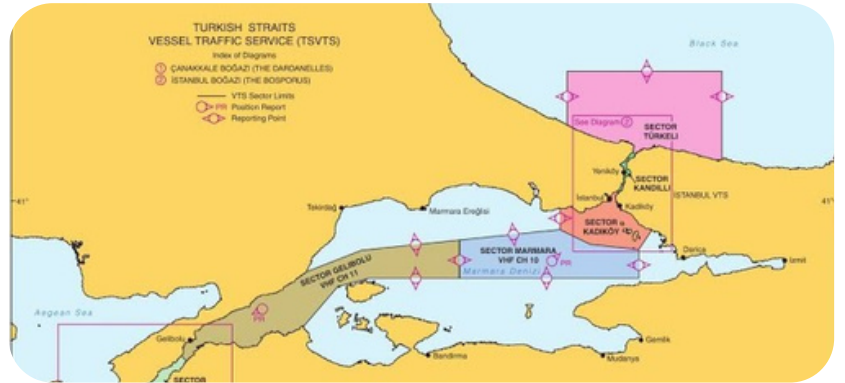




by Türk P&I Sigorta A.Ş.

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ

23.12.2024 tarihli ve 2396435 sayılı Bakanlık Makamı Olur'u ile onaylanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Yönergesi ile birlikte mevzuat hükümlerinde bazı değişikliklere gidildi. Yapılan değişiklikler 1 Şubat 2025 tarihinden itibaren yürürlüğe girecek.(Sf.2)



HUSİLER TİCARİ GEMİ TEHDİTLERİNİ AZALTIYOR

Yemen'in Husiler hareketi, ticari gemilere yönelik saldırılarını yalnızca İsrail bağlantılı gemilerle sınırlayacağını duyurdu. Bu açıklama, Gazze ateşkesi anlaşmasının tam olarak uygulanması şartına bağlandı. Husiler ile iletişim halinde bir kuruluş olan İnsani Operasyonlar Koordinasyon Merkezi (HOCC), Husilerin ticari gemilere yönelik "yaptırımlarını" şimdilik kaldıracaklarını bildirdi. (Sf.3)

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ YÖNETMELİĞİ UYGULAMA YÖNERGESİ

23.12.2024 tarihli ve 2396435 sayılı Bakanlık Makamı Olur'u ile onaylanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Yönergesi ile birlikte mevzuat hükümlerinde bazı değişikliklere gidildi.

Yönerge ile birlikte yapılan önemli değişiklikler:

- Boğaz geçişi öncesinde gemiye katılacak kılavuz kaptanın, pilot çarmıhının kurallara uygun şekilde kurulmadığını tespit ettiği durumda, uygunsuzluğun video ve resimleriyle birlikte liman başkanlığına bildirim yapacak ve boğaz geçişi iptal edilecektir. Gemi uygun pilot çarmıhını hazırladıktan sonra liman başkanlığına ve Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) merkezine bilgi vererek yeniden boğaz geçiş planlamasına dahil edilebilir.
- Toplam yedek boyu 90 metreye kadar olan denizaltı su hizmetleri ve liman inşaatı yapan firmalara ait Türk bayraklı römorkörlerle yedeklenen kazık dubası, vinçli duba, çamur dubası vb. deniz vasıtalarının acenteleri ilgili bölge liman başkanlığına, geçiş her iki Boğazdan olacaksa sadece İstanbul Bölge Liman Başkanlığına müracaat ederek bildirimli geçiş şartlarının belirlenmesini talep edeceklerdir. Bildirimli geçiş yapacak yedekliler meteorolojik şartlar dikkate alınarak Boğaz içerisinde karaya göre en az 4 mil/saat sürat yapacak şekilde ve gündüz geçiş yapacaklardır.
- LNG ile birlikte başka bir maddeyi yakıt olarak kullanabilen çift yakıt tahrikli gemilere verilen ilave refakat römorkörü veya ilave römorkör gücü şartı yürürlükten kaldırılmıştır.
- Çanakkale Boğazına giriş yapacak olan yolcu gemileri hariç olmak üzere tam boyları 250 metre ve üstü gemilerin, IMDG Kod Sınıf 1 yük taşıyan tam boyu 200 metre ve üstü gemilerin ve yedekli geçiş yapan tüm gemilerin geçişlerini römorkör eşliğinde gerçekleştirmeleri ve bu gemiler haricinde tam boyları 200 metre ve üzeri olan tüm gemilerin geçişlerini kılavuz kaptan eşliğinde gerçekleştirmeleri tavsiye edilmiştir.
- Stratejik önemi haiz ülkemiz petrol rafinerilerine, LNG/LPG terminallerine veya enerji santrallerine dolu olarak gelen gemilerin yanaşacakları liman tesisleri tarafından ve tersanelere tamir, bakım, onarım amacıyla gelen ve yazılı anlaşması bulunan gemilerle ilgili tersaneler tarafından, resmi başvurularına istinaden idare tarafından yapılacak değerlendirme neticesine göre boğaz geçiş önceliği verilebilecektir. Bu başvurular idareye, gemilerin boğaz geçişlerinden en az 48 saat önce yapılmalıdır.
- Marmara Denizi'nde arıza yapan ve arızasını giderdikten sonra boğaz geçişi yapacak olan gemiye geçiş yapacağı boğazın bölge liman başkanlığı veya klas kuruluşu tarafından sörvey yaptırılacaktır.

