



Sayı : 38591462-010.07.03-2026-1331

15.05.2026

Konu : İMEAK DTO Mayıs 2026 AB Bülteni Hk.

Sirküler No: 405

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. IMO'nun Net Sıfır Çerçevesi'nin 2040'a Kadar Taşıma Maliyetlerini %20 Artırması Bekleniyor

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından geliştirilmekte olan Net Sıfır Çerçevesi (Net-Zero Framework – NZF) kapsamında yapılan güncel analizler, söz konusu düzenlemenin yürürlüğe girmesi halinde küresel deniz taşımacılığı maliyetlerinde 2040 yılına kadar yaklaşık %20 oranında bir artış yaşanabileceğini ortaya koymaktadır. Maersk Mc-Kinney Moller Zero Carbon Shipping Merkezi tarafından gerçekleştirilen değerlendirmelerde, bu maliyet artışının deniz taşımacılığı piyasalarında olağan kabul edilen navlun dalgalanma aralıkları içerisinde kaldığı ve özellikle 2030 yılı itibarıyla maliyetler üzerinde belirgin bir ilave baskı oluşturmayacağı ifade edilmektedir.

Söz konusu çerçeve kapsamında öngörülen iki kademeli yakıt standardı uygulamasının, denizcilik sektörünün sera gazı emisyonlarını önemli ölçüde azaltma potansiyeline sahip olduğu belirtilmekte olup, mevcut projeksiyonlara göre 2040 yılına kadar emisyonlarda %35 ila %55 arasında, 2050 yılına kadar ise %60 ila %80 arasında bir düşüş sağlanabileceği değerlendirilmektedir. Bu oranların, uygulanacak karbon fiyatlandırma seviyesine bağlı olarak değişkenlik göstereceği vurgulanmaktadır.

Ekonomik mekanizma açısından bakıldığında, NZF kapsamında oluşturulacak gelir yapısının 2040 yılına kadar yıllık yaklaşık 13 milyar ABD doları seviyesinde istikrarlı bir şekilde devam edebileceği öngörülmekte olup, bu hesaplama Tier 2 düzeltici birim (RU2) fiyatının 2031 yılı sonrasında artırılması varsayımına dayanmaktadır. Bu kapsamda RU2 birim fiyatı 380 ABD doları/ton CO₂ eşdeğeri/MJ olarak öngörülürken, Tier 1 düzeltici birim (RU1) fiyatının ise 100 ABD doları/ton CO₂ eşdeğeri/MJ seviyesinde olacağı ifade edilmektedir. Elde edilecek gelirlerin belirli bir kısmının, özellikle gelişmekte olan ülkelerin karşı karşıya kalabileceği maliyet etkilerini dengelemek amacıyla "Adil ve Eşitlikçi Geçiş (Just and Equitable Transition – JET)" finansman mekanizmasına tahsis edilmesi planlanmaktadır.

Bununla birlikte, söz konusu düzenlemenin ülkeler üzerindeki etkilerinin homojen olmayacağı, ithalat kompozisyonu, taşınan yüklerin mesafesi ve ülkelerin ulaştırma altyapılarındaki farklılıklar nedeniyle maliyet etkilerinin ülke bazında önemli ölçüde değişebileceği değerlendirilmektedir.

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



Evrak Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDF46DYU>
 Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
 E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
 Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
 Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
 Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr



IMO nezdinde tartışılan alternatif politika önerileri incelendiğinde, Liberia, Panama ve Arjantin tarafından sunulan ve "piyasa tanımlı yakıt standardı" olarak ifade edilen yaklaşımın, IMO'nun net sıfır hedefleriyle uyumlu olmadığı, gelir toplama ve dağıtım mekanizmasını ortadan kaldırdığı ve yakıt fiyatı ile erişilebilirlik kriterleri çerçevesinde fiilen LNG'yi tek alternatif yakıt konumuna getirdiği görülmektedir. Bu modelin uygulanması halinde, sektör emisyonlarının 2050 yılına kadar yıllık %1'in altında bir azalış göstereceği öngörülmekte olup, bu durum dekarbonizasyon hedefleri açısından oldukça sınırlı bir etki anlamına gelmektedir.

