



Dünya Denizcilikindeki Son Gelişmeler

e-bülten



**DENİZCİLİK
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ**

Yıl: 2023

Sayı: 7

Dönem: Temmuz

Yayın Tarihi: 28.08.2023



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Bülten İçeriği

MEPC 80'de 2023 IMO Sera Gazı Stratejisi Kabul Edildi	2
Dünya Denizcilik Teması 2023	5
Türkiye'nin 4 Limanı Dünyanın En İyi 100 Limanı Arasında	8
Deniz Haydutluğu ve Korsanlık	13
IMRF, Üyeler ve Afrika SAR Organizasyonları için e-öğrenme Platformunu Kurdu	16
Elektrikli Araç Taşıyan Araba Gemilerinde Yangın Riski	17
ILO 92 /133 ve STCW'ye Göre Mürettebata Ait Yaşam Mahalleri, Mürettebatın Emniyeti ve Sağlığı	20
Kaynaklar	26

Bu bültende, 01.07.2023 - 01.08.2023 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

MEPC 80'de 2023 IMO Sera Gazı Stratejisi Kabul Edildi ^{1 2 3 4}



Kaynak: www.rivieramm.com

Deniz çevresinde sera gazı salınımlarının azaltılması hedeflerine ulaşmasını sağlayacak tedbirlerin geliştirilmesi amacıyla, 3-7 Temmuz 2023 tarihleri arasında gerçekleştirilen Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) toplantısında 2023 Sera Gazı Stratejisi kabul edilmiştir.

Genel Müdürlüğümüzce yakından takip edilen toplantıda; emisyon azaltım hedefleri arttırılırken

orta vadeli önlemler hususunda hem ekonomik hem de teknik tedbirlerin bir arada olduğu önlemler sepeti için kapsayıcı etki değerlendirmesi takvimi belirlenmiştir. Deniz taşımacılığı kaynaklı sera gazı emisyonları artışının bir an önce azalım trendine geçmesi ve ülkelerin farklı koşulları göz önünde bulundurularak 2050 yılı civarında “net-sıfır emisyon” hedefine ulaşılması ve emisyonların yakıt üretiminden son kullanımına kadar tüm emisyonların dahil edilecek şekilde kapsamının genişletilmesi kararlaştırılmıştır.

Stratejide öne çıkan diğer önemli hususlar şöyledir:

- 1) 2023 strateji vizyonunda organizasyonun; uluslararası deniz taşımacılığında sera gazı emisyonlarının azaltılması konusunda kararlılığına ve bu

¹ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-80.aspx>

² <https://www.bimco.org/insights-and-information/safety-security-environment/20230710-mepc-80-summary-of-outcomes>

³ <https://safety4sea.com/mepc-80-agrees-on-revised-ghg-strategy/>

⁴ <https://www.dnv.com/news/imo-mepc-80-shipping-to-reach-net-zero-ghg-emissions-by-2050-245376>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- dönüşünüm adil olacağına vurgu yapılmıştır.
- 2) Emisyonların kapsamı sera gazı yaşam döngüsü yaklaşımını kapsayacak şekilde genişletilmiştir.
 - 3) Sıfır veya sıfıra yakın sera gazı emisyonlu teknoloji, yakıt ve enerji kaynaklarının kullanımını arttırmak için uluslararası deniz taşımacılığında 2030 yılına kadar enerji ihtiyacının %5-10 oranında sıfır veya sıfıra yakın enerji kaynaklarından sağlanması hedefi eklenmiştir.
 - 4) Orta dönem aday önlemleri ve kapsayıcı etki analizi için yol haritası belirlenmiştir. Yol haritasına göre kapsayıcı etki analiz raporu MEPC 82'de sonuçlanacaktır. MEPC 83'te market tabanlı ve teknik önlemleri içeren önlemler sepetinin içeriği kararlaştırılacak ve kabulünden 16 ay sonra 2027 yılında yürürlüğe girecektir. 2023 IMO Sera Gazı

Stratejisi 2028 yılında tekrar revize edilecektir.

- 5) 2030 yılı için toplam yıllık sera gazı emisyonlarında 2008 yılı seviyesine göre sırasıyla %20 azaltılması ve %30 için çaba gösterilmesi, 2040 için ise 2008 yılı seviyesine göre %70 azaltılması ve %80 için çaba gösterilmesi gibi ara azaltım hedefleri eklenmiştir.



Kaynak: www.ricardo.com

Bu ara hedeflerin ortaya konmasındaki amaç; 2050 yılında net sıfır sera gazı emisyonu hedefine giden yolun üzerinde kontrol noktaları oluşturmaktır.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Daha güçlü emisyon azaltım hedeflerine ulaşmak adına 2023 IMO Sera Gazı Stratejisinin benimsenmesi önemli bir ilk adım olarak görülmektedir ancak belirlenen emisyon azaltma hedeflerine ulaşmak için sektörde doğru önlemlerin tasarlanması gerektiği uzmanlar tarafından vurgulanmaktadır.

IMO'nun 2023 Sera Gazı Stratejisi ile birlikte, iki tür önlemin geliştirilmesi beklenmektedir:

- 1) Teknik bir unsur olarak deniz yakıtlarının sera gazı yoğunluğunun aşamalı olarak azaltılmasını düzenleyen hedefe dayalı bir deniz yakıtı standardı
- 2) Denizcilik sera gazı emisyonlarının fiyatlandırılmasına dayalı bir ekonomik unsur

Deniz yakıtı standardı için, 2025 yılında Avrupa Birliği'nde yürürlüğe girecek olan Fuel EU Maritime (FUEM) benzeri bir düzenleme değerlendirilmektedir. Özellikle IMO

içerisinde bu tarz bir önleme geniş destek bulunmaktadır. Sera gazı emisyonlarının fiyatlandırılması konusunda ise masada farklı öneriler bulunmaktadır.

