aşınma vs. olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- Küpeşte merdivenleri de kullanılıyorsa, küpeşte merdivenlerinde aşınma, korozyon vs. de kontrol edilmelidir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Güvenlik ağlarında herhangi bir zarar, aşınma vs. olup olmadığı kontrol edilmeli ve üzerinde herhangi bir kimyasal, gres, boya kalıp kalmadığına dikkatle bakılmalıdır.
- Kreynlerin panoları incelenmeli ve gerekirse değiştirilmelidir.
- Güç sistemlerinin, kontrol sistemlerinin ve limit anahtarlarının düzgün bir şekilde çalışıp çalışmadığı kontrol edilmelidir.

Düzenli bir bakım-tutum faaliyetinin yürütülebilmesi için iskele ve çarmıhlara yapılan bakım-tutum kayıt altına alınmalı; yapılan bu bakım-tutum faaliyetinin tarihi, hangi aksamalara hangi bakımların yapıldığı, bakım-tutum faaliyetini yapan personelin adı ve yapılan kontrollerin de tarihleri kayıt altına alınmalıdır. Ayrıca tellerin değiştirilme tarihi kayıt altına alınmalı ve tellerin bağlı olduğu kreynin uygun bir yerine şablonlanmalıdır. Bu tellerde aşınma, korozyon veya herhangi başka bir

deformasyonun olup olmadığı kontrol edilmeli, geminin Emniyetli Yönetim Sisteminin bir parçası olarak tellerin kullanılamaz hale gelmesi beklenmemeli ve bu değişim için gerekli kriterler de belirlenmelidir. Bu kreynlerin veya diğer donanımların periyodik kontrollerinin nasıl yapılacağı hususunda MSC.1/Circ.1206(rev.1) 'de belirtilen "Filikalarda Kazaları Önlemeye Yönelik Önlemler" başlığı altında belirtilen şekilde ve aralıkta yapılabileceği dikkate alınmalıdır. Ayrıca tellerde meydana gelen deformasyon, aşınma, korozyon vs. gibi durumların oluşması halinde veya bu durumlar oluşmasa bile 5 yılı geçen tel halatların kullanılmaması hususuna da dikkat edilmelidir.

Belirtildiği üzere öncelikle yazımızın konusu olan borda iskele ve çarmıhlarının çalışma kondisyonunun kontrolü, iskelelerin indirilip kaldırılmasında kullanılan halat, tel, kreyn, ırgat vs. gibi teçhizatların

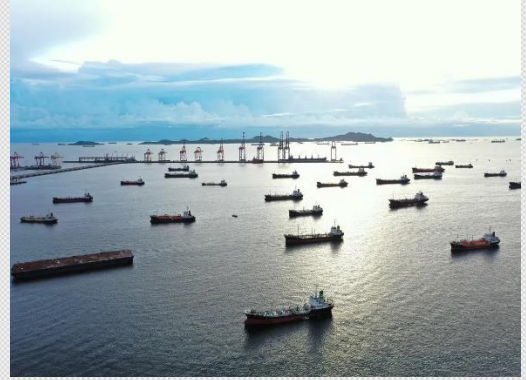


**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

periyodik kontrolleri, bakım-tutumları ve gözle kontrollerinin yapılması; bunların haricinde can kurtarma araçlarının da denize indirilmesi veya denizden alınmasında kullanılan kreyn vs. gibi ekipmanların kontrolü olası birçok kazanın önüne geçebilecek; acil durum anında yaşanacak aksaklıkları ve can kayıplarını da önleyecektir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) MEPC.2/Circ.29'u Yayımladı ¹⁰



Kaynak: <https://www.marinerelationsnews/provisional-categorization-of-liquid-substances-in-accordance-with-marpol-annex-ii-and-the-ibc-code/>

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), MARPOL Ek II ve IBC Kod uyarınca dökme sıvı maddelerin geçici sınıflandırmasını yaptığı ve yıllık olarak güncellediği sirkülerin son versiyonu olan MEPC.2/Circ.29'u 1 Aralık 2023 tarihinde yayımladı. Bu sirküler, MARPOL Ek II'nin 6.3 numaralı düzenlemesine uygun olarak, bu başlık altında daha önce yayımlanmış tüm sirkülerlerin yerine yayımlanmıştır. Sirküler 12 adet ekten oluşmaktadır:

