Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

e-bülten



DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Yıl: 2025
Sayı: 11
Dönem: Kasım
Yayım Tarihi: 29.12.2025



Bülten İçeriği

IMO Konsey Seçimleri: Türkiye Üst Üste 14. Kez Konsey Üyesi Seçildi 2

Jeopolitik Koridor Savaşları: Türkiye Bağlantılı Taşımacılık Koridorları-5 5

EMSA Tarafından "Alternatif Yakıt ve Enerji Sistemleri Kullanan Gemilerde Çalışan Gemi İnsanları için Özel Yetkinliklerin ve Eğitim Standartlarının Belirlenmesi" Çalıştayı Gerçekleştirildi 12

IMDG Kod'da Yeni Bir Zorunluluk: Odun Kömürü Deklarasyonu 16

AB'den Deniz Atıklarına Yeni Sınırlama 18

IAMSAR Manual: Türkiye ve Dünya Denizciliği için Önemi 21

Ekim-Kasım Aylarında Yaşanan Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Olayları . 23

Uydu Görüntüleme Sistemlerinin Gelişimi Denizcilik Faaliyetlerinin İzlenebilirliğini ve Uluslararası Deniz Taşımacılığını Yeniden Şekillendiriyor 29

Kaynaklar 34

Bu bültende, 01.11.2025 - 01.12.2025 tarihleri arasında dünya denizciliğinde öne çıkan başlıca gelişmeler derlenerek özetlenmektedir. Bülten bilgilendirme amacıyla hazırlanmış olup T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün resmi görüşlerini yansıtmamaktadır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



IMO Konsey Seçimleri: Türkiye Üst Üste 14. Kez Konsey Üyesi Seçildi



Kaynak: www.uab.gov.tr

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) en üst yürütme organı olan IMO Konseyi için yapılan seçimler 28 Kasım tarihinde tamamlanmıştır. Bakanımız Sayın Abdulkadir URALOĞLU'nun himayelerinde Genel Müdürlük olarak katılım sağladığımız IMO Genel Kurulu tarafından gerçekleştirilen seçimler sonucunda Türkiye 2026-2027 dönemi için C Kategorisi'nden yeniden Konsey Üyeliğine seçilerek önemli bir başarıya imza atmıştır.

139 üye ülkenin desteğini alan Türkiye, aldığı oy sayısı itibarıyla en yüksek 4. oy ile Konsey üyeliğine seçilmiş; böylece 1999 yılından bu yana aralıksız olarak sürdürdüğü Konsey üyeliğini üst üste 14. kez yenilemiştir. Bu sonuç, ülkemizin uluslararası denizcilik camiasındaki saygın konumunu ve IMO nezdindeki etkinliğini bir kez daha teyit etmiştir.



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



IMO Konseyi'nin Rolü

IMO Konseyi, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün yürütme organı olup Genel Kurul adına örgütün çalışmalarını denetlemekle görevlidir. konsey üyeleri, iki yıllık süreler için Genel Kurul tarafından seçilmektedir.

Genel Kurul toplantıları arasında konsey, deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin hükümetlere tavsiyede bulunma yetkisi hariç olmak üzere, Genel Kurul'un tüm görev ve yetkilerini yerine getirir.

Bu çerçevede konseyin başlıca görevleri şunlardır:

- Örgüt bünyesindeki organların faaliyetlerini eşgüdüm içerisinde yürütmek,
- IMO'nun çalışma programı taslağını ve bütçe tekliflerini inceleyerek Genel Kurul'a sunmak,
- Komiteler ve diğer IMO organları tarafından hazırlanan rapor ve teklifleri değerlendirmek; gerekli görülen hallerde görüş ve tavsiyeleriyle birlikte Genel Kurul ve Üye Devletlere iletmek,
- Genel Kurulun onayına tabi olmak kaydıyla Genel Sekreteri atamak,
- Örgütün diğer uluslararası kuruluşlarla ilişkilerine dair anlaşma veya düzenlemeleri Genel Kurul'un onayına sunmak üzere akdetmek.

IMO Konseyi, bu görevleri vasıtasıyla örgütün etkin, uyumlu ve kesintisiz şekilde çalışmasını temin eden temel karar alma ve yönlendirme mekanizmasıdır.

2026–2027 Dönemi IMO Konseyi Üyeleri

IMO Genel Kurulu tarafından yapılan seçimler sonucunda Konsey üyeleri üç kategori altında belirlenmiştir:

Kategori (a) Uluslararası deniz taşımacılığı hizmetlerinin sunulmasında en

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

büyük paya sahip ülkeler (10 ülke): Çin, Yunanistan, İtalya, Japonya, Liberya, Norveç, Panama, Kore Cumhuriyeti, Birleşik Krallık *ve* Amerika Birleşik Devletleri.

Kategori (b) Uluslararası deniz ticaretinde en büyük paya sahip ülkeler(10 ülke): Avustralya, Brezilya, Kanada, Fransa, Almanya, Hindistan, Hollanda, İspanya, İsveç *ve* Birleşik Arap Emirlikleri.

Kategori (c) Deniz taşımacılığı veya seyrüsefer alanında özel menfaatleri bulunan ve coğrafi temsili sağlayan ülkeler(20 ülke): Bahamalar, Belçika, Şili, GKRY, Mısır, Finlandiya, Endonezya, Jamaika, Malezya, Malta, Meksika, Fas, Nijerya, Peru, Filipinler, Katar, Suudi Arabistan, Singapur, Güney Afrika *ve* Türkiye.



Kaynak: www.imo.org

Konseyin Yeni Dönemi

Yeni seçilen konsey üyeleri, 4 Aralık 2025 tarihinde gerçekleştirilecek olan IMO Konseyi'nin 136'ncı oturumunda ilk kez bir araya gelecek olup bu toplantıda konseyin başkan ve başkan yardımcısı da belirlenecektir.

