

**Sayı** : 38591462-010.07.03-2026-2342

23.09.2026

Konu : İMEAK DTO Eylül 2026 AB Bülteni Hk.

Sirküler No: 733

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. AB'de Gemi Gövdesi Kaplama Sistemlerinin (Marine Coatings) Onay Süreçlerindeki Gecikmeler Emisyon Azaltım Hedeflerini Tehdit Ediyor

Avrupa Birliği'nde yeni nesil gemi gövdesi kaplama sistemlerine (marine coatings) yönelik düzenleyici onay süreçlerinin uzun sürmesinin, Avrupa'daki gemi inşa ve gemi bakım-onarım sektörünün rekabet gücünü olumsuz etkileyebileceği ve deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonların azaltılmasına yönelik hedeflerin gerçekleştirilmesini zorlaştırabileceği değerlendirildi. Özellikle biyosidal aktif maddeler içeren kirlenme önleyici kaplama sistemlerinin (antifouling coatings) onaylanmasında yaşanan gecikmelerin, yeni teknolojilerin sektöre daha hızlı kazandırılmasının önünde engel oluşturduğu belirtildi.

Gemi gövdesi kaplama sistemlerinin (marine coatings); alternatif yakıtlar, rüzgâr destekli sevk sistemleri ve hava ile yağlama sistemleri gibi enerji verimliliği sağlayan diğer teknolojiler kadar görünür olmasa da, gemilerin yakıt tüketiminin ve sera gazı emisyonlarının azaltılmasında önemli bir role sahip olduğu ifade edildi. Özellikle geminin su hattı altında kalan yüzeylerinde meydana gelen yoğun biyolojik kirlenmenin (biofouling) hidrodinamik direnci artırarak yakıt tüketiminde yaklaşık %40'a varan artışa neden olabileceği belirtildi.

Etkili kirlenme önleyici kaplama sistemlerinin (antifouling coatings) kullanılmaması halinde küresel denizcilik sektörünün mevcut operasyonlarını sürdürebilmek için yıllık yaklaşık 125 milyon ton ilave yakıt tüketmek zorunda kalabileceği, bunun da mevcut emisyon verileri esas alındığında yaklaşık 400 milyon ton ilave karbondioksit (CO₂) emisyonuna yol açabileceği kaydedildi. Bu çerçevede, gemi gövdesi yüzey performansının korunmasının deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasına yönelik hedeflerin gerçekleştirilmesi bakımından önemli olduğu değerlendirildi.

Avrupa Birliği'nde özellikle biyosidal içerikli denizcilik kaplamalarına (marine coatings) yönelik düzenleyici değerlendirme ve onay süreçlerinin, Çin, Amerika Birleşik Devletleri ve Güney Kore gibi diğer önemli pazarlara kıyasla daha uzun sürdüğü ifade edildi. Çin'de biyosidal ürünlere ilişkin düzenleyici çerçevenin AB mevzuatıyla benzerlik göstermesine rağmen karar alma süreçlerinin daha kısa sürede tamamlandığı; Güney Kore'de ise K-REACH mevzuatı kapsamında uygunluk gereklilikleri ve karar takviminin sektör açısından daha öngörülebilir olduğu belirtildi.

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDFV1ULU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU **Telefon:** Dahili (456)
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 bünyesinde uygulanan karşılıklı tanıma mekanizmasının (mutual recognition) da uygulamada öngörüldüğü kadar etkin işlemediği aktarıldı. Bir Üye Devlette onaylanan ürünün diğer Üye Devletler tarafından da tanınması öngörülmekle birlikte, Üye Devletler arasında görüş ayrılığı oluşması halinde sürecin koordinasyon mekanizmalarına ve ardından Avrupa Komisyonu'na taşındığı belirtildi. Teorik olarak birkaç ay içerisinde sonuçlandırılması öngörülen söz konusu süreçlerin uygulamada daha uzun sürebildiği ifade edildi.

Onay süreçlerindeki gecikmelerin Avrupa Birliği'nin gemi inşa ve gemi bakım-onarım sanayisi açısından da rekabet dezavantajı yaratabileceği değerlendirildi. Gemilerinde yeni nesil gemi gövdesi kaplamaları (hull coatings) kullanmak isteyen armatörlerin, ihtiyaç duydukları ürünlerin AB içerisinde henüz onaylanmamış olması halinde bakım, onarım ve havuzlama (dry-docking) faaliyetlerini AB dışındaki tersanelerde gerçekleştirmeyi tercih edebileceği belirtildi.