Örneğin; mekanizmanın 2024 yılında etkili hale gelecek AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) gibi takas edilebilir izinler şeklinde mi, yoksa "karbon vergisi" şeklinde mi olacağı henüz net değildir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Dünya Denizcilik Teması 2023 ⁵



Kaynak: <https://www.imo.org/en/About/Events/Pages/World-Maritime-theme-2023.aspx>

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Dünya Denizcilik Teması 2023: "MARPOL 50 yaşında - Taahhüdümüz devam ediyor"

IMO tarafından 2023 yılı dünya denizcilik teması "MARPOL 50 yaşında-Taahhüdümüz devam ediyor" olarak belirlendi. Bu temayla IMO, sağlam bir düzenleyici çerçeve aracılığıyla çevreyi denizcilik sektörünün olumsuz etkilerinden koruma konusundaki uzun geçmişini yansıtmak ve bu önemli çalışmaya olan bağlılığının devam ettiğini vurgulamak istemiştir. IMO bu temayla ayrıca,

deniz çevresinin gemiler tarafından operasyonel veya kazara nedenlerle kirlenmesinin önlenmesini kapsayan Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi'ne (MARPOL) de dikkat çekmektedir.

IMO'nun Deniz Çevresinin Korunması Sözleşmesi Nasıl Bir Fark Yaratıyor?



Kaynak: <https://www.imo.org/en/About/Events/Pages/World-Maritime-theme-2023.aspx>

IMO'nun denizleri koruma sözleşmesi olan MARPOL, deniz çevresinin gemiler tarafından kirlenmesinin önlenmesini kapsayan ana uluslararası sözleşmedir ve halihazırda 6 teknik ek içermektedir.

⁵ <https://www.imo.org/en/About/Events/Pages/World-Maritime-theme-2023.aspx>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Dünya Denizcilik Günü 2023

2023 Dünya Denizcilik Günü 28 Eylül 2023 tarihinde gerçekleştirilecektir. Kutlamaların bir parçası olarak IMO Genel Merkezi, bu yıl ki dünya denizcilik teması olan "MARPOL 50 yaşında-Taahhüdümüz devam ediyor" temasını tanıtmak için 28 Eylül günü akşamında yine mavi ışıkla aydınlatılacaktır. IMO, katılımcıları 2023 Dünya Denizcilik Günü kutlamaları vesilesiyle binaları, köprüleri, limanları, gemileri, anıtları, müzeleri ve diğer simgesel yapıları aydınlatmaya davet edecektir. Ülkemizin de Yavuz Sultan Selim Köprüsünü mavi ışıkla aydınlatarak kampanyaya destek vermesi beklenmektedir. IMO ayrıca, üye devletleri ve denizcilik sektöründeki paydaşları;

#WorldMaritimeDay

hashtag'ini kullanarak ve IMO'yu sosyal medyada (Twitter, Instagram, Facebook ve LinkedIn) etiketlemeye ve

Dünya Denizcilik Günü'nü kutlamaya davet etmektedir.

Dünyayı ve okyanusları daha fazla korumak amacıyla IMO tarafından yapılan çalışmaların geleceğe yönelik tartışmalarında belirleyici olan "MARPOL 50 yaşında-Taahhüdümüz devam ediyor", aynı zamanda Birleşmiş Milletler 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi ve Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SDGs) ile de bağlantılıdır. Bu hedefler arasında temiz ve ekonomik enerji (SDG 7), endüstri, inovasyon ve altyapı (SDG 9), okyanusların/denizlerin ve deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı ve iklim eylemi (SDG 13 ve 14) ve bu hedeflere ulaşmak için ortaklıkların ve uygulamanın önemi (SDG 17) yer almaktadır.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

IMO-UNEP-Norveç İnovasyon Forumu



Kaynak: <https://www.imo.org/en/About/Events/Pages/World-Maritime-theme-2023.aspx>

Gemilerden kaynaklanan sera gazı (GHG) emisyonlarının azaltılmasına ilişkin Başlangıç IMO Stratejisinin 13 Nisan 2018 tarihinde kabul edilmesinin ardından Norveç Hükümeti, IMO Sekretaryası ve Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) ile iş birliği içinde, kapsayıcı teknolojik inovasyonun teşvik edilmesi amacıyla denizcilikten kaynaklanan emisyonların azaltılmasına yönelik söz konusu stratejiyi desteklemenin yollarını müzakere etti ve bu konu hakkındaki fikirlerin özgürce tartışılabilmesi için küresel bir platform kurulmasını kararlaştırdı. Böylece, IMO-UNEP-Norveç Sıfır ve Düşük Emisyon İnovasyon Forumu hayata geçirilmiş oldu. Bu forum, denizcilik

sektörünün sıfır ve düşük emisyonlu bir geleceğe geçişini hızlandırmak ve kapsayıcı inovasyonu teşvik etmek amacıyla küresel bir bilgi alışverişi platformu olarak faaliyet göstermektedir.