Seçilen konsey, önümüzdeki iki yıllık dönemde küresel denizcilik politikalarının şekillendirilmesinde kilit rol oynayacaktır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Kaynak: www.uab.gov.tr

Türkiye'nin IMO Konseyi'ndeki güçlü ve istikrarlı temsili; deniz emniyeti, deniz çevresinin korunması, sürdürülebilir denizcilik ve küresel deniz ticaretine ilişkin karar alma süreçlerine aktif katkı sunmaya devam edeceğinin açık bir göstergesidir. Denizcilik camiamıza hayırlı olsun.

Jeopolitik Koridor Savaşları: Türkiye Bağlantılı Taşımacılık Koridorları-5 [1] [2] [3] [4] [5] [6] [7] [8] [9] [10]



Kaynak: https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kuresel-ulastirma-koridorlari-forumu-70-ulkenin-temsilcisini-bir-araya-getirecek/3611128

Sonuç ve Değerlendirmeler

Türkiye ile bağlantılı uluslararası taşımacılık koridorlarına hitap eden yüklerin ana ihracat-ithalat merkezleri; doğu batı ekseninde Çin merkezli Uzak Doğu ve Kuzey Avrupa, kuzey güney ekseninde ise yine Çin-Hindistan ve Rusya-Orta Avrupa'dır. Söz konusu yük merkezleri

[1] https://traceca-org.org/en/routes/
[2] https://aric.adb.org/initiative/transport-corridor-europe-caucasus-asia
[3] https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-kusak-ve-yol-girisimine-karsi-imec-projesi/2996662
[4] https://www.uab.gov.tr/haberler/turkiye-uc-deniz-girisimi-nin-stratejik-ortagi-oldu
[5] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
[6] https://www.ab.gov.tr/fasil-21-trans-avrupa-aglari_86.html
[7] https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway_en
[8] https://middlecorridor.com/en/about-the-association/history-en
[9] https://www.denizbulten.com/3-soruda-turkiye-basra-korfezi-kalkinma-yolu-projesi-51416h.htm
[10] https://www.trthaber.com/haber/dunya/kalkinma-yolunu-kim-nasil-gordu-853665.html

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

taşımacılıkta kullanılan koridor projelerini geliştirmekte ve desteklemektedir.

ABD, Avrupa, Türkiye, Çin, Rusya koridorlara yönelik ana aktörlerdir. Esasen taşımacılık koridorlarındaki rekabet, günümüzde yoğun bir şekilde gündemde olan ticaret savaşları ve ekstra vergi uygulamalarının ticaretten ulaştırma sektörüne yönelik bir izdüşümü olarak görülebilir.

Ülkemiz, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk Boğazlarıyla Karadeniz-Akdeniz bağlantılarına sahip olup bu bağlantılarıyla üç kıtanın kesişme noktasında bulunmaktadır. Ayrıca, üç tarafı denizlerle çevrili konumu ve Yunanistan, Bulgaristan, Gürcistan, Ermenistan, İran, Irak ve Suriye ile olan sınırlarıyla Asya ve Avrupa arasındaki ulaşım ve ticarette bir kavşak konumunda bulunmaktadır.

Özellikle son 23 yılda ülkemizde tam 290 milyar dolarlık ulaştırma projesi hayata geçirilmiştir. Ülkemiz Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu gibi projelerle konumsal potansiyelini değerlendiren Türkiye, lojistik altyapısını geliştirmeyi sürdürmektedir.

Türkiye, Ticaret Bakanlığının 2024 verilerine göre, küresel lojistik hizmet ihracatında yüzde 2,5 payla 11'inci sırada yer alıyor. Türkiye'nin toplam hizmet ihracatının yüzde 34,6'sını ise lojistik ve taşımacılık sektörü oluşturmaktadır.

Bunlarla birlikte, Çin'den Avrupa'ya ulaşan üç büyük ticaret yolu göz önüne alındığında, ortalama olarak, bir konteynerin Türkiye

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

üzerinden Orta Koridor vasıtasıyla *7 bin kilometre yol alarak 15 günde*, Rusya Kuzey Ticaret Yolu üzerinden *10 bin kilometre mesafe kat ederek 15-20 günde*, Süveyş Kanalı üzerinden *20 bin kilometre seyrederek 45-60 günde* Avrupa'ya ulaşabildiği değerlendirildiğinde Orta Koridor zaman açısından en avantajlı yollardan biri olarak göze çarpmaktadır.

Dünya Bankası tarafından yayımlanan 139 ülkenin lojistik performanslarının değerlendirildiği sekizinci "The Logistics Performance Index (LPI) 2023" raporunda Türkiye'nin yeri, 3,4 puanla 38. gruplandırılmış sıra (aynı puanlara aynı sıra numarası verilmesi) olarak açıklanmıştır.

Ülkemiz açısından tabloda görüldüğü üzere 2023'de 2018'e göre "Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması" ölçütü hemen hemen aynı kalması hariç tüm ölçütlerde olumlu yönde ilerleme söz konusudur. "Gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin etkinliği" ölçütü gene en düşük puana sahiptir. En çok ilerleme "Lojistik hizmetlerin kalitesi ve rekabetçiliği" ölçütünde olmuştur. 2023'de gümrük hariç diğer ölçütlerin puanları birbirine oldukça yaklaşmıştır. Bu da bütünleşik hizmet açısından önemlidir.

