



Sayı : 38591462-010.07.03-2026-1530

16.06.2026

Konu : İMEAK DTO Haziran 2026 AB Bülteni Hk.

Sirküler No: 479

Sayın Üyemiz,

Avrupa'da denizcilik sektöründe enerji verimliliği uygulamaları, deniz çevresinin korunması, dijital dönüşüm, denizcilikte teknolojik uygulamalar ve araştırma alanında meydana gelen güncel gelişmelere ilişkin çeşitli kaynaklardan derlenen haberler bilgilendirme amacıyla aşağıda sunulmaktadır.

1. Araç Taşıyıcı Yeni İnşa Teslimatlarında Kapasite Artışı Hız Kazandı

Küresel araç taşıyıcı gemi filosunun, 2025 yılında kaydedilen güçlü büyümenin ardından 2026 yılında da önemli ölçüde genişlemesi beklenmektedir. Sektördeki kapasite artışının temel itici unsurlarından birini, Çin kaynaklı araç ihracatındaki hızlı yükseliş oluşturmaktadır. 2026 yılında küresel filoya yaklaşık 60 yeni araç taşıyıcı geminin katılması öngörülmektedir. Söz konusu gemilerin önemli bir bölümünün, 9.000 CEU'nun üzerinde taşıma kapasitesine sahip Large Car and Truck Carrier – LCTC sınıfında olması beklenmektedir. CEU, araç taşıyıcı gemilerde kapasite ölçümünde kullanılan Car Equivalent Unit / Otomobil Eşdeğer Birimi anlamına gelmektedir. Son dönemde teslim edilen 10.800 CEU kapasiteli bir araç taşıyıcı gemi, dünyada 10.000'den fazla otomobil taşıma kapasitesine sahip ilk araç taşıyıcı gemi olarak önemli bir eşik oluşturmuştur. Bu gelişmenin, araç taşıyıcı gemi segmentinde daha büyük kapasiteli ve ölçek ekonomisine dayalı tasarımlara yönelimin güçlendiğini gösterdiği değerlendirilmektedir. 2025 yılında 3.000 ila 9.000 CEU kapasite aralığında toplam 72 araç taşıyıcı gemi teslim edilmiş; buna karşılık gemi geri dönüşüm faaliyetleri sınırlı seviyede kalmıştır. Tersanelerde teslimat programlarının hızlandırılması sonucunda, başlangıçta 2026 yılında teslim edilmesi beklenen bazı gemilerin 2025 yılında hizmete girmesiyle, küresel araç taşıyıcı filo kapasitesinde yıllık bazda %10'un üzerinde büyüme yaşanmıştır.

Yeni nesil araç taşıyıcı gemilerde daha uzun ve daha geniş gövde formlarının tercih edilmesi, her seferde daha fazla aracın taşınmasına imkân sağlamaktadır. Bu durum, taşınan birim araç başına düşen emisyon yoğunluğunun azaltılması bakımından da önem taşımaktadır. Bu yönüyle yeni inşa eğilimi, Avrupa Birliği'nin ulaştırmada yeşil dönüşüm, enerji verimliliği ve emisyon azaltımı hedefleriyle uyumlu bir teknik gelişme olarak değerlendirilmektedir. Tarihsel olarak araç taşıyıcı gemi boyutları, başta Japonya olmak üzere bazı liman altyapısı kısıtları nedeniyle sınırlı kalmıştır. Özellikle bazı limanlarda 200 metre üzerindeki gemi boylarına ilişkin operasyonel kısıtlar, daha büyük araç taşıyıcı tasarımlarının yaygınlaşmasını sınırlandırmıştır. Ancak küresel ticaret akışlarının değişmesi ve liman altyapısı kaynaklı sınırlamaların göreceli etkisinin azalmasıyla birlikte, daha yüksek kapasiteli araç taşıyıcı gemi tasarımlarına yönelik eğilim güçlenmiştir. Küresel yeni inşa sipariş defterinde Çin'in araç taşıyıcı gemi segmentinde belirgin bir ağırlığa sahip olduğu görülmektedir. Mevcut siparişlerin çok büyük bir bölümünün Çin'deki tersane kapasitesi üzerinden şekillendiği, bu durumun da Çin'in hem araç ihracatında hem de ilgili gemi inşa segmentinde stratejik konumunu güçlendirdiği değerlendirilmektedir. Araç taşıyıcı gemi boyutlarındaki artış, Çin'in araç ihracatındaki hızlı büyüme ile eş zamanlı gerçekleşmektedir. Çin'in araç ihracatı 2025 yılında

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.



Evrak Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/en/Vision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BS5F6020U>
 Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
 E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
 Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
 Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
 Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr





%20'nin üzerinde artarak 7 milyon adedi aşmış ve ülke, küresel araç ihracatında Japonya'yı geride bırakmıştır. 2026 yılında Çin kaynaklı araç ihracatında yaklaşık %13 oranında ilave artış beklenmektedir.