Geçtiğimiz iki yıl boyunca başarıyla düzenlenen İnovasyon Forumunun, Dünya Denizcilik Günü etkinlikleri kapsamında 28 Eylül 2023 tarihinde hibrit olarak üçüncüsü gerçekleştirilecektir. 2021'de 1.300'den fazla çevrimiçi katılımcıyla ve 2022'de ise dünyanın dört bir yanından katılan 1.900'den fazla hibrit katılımcıyla başarıyla gerçekleştirilen foruma aşağıdaki linkten kayıt yaptırılabilir.

<https://www.imo.org/en/About/Events/Pages/Innovation-Forum-2023.aspx>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Türkiye'nin 4 Limanı Dünyanın En İyi 100 Limanı Arasında ^{6 7}



Kaynak: https://shortsea.org.tr/tr_blog/category/limanlar-ve-kiyi-tesisleri/

Lloyd's List'in "Dünyada İlk 100 Liman 2023" raporuna göre; 2022 yılında ilk 100 liman arasına Türkiye'den dört liman girdi!

İlk 100 liman listesinde ülkemizden; Ambarlı, Kocaeli, Mersin ve Tekirdağ liman başkanlığı idari sınırları içinde bulunan konteyner elleçleyen liman işletmeleri yer almaktadır.

Ambarlı 74., Kocaeli 89., Mersin 92. ve Tekirdağ 100. sıradan listeye girmiştir.

AMBARLI



Kaynak: <https://marport.com.tr/>

2022'de konteyner elleçleme hacmi bazında Türkiye'nin en büyük bölge liman başkanlığı olan Ambarlı idari sınırları içinde yer alan liman tesisleri, ekonomideki büyümeye rağmen, ülkenin toplam elleçlenen konteyner miktarındaki düşüşle uyumlu olarak bir önceki yıla göre %2,6 daha az elleçleme gerçekleştirdi. Resmi

⁶<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145881/One-Hundred-Ports-Volume-growth-wanes-as-post-pandemic-boom-fades>
⁷ <https://denizcilik.uab.gov.tr/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

İstatistiklere göre, Türkiye'nin ekonomisinde 2022 yılında %5,6 büyüme gözlenmiştir. İhracatın %13 ve ithalatın %34 artmasıyla birlikte dış ticaret genel ekonomik büyümeye katkı sağlamaya devam etmiştir.

Ambarlı'daki en büyük konteyner elleçleyen liman tesisi olan Marport, 2022 yılında taşınan yük miktarında %10'luk bir düşüş kaydetti ve yaklaşık 1,3 milyon TEU elleçleme yaptı. Kumport ise; 2022 yılında %3,7'lik bir düşüşle 1,2 milyon TEU'nun hemen altında kaldı. Bununla birlikte, Ambarlı'daki toplam düşüş, daha küçük Mardaş liman tesisinin güçlü performansı sayesinde sınırlı düzeyde gerçekleşti. Mardaş liman tesisinde geçen yılın aynı dönemine göre %65 büyüme ile 344.000 TEU konteyner elleçlendi.

2023 yıl sonu için ise Ambarlı'nın konteyner elleçleme performansında artış beklenmektedir, çünkü ilk altı ayın resmi verileri 2022'nin aynı dönemine

göre bir artışa işaret etmektedir. Ambarlı'da 2022 yılının ilk 6 ayında toplam 1.479.368 TEU konteyner elleçlenirken 2023'ün aynı döneminde bu miktar 1.602.465 TEU'ya yükselmiştir.

KOCAELİ



Kaynak: <https://www.dpworld.com/tr/turkiye/about-us>

2022'de Kocaeli, Mersin'in yerini alarak Türkiye'nin ikinci büyük konteyner liman tesislerini barındıran bölge liman başkanlığı oldu. Kocaeli'nin yük işlem hacmi %4,6 artışla diğer Türk limanlarının aksine olumlu bir şekilde büyüdü. Kocaeli, Ambarlı ile birlikte 2022'de 2 milyon



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

TEU'ya ulaşan iki Türk liman bölgesinden biri oldu.

Eyvapport Terminali, 2022 yılında önceki yıla göre 602.000 TEU'dan 686.000 TEU'ya yükselerek Kocaeli'deki en yüksek konteyner elleçleme hacmine sahip olmuştur. Kocaeli'deki yıllık artış, Eyvapport, Safi Derince ve Beldeport'taki konteyner elleçleme hacmi artışına dayanırken DP World Yarımca ve Yılport Gebze'deki hacimler düştü.

Kocaeli, ülkemiz için deniz ticareti açısından stratejik bir öneme sahiptir. Bu stratejik konum, liman işletmelerinin "madencilik, mermer ve makine" gibi sektörler için önemli bir ihracat merkezi olarak hizmet vermesine yardımcı olmaktadır.

Yılport liman tesisi, Eylül 2023'e kadar Kocaeli'deki kapasitesini 100.000 TEU artırma planına sahiptir ve 2023'ün ilk 5 ay verilerine göre Ocak ayında 86 gemi ile en fazla konteyner gemisine ev sahipliği yapmıştır bu da

2023'te Yılport'un hacmi için olumlu bir gelişmedir.

Derince liman tesisi, Akdeniz ülkeleri ile Batı Afrika arasında bağlantı sağlayan yeni hizmete katılan üç terminalden biridir ve bu hizmet Şubat 2023'te başlamıştır.



Kaynak: <https://www.yilport.com/en/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

MERSİN



Kaynak: <https://www.mersinport.com.tr/tr/liman-ozellikleri/liman-konumu/liman-konumu/23/25/0>

2022 yılında Mersin Bölge Liman Başkanlığı idari sınırları içinde yer alan ve Türkiye'nin Akdeniz'deki en büyük konteyner liman tesisi olan Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği (MIP) büyüme trendini tersine çevirerek 2 milyon TEU'nun altına düşmüş, bir önceki yıla göre %5,6 azalışla daha düşük bir konteyner elleçleme hacmi kaydetmiştir. Küresel tedarik zinciri kısıtlamalarının muhtemelen MIP'in rakamlarını olumsuz etkilemiştir.