Yapılan değerlendirmelerde ayrıca, alternatif model kapsamında fosil yakıt bağımlılığının uzun vadede devam edeceği, karbon yoğunluğu hesaplamalarının kullanılan varsayımlara bağlı olmakla birlikte genel olarak fosil yakıt ağırlıklı bir yapı sergilediği ve bu nedenle 2050 yılına kadar sektörün büyük ölçüde fosil yakıt kullanımını sürdüreceği ifade edilmektedir. Öte yandan son dönemde ABD kaynaklı jeopolitik gelişmelerin etkisiyle fosil yakıt fiyatlarında üç haftalık süreçte yaklaşık iki kat artış yaşanmasının, maliyet projeksiyonlarının hassasiyetini artırdığı da vurgulanmaktadır.

Diğer taraftan Fiji, Kiribati, Nauru, Palau, Solomon Adaları, Tuvalu ve Vanuatu tarafından ortaya konulan daha iddialı yaklaşımın, mevcut NZF yapısını daha ileri taşıyacak şekilde karbon fiyatlandırmasını artırmayı ve daha geniş bir emisyon tabanını kapsayacak şekilde vergilendirme yapılmasını öngördüğü anlaşılmaktadır. Bu kapsamda Tier 1 fiyatının 100 ABD dolarından 300 ABD dolarına yükseltilmesi önerilmekte olup, söz konusu modelin 2030 yılında yaklaşık 260 milyar ABD doları, 2035 yılında 240 milyar ABD doları ve 2040 yılında ise 180 milyar ABD doları seviyesinde gelir yaratabileceği hesaplanmaktadır. Bu büyüklüğün, uluslararası deniz taşımacılığının mevcut yıllık yakıt harcamalarının yaklaşık iki katına karşılık geldiği ve aynı zamanda küresel filonun karbonsuzlaştırılması için Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı tarafından 2023 yılında tahmin edilen yıllık 38 milyar ila 118 milyar ABD doları aralığındaki maliyetlerin üzerinde olduğu ifade edilmektedir.

IMO bünyesindeki müzakere süreci çerçevesinde, Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (MEPC) 84'üncü toplantısının 27 Nisan tarihinde başlayacağı, NZF'nin kabulüne ilişkin resmi oylamanın ise mevcut prosedürler gereği en erken Ekim ayında gerçekleştirilebileceği belirtilmektedir. Bununla birlikte, bazı ülkelerin sürecin hızlandırılması yönünde görüş bildirdiği, özellikle LNG ihracatı açısından potansiyel kayıplar yaşayabileceği değerlendirilen Amerika Birleşik Devletleri'nin ise NZF'ye karşı tutum sergilediği ifade edilmektedir.

Genel değerlendirme itibarıyla IMO Net Sıfır Çerçevesi'nin, denizcilik sektörünün karbonsuzlaştırılması sürecinde güçlü bir politika aracı olarak öne çıktığı, maliyetler üzerinde belirli bir artış öngörülmekle birlikte bu artışın sektör dinamikleri içerisinde yönetilebilir seviyede kaldığı ve alternatif modellere kıyasla çok daha yüksek emisyon azaltım potansiyeli sunduğu görülmektedir. Bununla birlikte, karbon fiyatlandırması, gelirlerin dağılımı ve alternatif yakıtların rolü gibi temel başlıklarda ülke grupları arasında görüş ayrılıklarının devam ettiği ve nihai düzenlemenin bu müzakerelerin sonucuna bağlı olarak şekilleneceği değerlendirilmektedir. (Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDF46DYU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr





2. Geliştiriciler, Kuzey Denizi'nde 2 Milyon Dönümlük Alanı Kapsayan Karbon Depolama Lisansları İçin Başvuruda Bulundu

Kuzey Denizi'nde karbon yakalama ve depolama (CCS) faaliyetlerine yönelik ilgi artarak devam etmekte olup, geliştirici şirketlerin yaklaşık 2 milyon dönümlük (acre) alanı kapsayan karbon depolama lisansları için başvuruda bulunduğu bildirilmektedir. Söz konusu gelişme, Avrupa'nın net sıfır emisyon hedeflerine ulaşma sürecinde deniz altı karbon depolama projelerinin kritik rolünü bir kez daha ortaya koymaktadır.

