



Sayı : 38591462-010.07.03-2026-2081

19.08.2026

Konu : İMEAK DTO Ağustos 2026 AB Bülteni Hk.

Sirküler No: 638

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. Denizcilik Kaynaklı AB ETS Gelirlerinin Üye Devletlere Dağılımı ve Sektörel Dönüşümde Kullanımı Gündemde

Deniz taşımacılığının Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi'ne (European Union Emissions Trading System, EU ETS) dâhil edilmesiyle elde edilen gelirlerin üye devletler arasındaki dağılımını inceleyen yeni bir çalışma, sektörün yıllık katkısının karbon fiyatlarına bağlı olarak 7,7 milyar avroya kadar ulaşabileceğini ortaya koymuştur.

Çalışma, Avrupa Komisyonunun EU ETS mevzuatına ilişkin gözden geçirme hazırlıklarının sürdüğü bir dönemde, denizcilik sektöründen elde edilen karbon gelirlerinin deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması amacıyla ne ölçüde kullanıldığını yeniden gündeme taşımıştır.

Denizcilik Kaynaklı EU ETS Gelirleri

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations, ECSA) tarafından yaptırılan analizde, deniz taşımacılığının EU ETS kapsamına alınmasından kaynaklanan gelirlerin ulusal düzeyde gerçekleştirilen emisyon tahsisatı açık artırmaları aracılığıyla üye devletlere nasıl dağıtıldığı incelenmiştir.

Çalışmaya göre, AB Emisyon Tahsisatı (European Union Allowance, EUA) fiyatının ton başına 100 avro olması hâlinde, üye devletlerin deniz taşımacılığında kaynaklanan ilave yıllık gelirinin yaklaşık 7,7 milyar avroya ulaşacağı hesaplanmıştır. EUA fiyatının ton başına 85 avro seviyesinde gerçekleşmesi durumunda ise söz konusu gelirin yaklaşık 6,6 milyar avro olacağı öngörülmüştür.

Bu hesaplamalara, Avrupa Birliği düzeyindeki fon ve finansman mekanizmalarına aktarılan gelirler dâhil edilmemiştir.

Denizcilik sektörünün EU ETS kapsamında Avrupa Birliği ve üye devletlerin kamu gelirlerine sağladığı toplam katkının yıllık 9 milyar avroya kadar çıkabileceği, buna karşılık elde edilen gelirin yalnızca sınırlı bir bölümünün deniz taşımacılığının temiz enerji dönüşümüne yeniden yönlendirildiği belirtilmiştir.

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=BS5F143K5>
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





Gelirlerin Üye Devletlere Dağılımı

EU ETS açık artırma gelirlerinin üye devletlere dağılımı, ülkelerin ticaret filosu büyüklüğü, liman kapasitesi veya deniz taşımacılığı faaliyetlerinin yoğunluğuna göre değil, ağırlıklı olarak tarihsel sanayi emisyonları esas alınarak gerçekleştirilmektedir.

Bu nedenle denize kıyısı bulunmayan bazı üye devletlerin, önemli ticaret filolarına ve liman altyapısına sahip denizcilik ülkelerinden daha yüksek gelir elde edebildiği görülmektedir. Ton başına 100 avroluk EUA fiyatı senaryosunda Almanya'nın yaklaşık 1,67 milyar avro, Polonya'nın 972 milyon avro, İtalya'nın 787 milyon avro, İspanya'nın 712 milyon avro, Fransa'nın 465 milyon avro, Yunanistan'ın 442 milyon avro, Çekya'nın 376 milyon avro ve Romanya'nın 357 milyon avro yıllık gelir elde edeceği tahmin edilmiştir.

Ulusal yeşil hidrojen stratejisi kapsamında küresel ölçekte liderlik hedefleyen Almanya'nın, denizcilik kaynaklı EU ETS gelirlerinden en yüksek payı alan ülke olacağı öngörülmektedir.

EU ETS Direktifi Gözden Geçiriliyor

Avrupa Komisyonu tarafından yürütülen AB Emisyon Ticaret Sistemi Direktifi (EU Emissions Trading System Directive, EU ETS Directive) gözden geçirilmesinin, 2031-2040 emisyon ticareti dönemine ilişkin hukuki ve mali çerçeveyi şekillendirmesi beklenmektedir.

