

by Türk P&I Sigorta A.Ş.

AVRUPA BİRLİĞİ'NDEN “KARANLIK FİLO”YA KARŞI YENİ HAMLE

Avrupa Komisyonu, deniz güvenliğini artırmak amacıyla Gemi İzleme Direktifi'nde değişikliğe giderek, artık AB karasularından transit geçen tüm gemilerden sigorta bilgisi talep edilmesini zorunlu kıldı. Bu adım, çevresel risk yaratan “karanlık filo”ya karşı denetimi artırmayı ve sigortasız gemileri tespit etmeyi amaçlıyor. NATO ve AB ülkeleri ise AIS takibi, yapay zekâ analizi ve liman devleti denetimleriyle süreci destekliyor.(Sf.3)



MLC'DE ÖNEMLİ DEĞİŞİKLİKLER

Denizcilik sektöründe temel iş güvencesi niteliğindeki Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC), kabulünün 20. yılı öncesinde kapsamlı bir güncellemeye tabi tutuldu. Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) Cenevre'de düzenlediği ve işveren, işçi ve hükümet temsilcilerini bir araya getiren Özel Üçlü Komite (STC) toplantısında, denizcilerin çalışma ve yaşam koşullarını iyileştiren birçok yeni düzenleme üzerinde uzlaşa sağlandı.

Yeni düzenlemeler, Haziran 2025'teki 113. Uluslararası Çalışma Konferansı'nda onaylandıktan sonra Aralık 2027'de yürürlüğe girecek.

2006 yılında 37 farklı sözleşmenin birleştirilmesiyle oluşturulan MLC, denizcilerin temel haklarını ve sosyal korumasını belirleyen küresel bir standart olarak kabul görüyor. Pandemi süresince yaşanan mürettebat değişim krizleri, karaya çıkış yasakları ve sağlık hizmetlerine erişim zorlukları, sözleşmede güncelleme ihtiyacını daha da belirgin hale getirdi.



Süreci yöneten Uluslararası Denizcilik Odası (ICS) ve Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF), hükümetlerle birlikte çalışarak güncellemeleri şekillendirdi.

ICS İşgücü Komitesi Başkanı **Tim Springett** yaptığı açıklamada, *"Bu değişiklikler yalnızca sözleşmeye değil, sektöre de yön verecek nitelikte. Ne tür zorluklarla karşılaşsak karşılaşalım, birlikte hareket ederek çözüm üretebileceğimizi bir kez daha gösterdik"* dedi.

Kabul Edilen Başlıca Değişiklikler

- Denizcilerin "kilit çalışan" olarak tanınması artık uluslararası düzeyde resmileşti.
- Repatriasyon (ülkeye geri gönderilme) hakkı daha açık ve bağlayıcı hükümlerle güçlendirildi.
- Karaya çıkış (shore leave) için vize veya özel izin gereksinimi kaldırılarak, liman erişimi kolaylaştırıldı.
- Gemide zorbalık ve tacize karşı koruma önlemleri genişletildi ve mürettebat güvenliğine dair sorumluluklar netleştirildi.
- Uluslararası Tıbbi Rehber bulundurma zorunluluğu getirildi. Mart 2023'te yayımlanan "ICS International Medical Guide" artık gemilerde bulundurulması gereken referans belgeler arasında.

AVRUPA BİRLİĞİ'NDEN “KARANLIK FİLO”YA KARŞI YENİ HAMLE

Avrupa Komisyonu, “*Karanlık Filo*” olarak anılan, kimliği belirsiz veya yaptırımlı gemilere karşı deniz güvenliğini artırmak amacıyla Gemi İzleme Direktifi üzerinde önemli bir değişikliğe gitti. Artık yalnızca AB limanlarına uğrayan gemiler değil, Avrupa Birliği karasularından transit geçen tüm gemilerden geçerli sigorta bilgisi talep edilecek. Bu düzenleme, özellikle Rusya’nın yaşlı tankerlerinden oluşan ve çevresel risk taşıdığı düşünülen karanlık filoya karşı denizcilik güvenliğini güçlendirmeyi amaçlıyor.

Avrupa Komisyonu Ulaştırma ve Hareketlilik Genel Direktörü **Magda Kopczyńska**, yapılan düzenlemeyi şu sözlerle değerlendirdi:

“Bu hedefe yönelik ancak büyük etkisi olabilecek bir önlem. AB kıyı devletlerinin hazırlık seviyesini artırıyor.”

Yeni kuralla birlikte AB, bölgede faaliyet gösteren tüm gemilerin uygun şekilde sigortalanmasını zorunlu kılarak, gerektiğinde denetim ve inceleme yapılabilmesi için yasal altyapısını güçlendirmiş oldu.

Neden Bu Karar Alındı?