Haberde ayrıca, denizcilik kaplamalarında (marine coatings) kullanılan bazı biyosidal aktif maddelerin Avrupa Birliği düzeyinde onaylanmış olmasına rağmen, söz konusu aktif maddeleri içeren her bir boya veya kaplama ürününün ayrıca düzenleyici onay sürecinden geçirilmesi gerektiği ifade edildi. Bu uygulamanın yeni nesil kirlenme önleyici boya ve kaplama sistemlerinin (antifouling paints and coatings) pazara sunulma sürelerini uzatabildiği değerlendirildi.

Biyolojik kirlenmenin (biofouling) yalnızca enerji verimliliği ve emisyon performansı açısından değil, deniz ekosistemlerinin korunması bakımından da önemli olduğu vurgulandı. Gemilerin su altında kalan gövde yüzeylerinde biriken organizmaların ticari gemiler aracılığıyla farklı deniz alanlarına taşınabildiği, bu türlerin yeni habitatlara ulaşmaları halinde yerel türlerle rekabet ederek ekolojik dengenin bozulmasına yol açabileceği ifade edildi.

Bu kapsamda, Avrupa Birliği'nin karbonsuzlaştırma politikaları, istilacı yabancı türlerin taşınmasının önlenmesine yönelik düzenlemeleri ve biyosidal ürünlere ilişkin mevzuatının daha bütüncül bir düzenleyici yaklaşımla ele alınması gerektiği değerlendirildi. Özellikle AB Emisyon Ticaret Sistemi (EU Emissions Trading System – EU ETS) çerçevesindeki emisyon azaltım hedefleri ile biyolojik kirlenmenin kontrolü ve biyosidal ürün güvenliğine ilişkin düzenlemeler arasındaki eşgüdümün güçlendirilmesinin, denizcilik sektöründe hem çevresel performansı hem de enerji verimliliğini destekleyebileceği belirtildi.

Avrupa Kimyasallar Ajansı (European Chemicals Agency – ECHA) ise Biyosidal Ürünler Komitesi tarafından Avrupa Komisyonu'na sunulan bilimsel görüşlerin yüksek bilimsel standartlar çerçevesinde ve mümkün olan en kısa sürede hazırlandığını bildirdi. Ajans ayrıca, mevcut onay süreçlerinin inovasyona zarar verdiğini veya sıkı düzenleyici değerlendirme süreçlerinin çevresel zarara yol açtığını ortaya koyan bilimsel bir kanıttan haberdar olmadığını ifade etti. (Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)

2. Metanol Yakıtlı Gemiler İçin Emniyet Yönetim Sistemlerine Yönelik Yeni Yaklaşım

Metanolün denizcilik sektöründe alternatif yakıt olarak kullanımının yaygınlaşmasıyla birlikte, metanol yakıtlı gemilerde uygulanacak Emniyet Yönetim Sistemlerinin (Safety Management Systems – SMS) geliştirilmesine yönelik yeni sektör rehberleri yayımlandı. Söz konusu yaklaşım, metanole özgü risklerin gemi ve kara teşkilatı düzeyinde yönetilmesini ve mevcut emniyet

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDFV1ULU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon: Dahili (456)
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





yönetimi uygulamalarının yeni yakıt teknolojilerine uyarlanmasını amaçlıyor.

Yeni rehberlerde, metanol kullanımından kaynaklanan operasyonel ve teknik risklerin Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu (International Safety Management Code – ISM Code) çerçevesinde ele alınması öngörülmüyor. Bu kapsamda, metanol yakıtlı gemilerin işletilmesinde uygulanacak emniyet yönetimi düzenlemelerinin risk esaslı, gemiye özgü ve değişen operasyonel koşullara uyarlanabilir bir yapıda oluşturulması gerektiği belirtiliyor.

Metanole Özgü Risklerin Yönetilmesi

Metanolün ortam koşullarında sıvı halde depolanabilmesi ve konvansiyonel sıvı yakıtlara benzer altyapı ve operasyonel düzenlemelerle elleçlenebilmesi, denizcilik sektöründe kullanımını kolaylaştıran unsurlar arasında yer alıyor. Bununla birlikte, metanolün deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasına sağlayacağı katkının, yakıtın üretim yöntemi ve yaşam döngüsü boyunca ortaya çıkan emisyonlarla doğrudan bağlantılı olduğu vurgulanıyor.

Metanol kullanımı, gemilerde mevcut yakıtlardan farklı emniyet risklerini de beraberinde getiriyor. Özellikle toksisite, düşük parlama noktası ve uygun algılama ekipmanının bulunmadığı durumlarda metanol buharı ile alevinin tespit edilmesindeki güçlükler, Emniyet Yönetim Sistemi kapsamında özel olarak değerlendirilmesi gereken başlıca riskler arasında gösteriliyor.