Gözden geçirme sürecinde deniz taşımacılığının EU ETS'ye mali katkısı, emisyon tahsisatı açık artırma gelirlerinin kullanımı, sürdürülebilir denizcilik yakıtlarının desteklenmesi, temiz denizcilik teknolojilerinin finansmanı, yeni sektörlerin sisteme dâhil edilmesi ve emisyon üst sınırlarının daha da sıkılaştırılması gibi başlıkların öne çıkacağı değerlendirilmektedir.

Avrupa Komisyonunun İklim Eylemi Genel Müdürlüğü (Directorate-General for Climate Action, DG CLIMA) bünyesinde hazırlanan düzenleme taslağının farklı genel müdürlükler tarafından değerlendirildiği ve bazı temel hükümlere ilişkin kurum içi görüşmelerin devam ettiği bildirilmiştir.

Denizcilik İçin Bağlayıcı Bir Gelir Tahsisi Bulunmuyor

EU ETS Direktifi'nin 10(3) maddesi uyarınca üye devletlerin, emisyon tahsisatlarının açık artırılması yoluyla elde edilen gelirleri enerji dönüşümü ve iklim hedeflerinin desteklenmesinde kullanması gerekmektedir.

Deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması, söz konusu gelirlerin kullanılabileceği uygun alanlar arasında açıkça yer almaktadır. Bununla birlikte, açık artırma gelirlerinin belirli bir bölümünün doğrudan denizcilik sektörüne tahsis edilmesini zorunlu kılan sektörel bir harcama yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Bu durum, üye devletlerin elde ettikleri gelirleri çevre, enerji, sanayi ve iklim politikaları kapsamındaki farklı önceliklere yönlendirebilmesine imkân sağlamaktadır.

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=BS5F143K5>
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





Avrupa Komisyonunun Karbon Piyasası Raporu'na (Carbon Market Report) göre, geçmiş dönem EU ETS gelirlerinin yalnızca yaklaşık yüzde 5'i sanayinin karbonsuzlaştırılması amacıyla kullanılmıştır. Denizcilik sektörü mevzuatta uygun finansman alanlarından biri olarak belirtilmesine rağmen, doğrudan denizcilik projelerine ayrılan kaynakların oldukça sınırlı kaldığı ifade edilmiştir.

Fransa ve Estonya'nın EU ETS gelirlerinin belirli bir bölümünü denizcilik sektörüne yönlendirdiği, diğer üye devletlerin büyük bölümünde ise benzer nitelikte özel bir kaynak tahsis mekanizmasının henüz oluşturulmadığı belirtilmiştir.

EU ETS Gelirlerinin Denizcilik Dönüşümüne Yönlendirilmesi Talep Ediliyor

ECSA, EU ETS gözden geçirmesi kapsamında üye devletlerin açık artırma gelirlerinin belirli bir bölümünü sürdürülebilir denizcilik yakıtları ile temiz denizcilik teknolojilerine tahsis etmesinin zorunlu hâle getirilmesi gerektiğini savunmaktadır.

Bu kapsamda gelirlerin;

- sürdürülebilir ve düşük emisyonlu denizcilik yakıtlarının üretimi ve tedarikine,
- sıfır ve düşük emisyonlu gemi teknolojilerine,
- alternatif yakıt ikmal altyapısına,
- limanlarda kıyı elektriği sistemlerine,
- gemilerin enerji verimliliğinin artırılmasına,
- mevcut gemilerin alternatif yakıt kullanımına uygun şekilde dönüştürülmesine yönlendirilmesi talep edilmektedir.

Gündemde bulunan düzenleme seçenekleri arasında, temiz teknolojiler ve temiz yakıtlar için yaklaşık 3 milyar avro değerinde ücretsiz emisyon tahsisatı sağlanmasına yönelik yeni bir mekanizmanın yer aldığı belirtilmektedir.

Bununla birlikte, üye devletlere deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması amacıyla bağlayıcı kaynak tahsisi yükümlülüğü getirilmemesi hâlinde, söz konusu mekanizmanın sektörün yatırım ve finansman ihtiyaçlarının karşılanmasında yetersiz kalabileceği değerlendirilmektedir.