Başvuruların, özellikle Birleşik Krallık ve Kuzey Denizi çevresindeki enerji şirketleri tarafından yapıldığı, bu kapsamda eski petrol ve gaz sahalarının karbon depolama amacıyla yeniden değerlendirilmesinin planlandığı ifade edilmektedir. Bu sahaların jeolojik yapısı itibarıyla uzun vadeli karbon depolama için uygun olduğu değerlendirilmekte olup, söz konusu projelerin Avrupa Birliği'nin karbon azaltım politikaları ile uyumlu şekilde ilerlediği belirtilmektedir.

Karbon yakalama ve depolama teknolojileri, sanayi kaynaklı karbondioksit (CO₂) emisyonlarının atmosfere salınmadan önce yakalanarak yer altı formasyonlarında depolanmasını öngörmekte olup, özellikle deniz üstü (offshore) alanlarda gerçekleştirilen projeler, yüksek kapasite ve güvenli depolama imkânı sunmaktadır. Kuzey Denizi'nin bu anlamda Avrupa'nın en önemli CCS merkezlerinden biri haline gelmesi beklenmektedir.

Yetkililer tarafından yapılan değerlendirmelerde, lisans başvurularının kapsamı ve büyüklüğünün, sektörün olgunlaşma sürecine girdiğini gösterdiği, aynı zamanda özel sektör yatırımlarının hız kazandığı vurgulanmaktadır. Bu çerçevede, karbon depolama altyapısının geliştirilmesi ile birlikte, Avrupa sanayisinin karbon ayak izinin azaltılmasına yönelik somut ilerleme sağlanacağı öngörülmektedir.

Bununla birlikte, söz konusu projelerin hayata geçirilebilmesi için düzenleyici çerçevenin netleştirilmesi, çevresel etkilerin titizlikle değerlendirilmesi ve uzun vadeli sorumluluk mekanizmalarının oluşturulması gerektiği ifade edilmektedir. Avrupa Birliği mevzuatı kapsamında karbon depolama faaliyetlerine ilişkin izin süreçlerinin sıkı denetime tabi olduğu ve projelerin çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda yürütülmesinin zorunlu olduğu belirtilmektedir.

Denizcilik ve enerji sektörlerinin kesişiminde yer alan karbon depolama projelerinin, liman altyapıları, deniz taşımacılığı ve enerji lojistiği üzerinde de önemli etkiler yaratması beklenmekte olup, özellikle sıvılaştırılmış CO₂ taşımacılığı ve depolama zincirinin geliştirilmesi, yeni iş alanları ve yatırım fırsatları doğurmaktadır.

Sonuç olarak, Kuzey Denizi'nde karbon depolama lisanslarına yönelik artan başvurular, Avrupa'nın enerji dönüşümü ve iklim hedefleri doğrultusunda deniz üstü karbon yönetimi çözümlerinin stratejik önemini pekiştirmekte olup, önümüzdeki dönemde bu alandaki yatırımların ve düzenleyici gelişmelerin hız kazanması beklenmektedir. (Kaynak: Maritime Carbon Intelligence Web Sitesi)

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDF46DYU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr



3. Alternatif Yakıtlı Yeni İnşa Gemi Siparişleri Mart Ayında Neredeyse Durma Noktasına Geldi

Uluslararası klas kuruluşu DNV tarafından yayımlanan verilere göre, 2026 yılı Mart ayında alternatif yakıt kullanabilen yeni inşa gemilere yönelik siparişler oldukça düşük seviyede gerçekleşmiş, piyasa adeta "durma noktasına" yaklaşmıştır.