Bu değerlendirme, ülke olarak hangi alanları geliştirmemiz gerektiğini göstermektedir. "Gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin etkinliği" konusunda birçok çalışma yapılsa da transit konusu hala öncelikli konulardandır. Denizcilik açısından bakıldığında ise ortaklarla ilişkileri geliştirmenin en iyi yollarından bir tanesi olarak denizcilik, STCW ve kardeş liman anlaşmaları öne çıkmaktadır. Söz konusu hinterlanda hitap eden diğer bazı ilgili ülkelerle de denizcilik alanında anlaşma, kardeş liman gibi işbirliği çalışmalarımız

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

devam etmekte olup Trans-Afrika Koridoru çerçevesinde birçok ülkeyle anlaşma çalışmalarımız tamamlanmış ya da devam etmektedir.

Orta Koridorun desteklenmesi ve geliştirilmesi ve Ülkemizce imzalanan belgelerde yer alan eylemlerin takibi amacıyla; sadece ikili ya da üçlü ülkeler arası işbirliği yoluyla değil Hazar Denizi geçişinin doğrudan ya da dolaylı desteklenebileceği Traceca, Orta Koridor Girişimi (Middle Corridor), Türk Devletleri Teşkilatı, Kuşak ve Yol Girişimi (OBOR), Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, Lapis Lazuli, Üç Deniz Girişimi hatta Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü gibi çeşitli platformlar vasıtasıyla bölgesel çalışmalar yürütülmekte ve Koridor üzerindeki ülkelerle işbirliğine gidilmektedir. Bu işbirliği sonucunda, Koridor üzerinde yer alan ya da Koridorun lojistik etki alanına hitap eden Çin, Hindistan, Malezya, Pakistan, Türkmenistan, Azerbaycan, İran, Rusya ve Gürcistan ile ikili denizcilik anlaşmaları mevcuttur.

Söz konusu hinterlanda hitap eden diğer bazı ilgili ülkelerle de denizcilik alanında anlaşma, kardeş liman gibi iş birliği çalışmalarımız devam etmektedir.

Orta Koridor; Ukrayna-Rusya savaşı nedeniyle yavaşlayan Kuzey Koridoruna bir alternatiftir ancak gösterilen çabalara rağmen henüz istenilen düzeyde olmayan Hazar Denizi geçişi verimliliğinin daha sürdürülebilir olması için çalışılmaktadır. Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridorunun (IMEC) ise Çin'in Kuşak&Yol Girişimine rakip olduğu gibi Irak, Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar'ın dahil olmasıyla genişlemesi planlanan Kalkınma Yolu Koridoruna da rakip olması beklenmelidir. Enerji ve

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

ulaştırma sistemleri de dahil olduğunda 15 milyar dolar civarında bir yatırım olacağı planlanan Zengezur Koridoru da çok yüksek potansiyel arz eden diğer bir projedir. Ayrıca bölgede, Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru gibi başka transit koridor projeleri de mevcuttur.

Söz konusu koridor projeleriyle birlikte, bölgesel çalışmalar da son hızla devam etmektedir. Örneğin, Asya'daki gelişmelerin yarattığı fırsatlardan ve ortaya çıkan işbirliği potansiyelinden daha etkin biçimde yararlanmak amacıyla 2019 Ağustos ayında "Yeniden Asya Girişimi" açıklanmıştır. Girişim, Asya ülkeleriyle ilişkilerimizin bütüncül ve kapsamlı bir strateji temelinde, bölgesel, alt bölgesel ve ülke özelinde yaklaşımlar da geliştirilerek, sistematik ve istikrarlı biçimde güçlendirilmesini hedeflemektedir. Girişim, Asya ülkeleriyle karşılıklı yarar ve ortak hedefler temelinde işbirlikleri ve ortaklıklar geliştirilmesini öngörmektedir.

Ülkemiz üç kıtanın ortasında yer alan coğrafi konumu itibariyle, Uzak Doğu-Avrupa rotasında yoğun bir rekabet yaşanan transit koridor savaşlarında yüksek bir potansiyele sahiptir. Ancak coğrafi konum tek başına transit yüklerin belirlenen koridor üzerinden geçirilmesi için yeterli değildir. Sürdürülebilir, verimli, hızlı ve düşük maliyetli yani zaman ve maliyetler açısından rekabetçi bir rota elzem iken transit prosedür kolaylığı ve anlaşılırlığı, gümrük ve diğer bürokratik işlemlerin hızlı ve kolay olması ve özellikle ülke içi bağlantısallığın arttırılması için altyapı yatırımı yapılması olmazsa olmazdır. Dolayısıyla sadece bir kurumun ve taşıyıcıların değil toplu bir inisiyatif sergilenmesi gerekmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Bu kapsamda;

- Mevcut ve planlanan liman ve lojistik merkezlerin demir yolu ve karayolu bağlantılarının arttırılması,
- Akdeniz'deki limanların diğer bölgelere hızlı ve güvenli yük taşıma kapasitesinin arttırılması için konvansiyonel trenlerimizin hızlandırılması,
- Marmara Bölgesi'ndeki yoğun denizcilik faaliyetleri ve yıllık 13,5 milyon TEU konteyner elleçlemesinin yaklaşık üçte ikisinin bu bölgeden yapılması nedeniyle yük yoğunluğunun bir kısmının Akdeniz'e kaydırılması,
- İskenderun Körfezi ile Antalya Körfezi arasında neredeyse Mersin MIP Limanı'na özellikle konteyner ve ro-ro taşımacılığı için mevcut limanların geliştirilmesi, özek sektör tarafından yapılabilecek yeni limanların teşvik edilmesi,
- Türkiye'nin demir yolu taşımacılığındaki düşük payının (%5'in altında) arttırılmasının desteklediğimiz koridorlarda ticaret hacmine doğrudan etki edeceği için bu alanda altyapı yatırımlarının hızlandırılması,
- Türkiye'deki gümrük işlemlerinde ortalama bekleme süresinin 5.94 gün olduğu, toplam bekleme süresinin ise yaklaşık 9 gün olduğu hesaplandığında, özellikle transit taşımlarda bu sürelerin azaltılması. (Singapur'da bu süre sadece 3 gün) gerektiği değerlendirilmektedir.