Gemi Yatırımları ile Sürdürülebilir Yakıt Arzı Arasındaki Uyumsuzluk

Çalışmada, sürdürülebilir ve alternatif yakıt kullanabilen gemilere yönelik yatırımlar ile Avrupa'daki yakıt üretim kapasitesi arasında giderek büyüyen bir uyumsuzluk bulunduğu dikkat çekilmiştir.

Avrupalı armatörlerin, sürdürülebilir yakıt kullanma kabiliyetine sahip gemilere ilişkin küresel sipariş defterinin yaklaşık yüzde 44'ünü oluşturduğu belirtilmiştir.

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=BS5F143K5>
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





Buna karşılık Avrupa'nın küresel sürdürülebilir yakıt üretiminin yalnızca yüzde 10'unu gerçekleştirdiği, Avrupa'da üretilen sürdürülebilir yakıtların yüzde 5'inden daha azının denizcilik sektörünün kullanımına ayrıldığı ve küresel yakıt üretim projelerinin yaklaşık yüzde 74'ünün Asya'da bulunduğu ifade edilmiştir.

Bu veriler, gemi sahiplerinin düşük ve sıfır emisyonlu gemilere yatırım yapmasına rağmen yeterli miktarda sürdürülebilir denizcilik yakıtına rekabetçi koşullarda erişememe riskiyle karşı karşıya bulunduğunu göstermektedir.

EUA Fiyatlarının Yükselmesi Bekleniyor

EUA'ların ton başına yaklaşık 80 avro seviyesinde işlem gördüğü, gösterge EUA fiyatlarının 2026-2027 döneminde ton başına ortalama 80 ila 107 avro arasında gerçekleşebileceği öngörülmektedir.

Emisyon üst sınırlarının sıkılaştırılması ve ilave sektörlerin EU ETS kapsamına alınması hâlinde EUA fiyatlarının 2030 yılına kadar ton başına 145 ila 222 avro seviyesine yükselebileceği tahmin edilmektedir.

Deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonların genel olarak mevcut seviyelerde kalacağı varsayımı altında, sektörün önümüzdeki on yıllık dönemde EU ETS'ye kümülatif olarak yaklaşık 90 milyar avro katkı sağlayabileceği ve yaklaşık 900 milyon EUA teslim etmesi gerekebileceği hesaplanmıştır.

Genel Değerlendirme

Deniz taşımacılığının EU ETS kapsamına alınması, üye devletler açısından önemli bir kamu geliri oluştururken, sektörün düşük ve sıfır emisyonlu dönüşümünün finansmanına ilişkin tartışmaları da beraberinde getirmektedir.

EU ETS Direktifi'nin gözden geçirilmesi kapsamında, denizcilik faaliyetlerinden elde edilen açık artırma gelirlerinin belirli bir bölümünün sürdürülebilir denizcilik yakıtları, temiz gemi teknolojileri ve liman altyapısı yatırımlarına yönlendirilmesi, Avrupa Birliği'nin iklim hedefleri ile denizcilik sektörünün dönüşüm ihtiyaçları arasındaki uyumun güçlendirilmesi bakımından önem taşımaktadır. (Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)

2. Basel Sözleşmesi Görüşmeleri Gemi Geri Dönüşümünde Düzenleyici Belirliliğe Katkı Sağladı

Basel Sözleşmesi Açık Uçlu Çalışma Grubu'nun (Open-ended Working Group – OEWG) son toplantısında, gemi geri dönüşümüne ilişkin uluslararası hukuki ve çevresel düzenlemelerin birbiriyle uyumlu şekilde uygulanmasına yönelik çalışmalar ele alınmıştır.

Toplantıda, Basel Sözleşmesi ile Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi'nin (Hong Kong International Convention for the

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=BS5F143K5>
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





Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships – Hong Kong Sözleşmesi/HKC) kullanım ömrünü tamamlamış gemilere eş zamanlı olarak uygulanmasının yol açabileceği mükerrer düzenleyici yükler değerlendirilmiştir.