Yapılan değişiklikler 1 Şubat 2025 tarihinden itibaren yürürlüğe girecektir.

HUSİLER TİCARİ GEMİ TEHDİTLERİNİ AZALTIYOR

Yemen'in Husiler hareketi, ticari gemilere yönelik saldırılarını yalnızca İsrail bağlantılı gemilerle sınırlayacağını duyurdu. Bu açıklama, Gazze ateşkesi anlaşmasının tam olarak uygulanması şartına bağlandı. Husiler ile iletişim halinde bir kuruluş olan İnsani Operasyonlar Koordinasyon Merkezi (HOCC), Husilerin ticari gemilere yönelik "yaptırımlarını" şimdilik kaldıracaklarını bildirdi.

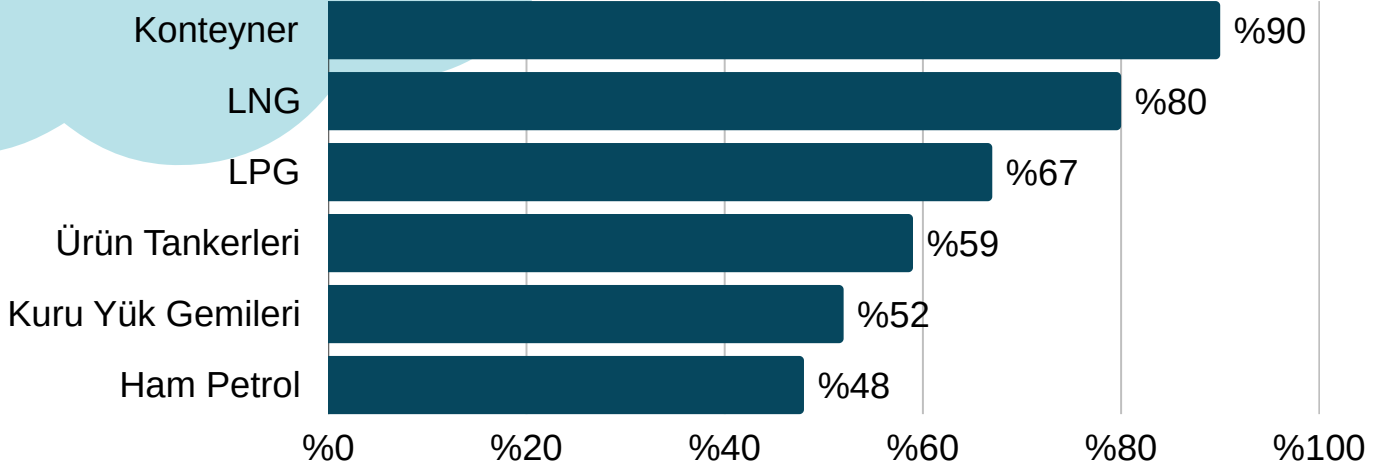
19 Ocak'ta, Husilerle bağlantılı İnsani Operasyonlar Koordinasyon Merkezi (HOCC), denizcilik sektöründeki paydaşlara bir e-posta göndererek, Husilerin, İsrail-Hamas ateşkesi doğrultusunda ticari gemilere yönelik saldırıları durduracaklarını duyurdu.