Bu nedenle şirketlerin ve gemi işletmecilerinin; operasyonel kontroller, risk değerlendirmeleri ve acil durum düzenlemelerini metanolün özelliklerini dikkate alacak şekilde yeniden yapılandırmaları öngörülmüyor.

Emniyet Yönetim Sisteminin Temel Unsurları

Metanol yakıtlı gemilere yönelik emniyet yönetimi yaklaşımında, ISM Kodu kapsamında yer alan temel fonksiyonların metanole özgü riskler dikkate alınarak uygulanması gerekiyor.

Bu çerçevede özellikle;

- operasyonel prosedürler,
- acil durumlara hazırlık ve müdahale,
- bakım ve teknik kontroller,
- personel yetkinliği ve eğitimi,
- değişiklik yönetimi,
- olay ve ramak kala olay raporlaması,
- iç denetim,

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDFV1ULU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon: Dahili (456)
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





- sürekli iyileştirme

alanlarının bütüncül biçimde ele alınması gerektiği belirtiliyor.

Rehberler, gemi tasarımlarının, yakıt sistemlerinin ve operasyonel profillerin önemli ölçüde farklılaşabileceğini dikkate alarak, tek tip bir uygulama yerine risk esaslı ve uyarlanabilir bir Emniyet Yönetim Sistemi yaklaşımını öne çıkarıyor.

İnsan Unsuru ve Personel Yetkinliği Ön Planda

Metanolün gemilerde emniyetli şekilde kullanılabilmesi açısından yalnızca teknik sistemlerin yeterli olmadığı, insan unsurunun (human element) da emniyet yönetiminin temel bileşenlerinden biri olduğu vurgulanıyor.

Gemi ve kara personelinin görev ve sorumlulukları doğrultusunda yeterlilik, eğitim, familiarizasyon ve kaynak ihtiyaçlarının belirlenmesi; özellikle yeni yakıt teknolojilerinin kullanımının ilk dönemlerinde önem taşıyor.

Metanolün konvansiyonel yakıtlarla birlikte kullanıldığı gemilerde ise farklı yakıt sistemlerinin eş zamanlı olarak yönetilmesi, görev ve sorumlulukların açık şekilde tanımlanmasını gerektiriyor. Bu doğrultuda Emniyet Yönetim Sistemlerinin, çoklu veya karma yakıt operasyonlarını destekleyecek ve prosedürel belirsizlikleri önleyecek şekilde oluşturulması gerektiği değerlendiriliyor.

Operasyonel Deneyim ve Sürekli İyileştirme

Metanol yakıtlı gemilerden elde edilen operasyonel deneyimin artmasıyla birlikte, emniyet yönetimi sistemlerinde kurumsal öğrenme ve sürekli iyileştirmenin önemi de artıyor.

Tehlikeli olaylar, ramak kala olaylar (near-misses), ekipman arızaları ve kazalardan elde edilen verilerin sistematik olarak kaydedilmesi ve değerlendirilmesi; risk değerlendirmelerinin, operasyonel prosedürlerin ve eğitim programlarının güncellenmesine katkı sağlıyor.

Bu kapsamda etkin bir raporlama kültürünün oluşturulması, yeni ortaya çıkan risklerin erken aşamada belirlenmesi ve öncü uygulamalardan elde edilen deneyimlerin sektör genelinde daha emniyetli uygulamalara dönüştürülmesi bakımından kritik görülüyor.

Alternatif Yakıt Dönüşümüne Hazırlık

Yeni emniyet yönetimi yaklaşımı yalnızca hâlihazırda metanol yakıtlı gemileri işleten kuruluşlara değil, gelecekte alternatif yakıt seçeneklerini değerlendiren gemi işletmecilerine de yol gösterici bir çerçeve sunuyor.

Gemi hizmete alınmadan önce personel yetkinliği, acil durum müdahalesi, değişiklik yönetimi (management of change) ve kara teşkilatı desteğinin planlanması, alternatif yakıtlara geçiş sürecindeki organizasyonel ihtiyaçların önceden belirlenmesine imkân sağlıyor.

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDFV1ULU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon: Dahili (456)
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





Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) çerçevesinde yürütülen deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasına yönelik çalışmalarla birlikte alternatif yakıtların kullanımının artması, gemilerin teknik altyapılarının yanı sıra emniyet yönetimi sistemlerinin de dönüşmesini gerekli kılıyor.