Söz konusu gelişme, yılın ilk çeyreğine ilişkin genel görünümde de belirgin bir zayıflamaya işaret etmekte olup, alternatif yakıtlı gemi siparişlerinde geçen yılın aynı dönemine kıyasla yaklaşık %37 oranında düşüş kaydedilmiştir.

Mart ayında yalnızca 5 adet alternatif yakıtlı yeni inşa gemi siparişi verilmiş olup, bunlar;

- LNG çift yakıtlı (dual-fuel) iki adet araç taşıyıcı gemi,
- İki adet LPG taşıyıcı,
- Bir adet metanol çift yakıtlı platform destek gemisinden oluşmaktadır.

Bu düşük sipariş hacmi, alternatif yakıt dönüşümünün yavaşladığına işaret etmekle birlikte, sektör genelinde yeni gemi inşa faaliyetlerindeki daralma ile paralel bir eğilim göstermektedir.

Bununla birlikte, sipariş tarafındaki bu gerilemeye rağmen, önceki yıllarda verilen siparişlerin teslimat aşamasına ulaşması sayesinde alternatif yakıtlı filo büyümeye devam etmektedir. 2026 yılının ilk çeyreğinde toplam 60 adet alternatif yakıtlı geminin teslim edildiği, bu gemilerin önemli bir bölümünü LNG ve metanol yakıtlı gemilerin oluşturduğu ifade edilmektedir.

DNV Denizcilik Küresel Dekarbonizasyon Direktörü tarafından yapılan değerlendirmede, mevcut teslimatların 3–4 yıl önceki güçlü sipariş döneminin bir sonucu olduğu, yıl boyunca yeni teslimatların devam etmesinin beklendiği vurgulanmıştır.

Genel değerlendirmede, alternatif yakıtlı gemilere yönelik siparişlerdeki düşüşün, yalnızca yakıt dönüşümüne özgü bir sorun olmadığı; küresel ölçekte yeni inşa gemi talebindeki yavaşlama, piyasa belirsizlikleri ve yatırım kararlarındaki temkinli yaklaşım ile doğrudan bağlantılı olduğu değerlendirilmektedir. (Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)

4. Hindistan Yeni Bir Eşiği Aşıyor: İlk Amonyak Çift Yakıtlı Dökme Yük Gemisi Siparişi

Hindistan merkezli gemi inşa sanayii, denizcilikte karbonsuzlaşma sürecinde önemli bir eşiği aşarak, ilk amonyak çift yakıtlı dökme yük gemisi (ammonia dual-fuel bulk carrier) siparişini almıştır. Bu gelişme, ülkenin gemi inşa kapasitesinin ve alternatif yakıt teknolojilerine entegrasyon kabiliyetinin arttığını göstermesi bakımından stratejik bir adım olarak değerlendirilmektedir.

Proje kapsamında inşa edilecek olan dökme yük gemisi, amonyak yakıtlı çift yakıt (dual-fuel) tahrik sistemi ile donatılacaktır. Bu sistem sayesinde gemi, hem konvansiyonel deniz yakıtları (örneğin düşük kükürlü fuel oil) hem de karbonsuz yakıt alternatiflerinden biri olan amonyak ile operasyon gerçekleştirebilecektir. Söz konusu teknoloji, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO)

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDF46DYU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr



sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik hedefleriyle uyumlu bir çözüm olarak öne çıkmaktadır.

Amonyak yakıtı, yanma sürecinde karbon içermemesi nedeniyle CO₂ emisyonlarının ortadan kaldırılması açısından önemli bir avantaj sunmaktadır. Bununla birlikte, yakıtın toksik yapısı, depolama gereksinimleri ve güvenlik protokolleri gibi hususlar, bu tür projelerde ileri mühendislik çözümleri ve sıkı sınıflandırma kurallarının uygulanmasını zorunlu kılmaktadır.