Söz konusu büyümenin önemli bir bölümü, elektrikli araçlara yönelik küresel talepteki artıştan kaynaklanmaktadır. Çin'in elektrikli araç üretimindeki rekabet avantajı, deniz aşırı pazarlara yönelik araç taşımacılığı talebini artırmaktadır. Bunun yanında otobüs, yolcu otobüsü ve inşaat ekipmanları gibi daha büyük araç segmentlerinde de Çin'in küresel payının yükseldiği görülmektedir. İhracat kalıplarındaki bu değişim, deniz ticaret rotalarını da etkilemektedir. Çin kaynaklı araç ihracatının farklı bölgelere yayılması, taşıma mesafelerini uzatmakta ve gemilerin sefer sürelerini artırmaktadır. Daha uzun seferler, mevcut filo kapasitesinin daha uzun süre bağlı kalmasına neden olmakta; bu durum, yeni gemi teslimatlarına rağmen arz üzerinde sıkılaştırıcı bir etki yaratmaktadır. Son beş yılda araç taşıyıcı gemi filosundan çıkan gemi sayısının sınırlı kalması da dikkat çekmektedir. Çin kaynaklı güçlü ihracat talebi, liman sıkışıklıkları ve bazı rotalarda gemilerin Ümit Burnu üzerinden yeniden yönlendirilmesi, piyasaya giren ilave kapasitenin büyük ölçüde emilmesine katkı sağlamıştır. Öte yandan, önceki on yılda sınırlı yeni yatırım yapılması nedeniyle araç taşıyıcı filonun yaş ortalamasında artış meydana gelmiştir. Bu nedenle yeni inşa teslimatları, yalnızca kapasite artışı değil, aynı zamanda filo yenileme ihtiyacının karşılanması bakımından da önem taşımaktadır. Yeni inşa edilen gemilerin alternatif yakıt kullanımına uygun şekilde tasarlanması, sektörün düşük emisyonlu deniz taşımacılığına geçiş süreci açısından ayrıca önem arz etmektedir.

Bununla birlikte, 2024 yılının ortalarından itibaren yeni sipariş faaliyetlerinde belirgin bir yavaşlama yaşanmıştır. Mevcut filonun %30'undan fazlasına karşılık gelen yüksek hacimli sipariş döneminin ardından, yeni siparişlerin önemli ölçüde azaldığı görülmektedir. 2024 yılının ikinci yarısından itibaren sınırlı sayıda yeni araç taşıyıcı gemi siparişi verilmiş olup, bunların bir kısmı Avrupa içi kısa mesafeli hatlarda kullanılmak üzere orta ölçekli gemilerden oluşmaktadır. Orta Doğu'daki güvenlik ve lojistik gelişmeler de araç taşıyıcı gemi piyasasını etkilemektedir. Bölgede yaşanan kesintiler nedeniyle uzun mesafeli hatlarda faaliyet gösteren bazı araç taşıyıcı gemiler Orta Doğu Körfezi'nde beklemek durumunda kalmıştır. Nisan ayı başında sağlanan ateşkes sonrasında bir geminin Hürmüz Boğazı üzerinden bölgeden ayrılabilirdiği, ancak diğer gemilerin bölgede demirde beklemeyi sürdürdüğü belirtilmektedir. Kesinti öncesinde Orta Doğu Körfezi'ne haftalık olarak genellikle 20 ila 25 araç taşıyıcı geminin uğrak yaptığı; bu gemilerin ağırlıklı olarak Kuzey Asya çıkışlı araçları taşıdığı, ayrıca Güneydoğu Asya ve Hindistan kaynaklı yüklerin de bölgeye yönlendirildiği ifade edilmektedir. Yaşanan aksaklıklar, gemilerin alternatif rotalara yönlendirilmesine ve yüklerin Orta Doğu Körfezi dışındaki limanlarda tahliye edilmesine neden olmuş; bu durum lojistik süreçleri karmaşıklaştırarak maliyetleri artırmıştır. Küresel araç taşıyıcı gemi piyasasında yaşanan gelişmeler, deniz taşımacılığında kapasite, filo yenileme, alternatif yakıt uyumluluğu ve emisyon azaltımı başlıklarının giderek daha fazla bütünleştiğini göstermektedir. Çin kaynaklı araç ihracatındaki artış, elektrikli araç ticaretindeki büyüme ve uzun mesafeli deniz taşımacılığı talebindeki yükseliş, araç taşıyıcı gemi segmentinde daha büyük ve enerji verimli gemilere yönelimi hızlandırmaktadır. Bu çerçevede 10.000 CEU üzeri araç taşıyıcı gemilerin hizmete girmesi, yalnızca kapasite artışı bakımından değil; aynı zamanda deniz taşımacılığında ölçek ekonomisi, birim taşıma başına emisyon azaltımı ve alternatif yakıt uyumlu filo dönüşümü açısından da stratejik bir gelişme olarak değerlendirilmektedir. (Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BS5F6020U>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr





2. AB Gemi Geri Dönüşüm Listesi ve Güney Asya Tesislerine İlişkin Değerlendirmeler

Avrupa Komisyonu, Şubat ayında Gemi Geri Dönüşüm Tesislerine İlişkin Avrupa Listesi'nin 15'inci versiyonunu kabul etti. Güncel liste; Avrupa Birliği, Norveç, Birleşik Krallık, Türkiye ve Amerika Birleşik Devletleri'nde bulunan toplam 41 gemi geri dönüşüm tesisinden oluştu. Liste kapsamında, Avrupa Birliği üyesi devletler, Avrupa Komisyonu'nun Güney Asya'da yer alan gemi geri dönüşüm tesislerinin listeye dâhil edilmemesi yönündeki yaklaşımını bir kez daha destekledi. Bu durum, bölgede son yıllarda gerçekleştirilen altyapı yatırımları, denetim süreçleri ve sertifikasyon çalışmalarına rağmen dikkat çekici bir gelişme olarak değerlendirildi. Mevcut durumda Hindistan'da 110'dan fazla gemi geri dönüşüm tesisinin, Hong Kong Uluslararası Güvenli ve Çevreye Duyarlı Gemi Geri Dönüşüm Sözleşmesi gerekliliklerine uygunluk belgesine sahip olduğu; Bangladeş'te ise 23 tesisin ulusal makamlar tarafından söz konusu sözleşme hükümleri doğrultusunda gemi geri dönüşümü yapmak üzere yetkilendirildiği belirtildi. Buna karşın, Avrupa Komisyonu tarafından yürütülen çeşitli denetim ve incelemelere rağmen Güney Asya'daki tesislerin Avrupa Listesi'ne alınmadığı ifade edildi. Bu çerçevede, Güney Asya'daki gemi geri dönüşüm tesislerinin liste dışında bırakılmasının yalnızca idari bir tercih olarak görülemeyeceği; bazı tesislerin Avrupa Birliği'nin emniyet, çevre ve iş sağlığı standartlarını karşıladığı, hatta belirli alanlarda bu standartların üzerine çıktığı değerlendirilmektedir. Bu durum, Avrupa Birliği gemi geri dönüşüm düzenlemesinin küresel ölçekte somut ve kapsayıcı sonuç üretme kapasitesine ilişkin tartışmaları da beraberinde getirmektedir. Avrupa Listesi'nin temel amacı, gemi geri dönüşümünde küresel düzeyde daha yüksek emniyet, çevre koruma ve çalışan güvenliği standartları oluşturmak olarak tanımlanmaktadır. Ancak mevcut uygulamada, Avrupa Birliği üyesi devlet bayrağı taşıyan gemilerin yalnızca Avrupa Listesi'nde yer alan tesislerde geri dönüştürülmesi zorunluluğu bulunmaktadır. Buna karşılık, 2024 yılında küresel gemi geri dönüşüm tonajının yaklaşık %80'inin Güney Asya'da gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Bu tablo, Avrupa Birliği düzenlemelerinin gemilerin geri dönüşüm amacıyla Güney Asya'ya yönelmesini fiilen engellemediğini göstermektedir.

Hong Kong Sözleşmesi'nin Rolü

Hong Kong Uluslararası Güvenli ve Çevreye Duyarlı Gemi Geri Dönüşüm Sözleşmesi'nin yürürlükte olmasıyla birlikte, standart altı gemi geri dönüşüm uygulamalarının önlenmesine yönelik çok taraflı bir uluslararası çerçeve hâlihazırda bulunmaktadır. Sözleşme, denizcilik sektöründe uzun süredir uygulanan denetim, belgelendirme ve bayrak devleti sorumluluğu mekanizmalarına dayanmaktadır. Bu yönüyle, gemi geri dönüşüm sürecini yalnızca geminin ekonomik ömrünün sonuna odaklanan bir atık transferi meselesi olarak değil; geminin inşasından geri dönüşümüne kadar uzanan yaşam döngüsü esaslı bir uygunluk ve denetim süreci olarak ele almaktadır. Hong Kong Sözleşmesi kapsamında sorumluluk, Basel Sözleşmesi'nde yer alan klasik sınır ötesi bildirim ve onay süreçlerinden farklı olarak, geminin bayrak devleti ile gemi geri dönüşümünün gerçekleştirileceği devletin yetkili makamları arasında yapılandırılmaktadır. Bu yaklaşım, karar alma ve denetim süreçlerinin, gemi işletmeciliği, teknik gereklilikler, sörvey uygulamaları ve gemi geri dönüşüm faaliyetleri hakkında uzmanlaşmış idareler tarafından yürütülmesini sağlamaktadır. Sözleşme; sörvey, belgelendirme ve yetkilendirme süreçleri aracılığıyla geminin tüm yaşam döngüsü boyunca uygunluğunu izlemekte, bayrak devleti ile geri dönüşüm devletini her bir gemi özelinde doğrudan sorumlu kılmaktadır. Bu yapı, küresel deniz taşımacılığı ve gemi geri dönüşüm sektörünün fiili işleyişine daha uygun, dinamik ve uygulanabilir bir düzenleyici çerçeve sunmaktadır.