¹⁰ <https://www.marinerelationsnews/provisional-categorization-of-liquid-substances-in-accordance-with-marpol-annex-ii-and-the-ibc-code/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- **Ek 1:** Liste 1-Bir bütün olarak değerlendirilen saf veya teknik açıdan saf ürünler ve karışımlar
- **Ek 2:** Liste 2-Ağırlık olarak en az %99 oranında IMO tarafından halihazırda değerlendirilen bileşenleri içeren, yalnızca kirletici içeren karışımlar
- **Ek 3:** Liste 3-Ağırlık olarak en az %99 oranında IMO tarafından halihazırda değerlendirilen ve güvenlik tehlikesi arz eden bileşenleri içeren (ticari adı olan) karışımlar
- **Ek 4:** Liste 4-Karışımın ağırlık olarak %1'inden fazlasını oluşturan, bir veya daha fazla bileşen içeren ve henüz IMO tarafından değerlendirilmemiş, yalnızca kirletici içeren karışımlar
- **Ek 5:** Liste 5-Yalnızca ticari adı geçen karışımlarda bileşen olarak kullanılan maddeler
- **Ek 6:** Bitkisel yağların eş anlamlıları
- **Ek 7:** Ülke kısaltmalarının listesi
- **Ek 8:** Üçlü anlaşma iletişim adresleri
- **Ek 9:** Hesaplama yoluyla yalnızca kirletici madde değerlendirmeleri yapmaya yetkili imalatçılar
- **Ek 10:** Yük tankı temizleme katkı maddeleri
- **Ek 11:** Biyoyakıt ve MARPOL Ek I kapsamındaki yüklerin karışımlarının taşınmasına ilişkin 2019 kılavuzları kapsamında tanınan biyoyakıtlar
- **Ek 12:** MARPOL Ek I kapsamına giren enerji açısından zengin yakıtlar

Eklerle ilgili notlar

1'den 5'e kadar olan ekler; MARPOL Ek II'nin 6.3 kuralına uygun olarak üçlü anlaşmalar kapsamında yayımlanmış ve Örgüt'e iletilmiş olan şekliyle ya da PPR Alt Komitesinin ESPH Teknik Grubu tarafından değerlendirilip onaylandığı şekliyle, kategorisine göre, ilgili taşıma gereklilikleriyle birlikte veya "Zararlı Sıvı Maddelerin (NLS)" listelerini göstermektedir.

Ek 6, 7, 8, 11 ve 12'nin amacı, üçlü anlaşmaların raporlanmasını ve 1'den



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

5'e kadar olan eklerde kullanılan kısaltmaların yorumlanmasını kolaylaştırmaktır.

Ürün Listeleri (1'den 5'e kadar olan ekler)

Bu sirkülerde yer alan ürünlerin çoğunluğu ticari isimli maddelerdir. Ticari isimler tercüme edilmediğinden bu ürünler Örgüt'e iletildiği şekilde kayıt altına alınmış ve listeler sadece İngilizce olarak yayınlanmıştır. Mevcut sirküler, bir önceki sirkülerde (MEPC.2/Circ.28) belirtilen bilgilere göre aşağıdaki değişiklikleri içermektedir:

- Yıl boyunca ESPH Teknik Grubu tarafından değerlendirilen her türlü yeni ürün, ticari isimli karışımlar ve temizlik katkı maddeleri,
- Ürün listelerinde yer alan mevcut ürün girişlerindeki değişiklikler,
- MEPC.2/Circ.28'den bu yana Örgüt'e iletilen üçlü anlaşmaların kapsamına giren yeni ürün girişleri.

MEPC.2/Circ.28'in yayınlanmasından bu yana ürün listelerinde (1'den 5'e kadar olan ekler) yapılan değişiklikler, değişikliğin yapıldığı alanın taranmasıyla belirtilir. PPR.1/Circ.10 uyarınca, ESPH 25 (14-18 Ekim 2019) öncesinde değerlendirilen, ek 2 ve ek 3'te listelenen ürünlerin son kullanma tarihi 31 Aralık 2025'tir. Bazı ürünler; ürün adında değişiklik yapılması, artık üretilmeyen veya gönderilmeyen ürünlerin geri çekilmesi, MARPOL Ek I kapsamına girdiği onaylanan; karmaşık karışım kriterlerini karşıladığı kabul edilen ürünler olarak tanımlanması, IBC Kod'da ki genel girişler altında veya liste 1 ürünleri olarak sevk edilecek ürünler kapsamına girmesi, yalnızca IMDG Kod kapsamında gönderilecek ürünler olması ve üçlü anlaşmaların kapsamına giren ve son kullanma tarihlerine ulaşmış ancak üçlü anlaşmada belirtilen süre içinde değerlendirilmeyen girişler içermesi nedenlerinden dolayı ürün listelerinden silinmiş olabilir.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Yukarıdakilere bakılmaksızın, bir üçlü anlaşmanın sona ermesi veya bir ürünün taşıma şartlarında önceki sirkülerden yeni sirkülere kadar bir değişiklik olması durumunda, sevkiyat taşıma halindeyken, yükleme sırasındaki taşıma şartları geçerli olacaktır. IBC Kod'da yapılan değişikliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce yüklenip, yürürlüğe girdiği tarihten sonra boşaltılması durumunda, yük boşaltılana kadar IBC Kod'un yükleme anındaki ilgili hükümleri geçerli olacaktır.

ESPH 28 ve ESPH 29'un ilgili kararlarının ardından, PPR.1/Circ.10'un 2 ile 5 numaralı alt paragraflarında belirtilen nedenlerden dolayı öngörülen incelemeye uygun olarak; 2 ve 3 numaralı listelerden çıkarılan ürünlerin listesi, bu işlemlerin tarihsel bir kaydı olarak IMO'nun internet sitesinde yayınlanmıştır.