Bu çerçevede, hem Bakanlığımızın 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Plan çalışmasında hem de 2024-2028 Cumhurbaşkanlığı SBB 12. Kalkınma Planı'nda transit taşımacılığın geliştirilmesine yönelik birçok strateji ve hedef ortaya konmuş olup bu hedeflerin gerçekleştirilmesi adına faaliyetler sürdürülmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Türkiye bağlantılı birçok uluslararası koridor projesi olmasına rağmen ülkemizin uzun dönem çıkarlarına hizmet edebilecek olanlar Orta Koridor girişimi ile Kuşak ve Yol Girişimi, Kalkınma Yolu ve Zengezur Koridorudur.

Ülkemizin Orta Koridor, Kalkınma Yolu Koridoru, Zengezur Koridoru gibi uluslararası koridor projelerinde jeopolitik avantajlarını kullanarak etkin şekilde yer alması için ulusal taşımacılık koridoru ve transit taşımacılık stratejisinin belirlenmesi ve transit taşımacılık mevzuatının "transiti kolaylaştırma" odaklı olarak yeniden düzenlenmesi sağlanmalıdır.

Söz konusu koridorların desteklenmesi ve bunlardan maksimum ulusal fayda elde edilebilmesi adına denizcilik açısından öneriler ise Mevzuat ve Uygulama, Teşvikler, Ticaret ve İşletmecilik başlıkları altında özet olarak şu şekildedir:

A) Mevzuat ve Uygulama

- İkili Denizcilik Anlaşmalarının arttırılması
- Denizyoluyla Transit Mevzuatın geliştirilmesi
- Deniz Ticaret İstatistiklerinin geliştirilmesi (yük bazlı mod dağılımlı o/d içerikli)
- Traceca ve Diğer Uluslararası Kuruluşlarda Personel Görevlendirilmesi
- Koridor Taşımacılığı Anlaşması yapılması

B) Teşvikler

- Denizcilik Teşviklerinin Genişletilmesi
- EBRD, Asya Kalkınma Bankası vs Proje Teşviği Alınması

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

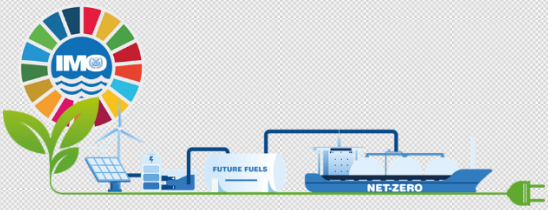
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

C) Ticaret ve İşletmecilik

- Hazar Denizi'ne Gemi Temini
- Hazar Denizi'nde Yeni Liman İşletmeleri Kurulması
- Karadeniz-Hazar Nehir Taşımacılığının Geliştirilmesi
- Tuna Nehri Üzerinden Nehir Taşımacılığı ve Karasu Limanıyla bağlantı
- Boğaz Geçişleri için Tren Feri ya da Ro-Ro Hattı Konulması
- Faw Limanının İşletilmesi
- Güney Bölgemizde Bir Limanın Transit Aktarma Limanı Olması
- Azerbaycan-Kazakistan-Gürcistan Ortak Lojistik Şirketine Ortak Olunması

EMSA Tarafından "Alternatif Yakıt ve Enerji Sistemleri Kullanan Gemilerde Çalışan Gemi İnsanları için Özel Yetkinliklerin ve Eğitim Standartlarının Belirlenmesi" Çalıştayı Gerçekleştirildi [11] [12] [13] [14] [15] [16]



Kaynak: https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/lifecycle-ghg---carbon-intensity-guidelines.aspx

Denizcilik sektöründe çevresel sürdürülebilirlik ve karbonsuzlaşma hedefleri doğrultusunda alternatif yakıt ve enerji sistemleri kullanan gemilerin sayısı hızla artmaktadır. Bu dönüşüm süreci, yalnızca gemilerin teknik donanımını değil; aynı zamanda bu gemilerde görev yapan gemi

[11] https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/5594-development-of-competences-for-seafarers-alternative-fuels-workshop.html
[12] https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/lifecycle-ghg---carbon-intensity-guidelines.aspx
[13] https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/future-fuels-and-technology.aspx
[14] https://www.emsa.europa.eu/publications/reports/item/5377-train-alter-report.html
[15] https://ecsa.eu/eu-maritime-skills-forum/
[16] https://www.mjttf.org/

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

insanlarının eğitim, yetkinlik ve belgelendirme gerekliliklerini de doğrudan etkilemektedir. Yeni yakıt türlerinin emniyetli ve verimli şekilde kullanılabilmesi, büyük ölçüde insan unsurunun bu sistemlere hazırlıklı olmasına bağlıdır.



Kaynak: https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/5594-development-of-competences-for-seafarers-alternative-fuels-workshop.html

Bu kapsamda, Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) tarafından 20–21 Kasım 2025 tarihlerinde Lizbon / Portekiz'de *"Alternatif Yakıt ve Enerji Sistemleri Kullanan Gemilerde Çalışan Gemi İnsanları İçin Özel Yetkinliklerin ve Eğitim Standartlarının Belirlenmesi"* konulu bir çalıştay düzenlenmiştir.

Küresel ölçekte sera gazı emisyonlarının azaltılması ve 2050 net sıfır emisyon hedefleri doğrultusunda LNG (Liquefied Natural Gas), metanol, LPG (Liquefied Petroleum Gas), amonyak ve hidrojen gibi alternatif yakıtlar denizcilikte giderek yaygınlaşmaktadır. Bu yeni yakıtların kullanımı, beraberinde yeni operasyonel riskleri ve emniyet gerekliliklerini de getirmektedir. Bu nedenle gemi insanlarının söz konusu sistemlere ilişkin bilgi, farkındalık ve yetkinlik düzeyi; yalnızca çevresel hedefler açısından değil, denizde can, mal ve çevre emniyeti bakımından da kritik öneme sahiptir.