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BS5F6020U>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr



AB Yaklaşımının Yeniden Değerlendirilmesi İhtiyacı

Mevcut gelişmeler, Avrupa Birliği'nin gemi geri dönüşümüne ilişkin yaklaşımının yeniden değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Avrupa Birliği'ne özgü düzenlemelerin sınırlı uygulama alanı dikkate alındığında, çevrenin korunması ve çalışan güvenliği bakımından daha etkili sonuçların, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) çatısı altında yürütülen çok taraflı düzenleyici çerçevenin desteklenmesiyle elde edilebileceği değerlendirilmektedir. Önümüzdeki dönemde IMO bünyesinde, Hong Kong Sözleşmesi'nin güncelliğini ve etkinliğini koruması amacıyla ilave düzenleme veya uyarılma ihtiyacına ilişkin değerlendirmelerin başlaması beklenmektedir. Bu süreç, gemi geri dönüşümünde küresel ölçekte ortak standartların güçlendirilmesi bakımından önem taşımaktadır. Küresel ve bölgesel düzenlemeler arasında ortaya çıkan hukuki belirsizliklerin devam etmesi, çevre koruma ve çalışan güvenliği alanlarında kaydedilebilecek ilerlemeyi yavaşlatma riski taşımaktadır. Bu nedenle, Avrupa Birliği'nin, uluslararası düzeyde kabul görmüş çok taraflı çerçevelerle daha uyumlu bir yaklaşım benimsemesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Önümüzdeki Döneme İlişkin Beklentiler

Tahminlere göre, önümüzdeki 10 yıl içinde yaklaşık 16.000 geminin geri dönüştürülmesi gerekecektir. Bu ölçekte bir geri dönüşüm ihtiyacı, yalnızca belirli bölgelerdeki sınırlı sayıda tesisle karşılanamayacak kadar geniş kapsamlıdır. Bu nedenle, altyapısını yenileyen, denetim süreçlerinden geçen, uluslararası sözleşme gerekliliklerine uyum sağlayan ve çalışan güvenliği ile çevre koruma standartlarını geliştiren Güney Asya'daki tesislerin Avrupa Birliği listesine dâhil edilmesi yönündeki tartışmaların önümüzdeki dönemde daha fazla gündeme gelmesi beklenmektedir. Gemi geri dönüşüm sektöründe sürdürülebilir ilerlemenin sağlanması için bölgesel düzenlemeler ile IMO çatısı altındaki çok taraflı uluslararası düzenlemeler arasında daha güçlü bir uyum tesis edilmesi önem arz etmektedir. Bu kapsamda, Hong Kong Sözleşmesi'nin etkin uygulanması, hem çevre koruma hem de çalışan güvenliği açısından küresel düzeyde daha kapsayıcı ve uygulanabilir bir çözüm sunmaktadır. (Kaynak: BIMCO Web Sitesi)

3. Ulsan Limanı'nda Ticari Gemiye Yönelik İlk Limandan Gemiye Amonyak Yakıt İkmali Gerçekleştirildi

Ulsan Limanı'nda, ticari bir gemiye yönelik dünyadaki ilk limandan gemiye amonyak yakıt ikmal operasyonu başarıyla tamamlandı. Operasyon kapsamında, çift yakıtlı ve 45.000 metreküp sınıfındaki bir gaz taşıyıcı gemiye yaklaşık 600 ton amonyak ikmal edildi. Söz konusu operasyon, 23 Nisan 2026 tarihinde Ulsan Limanı ana terminalinde yer alan 2 No'lu rıhtımda gerçekleştirildi. Gemi; amonyak ve LPG dâhil olmak üzere sıvılaştırılmış gazların taşınmasına uygun şekilde tasarlanmış olup, taşıdığı yükü yakıt olarak kullanabilme kabiliyetine sahiptir.

Amonyak yakıt ikmal, limandan gemiye transfer yöntemi kullanılarak gerçekleştirildi. Bugüne kadar amonyak yakıt ikmal faaliyetleri büyük ölçüde demonstrasyon çalışmalarısıyla sınırlı kalmış, sektörün önceliği ise söz konusu yakıtın emniyetli şekilde depolanması, elleçlenmesi ve transferine yönelik prosedürlerin oluşturulması olmuştur. Amonyakın toksik yapısı nedeniyle operasyon sürecinde özel emniyet tedbirleri ve operasyonel kontrol mekanizmaları uygulanmıştır. Ulsan Liman Otoritesi tarafından yapılan değerlendirmede, operasyonun limanın gelişmiş enerji altyapısı ve alternatif yakıt ikmal tecrübesi sayesinde hayata geçirildiği belirtildi. Ayrıca söz konusu

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BS5F6020U>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr





gelişmenin, limanların sürdürülebilir denizcilik yakıtlarına yönelik hazırlık seviyesini göstermesi bakımından önemli bir kilometre taşı niteliği taşıdığı ifade edildi.