Metanol yakıtlı gemilere yönelik yeni yaklaşım, alternatif yakıtların gemilerde emniyetli ve kontrollü şekilde kullanılabilmesi için teknik sistemler, insan unsuru, operasyonel prosedürler ve kurumsal öğrenmenin birlikte ele alındığı kapsamlı bir emniyet yönetimi çerçevesi ortaya koyuyor. (Kaynak: BIMCO Web Sitesi)

3. Avrupalı Gemi Sahiplerinden Avrupa Komisyonu'na AB ETS Çağrısı

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA), Avrupa Komisyonu tarafından açıklanması beklenen yeni AB Emisyon Ticaret Sistemi (AB ETS) teklifine ilişkin değerlendirmelerde bulunarak, Avrupalı gemi sahiplerinin rekabet gücünün korunması ve denizcilik sektörünün enerji dönüşümünün desteklenmesi için öncelikli beklentilerini paylaştı.

ECSA, IMO'da küresel bir karbon fiyatlandırma mekanizmasının yürürlüğe girmesi halinde AB ETS düzenlemelerinin gözden geçirilerek yürürlükten kaldırılmasını, böylece çifte düzenleme ve mali yükün önlenmesini talep ediyor. Ayrıca, denizcilikten elde edilen ETS gelirlerinin sürdürülebilir yakıtların maliyet farkının azaltılması, temiz yakıtların kullanımının yaygınlaştırılması ve temiz teknoloji yatırımlarının desteklenmesi amacıyla kullanılması gerektiğini vurguluyor.

Ayrıca ECSA, enerji verimliliği ve net sıfır teknolojilerine yönelik yatırımların desteklenmesi, AB limanları arasında eşit rekabet koşullarının korunması, adalar, uzak bölgeler ve buz sınıfına sahip gemilere yönelik muafiyetlerin daha işlevsel hale getirilmesi ile AB ETS ve FuelEU Maritime kapsamındaki raporlama yükümlülüklerinin uyumlaştırılarak idari yüklerin azaltılması çağrısında bulundu. (Kaynak: ECSA Web Sitesi)

4. HNS Sözleşmesi Gemi Sahipleri ve İşletmeciler İçin Yeni Yükümlülükler Getirecek

Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla Bağlantılı Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazminata İlişkin 1996 Uluslararası Sözleşmesi'nin, 2010 Protokolü ile değiştirilen hâlinin (HNS Sözleşmesi) 29 Kasım 2027 tarihinde yürürlüğe girmesi öngörüldü. Sözleşmenin yürürlüğe girmesiyle birlikte, deniz yoluyla taşınan tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan zararların tazminine yönelik daha bütüncül, yeknesak ve öngörülebilir bir uluslararası sorumluluk rejiminin oluşturulması amaçlandı.

HNS Sözleşmesi, tankerlerden kaynaklanan petrol kirliliği zararlarına ilişkin mevcut uluslararası sorumluluk ve tazminat rejimlerinden yararlanılarak geliştirildi. Bununla birlikte Sözleşme, yalnızca çevresel kirliliği değil; yangın, patlama, toksisite, ölüm, kişisel yaralanma ve maddi zarar gibi tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanabilecek daha geniş bir zarar grubunu kapsadı.

Sözleşme kapsamında kayıtlı gemi sahibi için kusursuz sorumluluk esasına dayalı bir sistem

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDFV1ULU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon: Dahili (456)
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





öngörüldü. Bu sistem; zorunlu sigorta veya diğer mali güvence mekanizmaları, sigortacıya karşı doğrudan talep hakkı ve ikinci kademe olarak faaliyet gösterecek uluslararası HNS Fonu ile desteklendi.

Geniş Bir Yük Grubu Kapsama Alındı

HNS Sözleşmesi, deniz yoluyla yük olarak taşınan geniş bir tehlikeli ve zararlı madde grubuna uygulanacak şekilde düzenlendi. Petrol ürünleri, belirli yağ türleri, zehirli ve tehlikeli sıvı maddeler, LNG ve LPG gibi sıvılaştırılmış gazlar, parlama noktası 60°C'yi aşmayan maddeler, ambalajlı tehlikeli yükler ve kimyasal tehlike arz eden katı dökme yükler bu kapsamda değerlendirildi.

Bir maddenin Sözleşme kapsamında HNS niteliği taşıyıp taşımadığının belirlenmesinde, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) sözleşmeleri ve ilgili uluslararası kodlarda yer alan tanım, liste ve kriterlerin esas alınması öngörüldü. Bu amaçla IMO tarafından geliştirilen HNS Finder sisteminin, sektör açısından temel referans araçlarından biri olması bekleniyor.

Bununla birlikte Sözleşme, söz konusu maddelerin geminin kendi sevk yakıtı olarak kullanılmasını kapsam dışında bıraktı. Buna göre LNG, LPG, metanol veya amonyak yük olarak taşındığında HNS rejimine tabi olabilecek; ancak aynı maddelerin geminin yakıtı veya sevk sistemi kapsamında kullanılması durumunda farklı uluslararası veya ulusal düzenlemeler uygulanacak.