Mevcut uluslararası düzenlemelerde, özellikle Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW) kapsamında, alternatif yakıt ve yeni enerji sistemlerine özgü eğitim ve yetkinlik gerekliliklerinin açık ve bağlayıcı şekilde tanımlanmamış

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

olması, ülkeler arasında farklı uygulamaların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu durum, eğitim standartlarında uyumsuzluk riskini artırmakta ve gemi insanlarının yeterliliklerinin uluslararası düzeyde tanınması konusunda belirsizlik yaratmaktadır.

Çalıştay, EMSA'nın Lizbon'daki merkez yerleşkesinde gerçekleştirilmiş olup uluslararası kuruluşlar, denizcilik idareleri, sektör temsilcileri ve denizcilik eğitim kurumlarından geniş bir katılımla düzenlenmiştir. Çalıştaya ayrıca, Genel Müdürlüğümüz Eğitim ve Belgelendirme Daire Başkanlığı bünyesinde görev yapan uzmanlarımız da katılım sağlamıştır.

Çalıştayın ilk gününde, alternatif yakıt ve enerji sistemleri kullanan gemilere ilişkin mevcut uluslararası çalışmalar, politika yönelimleri ve sektörel beklentiler ele alınmıştır. EMSA tarafından 2024 yılı sonunda yayımlanan TRAINALTER çalışmasının sonuçları paylaşılmış ve bu çalıştayın söz konusu çalışmanın devamı niteliğinde olduğu ifade edilmiştir.

İlk gün oturumlarında ayrıca Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bünyesinde yürütülen çalışmalar ele alınmış; 2023 IMO Sera Gazı Azaltım Stratejisi doğrultusunda alternatif yakıtların denizcilikte giderek daha fazla yer alacağı vurgulanmıştır. Sektör temsilcileri, gemi insanlarının temel düzeyde alternatif yakıt bilgisine sahip olmasının emniyetli operasyon açısından kritik olduğunu belirtmiştir.

Çalıştayın ikinci gününde katılımcılar; denizcilik idareleri, denizcilik sektörü, denizcilik eğitim kurumları ve siber güvenlik başlıkları altında dört ayrı çalışma grubuna ayrılmıştır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Denizcilik idareleri çalışma grubunda, alternatif yakıtlı gemilere yönelik düzenleyici çerçevenin henüz netleşmediği ve eğitimlerin zorunlu sertifika mı yoksa aşinalık eğitimi kapsamında mı verileceği hususunda görüş birliği bulunmadığı vurgulanmıştır. IGF Kodu, özellikle metanol ve LNG uygulamaları için temel referans olarak öne çıkmıştır.

Denizcilik sektörü çalışma grubunda, yakıt elleçleme, depolama, ikmal ve bakım süreçlerine yönelik yakıta özel teknik ve emniyet eğitimlerinin gerekliliği ifade edilmiş; simülatör destekli eğitimlerin önemli olduğu ancak gerçek deniz hizmetinin yerini tamamen alamayacağı belirtilmiştir.

Denizcilik eğitim kurumları çalışma grubunda, simülatör altyapısının yetersizliği, eğitici kapasitesinin sınırlı olması ve standart bir yetkinlik çerçevesinin bulunmaması temel zorluklar olarak değerlendirilmiştir.

Siber güvenlik çalışma grubunda ise alternatif yakıt sistemlerinin artan dijitalleşme ile birlikte yeni siber riskler doğurduğu, gemi insanları için rol bazlı siber güvenlik farkındalığının ve acil müdahale yetkinliklerinin eğitim programlarına entegre edilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Çalıştayda elde edilen bulguların, Şubat 2026 tarihinde gerçekleştirilecek olan IMO İnsan Unsuru, Eğitim ve Vardiya Tutma Alt Komitesi (HTW 12) toplantısında sunulması planlanmaktadır.

Söz konusu çalıştay, ülkemizin denizcilik eğitim ve belgelendirme sistemlerinin gelecekteki uluslararası düzenlemelere uyumlu hâle getirilmesi, eğitim müfredatlarının güncellenmesi ve denizde emniyet

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

kültürünün güçlendirilmesi açısından önemli bir referans niteliği taşımaktadır.

Bu bağlamda; 1–3 Aralık 2025 tarihlerinde, Milli Eğitim Bakanlığı Mesleki ve Teknik Eğitim Genel Müdürlüğü koordinasyonunda gerçekleştirilen, Genel Müdürlüğümüz Eğitim ve Belgelendirme Daire Başkanlığı temsilcilerinin katılım sağladığı *Denizcilik Alanı Çalıştayı'nda* alternatif yakıtlar önemli bir gündem maddesi olup LNG, metanol, LPG, amonyak ve hidrojen gibi yeni nesil yakıtların ders içeriklerine eklenmesi; bu yakıtların özellikleri, güvenlik gereklilikleri ve acil durum prosedürlerinin öğrencilere kazandırılması yönünde karar alınmıştır.

IMDG Kod'da Yeni Bir Zorunluluk: Odun Kömürü Deklarasyonu [17]



Kaynak: https://www.hapag-lloyd.com/en/services-information/news/2025/12/new-imdg-regulation--mandatory-dangerous-goods-declaration-for-c.html

Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kodun (IMDG Kod) 42-24 sayılı değişikliğiyle, odun kömürü tehlikeli yük olarak beyan edilmeli ve *''UN1361 KARBON, hayvansal veya bitkisel kökenli, Sınıf 4.2''* olarak sınıflandırılmalıdır.