Taraflarca, her iki uluslararası düzenleyici rejimin aynı gemiye eş zamanlı şekilde uygulanmasının desteklenmemesi, gemi geri dönüşümüne ilişkin hukuki belirliliğin güçlendirilmesi bakımından olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmiştir. Birbiriyle örtüşen yükümlülüklerin; hukuki belirsizliklere, operasyonel verimsizliklere ve mevzuata uyum süreçlerinde güçlükler yaşanmasına neden olabileceği belirtilmiştir.

Bununla birlikte, Basel Sözleşmesi ile Hong Kong Sözleşmesi arasındaki ilişkinin uygulamada nasıl yürütüleceğine ve birbiriyle örtüşen yükümlülüklerin nasıl ele alınacağına ilişkin nihai bir sonuca henüz ulaşılammıştır.

Küresel ve Uyumlaştırılmış Bir Düzenleyici Çerçeveye İhtiyaç Bulunuyor

Gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin emniyetli, çevreye duyarlı ve etkin şekilde yürütülebilmesi için küresel ölçekte tutarlı ve uyumlaştırılmış bir düzenleyici çerçevenin oluşturulmasının önem taşıdığı ifade edilmiştir.

Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi, gemi geri dönüşüm sektörü açısından önemli bir dönüm noktası teşkil etmektedir. Sözleşme, gemilerin tasarımı, işletilmesi, geri dönüşüme hazırlanması ve yetkilendirilmiş gemi geri dönüşüm tesislerinde emniyetli ve çevreye duyarlı şekilde geri dönüştürülmesine yönelik özel bir küresel düzenleyici çerçeve oluşturmaktadır.

Buna karşılık, esas olarak tehlikeli ve diğer atıkların sınır ötesi taşınması ile bertarafını düzenleyen Basel Sözleşmesi'nin uluslararası sefer yapan gemilere uygulanması, gemilerin kendine özgü hareketli yapısı nedeniyle hukuki ve idari karmaşıklıklara yol açabilmektedir.

Bu çerçevede; armatörlerin, gemi geri dönüşüm tesislerinin ve yetkili idarelerin öngörülebilir, tutarlı ve uygulanabilir kurallar kapsamında faaliyet göstermesinin sağlanması gerektiği vurgulanmıştır.

Uygulamaya İlişkin Belirsizlikler Devam Ediyor

Açık Uçlu Çalışma Grubu toplantısında aşağıdaki temel hususlar ele alınmıştır:

- Bir geminin hangi aşamada "atık" statüsü kazandığına ilişkin farklı yorumlar,
- Gemi geri dönüşümüne gönderilen gemilerin sınır ötesi hareketlerine uygulanacak prosedürlerdeki belirsizlikler,
- Basel Sözleşmesi ile Hong Kong Sözleşmesi hükümleri arasında oluşabilecek mükerrerlik veya uyumsuzluklar,
- Hong Kong Sözleşmesi'ne taraf devletlerde bulunan yetkilendirilmiş gemi geri dönüşüm

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=BS5F143K5>
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





tesislerine erişimde yaşanabilecek hukuki ve idari sorunlar.

Söz konusu belirsizliklerin; mevzuata uyum, denetim, yaptırım ve gemilerin çevreye duyarlı şekilde geri dönüştürülmesi süreçleri üzerinde doğrudan etkili olabileceği belirtilmiştir.

Gemi Geri Dönüşüm Tesislerindeki İyileşmelerin Desteklenmesi Gerekliyor

Son yıllarda, özellikle Güney Asya'daki birçok gemi geri dönüşüm tesisinde altyapı, iş sağlığı ve güvenliği, çevresel koruma ve atık yönetimi uygulamalarının Hong Kong Sözleşmesi gereklilikleri doğrultusunda geliştirildiği kaydedilmiştir.

Şeffaflık, bağımsız üçüncü taraf doğrulaması, çalışan emniyeti ve çevrenin korunmasına yönelik uygulamaların giderek yaygınlaştığı belirtilmiş; uluslararası düzenlemelerin sektörde kaydedilen ilerlemeleri desteklemesi gerektiği vurgulanmıştır.