2023 yıl sonuna doğru Mersin Bölge Liman Başkanlığı idari sınırları içinde elleçlenen konteyner miktarında geçen yıla göre bir miktar düşüş

beklenmektedir, çünkü yılın ilk altı ayında yük işlem hacmi bir önceki yıla oranla düşmüştür. 2022'nin ilk altı aylık verilerine göre; Mersin Bölge Liman Başkanlığı idari sınırları içinde toplam 1.001.477 TEU konteyner elleçlenirken 2023 yılının aynı döneminde bu miktar 971.458 TEU'ya düşmüştür. Bu düşüşün büyük kısmı, Şubat ayında bölgeyi vuran büyük depremlerin ardından Türkiye'nin güney bölgelerinde ekonomik faaliyetin yavaşlamasından kaynaklanmıştır.

Mersin'e yakın olan daha küçük İskenderun limanı depremlerden ciddi şekilde etkilendi ve faaliyetleri durduruldu. Bazı nakliye şirketleri depremlerin ardından trafiği Mersin'e yönlendirdi.

Mersin'in Akdeniz'deki stratejik konumu, Türkiye'nin nüfusunun üçte birini oluşturan en az 16 şehrimizle olan bağlantıları sayesinde önemli bir aktarma limanımızdır. Ayrıca



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Türkiye'nin en büyük serbest ticaret bölgelerinden birine yakın konumda olması en büyük avantajlarından bir tanesidir.

TEKİRDAĞ



Kaynak: <https://www.asyaport.com/>

Türkiye'nin Tekirdağ Bölge Liman Başkanlığı idari sınırları içinde yer alan Asyaport Marmara Denizi kıyısındaki Ambarlı ve Kocaeli'deki liman tesislerinden sonra ilk 100 liman arasına giren üçüncü liman tesisi oldu. Asyaport, 2022 yılında yük işlem hacmindeki düşüşe rağmen son altı yılda konteyner elleçlemesini istikrarlı bir şekilde arttırmaktadır.

Asyaport, ilk kez ilk 100 liman listesine girmektedir. MSC, 2023 yılında

Türk limanlarını Batı Afrika terminalleri ile bağlayan yeni bir hattı başlattı ve Asyaport, bu yeni hizmette yer alan Türkiye'nin üç limanından biridir. İtalya, Fransa, İspanya, Senegal, Gana, Nijerya, Fildişi Sahili ve Togo da yer alan limanlar ile bağlantısallıklara sahiptir.

Liman, genişleme planlarının bir parçası olarak ana alanını mevcut 2.000 metreden 2.800 metreye genişletme çalışmalarına başlamıştır ve 2,2 milyon TEU'ya ulaşma hedefindedir. 2022 yılında yaklaşık 1,8 milyon TEU konteyner elleçlenmiş olup Asyaport'ta elleçlenen transit konteyner miktarı, Türkiye'de elleçlenen toplam transit konteyner miktarının yaklaşık %40'ını oluşturmaktadır.

Liman, demiryolu bağlantıları sayesinde Türkiye'deki birçok bölgeye hizmet sunabiliyor ve güney ve orta Anadolu bölgelerinden potansiyel sevkiyatlar yapma imkanına sahiptir.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Deniz Haydutluğu ve Korsanlık

8 9 10 11 12



Kaynak: <https://www.safety4sea.com/liberia-coast-guard-saves-crew-of-fishing-vessel-under-piracy-attack/>

Tarihte korsanlık; 1856 Paris Beyannamesi ile yasaklanana kadar devletler tarafından zaman zaman savaşlarda ve düşman devletlere karşı kullanılan ancak daha sonra bu durumun devletlerin zararına olmaya başlaması ve deniz ticaretine zarar verilmesi gibi faktörler nedeniyle etkinliğini kaybeden bir olgudur.

Devletlerin 1856 Paris Beyannamesi öncesi savaş gibi durumlarda destek aldıkları korsanların daha sonraki süreçte

faaliyetlerini desteklememeleri nedeniyle denizlerde yasa dışı etkinlik gösteren bu kişiler veya devlet dışı aktörler; devletlerle bağlantıları olmaksızın başka gemilere, mallara veya şahıslara hukuk dışı fiilleriyle zarar vermiş ve bu faaliyetler de *Deniz Haydutluğu* olarak adlandırılmaya başlanmıştır. Deniz haydutluğu günümüzde korsanlıkla karıştırılmaması gereken bir olgudur.

Günümüzde ise özellikle başta Afrika'nın doğusunda Somali açıklarında ve Afrika'nın batısında olmak üzere dünyanın çeşitli bölgelerinde hala deniz haydutluğu devam etmekte olup denizcilerin can güvenliğine, gemilere, yüklere ve deniz ticaretine büyük zararlar vermeye devam etmektedir. Bu olaylar yaşanırken deniz haydutluğu tehlikesiyle karşı karşıya gelen gemilerin cinsi, büyüklüğü veya

⁸ Evin, Bekir; Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve Şiddet Faktörü; Güvenlik Bilimleri Dergisi; Kasım 2012 (dergipark.org.tr/tr/download/article-file/208175)

⁹ <https://safety4sea.com/liberia-coast-guard-saves-crew-of-fishing-vessel-under-piracy-attack/>

¹⁰ <https://maritime-executive.com/article-coast-guard-rescues-fishing-boats-crew-from-piracy-attack>

¹¹ <https://marineinsight.com/marine-piracy-marine/what-is-ship-security-alert-system-ssas/>

¹² <https://deutsche-flagge.de/en/safety-and-security/isps/ssas>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

mürettebat sayısı gibi faktörlerde geniş bir dağılım göstermektedir.