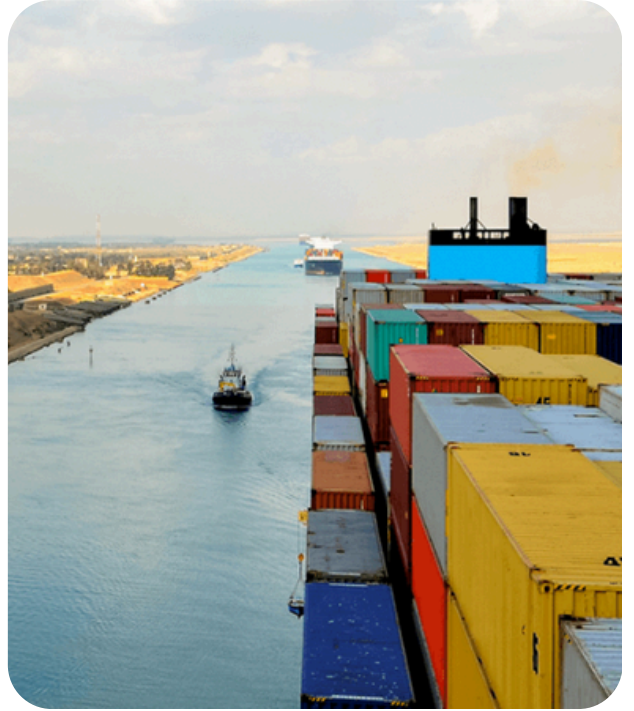
Ancak, İsrail'e ait veya İsrail bayraklı gemilerin, bu saldırıların durdurulmasından açıkça muaf tutulduğu ve ayrıca İsrail bağlantılı gemilere yönelik saldırıların yalnızca ateşkesin tüm aşamaları tam olarak uygulanmaya başladığında durdurulacağı ifade edildi. Ateşkesin ilk aşaması, 19 Ocak 2025'te başlamasıyla birlikte 42 gün sürmesi ve ikinci aşamanın ise ilerleyen haftalar içerisinde müzakere edilmesi bekleniyor. Durum ilerleyen haftalarda netlik kazanacak, ancak taraflar arasında herhangi bir ihlal yeniden gerilime yol açabilir.

Denizcilik sektörü, ticari gemiler için tehditlerin azalmasını memnuniyetle karşılamakla birlikte, İsrail'e ait veya İsrail bayraklı gemiler bu ateşkes dönemi boyunca hala yüksek risk altında bulunuyor. Ateşkesin başarısıyla ilgili belirsizlik, tarafların anlaşmayı nasıl yorumlayacağına bağlı olarak tekrardan gerilim yaşanabileceği anlamına geliyor. Bu nedenle, denizcilik sektörü paydaşlarının tedbirli olması gerekiyor. Gemi sahipleri ve kiracıların bölgedeki gelişmeleri yakından takip etmeleri ve her geçiş öncesi risk değerlendirmesi yapmaları büyük önem taşıyor.

- Bölgedeki Husiler hareketinin etkisiyle birlikte, Jefferies yatırım bankasının son verilerine göre Süveyş Kanalı'ndan geçen gemi sayısında 2023 yılına kıyasla %56'lık bir azalma yaşandı. Gemi türlerine göre bu düşüş oranları şu şekilde sıralanıyor,