Uygulanabilir Çözümler Geliştirilmesi Önem Taşıyor

Gemi geri dönüşümüne ilişkin düzenleyici çerçevenin güçlendirilmesi amacıyla aşağıdaki hususların öncelikli olarak ele alınması gerektiği değerlendirilmiştir:

- Hong Kong Sözleşmesi'nin gemi geri dönüşümüne ilişkin temel küresel düzenleyici çerçeve olarak kabul edilmesi,
- Mükerrer ve birbiriyle örtüşen yükümlülüklerin önlenmesi,
- Basel Sözleşmesi ile Hong Kong Sözleşmesi arasındaki ilişkinin açık biçimde ortaya konulması,
- Yetkili idareler ve sektör paydaşları için uygulamaya yönelik rehber dokümanlar hazırlanması,
- Uluslararası standartlarla uyumlu gemi geri dönüşüm tesislerine yönelik yatırımların desteklenmesi.

Düzenleyici açıklığın yalnızca hukuki bir gereklilik olmadığı; çalışanların sağlık ve emniyetinin geliştirilmesi, deniz çevresinin korunması ve gemilerin sorumlu biçimde geri dönüştürülmesinin sağlanması bakımından da temel önem taşıdığı ifade edilmiştir.

Sonraki Süreç

Hükümetlerin, uluslararası kuruluşların, yetkili idarelerin ve ilgili sektör paydaşlarının, küresel gemi geri dönüşüm rejiminin uyumlu ve uygulanabilir şekilde geliştirilmesine yönelik çalışmalarını sürdürmesi beklenmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) uygulama deneyimi kazanma sürecinin; yeni düzenleyici çerçevenin uygulamada değerlendirilmesi, ilave

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



Evrak Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BS5F143K5>
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





rehberliğe ihtiyaç duyulan alanların belirlenmesi ve uygulamadan kaynaklanan sorunlara yönelik çözüm geliştirilmesi bakımından önemli bir fırsat sunacağı belirtilmiştir.

Bu sürecin, uygulama deneyimlerinden yararlanılması ve ihtiyaç duyulan alanlarda küresel gemi geri dönüşüm rejiminin güçlendirilmesi amacıyla etkin biçimde kullanılması gerektiği değerlendirilmiştir. (Kaynak: BIMCO Web Sitesi)

3. Metanol Çift Yakıtlı Ultra Büyük Konteyner Gemisi Avrupa Hattında Hizmete Girdi

Metanol kullanımına uygun 24.168 TEU kapasiteli ultra büyük konteyner gemisi, Qingdao Limanı'nda gerçekleştirilen ilk yeşil metanol yakıt ikmalinin ardından Asya-Kuzey Avrupa hattındaki ilk seferine başladı.

Metanol çift yakıtlı tahrik sistemine sahip yeni nesil ultra büyük konteyner gemisinin, Avrupa'ya yönelik ilk seferi öncesinde Qingdao Limanı'nda yeşil metanol yakıt ikmalini başarıyla tamamladı.

24.168 TEU taşıma kapasitesine sahip gemi, aynı tipte inşa edilmesi planlanan yedi gemilik filo yenileme programının ilk ünitesini oluştururken, hâlihazırda metanol kullanımına uygun dünyanın en büyük konteyner gemilerinden biri olarak öne çıkıyor.

Gerçekleştirilen yakıt ikmal operasyonu, geminin teknik açıdan yeşil metanolü deniz yakıtı olarak güvenli ve etkin biçimde kullanabilecek altyapıya sahip olduğunu ortaya koydu. Bununla birlikte, geminin düzenli olarak yeşil metanolle işletilmesinin teknik yeterlilikten çok yakıt maliyetleri, arz güvenliği, liman altyapısı ve düzenleyici koşullara bağlı olacağı değerlendiriliyor.

Yeşil metanol, konvansiyonel denizcilik yakıtlarına kıyasla hâlen önemli ölçüde daha yüksek maliyetli olup sınırlı üretim kapasitesi ve az sayıdaki limanda bulunan ikmal altyapısı nedeniyle yaygın kullanıma geçişte çeşitli güçlüklerle karşılaşılıyor. Bu nedenle metanol çift yakıtlı gemilerin önemli bir bölümü, ticari ve operasyonel koşullara bağlı olarak geleneksel denizcilik yakıtlarıyla işletilmeye devam ediyor. Metanol kullanımı ise yakıtın mevcut olduğu, düzenleyici gerekliliklerin devreye girdiği veya yük sahipleri ile taşıma hizmeti kullanıcılarının ilave maliyetleri karşılamayı kabul ettiği durumlarda tercih ediliyor.