S&P Global Market Intelligence’ın verilerine göre, yalnızca geçen yıl sonunda yaptırım uygulanan 1.000’den fazla gemiden yaklaşık 800’ünün sigortası teyit edilemedi. Bu gemilerin ortalama yaşı 21, yani dünya ortalamasından yaklaşık 8 yıl daha yaşlı. Bu durum, çevresel felaket risklerini artıran ciddi bir kırılganlığı ortaya koyuyor. Bazı gemilerin deniz altı kablolarını demir atarken kopardığı, bazılarının ise AIS verilerini kapatarak bölgedeki hareketlerini gizlemeye çalıştığı tespit edildi.

Riskleri azaltmak amacıyla çeşitli ülkeler ve kurumlar da devrede,

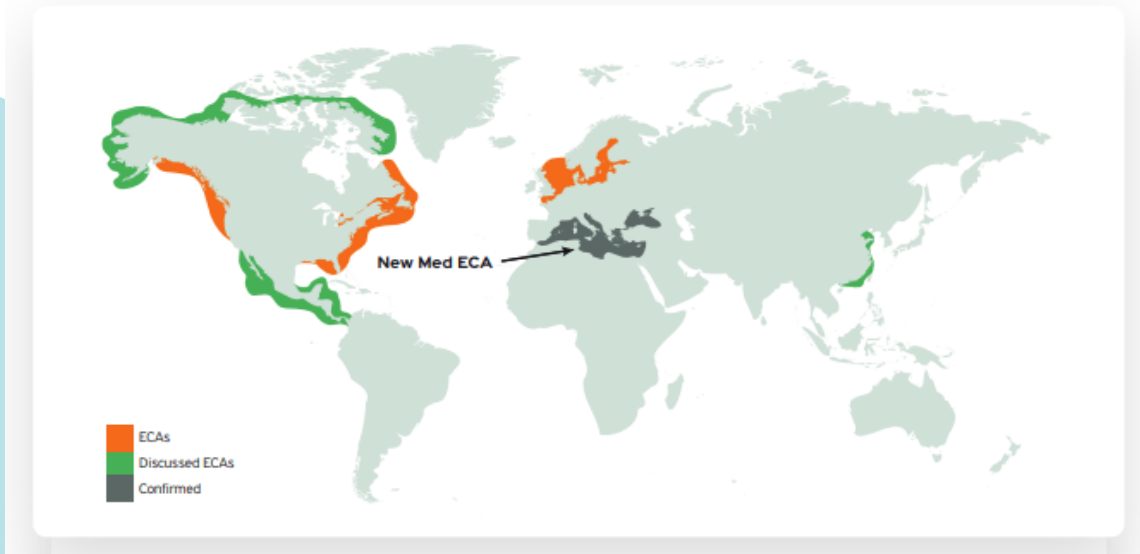
- NATO ve Baltık ülkeleri, Ocak ayından bu yana “**Baltic Sentry**” adlı operasyonla altyapıyı tehdit eden deniz faaliyetlerini izliyor.
- İngiltere liderliğinde yürütülen “**Nordic Warden**” operasyonu, AIS ve yapay zekâ destekli analizlerle karanlık filo gemilerinin davranışlarını takip ediyor.
- Danimarka, Skagen bölgesinde demirleyen yüksek riskli tankerleri liman devleti kontrolüne tabi tutuyor.
- Estonya kısa bir süre önce sahte bayrak altında seyrettiğinden şüphelenilen 18 yaşındaki bir tankeri alıkoyarak Baltık ülkelerinde bir ilke imza attı.

Bu düzenleme ile Avrupa Birliği, yalnızca ticari güvenlik değil, çevresel koruma ve stratejik altyapı güvenliği açısından da denizlerinde daha etkin bir gözetim modeli kurmayı hedefliyor. Bu adım, aynı zamanda AB dışındaki deniz yetki alanlarına da örnek teşkil edebilecek nitelikte.

"MEDITERRANEAN ECA 2025" UYGULAMADA

1 Mayıs 2025 itibarıyla Akdeniz, dünya genelinde beşinci Sülfür Oksit Emisyon Kontrol Alanı (SOx ECA) olarak ilan edildi. Baltık Denizi, Kuzey Denizi, Kuzey Amerika ve Karayipler'den sonra bu kapsama dahil edilen Akdeniz'de artık tüm gemilerin yakıtlarındaki kükürt oranı %0,1 ile sınırlandırıldı. Yeni düzenleme, **MARPOL Ek VI** kapsamında yürürlüğe girdi ve bölgedeki hava kalitesini artırmayı, insan sağlığını korumayı ve çevresel etkileri azaltmayı hedefliyor. Karar, 2022 yılında IMO tarafından, **Barselona Sözleşmesi**'ne taraf 21 Akdeniz ülkesi ve Avrupa Birliği'nin ortak önerisiyle onaylanmıştı. Uygulamanın teknik koordinasyonunu **REMPEC** (Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi) üstleniyor. Buna göre gemiler, ya %0,1 kükürt içeriğine sahip yakıt kullanmak ya da egzoz gazı arıtma sistemleri (*scrubber*) gibi onaylı alternatif sistemlerle eşdeğer uyum sağlamak zorunda.