- Bu veriler, küresel ticaretin önemli bir bağlantı noktası olan Süveyş Kanalı'nda ciddi bir daralma olduğunu ortaya koyuyor.
- S&P Global'in analizlerine göre, Kızıldeniz üzerindeki alternatif rotaların tekrar gündeme gelmesi, deniz taşımacılığı sektörüne yeni bir hareketlilik kazandırabilir. Bu rotaların devreye girmesiyle, mevcut gemi filosunun kapasitesinin %6 ila %8'ine eşdeğer bir artışın konteyner taşımacılığına geri kazandırılacağı öngörülmüyor.
- Önümüzdeki üç yıl içerisinde konteyner taşımacılığı kapasitesinde %24 oranında bir artış bekleniyor. Bu büyüme beklentisi, sektördeki toparlanma ve alternatif lojistik çözümlerinin devreye girmesiyle ilişkilendiriliyor. Ancak Süveyş Kanalı'ndaki bu önemli düşüşün, küresel lojistik zincirlerinde bazı dalgalanmalara yol açması da muhtemel görünüyor.



TÜRK DENİZ YETKİ ALANLARINDA P&I SİGORTASI ZORUNLULUĞU GENİŞLETİLİYOR

300 GT üzeri Türk bayraklı gemiler için P&I (Protection and Indemnity – Koruma ve Tazminat) yani mali mesuliyet sigortası yaptırmak, Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün belirlediği muteber sigorta kuruluşlarından biri aracılığıyla sağlanması gereken bir zorunluluk. Şimdi ise bu uygulama daha geniş kapsamlı hale getiriliyor. Artık, bayrağına bakılmaksızın Türk deniz yetki alanındaki liman tesislerine gelen veya bu tesislerden ayrılan 300 GT ve üzeri tüm gemilerin deniz alacaklarına karşı sigorta bulundurması gerekiyor.

9 Ocak 2025 tarihli yeni direktifle, Türk veya yabancı bayraklı fark etmeksizin, 300 GT ve üzerindeki tüm gemilerin Liman Yönetimi Bilgi Sistemi'ne (LYBS) kayıtlı muteber sigorta kuruluşlarından P&I sigortası yaptırması zorunlu hale getirildi. Bu düzenleme, Türk limanlarında daha sıkı bir denetim ve güvenliğin sağlanması amacıyla hayata geçirildi. Eğer sigorta şirketiniz, LYBS'ye 20 Şubat 2025 tarihine kadar kayıt yaptırmamışsa, bu şirketlerden alınan P&I poliçelerine sahip gemiler Türk limanlarına kabul edilmeyecek.

Yeni düzenlemeye göre, LYBS'ye kayıtlı olan muteber P&I kuruluşlarının listesi açıkça belirtiliyor. Listede yer alan sigorta şirketleri otomatik olarak onaylı kabul ediliyor. Ancak listede yer almayan diğer sigorta şirketlerinin onay sürecinden geçmesi gerekiyor. Bu durum, gemi sahipleri ve işletmelerin sigorta şirketlerini dikkatle seçmelerini daha da önemli hale getiriyor.



GEMİLERDE KAPALI ALANLAR

Her yıl, denizcilik sektöründe faaliyet gösteren birçok personel, kapalı alanlarda çalışırken veya bu alanlara giriş sırasında yaşanan kazalar sonucu ciddi şekilde yaralanmakta veya hayatını kaybetmektedir. Bu tür olayların başlıca nedenleri; kapalı alan güvenliği konusunda yetersiz eğitim, prosedürlerin eksik veya hatalı uygulanması ve atmosferde mevcut ancak gözle görülmeyen tehlikelere karşı duyarsızlıktır.

Uluslararası standartlara göre, bir kapalı alan (enclosed space), aşağıdaki özelliklerden en az birine sahip olan alanlar olarak tanımlanır;

- **Sınırlı Giriş ve Çıkış Açıklıkları:** Kapalı alanlar genellikle dar veya erişimi zor giriş ve çıkışlara sahiptir.
- **Yetersiz Doğal Havalandırma:** Bu alanlarda atmosferin kendiliğinden yenilenmesi mümkün olmayabilir, bu da oksijen yetersizliği veya zararlı gazların birikmesine yol açar.
- **İnsan Çalışması İçin Tasarlanmamış Yapı:** Kapalı alanlar genellikle bakım, onarım veya kontrol amaçlı geçici olarak girilen, sürekli insan varlığı düşünülerek tasarlanmamış bölmelerdir.