Küresel çift yakıtlı gemi filosunun büyümesiyle birlikte sektörün temel meselesi, metanolün deniz yakıtı olarak teknik ve emniyetli biçimde kullanılabilirliğinin kanıtlanmasından ziyade, bu yakıtın sürekli ve ekonomik olarak kullanılmasını sağlayacak piyasa koşullarının oluşturulmasına dönüşüyor.

Bu kapsamda Qingdao Limanı'nda gerçekleştirilen yeşil metanol ikmal, alternatif deniz yakıtlarına yönelik liman altyapısının ve yakıt tedarik zincirinin geliştirilmesi bakımından önemli bir adım olarak değerlendiriliyor. Söz konusu operasyonun, gelecekte artması beklenen düşük ve sıfır karbonlu deniz yakıtı talebinin karşılanmasına yönelik altyapı yatırımlarına katkı sağlaması bekleniyor.

Filo yenileme programı kapsamında inşası devam eden altı kardeş geminin de hizmete

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=BS5F143K5>
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





alınmasıyla, yeşil metanol arzının artması ve ticari koşulların iyileşmesi hâlinde alternatif yakıt kullanımının kademeli olarak artırılabilceği öngörülmüyor.

İlk sefer, metanol çift yakıt teknolojisinin operasyonel kullanıma hazır olduğunu gösterirken, yeşil metanolün düzenli kullanımının; yakıt fiyatları, müşterilerin ilave maliyetleri karşılama isteği, limanlarda yakıt bulunabilirliği ve Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi, FUEU Denizcilik Tüzüğü ile Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün sera gazı azaltım hedefleri kapsamında şekillenen düzenleyici çerçeveye bağlı olacağı değerlendiriliyor.

Gelişme, deniz taşımacılığında enerji dönüşümünün yalnızca gemi teknolojileriyle sınırlı olmadığını; alternatif yakıt üretimi, ikmal altyapısı, finansman mekanizmaları ve düzenleyici teşviklerin eş zamanlı olarak geliştirilmesi gerektiğini bir kez daha ortaya koyuyor. (Kaynak: Maritime Carbon Intelligence Web Sitesi)

4. Avrupa'da Biyo-LNG Yakıt İkmalinde Önemli Operasyon

Dünyanın en büyük sıvılaştırılmış doğal gaz (Liquefied Natural Gas, LNG) çift yakıtlı konteyner gemileri arasında yer alan 24.212 TEU kapasiteli yeni nesil bir gemiye, Rotterdam'da ilk kez biyo-LNG yakıt ikmal gerçekleştirildi.

10 Temmuz 2026 tarihinde tamamlanan operasyonda gemiye, bir LNG yakıt ikmal gemisi aracılığıyla toplam 11.125 metreküp biyo-LNG ikmal edildi. Söz konusu operasyonun, ilgili deniz taşımacılığı işletmesi tarafından bugüne kadar gerçekleştirilen en yüksek hacimli biyo-LNG yakıt ikmal olduğu bildirildi.

Yakıtın tamamının Avrupa'da, tarımsal ve organik atıklardan elde edilen biyometanın sıvılaştırılması yoluyla üretildiği belirtildi. Atık bazlı biyometandan üretilen biyo-LNG, yaşam döngüsü esaslı sera gazı emisyonlarının azaltılmasına katkı sağlayabilecek alternatif denizcilik yakıtları arasında değerlendirilmektedir.

Gerçekleştirilen ikmalin, Asya ile Rotterdam arasında düşük emisyonlu bir yeşil denizcilik koridorunun geliştirilmesine katkı sağlaması beklenmektedir. Rotterdam, LNG ve biyo-LNG yakıt ikmal altyapısı bakımından dünyanın önde gelen liman merkezlerinden biri konumundadır.

Mayıs 2026'da hizmete giren ve Temmuz ayında Le Havre'da isim verme töreni gerçekleştirilen gemi, Fransa gemi siciline kayıtlı en büyük konteyner gemisi olma özelliğini taşımaktadır. Gemi, 1.600 adet frigorifik konteyner bağlantı kapasitesine sahip olup LNG ile işletilecek şekilde tasarlanmıştır.