Yeni düzenlemenin sağlık ve çevre açısından önemli etkiler yaratması bekleniyor. IMO ve REMPEC verilerine göre SOx emisyonlarında %78, PM2.5 emisyonlarında %23,7 oranında azalma öngörülüyor. Ayrıca yılda yaklaşık 1.100 erken ölüm ve 2.300 çocuk astımı vakasının önlenebileceği tahmin ediliyor.



Bu gelişmelerin ekonomik yansımaları da oldu. Ocean Network Express (ONE) gibi armatörler, Akdeniz bölgesindeki tüm ithalat ve ihracat taşımaları için **konteyner başına 17 ABD doları tutarında ECA ek ücreti** uygulamaya başladı. Özellikle ECA geçiş yoğunluğu yüksek limanlar ve kısa mesafeli hatlar için yakıt maliyetlerinde artış bekleniyor.

Uygulamanın denetimi, liman devleti kontrolleri aracılığıyla sağlanacak. Uyum sağlamayan gemiler cezai yaptırımlar ve limanlara kabul edilmeme riskiyle karşı karşıya kalabilecek. Önümüzdeki dönemde ise Akdeniz ülkeleri ve Avrupa Komisyonu, azot oksit (NOx) emisyonlarının sınırlandırılmasına yönelik yeni düzenlemeler üzerinde çalışıyor. Ayrıca 2027 yılında yürürlüğe girmesi beklenen Kuzeydoğu Atlantik Emisyon Kontrol Alanı da gündemde yer alıyor.

Uluslararası Emniyet Yönetim Kodu (ISM Code) kapsamında, her gemi ve gemi işletmecisi için yazılı bir **Emniyet Yönetim Sistemi (SMS)** oluşturulması ve bu sistemin uygulamada ne derece etkin olduğunu gösterecek şekilde denetlenmesi zorunludur. Bu kapsamda yapılan **external audit (dış denetim)**, yalnızca bir belge yenileme süreci değil, aynı zamanda geminin emniyet kültürünü ve kurumsal risk farkındalığını belgeleyen önemli bir göstergedir. SMS kapsamındaki dış denetimler, geminin **bayrak devleti** tarafından ya da bu **devletin yetkilendirdiği bir klas kuruluşu** (örneğin: DNV, Lloyd's Register, Bureau Veritas, Türk Loydu) tarafından yapılır.

Denetimler, İlk Belgelendirme, Ara Denetim, Yenileme Denetimi olmak üzere 5 yıllık döngüler içinde gerçekleştirilir. Başarılı geçen bir denetim sonucunda, işletmeye DOC, gemiye ise SMC belgesi verilir.

Bu raporlar SMS'in kağıt üzerinde değil,

- Operasyonel süreçlere entegre bir şekilde çalışıp çalışmadığını,
- Gemi personelinin acil durum hazırlığı, güvenlik donanımı bilgisi ve prosedür farkındalığını,
- Uluslararası mevzuata (SOLAS, MARPOL, MLC 2006) uyumu,
- Ve en önemlisi, proaktif risk yönetimi yaklaşımının yerleşip yerleşmediğini gösterir.

EXTERNAL AUDIT FOR SAFETY MANAGEMENT SYSTEMS



External Audit'ler sayesinde;

- Gemi ve işletme yönetimlerinin emniyet bilincindeki zayıf halkalar tespit edilir,
- Personel eğitimi ve belgelendirme durumları değerlendirilir,
- Kazaya dönüşebilecek operasyonel açıklar daha gerçekleşmeden kontrol altına alınır.
- Dolayısıyla, external audit raporları, önleyici güvenlik stratejilerinin oluşturulması ve sigorta risk profillerinin doğru yönetilmesi için temel araçlardan biridir.



Demir Atarken Dikkat: Belirlenen Sahaların Dışına Çıkmayın!



- 📍 Gemiler yalnızca yetkilendirilmiş demirleme sahalarında demir atmalı, bu alanların dışına çıkılmamalı.
- ⚓ Demir tarama riski taşıyan alanlarda gerekli önlemlerin alınması kaptanların sorumluluğunda.
- 📄 Belirlenen alanların dışında demirleyen gemilere idari yaptırım uygulanabileceği belirtildi.
- 🚢 Gerek görüldüğünde liman başkanlığı refakat römorkörü tahsis edebilecek.
- 🔍 Tehlike arz eden durumlarda yapılacak su altı incelemeleri ve masraflar, doğrudan gemi sahibi tarafından karşılanacak.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, **İstanbul Boğazı Güney Girişi ile Ambarlı Liman Başkanlığı** sorumluluğundaki demirleme sahalarında yaşanan bazı riskli uygulamalara karşı sektör paydaşlarını uyardı. Yapılan son bildirimlerde, gemilerin belirlenen demirleme alanları dışında demir atmasının ciddi altyapı tehditleri oluşturduğu vurgulandı.

Özellikle deniz altında bulunan **doğal gaz ve petrol boru hatları ile haberleşme kablolarının** bu tür uygunsuz demirlemeler nedeniyle zarar görme riski taşıdığı belirtilirken, bu durumun önüne geçilmesi için birtakım yeni önlemler açıklandı.