Ulsan Liman Otoritesi, amonyak yakıt ikmali altyapısının geliştirilmesi amacıyla Ocak 2024'te yakıt tedariki, gemi inşası, klaslama ve gemi işletmeciliği alanlarındaki paydaşlarla bir mutabakat zaptı imzalamıştı. Operasyonun emniyet planlaması ve icrası sürecinde, Okyanuslar ve Balıkçılık Bakanlığı ile yerel acil durum birimleri dâhil olmak üzere ilgili kamu kurumları görev aldı. Operasyonda kullanılan amonyağın, İç Moğolistan'da rüzgâr ve güneş enerjisine dayalı olarak geliştirilen yenilenebilir kaynaklı üretim tesisinden temin edildiği bildirildi. Bu kapsamda, yakıt ikmali öncesinde yeşil amonyağın ticari ithalat sürecinin tamamlandığı ifade edildi.

Ulsan Liman Otoritesi açıklamasında, denizcilik sektörünün gelecekteki yakıt seçeneklerine ilişkin belirsizlikleri yönetmeye çalıştığı bir dönemde, birden fazla alternatif yakıtı destekleyebilen limanların esnek ve dirençli bir enerji dönüşümünün sağlanmasında kritik rol oynayacağı vurgulandı. Ulsan Limanı daha önce LNG yakıt ikmali operasyonları ve metanol yakıt ikmali demonstrasyonları gerçekleştirmişti. Amonyak yakıt ikmalinin de başarıyla tamamlanmasıyla birlikte limanın, farklı alternatif denizcilik yakıtlarına yönelik çoklu yakıt ikmali kabiliyetini ortaya koyduğu değerlendirilmektedir. (Kaynak: Maritime Carbon Intelligence Web Sitesi)

4. Denizciler, Deniz Kirliliğiyle Mücadelede Ön Cephede Yer Alıyor

Kâr amacı gütmeyen çevresel izleme ve temizlik odaklı bir mobil uygulama, denizcilerin deniz kirliliğiyle mücadele süreçlerine daha etkin katılımını sağlamak amacıyla kapsamını genişleterek petrol sızıntılarının izlenmesine yönelik yeni bir işlevi kullanıma almıştır. Söz konusu uygulama, denizcilerin deniz çevresine yönelik duyarlılığından ve denizlerin geleceğine ilişkin sorumluluk bilincinden yararlanmak üzere kitle kaynaklı kirlilik bildirimini esasına dayalı olarak geliştirilmiştir. İlk aşamada deniz çöpü ve özellikle plastik kirliliğinin bildirilmesine imkân sağlayan sistem, zaman içinde daha kapsamlı bir okyanus kirliliği izleme aracına dönüşmüştür. Uygulama kapsamında vardiya zabıtları ve diğer denizciler, deniz ortamında gözlemledikleri plastik kirliliğini fotoğraflayarak sisteme yükleyebilmekte, söz konusu bildirimleri etiketleyebilmekte ve bu veriler harita ile gösterge paneli üzerinde görüntülenebilmektedir. Böylece denizlerdeki kirlilik unsurlarının konumsal olarak izlenmesi ve veri temelli değerlendirilmesi mümkün hale gelmektedir.

Sistemin güncel sürümünde yalnızca denizciler değil, kıyı bölgelerinde bulunan gözlemciler ve vatandaşlar da kara kaynaklı veya kıyısal atıkların bildirilmesine katkı sağlayabilmektedir. Bu yönüyle uygulama, deniz çevresinin korunmasına yönelik olarak denizciler, kıyı toplulukları ve gönüllüler arasında ortak bir izleme ve raporlama altyapısı oluşturmaktadır. Uygulama üzerinden yürütülen çalışmalar kapsamında bu yıl 60'tan fazla plastik temizlik faaliyeti koordine edilmiştir. Hindistan, Filipinler, Almanya ve Şili gibi farklı ülkelerde düzenli olarak gerçekleştirilen kıyı temizliklerinde, bazı bölgelerde donanmaların da destek sağladığı belirtilmiştir. Temizlik faaliyetleri sonucunda yüksek miktarda plastik atık toplanmakta olup, bazı yerel topluluklarda bu atıkların geri dönüşüm tesislerine yönlendirilmesiyle temizlik personelinin ücretlerinin karşılanmasına katkı sağlanabilmektedir. Bununla birlikte, atıkların bertarafı bazı bölgelerde hâlen önemli bir sorun olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle kıyı temizlik projelerinin başlatılmadan önce sürdürülebilir atık yönetim planına sahip olması gerektiği vurgulanmaktadır.