Gemi Büyüklüğünden Bağımsız Bir Uygulama Alanı Öngörüldü

HNS Sözleşmesi, belirli istisnalar dışında, tehlikeli ve zararlı maddeleri yük olarak taşıyan deniz gemilerine büyüklüklerinden bağımsız olarak uygulanacak.

Genel bir asgari tonaj sınırı öngörülmezken, Taraf Devletlere 200 GT veya daha düşük tonajlı, HNS'yi yalnızca ambalajlı olarak taşıyan ve münhasıran söz konusu devletin limanları veya tesisleri arasındaki iç seferlerde kullanılan gemileri kapsam dışında bırakma imkânı tanındı.

Bu düzenleme nedeniyle, diğer IMO sorumluluk sözleşmeleri kapsamında sertifika taşıma zorunluluğuna tabi olmayan bazı gemilerin de HNS sertifikalandırma rejimi kapsamına girmesi bekleniyor.

Savaş gemileri ile devlet mülkiyetinde veya işletmesinde bulunan ve yalnızca ticari olmayan kamu hizmetlerinde kullanılan gemiler ise Sözleşme kapsamı dışında bırakıldı.

Sorumluluk Yükleme ile Başlayıp Boşaltma ile Sona Erecek

Sözleşme, tehlikeli ve zararlı maddelerin deniz yoluyla taşınmasından kaynaklanan zararları kapsayacak.

Taşıma süresinin, yükleme sırasında HNS'nin gemi ekipmanına girdiği veya gemi küpeştesini geçtiği anda başlaması; boşaltma sırasında ise gemi ekipmanından çıktığı veya gemi küpeştesini geçtiği anda sona ermesi esas alındı.

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDFV1ULU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon: Dahili (456)
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 nedenle yükleme öncesindeki veya boşaltma sonrasındaki kara taşımacılığı sırasında meydana gelen zararlar HNS Sözleşmesi kapsamında değerlendirilmeyecek. Terminal, boru hattı ve multimodal taşımacılık faaliyetlerinde sorumluluğun hangi aşamada başladığı ve sona erdiğinin sözleşmelerde açık biçimde belirlenmesi önem taşıyacak.

Coğrafi Uygulama Alanı Zararın Türüne Göre Değişecek

HNS Sözleşmesi, bir Taraf Devletin ülkesinde veya karasularında meydana gelen zararlara uygulanacak. Kirlilik zararları bakımından uygulama alanı, Taraf Devletlerin münhasır ekonomik bölgelerine veya uluslararası hukuk uyarınca belirlenen eşdeğer deniz alanlarına kadar uzanacak.

Taraf Devletlerin ülkesi ve karasuları dışında meydana gelen, kirlilik zararı dışındaki olaylarda ise Sözleşmenin uygulanabilmesi için zarara neden olan tehlikeli ve zararlı maddelerin bir Taraf Devlette kayıtlı gemide taşıyıyor olması gerekecek.

Bu nedenle meydana gelebilecek olaylarda hem olayın konumu hem de geminin bayrak devleti belirleyici unsurlar arasında yer alacak.

İki Kademeli Tazminat Mekanizması Uygulanacak

HNS Sözleşmesi kapsamında iki kademeli bir tazminat sistemi oluşturuldu.

Birinci kademede, kayıtlı gemi sahibinin kusursuz sorumluluğu esas alındı. Gemi sahibinin sorumluluğunun zorunlu sigorta veya başka bir mali güvence mekanizmasıyla teminat altına alınması öngörüldü.

İkinci kademede ise HNS Fonu devreye girecek. Gemi sahibinin sorumluluk limitinin yetersiz kaldığı veya birinci kademe kapsamında tazminat sağlanamadığı durumlarda Fon tarafından ilave tazminat ödenebilecek.

Bir olay için gemi sahibi, sigortacı ve HNS Fonu tarafından karşılanabilecek toplam tazminat tutarı 250 milyon Özel Çekme Hakkına (SDR) kadar ulaşabilecek.

HNS Fonu, Taraf Devletlerde katkıya tabi dökme HNS yüklerini teslim alan alıcıların yapacağı katkılarla finanse edilecek. Ambalajlı tehlikeli ve zararlı maddeler tazminat sistemi içinde yer almaya devam edecek olmakla birlikte, 2010 Protokolü kapsamında katkıya tabi yük olarak değerlendirilmeyecek.