Projede kullanılacak olan tahrik sistemlerinin, amonyak kullanımına uyumlu olarak geliştirilen düşük devirli ana makine teknolojileri ile desteklenmesi beklenmektedir. Bu kapsamda, motor sistemlerinin hem yakıt esnekliği hem de emisyon performansı bakımından uluslararası standartlara uygun şekilde tasarlanacağı ifade edilmektedir.

Söz konusu sipariş, Hindistan'ın küresel gemi inşa pazarındaki rekabet gücünü artırma hedefi doğrultusunda önemli bir kilometre taşı niteliği taşımakta olup, aynı zamanda ülkenin alternatif yakıtlı yeni inşa (newbuilding) projelerinde aktif rol alma iradesini ortaya koymaktadır.

Uzman değerlendirmelerine göre, amonyak yakıtlı gemilerin yaygınlaşması, özellikle uzun mesafeli dökme yük taşımacılığı (bulk shipping) segmentinde emisyon azaltımına kayda değer katkılar sağlayacaktır. Bu doğrultuda, yakıt tedarik zinciri, liman altyapıları ve uluslararası düzenleyici çerçevelerin de paralel şekilde gelişmesi beklenmektedir.

Sonuç olarak, bu sipariş yalnızca bir gemi inşa kontratı olmanın ötesinde; küresel denizcilik sektöründe alternatif yakıtların benimsenmesi ve enerji dönüşümünün hız kazanması açısından sembolik ve stratejik bir gelişme olarak değerlendirilmektedir. (Kaynak: BBN BREAKBULK.NEWS Web Sitesi)

5. BIMCO, Yeni ESG (Çevresel, Sosyal ve Yönetişim) Metrikleri Rehberi Taslağı İçin İstişare Süreci Başlattı

BIMCO, denizcilik sektörüne yönelik ESG (Çevresel, Sosyal ve Yönetişim) metriklerine ilişkin iyi uygulama esaslarını içeren yeni bir rehber taslağı hazırladı ve üyelerini söz konusu taslak hakkında görüş bildirmeye davet etti. Kuruluş, bu istişare süreciyle, denizcilik sektörünün operasyonel gerçekliklerine daha uygun, uygulanabilir ve sektöre özgü metriklerin şekillendirilmesini amaçladı.

BIMCO tarafından yapılan açıklamada, denizcilik şirketlerinin ESG (Çevresel, Sosyal ve Yönetişim) raporlaması alanında giderek artan ve çeşitlenen yükümlülüklerle karşı karşıya kaldığı belirtildi. Bazı şirketlerin Avrupa Birliği'nin Kurumsal Sürdürülebilirlik Raporlama Direktifi (CSRD) kapsamında raporlama yapmakla yükümlü hale geldiği, bu çerçevede kapsamlı veri açıklama gerekliliklerine tabi olduğu ifade edildi. Avrupa Birliği dışındaki farklı ulusal raporlama rejimlerine tabi olarak faaliyet gösteren şirketlerin de bulunduğu, bunun yanı sıra birçok küçük ölçekli denizcilik şirketinin gönüllü açıklama girişimlerine katıldığı veya ticari muhataplarından gelen veri taleplerine cevap vermek durumunda kaldığı kaydedildi.

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDF46DYU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr



Açıklamada, mevcut standartlar ile raporlama çerçevelerinin büyük ölçüde sektörler üstü genel kullanım esasına göre tasarlandığı, bu nedenle denizcilik şirketlerinin kara temelli ekonomik faaliyetler esas alınarak geliştirilen metrik ve kavramları kendi faaliyet yapılarına uyarlamakta güçlük yaşadığı vurgulandı. Bu ihtiyaca cevap verebilmek amacıyla BIMCO, küresel denizcilik sektörü bakımından daha pratik ve sektöre uyarlanabilir bir yaklaşım geliştirdi ve denizcilığe özgü metriklerle ilişkin bir iyi uygulama rehberi oluşturdu. Kuruluş, rehber nihai hale getirilmeden önce üyelerinin değerlendirme ve katkılarını talep etti.