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BS5F6020U>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr



Uygulamanın farklı kirlilik türlerini de kapsayacak şekilde genişletilmesi, kitle kaynaklı izleme modelinin kullanım alanını artırmıştır. Yeni işlev sayesinde denizciler ve diğer kullanıcılar, deniz yüzeyinde petrol kirliliği gözlemlerini bildirebilmekte ve doğrulayabilmektedir. Ayrıca, gemilerden denize düşen ve seyir emniyeti açısından tehlike oluşturabilecek yüzer konteynerlerin bildirilmesi de mümkün hale gelmiştir. Petrol kirliliğine ilişkin veriler, uydu görüntüleri üzerinden çalışan açık kaynaklı izleme altyapıları aracılığıyla sağlanmaktadır. Bu veriler, deniz koruma alanları ile çevresel açıdan hassas veya kısıtlı alanlar üzerine katman olarak eklenebilmekte, böylece kirlilik olaylarının deniz çevresi, hassas ekosistemler ve seyir emniyeti üzerindeki etkilerinin daha bütüncül biçimde değerlendirilmesine imkân tanımaktadır. Uydu tabanlı sistem, deniz yüzeyindeki petrol izlerini tespit etmek amacıyla birden fazla görüntüyü analiz etmekte, kirliliğin petrol kaynaklı olup olmadığını ve olası kaynağını belirlemeye çalışmaktadır. Bu değerlendirme sürecinde, olayın meydana geldiği bölgede bulunan gemiler veya petrol ve gaz platformları gibi altyapı unsurları da olası kaynaklar arasında incelenebilmektedir. Söz konusu yaklaşım, deniz çevresinin korunmasında şeffaflık, veri temelli izleme ve gönüllü katılım ilkelerini öne çıkarmaktadır. Denizcilerin, kıyı gözlemcilerinin ve vatandaşların ortak katkısıyla oluşturulan bu tür dijital izleme mekanizmaları, deniz kirliliğinin erken tespiti, raporlanması ve müdahale süreçlerinin geliştirilmesi bakımından önem taşımaktadır. Uluslararası denizcilik sektörü açısından bu gelişme, MARPOL Sözleşmesi kapsamında denizlerin gemilerden kaynaklanan kirliliğe karşı korunması, seyir emniyetinin artırılması ve Avrupa Birliği'nin deniz çevresinin korunmasına yönelik sürdürülebilirlik politikalarıyla uyumlu veri temelli uygulamaların yaygınlaşması bakımından dikkat çekici bir örnek teşkil etmektedir. (Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)

5. Japonya'nın En Derin Konteyner Terminali, 24.000 TEU Kapasiteli Gemilere Hizmet Verebilecek Altyapısıyla Öne Çıkıyor

Japonya'nın Yokohama Limanı'nda yer alan konteyner terminalinin, 24.000 TEU'ya kadar kapasiteye sahip çok büyük konteyner gemilerine hizmet verebilecek altyapıya sahip olduğu bildirildi. Söz konusu kapasitenin, Asya genelinde artan liman sıkışıklığı, gemi ölçeklerinin büyümesi ve sefer programı güvenilirliğine yönelik baskılar çerçevesinde stratejik önem taşıdığı değerlendiriliyor. Terminalin, Kuzeydoğu Asya'ya yönelen büyük ölçekli konteyner servisleri için stratejik bir geçit noktası olarak konumlandırıldığı, özellikle derin su rıhtımı, geniş vinç erişimi, sismik dayanıklılık ve kara tarafı bağlantıları bakımından dikkat çektiği ifade edildi.

Sismik Dayanıklılık ve Derin Su Altyapısı

Yokohama'daki terminalin MC1-MC4 rıhtımlarının, Japonya'nın doğal afetlere dayanıklı lojistik altyapı yaklaşımı doğrultusunda güçlendirilmiş sismik teknoloji ile donatıldığı belirtildi. Deniz taşımacılığı hat işletmecileri açısından terminal altyapısının yalnızca rıhtım derinliği ve vinç kapasitesiyle değil, aynı zamanda operasyonel sürekliliği sağlayacak afet dayanıklılığıyla da değerlendirildiği kaydedildi. Terminalin 1.600 metre rıhtım uzunluğuna ve 18 metre su çekimine sahip olduğu, bu özelliğiyle Japonya'daki en derin su rıhtımı operasyonlarından biri olarak öne çıktığı bildirildi. Bu derinliğin, ülkedeki birçok terminalin verimli şekilde kabul edemediği büyük ölçekli konteyner gemilerinin yanaşmasına imkân sağladığı ifade edildi.