Mevcut sirkülerde yer alan liste 1 ürünlerinin tanımı, IBC Kod'un 17 ve 18.

bölümlerinde yer alan ürünlerin tanımına karşılık gelmektedir. Bu listede yer alan ürünler ya son kullanma tarihi olan üçlü bir anlaşma kapsamındadır; yani henüz değerlendirilmemiş ve taşıma gereksinimleri onaylanmamıştır ya da IBC Kod'da yapılan en son değişiklik dizisinden sonra taşıma gereksinimlerinde değişiklikler yapılmıştır. Bu tür ürünler, bir sonraki değişiklik yapıldığında IBC Kod'a kodun usulüne uygun olarak dahil edilecek ve sonuç olarak liste 1'den çıkarılacaktır. Geri kalan ürün listeleri (ek 2'den 5'e kadar) IBC Kod'un içerdiği listelerle örtüşmemektedir ve bu listelerde yer alan girişler yukarıdaki paragraf hükümlerine tabi olarak sirkülerde kalacaktır.

Liste 1'de yer alan ve IBC Kod'da yapılan son değişikliklerden sonra taşıma gerekliliklerinde değişiklik yapılan ürünler için ESPH Teknik Grubu, ürün adına bir niteleyici eklenip eklenmeyeceğine karar verecektir. Bir niteleyicinin kullanılması, IBC Kod'da



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

yapılacak bir sonraki değişikliğin yürürlüğe girmesinden önce, MEPC.2/ Sirkülerinde listelendiği gibi güncel taşıma gereklilikleriyle yeniden değerlendirilen ürünün sevk edilmesine izin vermeyi amaçlamaktadır. Bir niteleyicinin uygun olduğu konusunda mutabakata varılması durumunda, bu sirkülerde yer alan ürün adı, IBC Kod ürün adı ve ardından "(değiştirilmiş)" ibaresi olacaktır. Örneğin; Ürün adı: "Etil tert-bütül eter (değiştirilmiş)". Ürün adına niteleyici eklenmesi, yeni ve geçici ürün adı ile yeniden değerlendirilen ürünün, kimyasal bileşimi aynı olsa bile IBC Kod açısından ayrı bir ürün olacağı anlamına gelir. Nitelikli bir ürünün sevk edilmesi durumunda ürünün sertifika ekinde yer alması gerekmektedir. Bu sirkülerin 1. listesindeki (ürün girişinin ardından parantez içinde bulunan) girişlere ilişkin dipnotlar, IBC Kod'un 17. bölümünün sonunda tanımlanmıştır.

Ülke ve bölge kodları (Ek 7)

Ülke ve bölge kısaltmalarının listesi; alınan tüm ürün bilgileri, tehlike profillerinin atanmasına ilişkin kararlar ve her bir ürün için belirlenen taşıma gereksinimleri için; Örgüt tarafından depo olarak kullanılan sistem olan GISIS'te kullanılır. Bu kodlar, bir Birleşmiş Milletler organı olan Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) tarafından geliştirilen ve sürdürülen bir coğrafi kod şeması UN/LOCODE standart sistemine dayanmaktadır. Kodlar ek 7'de yer almakta ve 1. kısım, girişleri kod sırasına göre sunarken, 2. kısım ülke/bölge sırasına göre bir liste vermektedir.

Yük tankı temizliği katkı maddeleri (Ek 10)

MARPOL Ek II, zararlı sıvı maddelerin deşarjına ilişkin limitleri belirler ve tank yıkama operasyonlarında kullanılabilecek temizlik katkı maddelerinin türlerine



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

ilişkin kısıtlamaları içerir. Burada belirtilen tüm temizlik katkı maddeleri, revize edilmiş tank temizleme katkı maddeleri kılavuz notu ve raporlama formunda (MEPC.1/Circ.590) belirtilen hükümlere uygun olarak ESPH Teknik Grubu tarafından değerlendirilmiştir ve MARPOL Ek II kural 13.5.2'nin gerekliliklerini karşıladığı görülmüştür. IBC Kod'un 17. veya 18. bölümünde veya bu sirkülerin 1. listesinde yer alan ürünler veya bunların çözeltileri yıkama ortamı olarak kullanıldığında, bunların deşarjı MARPOL Ek II'nin 13.5.1 kuralına tabi olacaktır. Bu nedenle ek 10'da yer almalarına gerek yoktur.

Biyoyakıtlar ile MARPOL Ek I yüklerin karışımlarında kullanılmış biyoyakıtlar (Ek 11)

Ek 11'de, biyoyakıtlar ile MARPOL Ek I kapsamındaki yüklerin (MSC-MEPC.2/Circ.17) karışımlarının taşınmasına ilişkin olarak 2019 kılavuzları kapsamında onaylanmış biyoyakıtların listesi verilmektedir.