Ölüm, Yaralanma ve Çevresel Zararlar Tazminat Kapsamında Olacak

Sözleşme kapsamında;

- HNS taşıyan gemide veya gemi dışında meydana gelen ölüm ve kişisel yaralanmalar,
- Gemi dışındaki malların kaybı veya hasara uğraması,

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDFV1ULU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon: Dahili (456)
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





- Çevrenin kirlenmesinden kaynaklanan zararlar,
- Çevresel bozulmadan kaynaklanan ekonomik kayıplar,
- Önleyici tedbirlerin maliyetleri,
- Önleyici tedbirlerden kaynaklanan ilave kayıp ve zararlar

için tazminat talep edilebilecek.

Tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan zararın diğer nedenlerden doğan zararlardan makul şekilde ayrıştırılmadığı bazı karmaşık olaylarda, belirli istisnalar saklı kalmak kaydıyla zararın tamamının HNS kaynaklı kabul edilmesi mümkün olabilecektir.

Zorunlu Sigorta ve HNS Sertifikası Gerekecek

Taraf Devlette kayıtlı ve tehlikeli ve zararlı madde taşıyan gemilerin, kayıtlı gemi sahibinin sorumluluk sınırına kadar sigorta veya başka bir mali güvence bulundurması gerekecektir.

Taraf Devletler ayrıca kendi limanlarına veya kıyı açıklarındaki tesislerine giriş ve çıkış yapan gemilerin, sicil devletlerine bakılmaksızın gerekli sigorta veya mali güvenceyi bulundurmalarını sağlamakla yükümlü olacak.

Sigorta veya mali güvence sağlayıcısı tarafından düzenlenen HNS Sözleşmesi Blue Card, yetkili devlet idaresi tarafından düzenlenecek HNS sertifikasının alınmasında kullanılacak.

Taraf Devlette kayıtlı gemilerin sertifikalarının sicil devletinin yetkili idaresi tarafından düzenlenmesi veya tasdik edilmesi gerekecek. Taraf Devlette kayıtlı olmayan gemiler de bir Taraf Devlet limanına veya terminaline ticari amaçla uğramaları durumunda, Taraf Devlet tarafından düzenlenen veya tasdik edilen geçerli HNS sertifikasına tabi olabilecektir.

Gemi Sahibinin Sorumluluğuna Üst Sınırlar Getirildi

Gemi sahibinin sorumluluk sınırı, olayın dökme veya ambalajlı HNS ile bağlantılı olup olmadığına göre farklılık gösterecektir.

Ambalajlı, karma veya kaynağı belirsiz HNS olaylarında sorumluluk sınırı 2.000 GT'ye kadar olan gemiler için 11,5 milyon SDR olarak belirlendi. 2.001 GT ile 50.000 GT arasındaki her tonaj birimi için 1.725 SDR, 50.000 GT'nin üzerindeki her tonaj birimi için ise 414 SDR ilave edilmesi öngörüldü. Bu kategoride azami sorumluluk tutarı 115 milyon SDR olarak belirlendi.

Ölüm ve kişisel yaralanma taleplerine, gemi sahibinin sorumluluk fonunun üçte ikisine kadar diğer taleplere göre öncelik tanındı.

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDFV1ULU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon: Dahili (456)
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





Yük Bilgilerinin Doğruluğu Kritik Önem Taşıyacak

Sözleşme kapsamında yükün doğru şekilde sınıflandırılması, tanımlanması ve tehlikeli yük bilgilerinin zamanında sağlanması önemli yükümlülükler arasında yer aldı.

Gemi sahibinin, sevk edilen maddelerin tehlikeli ve zararlı niteliği hakkında doğru bilgi verilmemesi nedeniyle gerekli sigortayı yaptıramaması veya zararın ortaya çıkması durumunda, belirli şartlar altında yük ilgililerine veya diğer üçüncü kişilere karşı rücu hakkının doğabileceği öngörüldü.

Bu nedenle yük tanımları, tehlikeli yük beyanları, sınıflandırma bilgileri ve acil durum bilgilerinin yükleme öncesinde eksiksiz ve doğru biçimde gemiye iletilmesi gerekecek.

Gemi Kiralama Sözleşmesi (Charter Party) ve Operasyonel Süreçler Gözden Geçirilecek

HNS Sözleşmesi, taşıma tarafları arasındaki sözleşmesel risk dağılımını doğrudan belirlemeyecek.

Bu nedenle mevcut gemi kiralama sözleşmelerinde (Charter Party) yer alan tehlikeli yükler, yük bilgileri, geminin hukuka uygun kullanımı, mali güvence, gecikme, maliyet ve tazminat hükümleri önemini koruyacak.

Gemi sahipleri ve işletmecilerin, 29 Kasım 2027 öncesinde taşıdıkları veya taşımayı planladıkları HNS yüklerini belirlemeleri, ticaret rotalarını gözden geçirmeleri, uğrak yapılacak Taraf Devletlerdeki sertifikalandırma koşullarını incelemeleri ve ilgili sözleşmesel hükümleri güncellemeleri gerekecek.