Taslak rehberin, şirketlerin zorunlu raporlama yükümlülüğüne tabi olup olmamasından bağımsız olarak, denizcilik faaliyetlerinin özgün niteliğini yansıtan bir çerçeve sunmayı hedeflediği bildirildi. Rehberin; zorunlu raporlama yapan, gönüllü açıklamalarda bulunan veya iş ortaklarına veri sunan şirketler bakımından, tartışmaların ve veri taleplerinin daha sistematik ve denizcilik sektörüne uygun biçimde yapılandırılmasına katkı sağlamanın beklendiği ifade edildi. Ayrıca, Avrupa Sürdürülebilirlik Raporlama Standartları (ESRS) kapsamındaki açıklama gerekliliklerinin denizcilik sektörüne özgü bağlama aktarılmasında da rehberin yararlı bir referans çerçevesi sunduğu belirtildi.

BIMCO, söz konusu rehberin bir standart niteliği taşımadığını ve herhangi bir metriğin zorunlu uygulanmasını öngörmediğini açıkladı. Rehberin, mevcut iyi uygulamaları yansıttığı, yürürlükteki denizcilik düzenlemeleri ile dünya genelindeki denizcilik şirketleri tarafından yayımlanan sürdürülebilirlik raporlarının incelenmesi suretiyle hazırlandığı bildirildi. Mevcut standartlarda yer alan metriklerin tekrar edilmesi yerine, sektör bağımsız genel standartlarla birlikte kullanılacak denizcilik sektörüne özgü metriklerin önerildiği ifade edildi.

Açıklamada, rehberin özellikle çevresel, emniyet ve operasyonel performansın geliştirilmesine yönelik iç kıyaslama süreçlerine, müşteriler ve iş ortaklarıyla yürütülen bilgi paylaşımının tutarlılığına ve emniyet uygulamaları ile risk yönetimi yaklaşımlarını da içeren karşı taraf değerlendirmelerine katkı sunmasının öngörüldüğü belirtildi. BIMCO, inceleme sürecine katılmak isteyen üyelerden kuruluş ile temasa geçmelerini istedi ve taslak rehberin talep eden üyelerle paylaşılacağını bildirdi. (Kaynak: BIMCO Web Sitesi)

6. INTERTANKO, IMO MEPC 84 Toplantısı Öncesinde Karbonsuzlaşma Çalışmalarını Hızlandırdı

INTERTANKO, kanıta dayalı politika yapım süreçlerine katkı sağlamak amacıyla, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (MEPC) 84'üncü oturumu öncesinde 10 teknik doküman sundu. Söz konusu teknik sunumların önemli bir bölümünü denizcilikte karbonsuzlaşma başlığı oluşturdu.

Uluslararası deniz taşımacılığı sektörü, karbon verimliliğinin artırılması alanında son yıllarda kayda değer ilerleme kaydetti. Sektör, 2008 yılından bu yana karbon yoğunluğunu yüzde 30'un üzerinde azaltırken, küresel ticaretin sürekliliğini desteklemeyi sürdürdü. INTERTANKO da, IMO MEPC 84 gündemi kapsamında sunduğu katkıları desteklemek üzere bir rehber yayımladı ve bu rehberle karbonsuzlaşma alanındaki teknik değerlendirmelerini daha sistematik bir çerçevede ortaya koydu.

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDF46DYU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr



Kuruluş, 2023 IMO Sera Gazı Stratejisi'nde belirlenen hedeflere ulaşılmasının, yalnızca gemi teknolojilerindeki iyileştirmelerle sınırlı kalmadığını; bunun ötesinde, uluslararası deniz taşımacılığında ihtiyaç duyulacak ölçekte düşük karbonlu ve sıfır karbonlu yakıtların üretimini mümkün kılacak bütüncül bir dönüşüm gerektirdiğini vurguladı. Bu kapsamda, yenilenebilir enerji kapasitesinin artırılması ve yakıt tedarik zincirlerinin küresel ölçekte geliştirilmesi gerektiğini, ancak ilgili altyapının halen gelişimin erken aşamalarında bulunduğunu belirtti.