MARPOL Ek I kapsamına giren enerji açısından zengin yakıtlar (Ek 12)

Ek 12, Enerji açısından zengin yakıtların ve bunların karışımlarının taşınmasına ilişkin kılavuza (MEPC.1/Circ.879) uygun olarak tanınan; enerji açısından zengin yakıtların listesini ortaya koymaktadır.



11 12 13 14 15 16 17



oynamaktadır. Clarksons'un tahminine göre küresel ticaretin yaklaşık %12'si bu rota üzerinden gerçekleşmektedir. Bu, tüm konteyner taşımacılığının yaklaşık %20-25'ini, neredeyse tüm deniz yoluyla taşınan petrolün yaklaşık %10'unu ve LNG'nin yaklaşık %8'ini içermektedir. Ayrıca Kızıldeniz güzergahında sefer yapan gemiler tip ve DWT olarak incelendiğinde ağırlıklı olarak 100.000 DWT ve üzeri konteyner gemileri ve 50.000 ila 80.000 bin DWT arası petrol tankerleri olduğu görülmektedir.

Süveyş Kanalı ve Kızıldeniz rotalarının deniz ticareti açısından stratejik önemi, bölgedeki gelişmelerin küresel ekonomi üzerindeki potansiyel etkilerini artırmaktadır. Kızıldeniz, sadece petrol ve sıvılaştırılmış doğalgaz sevkiyatları için değil, aynı zamanda tüketim malları taşıyan gemiler için de



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kritik bir rota konumundadır. Bu bölgede Kasım 2023'ün sonlarında başlayan saldırılar, küresel bir ekonomik krize dönüşme tehdidi oluşturan ardışık etkilerle küresel tedarik zincirlerini ve ticaret akışlarını etkilemektedir.

Dünya genelindeki uluslararası ticaretin yaklaşık %85'inin deniz yoluyla gerçekleştirildiği düşünüldüğünde, Kızıldeniz'deki mevcut durumun gösterdiği gibi, taşımacılık rotalarında meydana gelen kesintiler geniş kapsamlı etkilere sahip olabilir ve bu etkiler, Aralık 2023'ün ikinci yarısında birçok küresel denizcilik şirketinin bu bölgedeki seferlerini askıya alması ile gözlemlenmeye başlamıştır.

Kızıldeniz seferlerini askıya alan taşımacılık şirketleri için alternatif rota ise Ümit Burnu...

Rotada Değişiklik Sefer Mesafesini Uzatıyor

Avrupa ile Asya arasındaki en kısa deniz taşımacılığı rotası olan Süveyş Kanalı'nın dünya ticaretinin %12'sini oluşturduğu dikkate alındığında, bu yıllık yaklaşık 1 trilyon USD değerinde yük demektir ki buradaki herhangi bir aksaklığın küresel boyutta negatif sonuçlar doğurması kaçınılmazdır.

Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu'nu tercih etmek, yaklaşık 3.500 deniz mili ekstra bir seyir mesafesi anlamına gelmektedir. Bu da gemi işletmecileri için önemli bir maliyet artışına sebep olmaktadır. Örneğin; Asya'dan Avrupa'ya Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu üzerinden gitmek, Singapur'dan Rotterdam'a olan yolculuğu neredeyse %40 oranında uzatacaktır. Bu da sefer sürelerinin 10 gün uzayacağı anlamına gelmektedir. Ayrıca Pekin-Londra hattı Süveyş kanalından 35 gün 7 saat sürmekteyken aynı hat Ümit Burnu'nun



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kullanılması durumunda 45 gün 22 saat olarak hesaplanmaktadır.

Kızıldeniz yerine Ümit Burnu'nu kullanmak, deniz taşımacılığı sektöründe çeşitli etkilere neden olabilir. Bu değişiklik beraberinde aşağıda yer alan olası etkileri getirebilir:

1. Navlun Bedellerinde Artış: Sefer sürelerinin uzaması ve maliyetlerdeki artış, navlun bedellerinde de artışa neden olabilir. Bu durum, ticaretin maliyetini arttırarak uluslararası taşımacılık firmalarını etkileyebilir.

Ana ticaret rotalarında taşımacılık maliyetleri artıyor!

Aralık ayının ikinci yarısından sonra navlun fiyatlarındaki artış aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir.

Şekil 1: Ana Taşımacılık Rotalarındaki Maliyet Değişimi

Oran	Yüzde Değişimi
Asya – Akdeniz	%131
Asya – Kuzey Avrupa	%179
Asya – ABD Doğu Kıyısı	%40
Asya – ABD Batı Kıyısı	%53

Kızıldeniz krizinin navlun oranlarını, 2024 Şubat ayına kadar yüksek tutacağı tahmin edilmektedir

Şekil 3: Kızıldeniz Krizinin Denizcilik Sektörü Üzerindeki Etkileri

Saldırıları nedeniyle rotasını değiştiren gemi sayısı	181
Etkilenen gemilerin ETA'larına eklenen gün sayısı	7-20
Süveyş kanalından geçen ticaret hacmindeki düşüş (Ümit Burnuna Yönlendirilen gemiler arasında ultra gemiler ağırlık oluşturduğundan, ticaret hacimleri üzerindeki etkileri daha da büyük olmaktadır)	%47



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

2. Tedarik Zinciri Aksamaları:
Yolculuk süresindeki artış ve rotadaki değişiklikler, tedarik zincirinde aksamalara yol açabilir. Bu durum, mal teslimatlarında gecikmelere ve lojistik planlamada zorluklara neden olabilir.