Ayrıca geminin ilgili yükü uluslararası ve ulusal mevzuata uygun şekilde taşıyabildiğinin, gerekli sertifikaların mevcut olduğunun ve tehlikeli yük bilgilerinin eksiksiz sağlandığının sefer bağlantısı veya taşıma taahhüdü verilmeden önce teyit edilmesi önem taşıyacak.

HNS Rejimi Uluslararası Denizcilik Sorumluluk Sistemindeki Önemli Bir Boşluğu Kapatacak

HNS Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte, deniz yoluyla taşınan tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan zararların tazminine ilişkin uluslararası sistemde uzun süredir mevcut olan önemli bir düzenleme boşluğunun giderilmesi bekleniyor.

Yeni rejim; gemi sahiplerinin sorumluluğu, zorunlu mali güvence, devlet sertifikalandırması ve uluslararası tazminat fonunu birlikte ele alan kapsamlı bir yapı oluşturacak.

Bu doğrultuda denizcilik sektörünün, 29 Kasım 2027 tarihinden önce HNS kapsamındaki yüklerin sınıflandırılması, sertifikalandırma süreçleri, mali güvence düzenlemeleri, Taraf Devlet uygulamaları, operasyonel prosedürler ve gemi kiralama sözleşmeleri (Charter Party) bakımından gerekli hazırlıkları tamamlaması önem taşıyor. (Kaynak: BIMCO Web Sitesi)

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDFV1ULU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon: Dahili (456)
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





5. Batarya-Hibrit Yeni İnşa Gemi ile Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığında Yeşil Dönüşüm

Avrupa kısa mesafeli deniz taşımacılığı (short-sea shipping) sektöründe düşük ve sıfır emisyonlu teknolojilere yönelik yatırımlar devam ediyor. Bu kapsamda, 3.850 dwt taşıma kapasitesine sahip yeni bir batarya-hibrit kombine yük gemisinin uzun süreli kiralama modeliyle işletilmesine yönelik yeni bir proje hayata geçiriliyor.

Hollanda'da inşa edilmekte olan geminin batarya-hibrit sevk sistemi, kısa mesafelerde tamamen elektrikli seyir gerçekleştirilmesine olanak sağlayacak. Gemi ayrıca liman operasyonları sırasında kıyı elektriği (shore power) bağlantısından yararlanabilecek ve böylece limanda doğrudan emisyon oluşturmada faaliyet gösterebilecek. Sevk sisteminin biyoyakıt kullanımına da uygun olması planlanıyor.

Yeni inşa gemide enerji verimliliğini artırmaya yönelik çeşitli teknik çözümler de uygulanacak. Bu doğrultuda gemi, rüzgâr destekli sevk sistemi (wind-assisted propulsion) ile donatılacak ve enerji tüketimi ile sera gazı emisyonlarının azaltılmasına katkı sağlayacak hidrodinamik olarak optimize edilmiş bir gövde formuna sahip olacak. Ayrıca geminin kendi yükünü tahliye edebilen gemi (self-unloader) olarak işletilebilmesi amacıyla yük elleçleme ekipmanı ile donatılması öngörülüyor.

Proje; teknik uzmanlık, operasyonel verimlilik ve sürdürülebilir taşımacılık çözümlerinin bir araya getirildiği, geleceğe yönelik bir kısa mesafeli deniz taşımacılığı yaklaşımının örneklerinden biri olarak değerlendiriliyor. Batarya teknolojilerinin kıyı elektriği, rüzgâr destekli sevk ve düşük karbonlu yakıtlarla birlikte kullanılması, deniz taşımacılığının çevresel ayak izinin azaltılmasına yönelik çoklu teknoloji yaklaşımını ortaya koyuyor.

Öte yandan, aynı kapsamda metanol yakıt kullanımına hazır dört adet 5.000 dwt kısa mesafeli dökme yük gemisinin de Hollanda'da inşa edilmekte olduğu belirtiliyor. Kendi yükünü tahliye edebilme özelliğine sahip söz konusu gemilerin, mevcut filodaki en yaşlı dökme yük gemileriyle karşılaştırıldığında, hizmete girişlerinden itibaren karbondioksit (CO₂) emisyonlarını %40 ila %50, azot oksit (NO_x) emisyonlarını ise %90 ila %95 oranında azaltması bekleniyor.