INTERTANKO, uluslararası deniz taşımacılığının düşük emisyonlu ve sıfır emisyonlu yapıya geçişinin çok katmanlı bir yaklaşım gerektirdiğini ifade etti. Bu yaklaşımın; operasyonel verimlilik tedbirlerini, geçiş yakıtlarını, gelişmekte olan teknolojileri ve yeni yakıt üretim ve tedarik yollarının kademeli biçimde ölçeklendirilmesini içerdiğini kaydetti.

Tanker sektöründen elde edilen operasyonel deneyim ve filo verilerine dayandırılan teknik sunumlarda, politika yapıcılar bakımından önem taşıyan çeşitli hususlar öne çıktı. INTERTANKO, denizcilikte karbonsuzlaşmanın tek bir alternatif yakıt veya tek bir teknoloji rotası ile sağlanamayacağını, yakın vadede küresel filonun ihtiyaçlarına yanıt verebilecek ölçeklenebilir çözümün ancak farklı seçeneklerden oluşan bir çözüm portföyü ile mümkün olabileceğini ortaya koydu. Ayrıca düzenleyici çerçevelerin, operasyonel gerçeklikleri yansıtması gerektiğini; gemi tipleri, ticaret örüntüleri ve teknik özellikler bakımından mevcut çeşitliliğin politika tasarımında dikkate alınmasının zorunlu olduğunu ifade etti.

Kuruluş, operasyonel verilerin yakın vadeli tedbirlerin etkinliğini açık biçimde gösterdiğini belirtti. Enerji verimliliği teknolojileri ile sürdürülebilir biyoyakıtların, hâlihazırda emisyon azaltımına katkı sunduğunu vurguladı. Bunun yanında, gelişmekte olan teknolojilerin de karbonsuzlaşma araç setinin bir parçası olarak ele alınması gerektiğini ve bu teknolojilere ilişkin değerlendirmelerin düzenleyici çerçeve içinde erken aşamada yapılmasının önem taşıdığını kaydetti.

INTERTANKO ayrıca, enerjiye erişilebilirliğin ve arz güvenliğinin geçiş sürecinde temel belirleyiciler arasında yer aldığını ifade etti. Düşük karbonlu ve sıfır karbonlu yakıt üretiminin, yenilenebilir enerji üretiminde ve küresel yakıt tedarik zincirlerinde büyük ölçekli genişlemeye bağlı olduğunu belirtti.

Yapılan değerlendirmelerin bütününde, denizcilik sektörünün IMO sera gazı stratejisi kapsamındaki uzun vadeli hedeflerine ilerleyebilmesi için teknolojiye karşı tarafsız, küresel düzeyde uyumlu ve uygulanabilir bir düzenleyici çerçevenin korunmasının kritik önem taşıdığı vurgulandı. (Kaynak: INTERTANKO Web Sitesi)

Bilgilerinize arz ve rica ederim.

Saygılarımla,

e-İmza

Ender KAHYA
Genel Sekreter V.

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDF46DYU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU Telefon:
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr



**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)
- TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği)
- KOSDER (Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği)
- GBD (Gemi Brokerleri Derneği)
- TURSSA (Gemi Tedarikçileri Derneği)
- Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği
- ROFED (Kabotaj Hattı Ro-Ro ve Feribot İşletmecileri Derneği)
- Yalova Altınova Tersane Girişimcileri San.ve Tic.A.Ş.
- UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği)
- TAİS (Türk Armatörleri İşverenler Sendikası)
- GEMİMO (Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası)
- TMMOB GMO (Gemi Mühendisleri Odası)
- WISTA Türkiye Derneği

Bilgi:

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

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



Evrakı Doğrulamak İçin :
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSDF46DYU>
Bilgi için: Erhan DEMİRCİOĞLU **Telefon:**
E-Posta: erhan.demircioglu@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) **Faks:** +90 (212) 293 79 35 **KEP:** imeakdto@hs01.kep.tr
Web: www.denizticaretodasi.org.tr **E-mail:** iletisim@denizticaretodasi.org.tr