Geminin aynı zamanda biyo-LNG ve gelecekte kullanımının yaygınlaşması öngörülen e-metan gibi sentetik yakıtlarla uyumlu olması, yakıt geçiş esnekliği ve uzun vadeli karbonsuzlaştırma hedefleri bakımından önem taşımaktadır.

Operasyon, denizcilik sektöründe yakıt çeşitlendirmesi, enerji dönüşümü ve düşük karbonlu alternatif yakıtların kullanımının yaygınlaştırılması yönünde atılan adımlardan biri olarak değerlendirilmektedir. LNG, metanol, biyo-yakıtlar ve sentetik yakıtlarla çalışabilen çift yakıtlı

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=BS5F143K5>
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





gemilere yönelik yatırımların artması, uluslararası deniz taşımacılığının 2050 yılına kadar net sıfır sera gazı emisyonu hedefine ulaşmasına yönelik geçiş sürecinde önemli bir rol üstlenmektedir. (Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)

5. Hamburg'daki Konteyner Terminalinde Otomatik Yük Operasyonlarını Destekleyen Özel 5G Ağı Devreye Alındı

Hamburg'da bulunan Altenwerder Konteyner Terminali'nde, otomatik yük elleçleme operasyonlarının ve gerçek zamanlı dijital uygulamaların desteklenmesi amacıyla özel tahsisli bir 5G kampüs ağı işletmeye alındı.

Avrupa'nın yüksek otomasyon düzeyine sahip konteyner terminalleri arasında yer alan tesiste kurulan ağ, Mayıs 2026'nın sonundan itibaren bir kilometrekareyi aşan terminal sahasında hizmet vermeye başladı. Altyapı, Alman limanlarında yenilikçi dijital teknolojilerin test edilmesini destekleyen PROCON-5G Projesi kapsamında hayata geçirildi.

Yüksek derecede otomasyona sahip konteyner terminallerinde kablosuz haberleşme altyapısı; otomatik yönlendirmeli araçlar, terminal ekipmanları, sensörler, mobil cihazlar ve bilgi teknolojileri sistemleri arasında hızlı, güvenilir ve kesintisiz veri iletişiminin sağlanması açısından kritik önem taşımaktadır. Haberleşme sistemlerinde yaşanabilecek gecikme veya kesintilerin, yük elleçleme süreçlerinin emniyetini, sürekliliğini ve operasyonel verimliliğini doğrudan etkileyebileceği değerlendirilmektedir.

Altenwerder Konteyner Terminali'nin operasyonel gereksinimleri doğrultusunda tasarlanan özel 5G ağı, genel kullanıma açık mobil haberleşme şebekelerinden bağımsız olarak yerel ölçekte tahsis edilen frekans spektrumu üzerinden çalışmaktadır. Bu yapı sayesinde, çok sayıda otomatik sistemin eş zamanlı olarak faaliyet gösterdiği terminal ortamında yüksek bağlantı kararlılığı, düşük gecikme süresi ve gelişmiş veri iletim kapasitesi sağlanması hedeflenmektedir.

Söz konusu altyapının; terminal lojistiği, gerçek zamanlı operasyon yönetimi, otomatik yük elleçleme sistemleri, bağlı ekipmanlar ve gelecekte uygulanması planlanan dijital çözümler için güçlü bir teknolojik temel oluşturması öngörülmektedir.

Proje kapsamında Hamburg'da ayrıca liman teknolojilerine yönelik gerçek çalışma koşullarında kullanılabilecek bir dijital test sahası oluşturuldu. Böylece yeni sistem ve uygulamaların yalnızca laboratuvar ortamında değil; hareketli terminal ekipmanlarının, metal konteynerlerin, değişken hava koşullarının, vardiyalı çalışma düzeninin ve yoğun operasyonel süreçlerin bulunduğu faal bir liman sahasında test edilmesine imkân sağlandı.

Bu yaklaşımın, limanlarda kullanılacak dijital teknolojilerin operasyonel güvenilirliğinin ve uygulanabilirliğinin doğrulanmasına katkı sağlaması beklenmektedir. Özel 5G altyapısının ayrıca karmaşık liman lojistiğinin daha verimli, şeffaf, esnek ve veri odaklı biçimde yönetilmesini destekleyeceği değerlendirilmektedir.