Kod'daki değişiklikler aşamalı bir uygulama sürecini takip etmektedir ve 1 Ocak 2026'dan itibaren zorunlu olarak uygulanacaktır. Güncellenen koddaki 978 numaralı özel hüküm (SP

[17] https://www.hapag-lloyd.com/en/services-information/news/2025/12/new-imdg-regulation--mandatory-dangerous-goods-declaration-for-c.html

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

978) zorunlu hale gelmektedir ve şunları içermektedir:

- Malzemeler, üretimden sonra en az 14 gün süreyle dış ortama maruz bırakılmalı veya piroliz işleminden sonra inert gaz altında paketlenmeli ve ardından 24 saatlik bir depolama süresine tabi tutulmalıdır.
- Malzemeler, paketleme işlemi yapılacak gün boyunca sıcaklıkları 40°C'yi aşmaması kaydıyla paketlenmelidir.
- Ambalajsız, konteyner içinde dökme yük taşımacılığına izin verilmemektedir.
- Yük taşıma birimlerinin en az 30 cm'lik üst boşluğa sahip olması gerekir.
- Kömür içeren sevkiyatlar, UN onaylı ve sertifikalı ambalajlara yüklenmeli ve ambalaj ve paketlerin işaretlenmesi, etiketlenmesi ve levhalandırılmasına ilişkin gereklilikler uygulanmalıdır.
- Tehlikeli Yük Beyannamesi aşağıdaki bilgileri içermelidir:
  - ✓ Üretim tarihi
  - ✓ Ambalajlara yerleştirme tarihi
  - ✓ Malzemenin ambalaja konulduğu günkü sıcaklığı

Ülkemizde ise zorunlu sözleşme ve kod hükümleri titizle uygulanmakta ve takip edilmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

AB'den Deniz Atıklarına Yeni Sınırlama [18] [19] [20] [21] [22] [23]



Kaynak https://encryptedtbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQRgvziJPDpA4FaqQ-Yvy-XCdvOquoaxUIAAQ&s

Deniz çöpü, özellikle plastik kirliliği, sadece karada değil deniz ortamında da dünyanın karşı karşıya olduğu en ciddi çevre sorunlarından biridir. Deniz çöpleri, deniz yaban hayatını tehdit etmekte olup kıyı turizmine, balıkçılığa ve su ürünleri yetiştiriciliğine zarar vermekte ve insan sağlığı ve refahı için risk oluşturmaktadır.

AB üye devletleri, deniz kirliliğini azaltmaya yönelik önemli bir adım atarak deniz tabanında izin verilen çöp miktarı için yeni sınırlar üzerinde anlaştılar. Deniz çöplerinin azaltılmasına yönelik atıkların izlenmesi, tanımlanması ve sınıflandırılması hedeflenmektedir.



Kaynak: https://thefishingdaily.com/eu-fishing-industry-news/eu-sets-first-seafloor-litter-limits-fighting-marine-pollution/

[18] Deniz Çöpleri Teknik Grubu Çalışma Raporu, Kasım 2025
[19] https://environment.ec.europa.eu/news/eu-sets-new-limits-seafloor-litter-fight-marine-pollution-2025-11-28_en
[20] https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_en
[21] https://www.voanews.com/a/scientists-discover-coastal-marine-life-thriving-on-plastic-ocean-trash/6372361.html
[22] https://encryptedtbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQRgvziJPDpA4FaqQ-Yvy-XCdvOquoaxUIAAQ&s
[23] https://thefishingdaily.com/eu-fishing-industry-news/eu-sets-first-seafloor-litter-limits-fighting-marine-pollution/

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifi (2008/56/EC) (MSFD) kapsamında tanımlanan "İyi Çevresel Durum" hedeflerine ulaşılmasını desteklemek üzere; Deniz Atığı Teknik Grubu tarafından deniz tabanındaki atıklara ilişkin eşik değerler belirlenmiştir. 27 Kasım'da Danimarka ev sahipliğinde gerçekleştirilen toplantıda atıklar için getirilen eşik değerler;

- Çalışmaların 200 metreye kadar olan derinliklerde yapılması,
- Trol ağlarıyla yapılan taramalarda atık miktarlarının azalım eğilimi göstermesi (no increase trend),
- Uzaktan kontrol edilen cihazlar, su altı kameraları gibi araçlarla yapılan taramalarda 1 adet/ 1.000 m^2

Olacak şekilde sürekli izleme yapılarak atıkların azaltılması beklenmektedir.

Söz konusu izleme alanlarının; deniz koruma alanları, insan faaliyetlerine maruziyet süresinin fazla olması ve farklı coğrafi ve ekolojik özelliklere sahip olmasına dikkat edilmesi gerekmektedir.

Yapılan bu çalışma, Avrupa Okyanus Anlaşması, AB Sıfır Kirlilik Eylem Planı ve AB Suya Dayanıklılık Stratejisi kapsamlarında hazırlanarak deniz kirliliğinin bütüncül yaklaşımla azaltılmasını hedeflemektedir. Ayrıca söz konusu çalışma deniz tabanı kirliliğine yönelik ilk resmi eşik değerler olarak önem taşımaktadır.



Kaynak: https://www.voanews.com/a/scientists-discover-coastal-marine-life-thriving-on-plastic-ocean-trash/6372361.html

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Gemi Kaynaklı Atıklara ve Deniz Ticaretine Etkisi

Söz konusu eşik değerler, kaynağı ne olursa olsun deniz tabanında tespit edilen çöp miktarını izlemek üzere geliştirilmiştir; eşikler, gemi kaynaklı atıklar için ayrı bir uygulamayı doğrudan içermemektedir.