Yaşanan son olaylardan biri 23-24 Temmuz 2023 tarihinde Sierra Leone kara sularında başlayıp Liberya'da son bulmuştur. Shengai-2 isimli, sahibi Çinli olan, 6 Çin ve 17 Sierra Leone vatandaşının çalıştığı balıkçı teknesi deniz haydutları tarafından ele geçirilmiştir. Sierra Leone ve Fildişi Sahili donanmaları ile birlikte çalışan Liberya Sahil Güvenlik ekipleri, gemiyi takibe başlamış; balıkçı gemisi Liberya'nın başkenti Monrovia'ya doğru seyir yapmaya devam etmiştir. 12 saatlik araştırma sonrası Monrovia kıyılarından 9 deniz mili açıkta deniz haydutları tarafından ele geçirilen geminin yeri tespit edilmiş ve Liberya Sahil Güvenlik ekipleri operasyon başlatmıştır.

Gemiye çıkan güvenlik güçleri deniz haydutları tarafından açılan ateşle karşılaşmış ancak güvenlik güçleri kontrolü sağlamayı başarmıştır.

Bu sırada 3 deniz haydutu gemiden kaçmış; 1 deniz haydutu ele geçirilmiş ve diğer deniz haydutları geminin köprüüstünde diğer mürettebatı kendilerine kalkan yaparak güvenlik güçlerine karşı koymaya devam etmişlerdir. Güvenlik güçleri köprüüstünü temizleyerek rehin alınan mürettebatı kurtarmış ve gemiyi Bushrod Adası'na götürmüşlerdir. Sonrasında güvenlik güçleri gemiyi araştırarak operasyonu sonlandırmış ve bu arada da 4 adet silah ele geçirilmiştir.

Bu olay deniz haydutluğunu tekrar gündeme getirmiş ve alınması gereken önlemleri gözden geçirmemiz gerektiğini ortaya koymuştur. Öncelikle sadece Afrika'nın doğusu ve batısındaki bölgeler değil dünyanın başka bölgelerinde de deniz haydutluğu faaliyetlerinin olabileceği unutulmamalıdır. Bu olayın sadece seyir sırasında değil limanlarda da olabileceği de düşünülmelidir. Belirtilen nedenle gerek liman güvenlik



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

seviyesi gerek seyir yapılan bölgenin güvenlik seviyesi göz önüne alınarak gerekli güvenlik önlemleri alınmalıdır. Yapılan güvenlik toplantısında alınan kararlar, şirketten gelen yönlendirmeler, ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşların direktifleri doğrultusunda belirtilen önlemler ihmal edilmeden; geminin bordasına jiletli tel çekme, yangın pompalarını aktif hale getirip çalışır vaziyette tutma, kaportaları kilitleme, bomba kapıları koyma, yaşam mahalli ve kamara ışıklarını kapatma gibi önlemler ihmal edilmemelidir.

Tehlikeli bölgelerde yapılan seyir sırasında köprüüstünde vardiyada bulunan mürettebatın gerek radar kontrolü gerekse de gözlem yapmasının önemi hatırlatılarak vardiya zabiti ve görevli diğer mürettebatın bu husustaki farkındalığı canlı tutulmalıdır. Savaş gemileri refakatinde konvoyla seyir yapılmasının da güvenliği sağlayan bir seçenek olduğu unutulmamalıdır.

Son olarak SOLAS XI-2/6 gereği hangi özelliklere sahip gemilerin belirtildiği mezkûr hükümlerde yer alan düzenlemelere göre gemilerin güvenlik alarm sistemleri ile donatılması gerekmektedir. Tehdit altındaki gemiler, gemide biri köprüüstünde olmak üzere en az 2 adet bulunan gemi güvenlik alarm sistemleriyle bayrak devletiyle ve ilgili kişilerle bağlantı sağlayarak geminin ismi, MMSI numarası, pozisyonu gibi verileri bildirerek yardım çağrısında bulunabilmektedir. Çağrıyı alan bayrak devleti, geminin bulunduğu ülkeye göre ilgili kişilerle koordinasyon kurarak yardım çağrısına cevap verebilmektedir. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Kod) kapsamında da gemide bulunması ve teçhizi zorunlu bulunan bu sistemin tüm mürettebat tarafından biliniyor olması gerekliliği de unutulmamalıdır.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

IMRF, Üyeler ve Afrika SAR Organizasyonları için e-öğrenme Platformunu Kurdu¹³



Kaynak: www.international-maritime-rescue.org

Uluslararası Can Kurtarma Birliği (IMRF); yalnızca IMRF üyeleri ve Afrika SAR kuruluşlarının yararlanabildiği uluslararası e-öğrenme platformunu resmi olarak faaliyete geçirdiğini duyurdu.

Uluslararası ortaklarla iş birliği içinde kurulan çevrimiçi eğitim platformu, denizcilik arama kurtarma kuruluşlarına ve personeline, denizde hayat kurtarma bilgi ve becerilerini geliştirebilecek temel denizcilik SAR kurslarına katılım şansı sunmaktadır.