Gemilere Ulaşılabilirlik

Orta vadeli perspektifte en büyük sorunlardan biri, gemilerin zamanında olması gereken liman sahalarına ulaşamaması olacaktır. Tedarik zincirleri, tam zamanında teslimat stratejisi üzerine kurgulanmıştır. Bu durum, tedarik zincirinin her parçası arasında hassas bir denge oluşturur; özellikle konteynerlerin gemilere ulaşılabilirliği çok önemlidir.

Limarlarda sınırlı sayıda ve birçoğu belirli boyutlara uygun olan rıhtımlar bulunmaktadır. Rıhtımlar, boşaltma, yeniden yükleme ve yakıt ikmali için uygun liman desteğini planlamak amacıyla aylar öncesinden rezerve edilmektedir. Konteynerlerin ve diğer

malların teslimatları, bu rıhtım rezervasyonları çerçevesinde planlanır.

Gemi rotaları değiştikçe veya alternatif rotalara yöneldikçe, gecikmeler limarlarda bir zincirleme etki yaratır. Gemiler, planlanan rıhtımlara zamanında ulaşmadığında, limanlar ileri sevkiyat için bekleyen konteynerler ve mallarla dolup taşar. Gemi rotalarını değiştirmek veya demirlemek, sadece tedarik zincirlerini yavaşlatmakla kalmaz, aynı zamanda limarlardan sağlanan taşıma seçeneklerinin kullanılabilirliğini bozar. Yeniden yönlendirilen gemiler, alternatif limanları aşırı yükleyebilir, bu da limarlara giriş/çıkışların tıkanmasına neden olabilir.

Kovid-19 Pandemisi sırasında olduğu gibi, gemi varışlarında yaşanan gecikmeler nedeniyle konteynerler, limarlarda hızla birikir. Bu durum, gemilerin tekrar tekrar yönlendirilmesi veya riski beklemeye almak amacıyla



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

demirlemesi nedeniyle daha da kötüleşir.

Tedarik zincirindeki aksamaların zamanla daha da derinleşeceği tahmin edilmektedir.

3. Artan Sigorta Maliyetleri:

Saldırıların sonucu artan güvenlik endişeleri ve belirsizlikler sigorta şirketlerinin risk algısını etkilediği için gemi sigorta maliyetleri artabilir.

Harp riski yüksek yerlere gitmesi söz konusu olan bir geminin sigorta maliyetindeki en büyük kalemin harp riski primi olabileceği bilinmektedir. Gazze saldırılarının başlamasının ardından İsrail limanları için harp sigortası primlerinin üç ile beş kata kadar yükseldiği görülmektedir ki Kızıldeniz rotası içinde harp sigortası primlerinde benzer bir artışın olması beklenmektedir.

Lloyd's of London'a göre, alternatif rotalardan seyreden gemilerin nakliye ve sigorta maliyetleri ortalama olarak %15-20 oranında artmış durumda. Bu

durum, ihracatçıların maliyetlerini artırmıştır. Ayrıca, daha uzun seyahatler, limanlarda bekleme sürelerini de 5-7 gün kadar uzatmış; mevcut liman sıkışıklığı ve işgücü sıkıntısıyla altyapı kısıtlamalarından kaynaklanan gecikmeleri daha da artırmıştır.

Bazı gemi sigortacıları, ABD ve İngiltere ticari gemilerini Kızıldeniz'de artan savaş riskleri nedeni ile Kızıldeniz'de seyrederken savaş risklerine karşı sigortalamaktan kaçınmaya başladığı görülmektedir.

Yemendeki Husiler son birkaç gün içinde ticari gemilere yönelik saldırılarını artırmıştır ve ABD ve İngiltere'nin cuma günü gerçekleştirdiği hava saldırılarına yanıt verme tehdidini yerine getirmiştir.

ABD ve İngiltere'nin saldırıların ardından son günlerde savaş riski oranları yükselmiş ve birkaç hafta önce gemi değerinin yüzde %0.7 teminat oranı %1'e çıkmıştır. Bu da 100 milyon



Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Yoğunlaştırılmış Liman Devleti Denetimi Uygulamaları

The map displays the following religious distributions:

- Christianity (Green):** Dominant in North America, Europe, and parts of Africa and Asia.
- Islam (Blue):** Concentrated in the Middle East, North Africa, and parts of Central Asia and Southeast Asia.
- Hinduism (Orange):** Primarily in India and parts of Southeast Asia.
- Buddhism (Yellow):** Found in East Asia (China, Japan, Korea) and Southeast Asia.
- Jainism (Light Green):** Concentrated in India.
- Sikhism (Pink):** Concentrated in India.
- Syncretic Religions (Purple):** Found in parts of Africa and Asia.
- Other Religions (Various Colors):** Including Zoroastrianism, Judaism, and others, shown in smaller, more fragmented areas.