Halihazırda MARPOL Ek V çerçevesinde gemilerden kaynaklı çöp ve plastiklerin denize boşaltımı yasaktır. MARPOL sözleşme kurallarının yanı sıra, AB'de Liman Kabul Tesisleri Direktifi (Directive (EU) 2019/883), limanlarda gemi atıklarının teslim alınmasını ve etkin atık yönetimini zorunlu kılmaktadır.

Bu kapsamda, deniz tabanı çöpü izleme faaliyetlerinde gemi kaynaklı çöpün tanımlanması ve raporlanması, izleme programlarının bileşenlerinden biri olabilir ancak mevcut eşik değerler özellikle gemi kaynaklı atıkları hedefleyen ayrı bir limit içermemektedir.

Yeni eşik değerler doğrudan bir deniz ticareti kısıtlaması getirmemektedir. Bu düzenleme esas itibarıyla çevresel izleme ve durum değerlendirmesi amacına yönelik olup gemi işletmelerinin seyir/operasyon özgürlüğünü sınırlamamaktadır.

Bununla birlikte, Üye ülkelerin bu hedeflere ulaşabilmesi için ulusal izleme ve önlem programları geliştirmesi beklenmektedir.

Deniz çöpü ile ilgili verilerin raporlanması, izlenmesi ve buna bağlı önlemler, gemi atık yönetimi ile ilgili uygulamaların uyum ve denetim süreçlerini güçlendirebileceği öngörülmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

IAMSAR Manual: Türkiye ve Dünya Denizciliği için Önemi [24] [25]

IAMSAR, IMO ve ICAO tarafından ortak yayımlanan üç ciltlik bir başvuru seti olarak deniz ve havacılık arama-kurtarma hizmetlerine tek bir dil, ortak prosedürler ve tutarlı bir koordinasyon modeli sunuyor. Dünya ölçeğinde kabul gören bu çerçeve; alarmın alınmasından olay yeri koordinasyonuna, haberleşmeden arama desenlerine ve kurtarma sonrası raporlamaya kadar tüm aşamalarda birlikte çalışabilirliği güçlendiriyor. Ülkemiz gibi yoğun deniz trafiği, turizm ve uluslararası geçişlere sahip kıyı devletleri için IAMSAR; komşu ülkelerle müşterek operasyonlarda uyumu artırırken eğitim, tatbikat ve denetim süreçlerine standart bir iskelet sağlıyor. El kitabı; SAR Sözleşmesi, SOLAS ve ICAO Annex 12 ile uyumlu biçimde düzenli aralıklarla güncelleniyor, 2025 baskısındaki revizyonlar ise sahadaki mobil unsurlar için daha net prosedür setleri ve modern iletişim imkânları sunuyor. Sonuç olarak IAMSAR, insan hayatını kurtarmaya odaklı küresel SAR mimarisinin pratik kılavuzu görevini görüyor.

Küresel Çerçeve ve Hukuki Dayanak

IAMSAR, IMO ve ICAO'nun ortak el kitabı olarak deniz-hava arama kurtarmayı tek bir kavramsal çatı altında toplar. Hukuki temel üç ayaktan oluşur: SAR Sözleşmesi (1979) sahada koordinasyon, RCC/RSC yapılanması, bölgelerin (SRR) belirlenmesi ve işbirliği hükümlerini koyar; SOLAS başta V/33 olmak üzere yardım yükümlülüğü ve emniyet haberleşmesi

[24] https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-maritime-search-and-rescue-%28sar%29.aspx

[25] https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/aakkm-mevzuat/deniz-ve-hava-araclari-kazalarinda-arama-kurtarma-yonetmeligi.pdf

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

ile gemilerin rolünü tanımlar; ICAO Annex 12 ise devletlerin arama-kurtarma hizmetini kurma, sürdürme ve işletme standartlarını belirler. IAMSAR bu metinleri operasyonel rehbere dönüştürerek alarmın alınmasından olay yeri koordinasyonuna, haberleşme ve arama desenlerine kadar süreçleri uyumlu hale getirir. Düzenli revizyonlarla güncellenen yapı, yeni teknolojiler ve prosedürler için ortak terminoloji ve karşılıklı çalışabilirlik sunar.

Operasyonel Standartlaşma: Ortak İletişim ve Koordinasyon Metotları

IAMSAR, planlama ve icra safhasında ortak bir dil sağlayarak RCC/SMC, OSC ve SRU'lar arasında kesintisiz koordinasyonu hedefler. Haberleşmede; acil durum sinyali akışları, çağrı öncelikleri, frekans/kanal seçimi ve alternatif hatlar için önceden tanımlı bir COMMPLAN esas alınır. Koordinasyon tarafında SMC, görev tasarımını yapar; ilk varan birim veya uygun unsur OSC olarak atanır ve sahadaki birimlerin yönlendirilmesini üstlenir. Standart raporlama ve kayıt metotları (Örn: SITREP formatları ve MAREC kodları), olay bilgilerini zaman damgalı ve karşılaştırılabilir hâle getirir; arama alanı güncellemeleri, emniyet bildirimleri ve görev aktarımında belirsizliği azaltır.

Türkiye'de IAMSAR Uygulaması: Mevzuat, RCC Yapısı ve Tatbikatlar

Ülkemizde IAMSAR'ın uygulama zemini, 17 Ekim 2020 tarihli Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği ile belirleniyor. Yönetmelik; arama-kurtarma hizmetlerinin tek merkezden 7/24 koordinasyonunu, RCC/RSC yapılanmasını, SRR sınırlarının tanımlanmasını ve kurumlar arası iş

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

birliği-usullerini düzenliyor. Ulusal yapıda Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM) ile deniz tarafında MRCC Ankara ve bağlı merkezler görev yapıyor; görev paylaşımı, bildirim akışları ve kayıt/raporlama süreçleri IAMSAR prensipleriyle uyumlu standartlara bağlanıyor. Tatbikatlar; alarm alma-değerlendirme, COMMPLAN testleri, çok kuruluşlu hava-deniz senaryoları ve geri bildirim toplantılarıyla düzenli olarak yürütülüyor; böylece prosedürler güncelleniyor ve personel yeterliliği canlı tutuluyor.