Yeni nesil gemilerde batarya-hibrit tahrik, kıyı elektriği, rüzgâr destekli sevk, biyoyakıt ve metanol gibi alternatif enerji çözümlerinin birlikte değerlendirilmesi; Avrupa denizcilik sektörünün enerji verimliliğinin artırılması, sera gazı emisyonlarının azaltılması ve deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması yönündeki dönüşümünü destekleyen önemli bir eğilim olarak öne çıkıyor. (Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)

6. Açık Deniz Rüzgâr Enerjisi Lojistiği İçin 40.000 Ton Kapasiteli Ağır Yük Taşıma Gemisi İnşa Ediliyor

Avrupa'daki açık deniz rüzgâr enerjisi projelerinde kullanılacak büyük ölçekli dönüştürücü platformların taşınmasına yönelik olarak, 40.000 metrik tona kadar yük taşıma kapasitesine sahip yarı batabilir ağır yük taşıma gemisinin inşa süreci devam etti. Yaklaşık 230 metre uzunluğundaki

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDFV1ULU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon: Dahili (456)
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





geminin 2028 yılında hizmete alınmasının planlandığı bildirildi.

Gemi, Asya ve Avrupa'daki üretim tesislerinde imal edilen büyük ölçekli açık deniz elektrik dönüştürücü platformlarının taşınması ve açık denizde doğrudan kurulum gemisine aktarılması amacıyla özel olarak tasarlandı. Dönüştürücü platformlar, açık deniz rüzgâr türbinlerinde üretilen alternatif akımın (AC), denizaltı kabloları üzerinden karaya iletilebilmesi amacıyla doğru akıma (DC) dönüştürülmesinde kritik rol oynadı. Açık deniz rüzgâr enerjisi projelerinin kıyıda daha uzak alanlara yönelmesiyle birlikte bu yapıların lojistik önemi de arttı.

Geminin kış güvertesi, 40.000 metrik tona kadar ağırlığa sahip yapıların taşınmasına uygun şekilde tasarlandı. Transfer operasyonları sırasında ağır yük taşıma gemisinin kurulum gemisinin bordasında konumlanarak ana güvertesini su hattının altına indireceği ve taşınan dönüştürücü platformun yüzdürme yöntemiyle doğrudan kurulum gemisine aktarılacağı belirtildi. Bu operasyon yöntemi, özellikle iki büyük geminin açık denizde yakın mesafede çalışması nedeniyle yüksek seviyede sevk, manevra ve dinamik konumlandırma (Dynamic Positioning – DP) kabiliyeti gerektirdi.

Bu kapsamda geminin, her biri 3,5 MW gücünde dört adet nozullu, 360 derece dönebilen azimutal elektrikli sevk ünitesi ile donatılması planlandı. Sevk sisteminin yüksek çekme kuvveti sağlamasının yanı sıra hassas konumlandırma kabiliyeti sunacağı ve nozulların seyir verimliliğini artıracak şekilde optimize edildiği bildirildi.

Kullanılacak dişlisiz elektrikli sevk konfigürasyonunun mekanik kayıpların, yakıt tüketiminin, gürültü ve titreşimin azaltılmasına katkı sağlaması; aynı zamanda yağlama yağı ihtiyacını ve buna bağlı bakım gereksinimlerini sınırlandırması öngörüldü. Kompakt sistem mimarisinin, özellikle güverte alanı, yük kapasitesi ve gemi stabilitesinin kritik önem taşıdığı ağır yük taşıma gemilerinde ekipman yerleşimi açısından tasarım esnekliği sağlaması bekleniyor.

Geminin elektrik güç altyapısında ise kapalı halka topolojisine sahip orta gerilim alternatif akım (AC) elektrik güç sistemi kullanılacağı belirtildi. Sistemin entegre güç ve enerji yönetimi ile gelişmiş elektrik tesisi koruma fonksiyonları üzerinden yönetileceği, ayrıca uzaktan durum izleme ve bakım kabiliyetlerinin de sisteme entegre edileceği bildirildi.

Geminin 2028 yılında hizmete girmesinin ardından Asya ve Avrupa'daki imalat tesisleri ile açık deniz kurulum sahaları arasında özel bir lojistik zincirin parçası olması öngörüldü. Yeni operasyon modelinin, dönüştürücü platformların taşıma ve kurulum aşamaları arasında konvansiyonel liman tabanlı yükleme ve boşaltma işlemlerine duyulan ihtiyacı azaltarak doğrudan açık deniz transferine imkân sağlaması hedeflendi. Böylece açık deniz rüzgâr enerjisi projelerinde ağır yük lojistiğinin operasyonel verimliliğinin ve emniyetinin artırılması amaçlandı. (Kaynak: BBN BREAKBULK.NEWS Web Sitesi)

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDFV1ULU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon: Dahili (456)
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





Bilgilerinize arz ve rica ederim.

Saygılarımla,

e-imza

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)
- 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 imzalanmıştır.



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDFV1ULU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon: Dahili (456)
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