Aynı zamanda bu kursları başarı ile tamamlayanlara sertifika verilecektir.

Platform, şu an kısıtlı eğitim içeriği sunmakta olup halihazırda IMRF'nin Temel Kurtarma Botu Operatör Kılavuzu ile uyumlu olan ve deniz SAR ortamında çalışanlar için gerekli becerileri, bilgileri ve rehberliği içeren IMRF'nin Temel Kurtarma Botu Operatörü kursuna erişim sağlamaktadır. İlerleyen zamanlarda güncellenip yeni kurslar eklenecektir.



Kaynak: www.international-maritime-rescue.org

¹³ www.international-maritime-rescue.org



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Elektrikli Araç Taşıyan Araba Gemilerinde Yangın Riski^{14 15 16}



Kaynak: <https://gcaptain.com/major-fire-rips-through-car-carrier-fremantle-highway/>

Elektrikli araçlar, alıcılarına ulaşmak için dünyanın dört bir yanından sevk ediliyor ancak sıfır emisyonlu otomobillerde yer alan pil teknolojisi, yeterince hazırlıklı olmayan deniz taşımacılığında kontrol edilmesi zor riskler ortaya çıkarmaktadır.

Bu risk, yangın çıkarak Hollanda kıyılarında sürüklenen FREMANTLE HIGHWAY isimli araba taşıyıcısı gemi üzerinden mercek altına alındı. Hollanda sahil güvenliği, yangının nedeninin bilinmediğini söyledi ancak Hollanda basınında, "yangın elektrikli

bir arabanın aküsünde başladı" yönünde haberler çıktı. Gemi kiralama şirketi "K" Line sözcüsünün yaptığı açıklamada gemide 498 elektrikli araç da dahil olmak üzere 3.783 yeni araba olduğu söylendi. İlk raporlar, elektrikli araç sayısını sadece 25 olarak belirtmişti.

Sigorta şirketi Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) ALVG.DE'nin bir raporuna göre, 2022 yılında bildirilen 209 gemi yangını son on yılın en yüksek sayısı ve 2021'dekinden %17 daha fazla. Bu yangınların 13'ü araba taşıyıcı gemilerde meydana geldi, bunlardan kaç tanesinin elektrikli araçlardan kaynaklandığı bilinmiyor ancak bu durum elektrikli araçların nakliyesinde yangın riskinin arttığını göstermekte. Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı'nın (EMSA), Mart ayında yayınladığı bir raporda "yük yangını kazalarının büyük bir kısmından sorumlu olarak

¹⁴ <https://gcaptain.com/ocean-shippers-playing-catch-up-to-electric-vehicle-fire-risk/>

¹⁵ <https://gcaptain.com/major-fire-rips-through-car-carrier-fremantle-highway/>

¹⁶ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-105th-session.aspx>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

tanımlanan ana kargo türleri arasında lityum-iyon piller" olduğu belirtilmektedir.

Denizcilik otoriteleri, sigortacılar ve donatanların elektrikli lityum iyon pillerin normal bir yangının iki katı enerjisiyle yanma riskine maruz kalırken denizcilik sektörünün gelişen teknolojiye ve bunun nasıl daha fazla risk oluşturduğuna ayak uyduramadığını belirtmektedirler.

Yangının nedeni henüz resmi olarak belirlenmemiş olsa da, bu yangın "Lityum-iyon pille çalışan elektrikli arabaların taşınmasında, suyla veya oksijensiz bırakmayla söndürülemeyecek yangınlar için zayıf noktalar nedir" sorusunu gündeme getirdi. Hollanda yetkililerinin bu konudaki açıklamasında "Akla gelen ilk soru şu: Mevcut kod, bu tür yüklerin risk profiliyle örtüşüyor mu?" ifadeleri ön plana çıktı.

Lityum-iyon pillerdeki tehlikelerden biri, elektrikli araçlarda

söndürülmesi zor ve kendiliğinden yeniden alev alabilen yangınlara yol açan sıcaklıkta hızlı ve durdurulamaz bir artış olan "termal kaçak"tır.

Tri-state Maritime Safety Association tarafından da, arabaları taşıyan devasa gemilerdeki yangın söndürme sistemlerinin daha yüksek sıcaklıktaki yangınlar için tasarlanmadığını ve nakliye şirketlerinin ve kural koyucu idarelerin bu konuda çaba harcadığını belirtmektedir.

Bir sigorta komisyoncusu, FREMANTLE HIGHWAY isimli araba taşıyıcı gemi yangınıyla ilgili son kayıpların yük taşımacılığı yapan otomobil üreticileri için sigorta maliyetlerinin artmasına neden olduğunu ve gemi sahipleri için de maliyetlerin artmasının muhtemel olduğunu söyledi. Ayrıca, gemi donatanlarının gemilerdeki yangına neden olduğu belirlenen otomobil üreticilerini yasal olarak takip ederek



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kayıpları sınırlamaya çalıştığını ve otomobil üreticilerinin ise ek sorumluluk koruması satın aldıklarını söyledi.



Kaynak: <https://maritimesafetyinnovationlab.org/2022/02/15/electric-vehicles-ev-and-maritime-transportation-fire-hazards-identified/>

EV-Volumes.com'a göre geçen yıl otomobil satışları, %9,5'i elektrikli araç olmak üzere toplam 81 milyon araç olarak gerçekleşti. Çin ve Avrupa, otomobil üreticilerini elektrikli araçlara geçmeye zorlayan en agresif bölgeler oldu ve Amerika'da 2032 yılına kadar yeni araç pazarının üçte ikisinin elektrikli araçlara kaymasıyla sonuçlanabilecek kurallar önerildi. Bu gelişmeler elektrikli araç

taşımacılığının ve dolayısıyla riskin artacağını ortaya çıkarmaktadır.