Major world cities and continents are labeled on the map.

4. Artan Maliyetler: Limanlardaki gecikmeler, rotalardaki değişiklikler, gemi bulunabilirliğindeki azalma ve sigorta ile diğer işletme maliyetlerindeki artış, fiyat baskılarına yol açacaktır. Anlık olarak zaten yükselen deniz taşımacılığı maliyetleri, artmaya devam edecektir. Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu üzerinden giden her gemi için 1 milyon USD ekstra yakıt maliyetine neden olan bu rota değişikliği sonucunda şirketler, ciddi kayıplardan kaçınmak için herhangi bir fiyat artışını muhtemelen tüketicilere aktaracaklardır ve nihai ürün fiyatlarında artış gerçekleşecektir.

Ülkemiz limanları ile özellikle Karadeniz ve Akdeniz kıyılarında yer alan Paris MoU üyesi olmayan ülkelerin limanları arasında yük taşımacılığı yapan performansı düşük gemilerin denizde can, mal ve çevre emniyeti açısından uluslararası kurallara uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Bu konuda, gemi işleticileri/donatanlar tarafından gerekli önlemlerin alınması önem arz etmektedir.

Bu kapsamda, 8 Aralık 2023 tarihli Bakanlığımız yazısı ile, ülkemiz



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

limanlarına uğrak yapan gemilerin kondisyonlarının daha iyi hale getirilmesini teminen, Paris Memorandumu (Paris MoU) kapsamında limana giriş yasağı olan gemiler, 30 yaş üzeri Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS) üyesi olmayan klas kuruluşlarınca belgelendirilmiş ve Paris MoU kara listede yer alan ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerin 3 ay süre ile yoğunlaştırılmış liman devleti denetimine tabi tutulması kararlaştırılmıştır.

Bu çerçevede, 9 Aralık 2023 tarihinden itibaren söz konusu kapsama giren ülkemiz limanlarına uğrak yapan 65 yabancı bayraklı gemi üyesi bulunduğumuz Karadeniz Memorandumu (Bs MoU) ve Akdeniz Memorandumu (Med MoU) kapsamında denetlenmiş, bu gemilerden 24'ü ciddi eksiklerine binaen tutulmuş, yine tutulan bu gemilerden 12 tanesi yük durumuna bağlı olarak doğrudan veya yükünü

tahliye etmesini müteakip tamir-bakım amacıyla tersaneye gönderilmiştir.

Tersaneye gönderilen söz konusu gemilerin, sorumluluklarını yerine getirmediğinin tespiti halinde bu gemilerin Türk limanlarına girişine izin verilmeyecektir.

Yoğunlaştırılmış liman devleti denetimi kampanyasında bir aylık süreçte gerçekleştirilen denetimlerde tespit edilen, can ve mal emniyetini tehdit eden bazı eksiklikler aşağıda yer almaktadır:

- Ceyhan Bölge Liman Başkanlığı, ambar perdesinde kurallara aykırı açıklıklar;

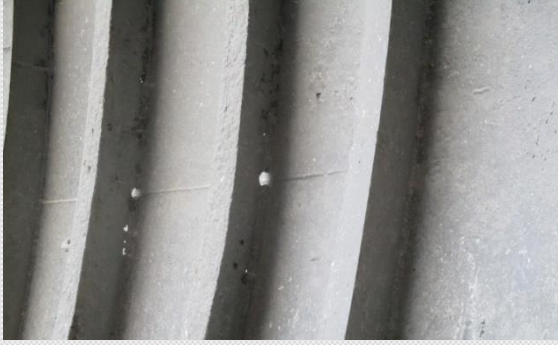




Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Ceyhan Bölge Liman Başkanlığı,
ambar postalarında korozyon,



- Gemlik Bölge Liman Başkanlığı,
korozyona uğramış ve delik balast
tankları;



- Çanakkale Bölge Liman Başkanlığı,
korozyona uğramış balast tankı
girişi;





Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

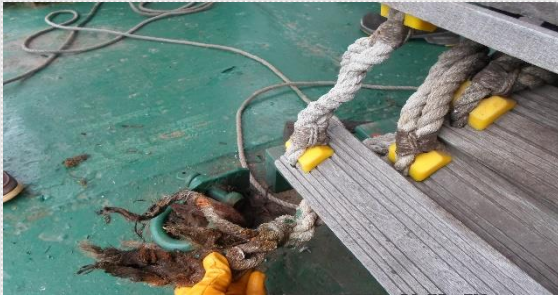
- Gemlik Bölge Liman Başkanlığı,
yaşam mahalli;



- Gemlik Bölge Liman Başkanlığı,
korozyona uğramış store;



- Gemlik Bölge Liman Başkanlığı,
hasarlı pilot çarmıhı;