Kapalı alanlarda en büyük tehlike, bu alanlarda bulunan atmosferin insan sağlığına zarar verebilecek şekilde değişmesinden kaynaklanır. Kapalı bir alana giriş yapılmadan önce, aşağıdaki atmosferik parametrelerin dikkatlice kontrol edilmesi hayati önem taşır;

1. **Oksijen Seviyesi:** İnsan yaşamı için gerekli olan oksijen miktarının (%20,9 seviyesinde) yeterli olup olmadığı kontrol edilmelidir. Oksijen eksikliği, kimyasal reaksiyonlar veya biyolojik süreçlerden kaynaklanabilir ve boğulmaya yol açabilir.
2. **Yanıcı Gaz Seviyesi:** Ortamda bulunan yanıcı gazların (örneğin hidrokarbonlar) seviyesi, bir patlama riskini önlemek için alt patlama limitinin (LEL) altında olmalıdır.
3. **Zararlı Gaz Seviyesi:** Hidrojen sülfür (H₂S), karbon monoksit (CO) gibi toksik gazların seviyeleri ölçülmeli ve kabul edilebilir sınırlar içinde olup olmadığı doğrulanmalıdır.



ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER

- **Havalandırma:** Kapalı alanlar giriş öncesinde doğal veya mekanik yöntemlerle (örneğin üfleme cihazları) havalandırılmalıdır. Havalandırma işlemi, içerideki zararlı gazların tahliye edilmesi ve oksijen seviyesinin emniyetli seviyeye ulaşmasını sağlar.
- **Giriş İzni ve Risk Değerlendirmesi:** Kapalı alan giriş izni (Permit to Work) alınmalı ve risk değerlendirmesi yapılmalıdır. Bu değerlendirme, yapılacak işin türünü, potansiyel tehlikeleri ve gerekli önlemleri kapsar. Çalışma sırasında kullanılacak ekipmanlar ve prosedürler dikkatle gözden geçirilmelidir.
- **Enerji İzolasyonu (Lockout-Tagout):** Kapalı alanı etkileyebilecek tüm enerji kaynakları izole edilmeli ve kilitlenmelidir. Bu süreçte, enerji kaynaklarının güvenli bir şekilde devre dışı bırakıldığından emin olunmalıdır. İzolasyon işlemi sırasında, özellikle çevresel etkiler (örneğin, hava basıncı değişiklikleri veya sıvı sızıntıları) dikkatlice gözlemlenmelidir.
- **Gözcü Personel:** Kapalı alan dışında bir gözcü bulundurulmalı ve bu kişi, içeride çalışanlarla sürekli iletişim kurmalıdır. Gözcü, acil durumlarda hızlı müdahale için kurtarma ekiplerini haberdar etmekle sorumludur.
- **Yangın ve Patlama Risklerinin Azaltılması:** Sıcak iş yapılacaksa, yanıcı maddeler alandan uzaklaştırılmalı ve uygun yangın söndürme ekipmanları hazır bulundurulmalıdır. Çalışma öncesinde mutlaka sıcak iş izni alınmalıdır.
- **Atmosfer Testi ve İzleme:** Giriş öncesinde kapalı alanın atmosferi test edilmeli ve bu test düzenli aralıklarla tekrarlanmalıdır. Kullanılan gaz dedektörlerinin doğru ve kalibre edilmiş olduğundan emin olunmalıdır. Test edilen parametreler arasında oksijen seviyesi, yanıcı gazların miktarı ve toksik gazların varlığı yer alır. Atmosfer koşulları giriş sırasında değişebileceği için, testler yalnızca başlangıçta değil, çalışma süresince de düzenli olarak yapılmalıdır.
- **Kişisel Koruyucu Ekipman (KKE):** Kapalı alanda çalışanlar uygun kişisel koruyucu ekipman kullanmalıdır. Solunum cihazları, güvenlik kemerleri ve koruyucu kıyafetler, güvenlik için temel ekipmanlardır.
- **Acil Durum ve Kurtarma Planı:** Çalışma başlamadan önce acil durum planı hazırlanmalı ve uygun kurtarma ekipmanları hazır bulundurulmalıdır. Tüm ekip, bu plana uygun şekilde eğitilmelidir.