Kaynak: <https://maritimesafetyinnovationlab.org/2022/02/15/electric-vehicles-ev-and-maritime-transportation-fire-hazards-identified/>

IMO Deniz Güvenliği Komitesi (MSC 105), 20-29 Nisan 2022 tarihli toplantısında da lityum-iyon pilli arabalar da dahil olmak üzere alternatif enerji araçlarının taşınmasından kaynaklanan yangınların sebep olduğu artan sayıda olay sebebiyle, elektrikli araçları taşıyan gemilerin yangın riskini azaltmak için ro-ro alanlarında araç, özel kategori ve araçlarda yangından korunma, algılama ve söndürme düzenlemelerinin yeterliliğini değerlendirmek için bir öneriyi değerlendirdi. MSC, değerlendirme



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

sonrası gündemine, "Yeni elektrikli araçları taşıyan gemilerin yangın riskini azaltmak için araç, özel kategori ve ro-ro alanlarındaki yangından korunma, algılama ve söndürme düzenlemelerinin yeterliliğinin değerlendirilmesi" konulu bir gündem eklemeyi kabul etti ve konu hakkında Gemi Sistemleri ve Teçhizatı Alt Komitesine, geliştirilecek yeni önlemlerin ve bu önlemlerin mevcut gemilere uygulanabilirliğini değerlendirmesi ile gemilerde elektrikli araçların şarj edilmesinin ele alması talimatını verdi.

ILO 92 /133 ve STCW'ye Göre Mürettebata Ait Yaşam Mahalleri, Mürettebatın Emniyeti ve Sağlığı^{17 18 19}



Kaynak: <https://www.ilo.org/global/lang-en/index.htm>

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), çalışan haklarını uluslararası standart hale getirmeyi amaçlayan bu yönde kurallar oluşturan Birleşmiş Milletler organizasyonu çatısı altında görev yapan uluslararası bir organizasyondur.



Kaynak: <https://www.ilo.org/global/lang-en/index.htm>

¹⁷ <https://www.ilo.org/global/lang-en/index.htm>

¹⁸ <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Convention.aspx>

¹⁹ <https://www.turkloydu.org/pdf-files/turk-loydu-kurallari/ek-kurallar/gemilerde-yapilacak-liman-kontrolleri-listesi.pdf>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

ILO 92/133 ise gemi insanlarının gemilerde sağlıklı bir şekilde yaşamlarını sürdürmek, sağlıklı bir ortamda çalışmalarını sağlamak amacıyla hazırlanmış kurallar manzumesidir. SOLAS'a tabi gemilerde uluslararası sularda seyrüsefer yapan tüm ticari gemilerde uygulanması zorunlu olan hükümleri içerir.

Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW)

Gemi insanlarının eğitimlerini, sertifikalarını, vardiya tutma esaslarını belirli hükümlere bağlayan, Uluslararası sularda SOLAS'a tabi gemilerde görev yapan tüm ticari gemilerde uygulanması zorunlu olan kuralların yazılı olduğu bir kitapçaktır. Birleşmiş milletler çatısı altında görev yapan Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde (IMO) her yıl toplantılar yapılarak STCW maddeleri görüşülür,

günün şartlarının gerektirdiği güncellemeler yapılır.



Kaynak: <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Convention.aspx>

Mürettebata Ait Yaşam Mahalleri, Mürettebatın Emniyeti ve Sağlığı

Mürettebata ait kamaralar ve yemek salonları (ILO 92 & 133 ve STCW)

Mürettebata ait kamaraların ve yemek salonlarının temiz ve sağlıklı olduğu ve herhangi bir böceklenme olmadığı görülecek, bu mahallerde; donanım, yük vs. depolanmayacaktır. Kural tüm gemilere uygulanır.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Isıtma ve havalandırma sistemleri (ILO ve STCW)

Isıtma ve havalandırma sistemlerinin uygun çalışma koşullarında çalıştığı görülecektir. Kural tüm gemilere uygulanır.



Resim 1.8: Döşeme ve duvar tip

Kaynak: <https://www.ozkartal.com/gemi-tipi-isiticilar/>

Aydınlatma Sistemleri

Yaşam mahallerinin ve koridorların yeterince aydınlatılmış olduğu görülecektir. Elektrik sistemlerinin usulüne uygun olduğu, elektrik kablolarının ve elektrik bağlantılarının elektrik çarpması riskine karşı izole edildiği görülecektir. Kural tüm gemilere uygulanır.



Kaynak: <https://www.setateknik.com/gemi-tipi-lamba-cesitleri.php>

Tuvaletler (ILO ve STCW)

Tuvaletlerin temiz olduğu, sifonların çalıştığı ve sızıntı yapmadığı ve yer kaplamalarının iyi durumda olduğu görülecektir. Kapıların tam olarak kapanıp kilitlenebildiği görülecektir. Yerdeki giderin görev görür durumda olduğu görülecektir.