- Gemlik Bölge Liman Başkanlığı,
delik ambar tabanı;



- Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı,
hasarlı lumbuz;

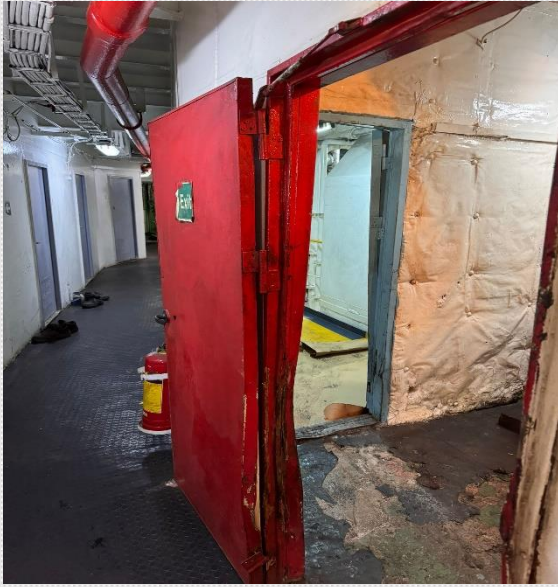




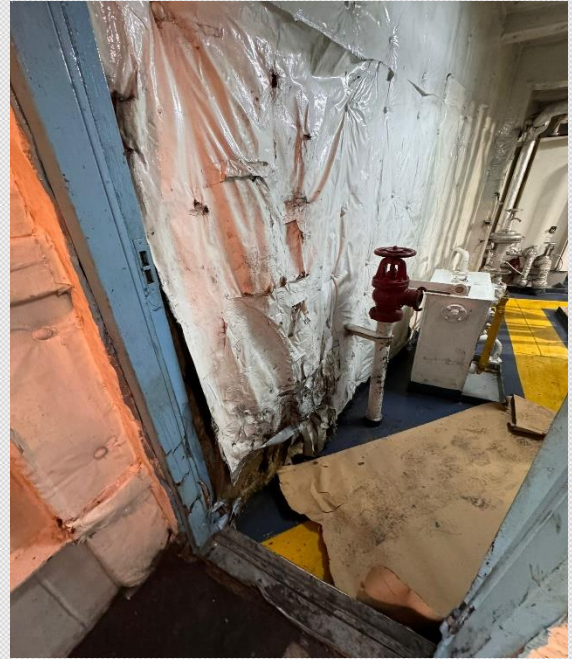
**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı,
hasarlı kaporta;



- Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı,
makine dairesi izolasyonu;





Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı,
overflow;



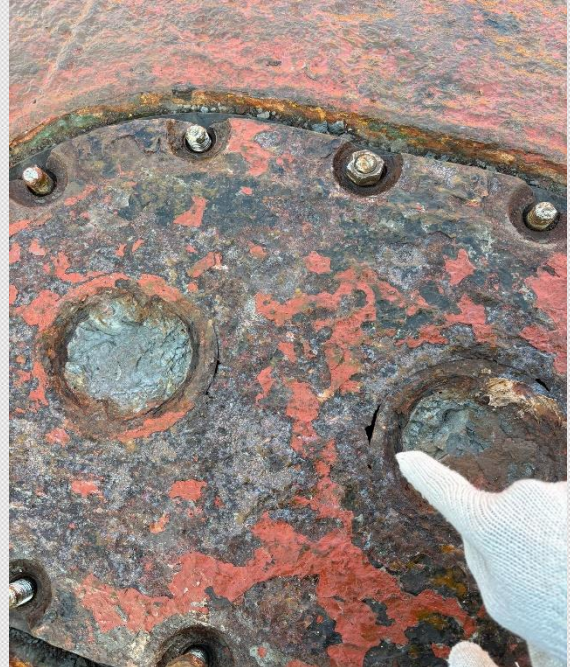
- Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı,
delik yangın devresi;



- Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı,
korozyona uğramış tank girişi;



- Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı,
hasarlı tank menholü;

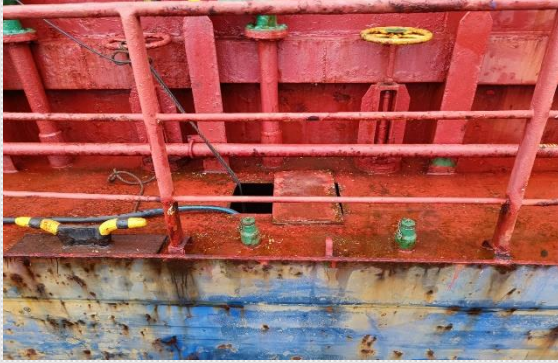




Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı, ana güvertede kesilmiş bölge;



- Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı, hasarlı baba;



- Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı, baş pik tank overflow;



- Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı, korozyona uğramış başaltı kaporta;





Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

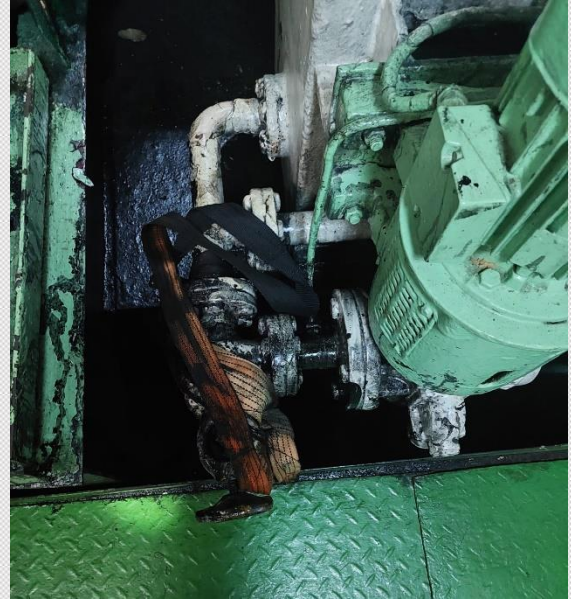
- Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı,
çalışmayan filika motoru;



- Mersin Bölge Liman Başkanlığı,
kaporta hasarları;



- Mersin Bölge Liman Başkanlığı,
makine dairesi uygunsuzluğu;





Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Mersin Bölge Liman Başkanlığı, güverte mahalli korozyonları;



- Mersin Bölge Liman Başkanlığı, dümen dairesi su sızdırma;



- Mersin Bölge Liman Başkanlığı, balast tankı korozyonu;



- Mersin Bölge Liman Başkanlığı, can salı uygunluğunu;





Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

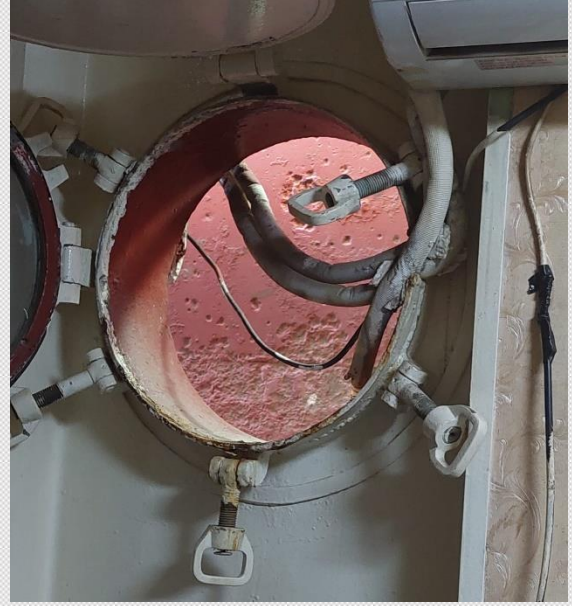
- Mersin Bölge Liman Başkanlığı,
matafora uygunsuzluğu;



- Mersin Bölge Liman Başkanlığı,
overflow korozyonu;



- Mersin Bölge Liman Başkanlığı,
lumbuz uygunsuzluğu;



- Samsun Bölge Liman Başkanlığı,
balast tankı korozyonu;





Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Bartın Liman Başkanlığı, Ambar ağzı postaları;



- Bartın Liman Başkanlığı, korozyona uğramış loça;



- Bartın Liman Başkanlığı, delik ve korozyona uğramış ambar üst saçları;



- Bartın Liman Başkanlığı, hasarlı baba;



- Bartın Liman Başkanlığı, hasarlı mezarna;





Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Bartın Liman Başkanlığı, ambar ağzı postalarında korozyon;



- Karabiga Liman Başkanlığı, acil jeneratör mahalli korozyonu;



- Karabiga Liman Başkanlığı, güverte punteli;



- Karabiga Liman Başkanlığı, ambar giriş menholü uygunsuzluğu;



- Ünye Liman Başkanlığı, ambar kapakları korozyonu ve delikler;





Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Ülkemizin denizcilikten sorumlu idaresi olarak liman devleti denetimlerini daha kapsamlı ve kondisyonu düşük gemiler odaklı olarak gerçekleştirerek, can, mal ve çevre emniyetini sağlamaya yönelik gerekli tedbirleri alacağız.

Bu denetimlerin yanı sıra, kabotaj hattında yük ve yolcu

taşımacılığı yapan Türk Bayraklı gemileri de düzenli olarak denetliyoruz ve emniyetli taşımacılık yapmalarını sağlıyoruz.

Ülkemiz deniz yoluyla yapılan ticaretinin emniyetli gemilerle emniyetli olarak yapılması önceliğimizdir.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Kaynaklar

1. eurlex.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj
2. www.imo.org
3. www.safety4sea.com
4. www.marineinsight.com
5. www.denizcilik.uab.gov.tr
6. www.denizcilikbilgileri.com
7. www.register-iri.com
8. www.marineregulations.news
9. www.supplychaindive.com
10. www.atlanticcouncil.org
11. www.linkedin.com
12. www.hellenicshippingnews.com
13. www.insurancejournal.com