Gemiden kıyıya konteyner vinçlerinin 24 konteyner sırasına erişebilecek kapasitede olduğu,

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BS5F6020U>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr



bu altyapının modern çok büyük konteyner gemilerinin operasyonel gereklilikleriyle uyumlu olduğu belirtildi. Terminalin, Japonya'da 14.000 TEU üzerindeki gemilere hizmet verebilen ve 24.000 TEU'ya kadar gemi operasyonlarını destekleyebilen sınırlı altyapılardan biri olduğu vurgulandı.

Bu kapasitenin, Japonya'ya daha büyük tonajlı gemilerle sefer düzenlemek isteyen taşıyıcılar açısından feeder taşımacılık düzenlemelerine duyulan ihtiyacı azaltabileceği ve hat planlaması bakımından önemli avantaj sağlayabileceği değerlendirildi.

Yıllık 2,4 Milyon TEU Elleçleme Kapasitesi

Terminalin yaklaşık 854.000 metrekaarelik bir alana yayıldığı ve yıllık yaklaşık 2,4 milyon TEU elleçleme kapasitesine sahip olduğu bildirildi. Japonya'nın konteyner limancılığı sektörü açısından bu ölçeğin dikkat çekici olduğu ifade edildi.

Terminalin komşu alanlara doğru gelecekte genişleme imkânına sahip olmasının da önemli bir rekabet unsuru olduğu belirtildi. Asya'daki birçok ana geçit limanının kentsel gelişim baskısı, alan kısıtı ve çevresel izin süreçleri nedeniyle genişleme zorluklarıyla karşı karşıya bulunduğu dikkate alındığında, ilave genişleme alanının stratejik avantaj oluşturduğu kaydedildi.

Büyük konteyner gemilerinin birim slot maliyetlerini düşürdüğü, ancak bu avantajın yalnızca terminallerin gemileri sefer programlarını aksatmayacak hızda elleçleyebilmesi hâlinde sürdürülebilir olduğu ifade edildi. Liman uğraklarında yaşanabilecek gecikmelerin, tüm servis hattı üzerinde zincirleme etki yaratabileceği değerlendirildi.

Kara Tarafı Sıkışıklığını Azaltmaya Yönelik Uygulamalar

Terminalin kara tarafı operasyonlarında, Japonya Arazi, Altyapı, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı tarafından geliştirilen konteyner rezervasyon sistemi CONPAS'a ilave olarak iki yeni kapının devreye alındığı bildirildi.

CONPAS sistemi sayesinde kara taşımacılığı operatörlerinin yükleme ve boşaltma zamanlarını önceden rezerve edebildiği, böylece terminal kapılarındaki kuyruk sürelerinin azaltılması ve trafik akışının daha dengeli yönetilmesinin hedeflendiği belirtildi. Ayrıca her kapının önünde kamyon bekleme alanları oluşturularak terminal çevresindeki sıkışıklık baskısının azaltılmasının amaçlandığı ifade edildi.

Tokyo Körfezi çevresinde faaliyet gösteren kara taşımacılığı operatörleri açısından terminal kapılarında yaşanan bekleme sürelerinin operasyonel maliyetler üzerinde önemli etkiler oluşturduğu, bu nedenle rölanti sürelerinin azaltılmasının liman verimliliği ve tedarik zinciri performansı bakımından önem kazandığı kaydedildi.

Tokyo Körfezi Konumu Yakıt ve Zaman Verimliliği Sağlıyor

Terminalin Tokyo Körfezi girişine yakın konumunun, körfez içi seyir sürelerini kısaltarak taşıyıcıların yakıt tüketimini ve liman geçiş maliyetlerini azaltmasına katkı sağlayabileceği belirtildi.

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BS5F6020U>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr



Tesisin ayrıca Hokkaido'dan Kyushu'ya kadar uzanan geniş iç hat feeder ağına bağlantı sunduğu, Asya genelindeki kıyı taşımacılığı bağlantılarıyla birlikte başlıca Pasifik ve Atlantik ticaret rotalarına erişim sağladığı ifade edildi.

Küresel deniz taşımacılığı ağlarının daha büyük gemiler, daha sıkı sefer programları ve daha düşük emisyon hedefleri doğrultusunda yeniden yapılandırıldığı bir dönemde; derin su altyapısı, operasyonel hız, afet dayanıklılığı ve hinterland bağlantısını birlikte sunabilen konteyner terminallerinin stratejik öneminin artmaya devam ettiği değerlendirilmektedir. (Kaynak: BBN BREAKBULK.NEWS Web Sitesi)

6. FuelEU Maritime Kapsamındaki İlk Uygunluk Sonuçları Değerlendirildi

Avrupa Birliği'nin deniz taşımacılığında sera gazı emisyon yoğunluğunun azaltılmasına yönelik düzenlemelerinden biri olan FuelEU Maritime kapsamında ilk uygunluk döngüsüne ilişkin sonuçlar değerlendirilmiştir. Avrupa Komisyonu tarafından paylaşılan ilk verilere göre, FuelEU Maritime'ın ilk raporlama döneminde sisteme yüksek düzeyde katılım sağlandığı, doğrulanmış FuelEU raporlarının zamanında sunulmasına ilişkin yükümlülüklerle uyum oranının yüzde 90'ın üzerinde gerçekleştiği belirtilmiştir. Ayrıca, toplam sera gazı emisyon yoğunluğu azaltımının yüzde 2'nin üzerinde olduğu bildirilmiştir.