Duşlar ve Çamaşırhaneler (ILO ve STCW)

Duşların ve lavaboların temiz olduğu görülecektir. Kapıların tam olarak kapanıp kilitlenebildiği görülecektir. Sıcak suyun her an kullanıma hazır olduğu görülecektir. Kural tüm gemilere uygulanır.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler



Kaynak: <https://onlymaritime.com/hizmetlerimiz/gemi-tipi-marin-camasirhane-ekipmanlari/>

Kuzine (ILO ve STCW)

Kuzinelerin, büfelerin ve yemeğin hazırlandığı mahallerin temiz ve böceklenmemiş olduğu görülecektir. Bu mahallerdeki yer kaplamalarının hasarlı olmadığı ve yer giderinin kapalı olmadığı görülecektir. Yağ filtrelerinin düzenli olarak temizlendiği ve buz dolaplarının çalışır durumda, temiz ve düzenli olarak defrost edildiği görülecektir. Kural tüm gemilere uygulanır.



Kaynak: <https://www.kariyermutfak.com/gemi-tipi-kuzineler>

Çöpün Toplanması ve İmhası (Marpol Ek V)

Gemi atıklarının atık yönetimi planına (waste management plan) uygun olarak toplandığı ve imha edildiği görülecektir. Kural tüm gemilere uygulanır.



Kaynak: <https://webdosya.csb.gov.tr/db/izmir/editordosya/2013marpol.pdf>

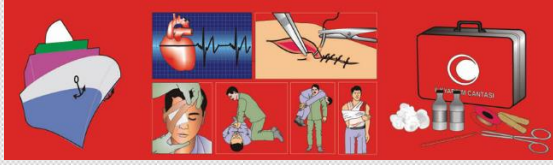


Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Tıbbi donanım (ILO 73 ve STCW)

Tıbbi donanımın ve ilaçların yeterli olduğu, ilaçların son kullanma tarihlerinin dolmamış olduğu görülecektir.



Kaynak:

<https://www.hssgm.gov.tr/Content/documents/kitaplar/Gemilerde%20Bulundurulmasi%20Gereken%20Ilac%20ve%20Tıbbi%20Donanım%20Listeleri.pdf>

Revir (ILO 73 ve STCW)

Revirin temiz ve böceklenmemiş olduğu; revir içerisindeki tıbbi donanımların ve aletlerin temiz ve düzenli olduğu görülecektir. Revirin herhangi bir yaşam mahalli olarak kullanılmadığı ve kapıların tam olarak kapatılabildiği görülecektir.

Ecza dolabı (ILO/STCW)

Ecza dolabının; tıbbi donanımların bulunduğu mahalde

bulunduğu, ilaçlara ve donanıma ait kullanım talimatlarının mevcut olduğu görülecektir. Tehlikeli yükler taşıyan gemiler için, taşınan yüklerin çeşidine bağlı olarak yeterli panzehirlerin bulunduğu görülecektir.

Gıda ve Catering (ILO)

Tasarlanan seyir için gemide yeterli miktarda gıda ve içme suyu bulunduğu görülecektir. Yiyecek ve suda herhangi bir böceklenme veya kurtlanma olmayacaktır. Soğuk depoların uygun sıcaklıkta, çalışır durumda olduğu görülecektir. İçme suyu doldurma borusunun uygun bir kapatma düzeneğine sahip olduğu görülecektir.



Kaynak: <https://encrypted->

<https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcSaPZhDdlBuNS0hVlaXDZSx6Phj5iIRNH1Y8ZxB6hCACO&e>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Mürettebatın tehlikelerden korunması (ILLC/25, IBC/14, IGC/14 ILO)



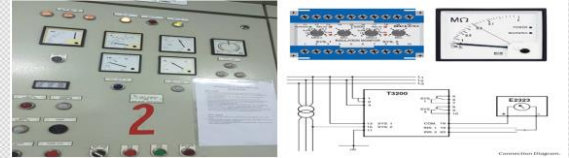
Kaynak: <http://www.marpolandsolas.com/tr/?k=55&mb=Gemi%20G%FCvenlik%20%DD%F&retleri&mnId=4>

Üst yapı güvertelerinin ve fribordun açık kısımlarında bulunan vardaveların ve parampetlerin yeterli olduğu görülecektir. Yaşam mahallerine ve çalışma alanlarına ulaşımı sağlayan kedi köprülerinin, dik merdivenlerin vs. yeterli durumda olduğu görülecektir. Güverte makinalarının (kreynler ve bumbalar) dönen kısımlarının ve atölyelerin korkulukları yeterli güvenliği sağlayacaklardır. Uyarı işaretlerinin çalışma alanlarında asılı bulunduğu ve çok gürültülü alanlarda çalışan

mürettebat için kulak tıpası bulundurulduğu görülecektir.

Elektrik tertibatı

Mürettebatın çalışma alanları içerisindeki elektrik çıkışlarının ve elektrik tesisatının tehlike yaratmadığı ve iyi durumda olduğu görülecektir. Geçici aydınlatma araçlarının elektrik çarpması riskini önleyecek şekilde yalıtıldığı görülecektir.



Kaynak: https://www.tersanederGISi.com/yayin/1055/gemilerde-kacak-akim-sorunlari_29987.html



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Kaynaklar

1. www.imo.org
2. www.bimco.org
3. www.safety4sea.com
4. www.dnv.com
5. www.imo.org
6. www.lloydlist.maritimeintelligence.informa.com
7. www.denizcilik.uab.gov.tr
8. www.dergipark.org.tr
9. www.safety4sea.com
10. www.maritime-executive.com
11. www.marineinsight.com
12. www.deutsche-flagge.de
13. www.marinsat.com
14. www.international-maritime-rescue.org
15. www.gcaptain.com
16. www.transport.ec.europa.eu
17. www.marineandeconomy.com
18. www.ilo.org
19. www.turkloydu.org