PROCON-5G Projesi, Almanya'nın "Limanlarda Dijital Test Sahaları" finansman programı kapsamında yürütülmektedir. Almanya Federal Ulaştırma Bakanlığı tarafından uygulanan

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=BS5F143K5>
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





programla, limanlarda yenilikçi teknolojilerin denenmesine yönelik dijital altyapının geliştirilmesi, otomasyon seviyesinin artırılması ve liman operasyonlarının dijital dönüşümünün hızlandırılması amaçlanmaktadır. (Kaynak: BBN BREAKBULK.NEWS Web Sitesi)

6. Tokyo MoU Bölgesindeki Tanker Filosunda Liman Devleti Kontrolü Performansı Güçlendi

2025 yılı Tokyo Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı (Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Control – Tokyo MoU) istatistikleri, belirli bir tanker filosunun Asya-Pasifik bölgesinde faaliyet gösteren genel tanker filosu ile daha geniş kapsamlı ticaret filosuna kıyasla daha yüksek bir emniyet ve mevzuata uyum performansı sergilediğini ortaya koymuştur.

Toplam 2.006 Liman Devleti Kontrolü (Port State Control – PSC) denetiminde 28 geminin tutulduğu ve tutulma oranının %1,40 olarak gerçekleştiği bildirilmiştir. Söz konusu oran, Tokyo MoU kapsamındaki genel tanker filosunda kaydedilen %3,82'lik ve ticaret filosunun tamamında kaydedilen %3,53'lük ortalama tutulma oranlarının önemli ölçüde altında kalmıştır.

Denetimlerde toplam 3.963 eksiklik tespit edilmiş ve denetim başına ortalama eksiklik sayısı 1,98 olarak hesaplanmıştır. Bu değer, genel tanker filosunda 2,25, daha geniş ticaret filosunda ise 2,54 olarak gerçekleşmiştir. Sonuçlar, incelenen filonun gemi emniyeti, teknik bakım, operasyonel yeterlilik ve uluslararası mevzuata uyum bakımından sektör ortalamalarının üzerinde performans gösterdiğine işaret etmektedir.

Gemi türleri bakımından en güçlü sonuçlar gaz tankerlerinde kaydedilmiştir. Tokyo MoU bölgesindeki genel gaz tankeri filosunun tutulma oranı %6,28 olurken, incelenen gaz tankerlerinde bu oran %1,13 seviyesinde gerçekleşmiştir. Petrol tankerlerinde tutulma oranı %1,70, kimyasal tankerlerde ise %1,54 olarak kaydedilmiş ve her iki gemi türünde de ilgili sektör ortalamalarının altında kalmıştır.

Tokyo MoU 2025 Yılı Faaliyet Raporu, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) IMO Belgelerinin Uygulanması Alt Komitesine (Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments – III) sunulmuştur. Raporda, Asya-Pasifik bölgesindeki Liman Devleti Kontrolü denetim eğilimleri, gemi tutulma istatistikleri, tespit edilen eksiklikler ve gemi türlerine göre performans sonuçları ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.

Coğrafi dağılım incelendiğinde, tutulmaların yarısının Çin limanlarında gerçekleştiği görülmüştür. Bu durumun, Çin'de gerçekleştirilen yüksek denetim sayısı ve bölgede uygulanan sıkı Liman Devleti Kontrolü rejimiyle bağlantılı olduğu değerlendirilmiştir.

Elde edilen sonuçlar, etkin Emniyet Yönetim Sistemlerinin (Safety Management Systems – SMS), düzenli teknik bakım uygulamalarının, güçlü bir mevzuata uyum kültürünün ve operasyonel kontrollerin gemilerin Liman Devleti Kontrolü performansında belirleyici rol oynadığını göstermektedir. Özellikle gaz tankerleri, petrol tankerleri ve kimyasal tankerlerde kaydedilen düşük tutulma oranları, uluslararası deniz emniyeti standartlarının sistematik biçimde uygulanmasının önemini ortaya koymaktadır. (Kaynak: INTERTANKO 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=BS5F143K5>
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

Ali Yavuz YİĞİT
Genel Sekreter V.

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=BS5F143K5>
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