İlk uygunluk döngüsünde en fazla tercih edilen yöntemin havuzlama mekanizması olduğu, bu yöntemin gemilerin yüzde 90'ından fazlası tarafından kullanıldığı ifade edilmiştir. Söz konusu kapsamda 12.000'den fazla geminin havuzlama yönteminden yararlandığı belirtilmiştir. Ödünç alma mekanizmasının ise çok sınırlı sayıda kullanıldığı, gemilerin yaklaşık yüzde 3'ünün ise ceza ödemeyi tercih ettiği bildirilmiştir. Ortalama ceza tutarının 50.000 avronun altında kalması, uygunluk açıklarının genel olarak sınırlı seviyede olduğunu göstermektedir. Uygunluk sağlanması amacıyla kullanılan yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtlar ile diğer enerji kaynaklarına ilişkin ilk değerlendirmelerde, en yüksek kullanımın biyoyakıtlarda, özellikle biyodizelde gerçekleştiği; bunu biyo-LNG/biyometan, kıyıdan elektrik beslemesi ve sınırlı düzeyde biyometanol kullanımının takip ettiği belirtilmiştir. Yenilenebilir kökenli biyolojik olmayan yakıtların ise çok düşük miktarlarda raporlandığı, bu kullanımın ağırlıklı olarak test ve deneme faaliyetleriyle bağlantılı olduğu ifade edilmiştir.

Rüzgâr destekli sevk sistemleri bakımından, 60'tan fazla geminin bu tür sistemlerin kurulu olduğunu raporladığı, ancak yalnızca 20'nin biraz üzerinde geminin FuelEU kapsamında öngörülen ödül katsayısından yararlanabildiği bildirilmiştir. Bu çerçevede, ödül katsayısının hesaplanması ve raporlanmasına ilişkin ilave açıklamalara ihtiyaç duyulabileceği değerlendirilmiştir. Toplantıda ayrıca, THETIS-MRV sisteminin performansı, 31 Ocak son başvuru tarihinin yorumlanması, kısmi emisyon raporları ve AB dışı seferlere ilişkin tahsisat gibi uygulamaya yönelik hususlar da ele alınmıştır. THETIS-MRV sisteminin ilk raporlama döneminde genel olarak iyi performans gösterdiği, raporlama sürelerinin sonuna yaklaşıldığında yaşanan bazı teknik sorunların ise Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı tarafından giderildiği belirtilmiştir.

Metan kaçağı ve fiilî CO₂ dışı emisyon faktörleri konusunda mevcut AB yaklaşımının test döngüsü, motor yük izleme ve motorun değişmediğini teyit eden prosedürlere dayandığı hatırlatılmıştır. Bu kapsamda, en az yedi geminin AB kılavuzları uyarınca fiilî metan kaçağı

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BS5F6020U>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr





değerlerini sertifikalandırdığı, fiilî değerlerin kullanılması halinde motor yük izlemenin zorunlu olmaya devam ettiği teyit edilmiştir. Avrupa Komisyonu tarafından ayrıca, gemi üzerinde karbon yakalama ve siyah karbon konularındaki yeni çalışma alanları için ilgi beyanı çağrılarının iletileceği bildirilmiştir. (Kaynak: INTERTANKO Web Sitesi)

Bilgilerinize arz ve rica ederim.

Saygılarımla,

e-İmza

İsmet SALİHOĞLU
Genel Sekreter

Dağıtım:

Gereği:

- Tüm Üyeler (Odamız web sitesi ve e-posta ile)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Armatörler Taşıma ve İşletme Kooperatifi
- GİSBİR (Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Derneği)
- Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği
- VDAD (Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği)
- TÜRK LİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği)
- KOSDER (Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği)
- GBD (Gemi Brokerleri Derneği)
- TURSSA (Gemi Tedarikçileri Derneği)
- Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği
- ROFED (Kabotaj Hattı Ro-Ro ve Feribot İşletmecileri Derneği)
- Yalova Altınova Tersane Girişimcileri San.ve Tic.A.Ş.
- UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği)
- TAİS (Türk Armatörleri İşverenler Sendikası)
- GEMİMO (Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası)
- TMMOB GMO (Gemi Mühendisleri Odası)
- WISTA Türkiye Derneği

Bilgi:

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri
- İMEAK DTO Şube YK Başkanları
- İMEAK DTO Şube ve Temsilcilikleri

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BS5F6020U>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU **Telefon:**
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) **Faks:** +90 (212) 293 79 35 **KEP:** imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr **E-mail:** iletisim@denizticaretodasi.org.tr