Ekim-Kasım Aylarında Yaşanan Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Olayları [26] [27] [28] [29] [30] [31] [32] [33] [34] [35]



Kaynak: https://safety4sea.com/recaap-isc-one-incident-of-armed-robbery-16-22-september/

Asya'da Ekim-Kasım 2025 döneminde, deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soygun (ARAS) olmak üzere toplam 8 olay gerçekleşmiştir.

Deniz soygunlarının büyük çoğunluğunu, faillerin silahsız olduğu ve mürettebatın zarar görmediği küçük

[26] https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(1-7%20Oct%202025).pdf
[27] https://safety4sea.com/recaap-isc-one-incident-of-armed-robbery-1-7-october-2/
[28] https://safety4sea.com/recaap-isc-one-incident-of-armed-robbery-14-20-october/
[29] https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(14-20%20Oct%20%202025).pdf
[30] https://safety4sea.com/recaap-isc-two-incidents-of-armed-robbery-11-17-november/
[31] https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(11-17%20Nov%202025).pdf
[32] https://safety4sea.com/recaap-isc-three-incidents-of-armed-robbery-18-24-november/
[33] https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(18-24%20Nov%202025).pdf
[34] https://safety4sea.com/recaap-isc-one-incident-of-armed-robbery-25-november-1-december/
[35] https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(25%20Nov%20-%201%20Dec%202025).pdf

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

çaplı hırsızlık vakaları (Kategori 3 olayları) oluşturmuştur.

Durum Güncellemesi

Beş yıldır üst üste, Sulu-Selebes Denizi ve Doğu Sabah açıklarındaki sularda mürettebat kaçırma olayı bildirilmemiştir.

Son olay 17 Ocak 2020'de meydana gelmiştir. *Ocak 2025'te,*

Filipin Sahil Güvenliği (PCG), diğer paydaşlar ve muhataplarıyla koordinasyon içinde, Sulu-Selebes Denizi'nde fidye için mürettebat kaçırma tehdit seviyesini "DÜŞÜK" seviyesine düşürmüştür; bu da *"Yaklaşan bir saldırıyı gösteren hiçbir bilgi veya izlenen faaliyet bulunmamaktadır; bu nedenle olayların meydana gelmesi beklenmemektedir"* anlamına gelmektedir.

ReCAAP ISC, 14 Şubat 2025 tarihli Danışmanlığında gemilere, *"Sulu-Selebes Denizi'nden geçerken dikkatli olmaları ve olayları Filipinler ve Doğu Sabah Güvenlik Komutanlığı (ESSCOM) Operasyon Merkezlerine bildirmeleri"* tavsiyesinde bulunmuştur.

Ayrıca, bölgeden geçerken ilgili yetkililerle iletişimi sürdürmek de gereklidir. Filipinler ve Malezya ESSCOM Operasyon Merkezlerinin iletişim bilgileri Resim 1'de gösterilmiştir.

Resim 1



Kaynak:https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(1-7%20Oct%202025).pdf

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

1–7 Ekim tarihleri arasında Asya'da gemilere karşı bir adet CAT 4 silahlı soygun olayı ReCAAP Bilgi Paylaşım Merkezi'ne bildirildi.

Olay, 17 Eylül 2025 tarihinde saat 00.45'te, Endonezya Balongan Demir Sahası'nda bir tankerde meydana geldi. Üç fail olaya karışmış olup belirtilmeyen silahlar kullanılmıştır. Mürettebattan yaralanan olmamıştır. Bazı gemi erzakları çalınmış ve olay önem derecesi açısından CAT 4 olarak sınıflandırılmıştır.



Kaynak:https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(1-7%20Oct%202025).pdf

ReCAAP ISC, bölgedeki gemilere limanlarda ve demir sahalarında bulundukları sırada artırılmış dikkat göstermelerini ve vardiya/gözcülük faaliyetlerini sıkılaştırmalarını; kıyı devletine ise ilgili bölgede devriye ve denetimleri artırmasını tavsiye etmektedir.

14–20 Ekim tarihleri arasında Asya'da gemilere karşı bir adet CAT 3 silahlı soygun olayı ReCAAP Bilgi Paylaşım Merkezi'ne bildirildi.

Location	Straits of Malacca and Singapore (SOMS) 7.3 nm off Pulau Cula, Indonesia
Date/Time	16 Oct 2025 at 0340 hrs
Type of ship	Bulk carrier
Number of perpetrators	2
Weapons	Knives
Treatment of crew	No injuries
Significance level	CAT 3
Items stolen	Some engine spare parts

Kaynak:https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(14-20%20Oct%202025).pdf

Olay, 16 Ekim 2025 tarihinde, Singapur Boğazı (SS) Trafik Ayırım Düzeni'nin (TSS) doğu yönlü şeridinde seyir hâlindeki bir dökme yük gemisinde meydana geldi. Mürettebat

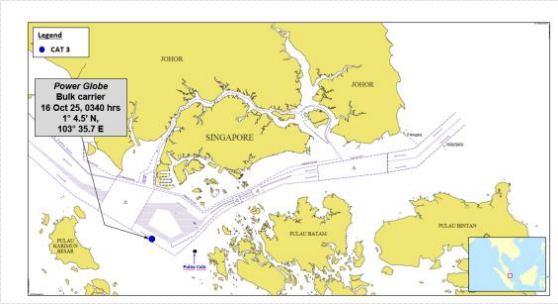
T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

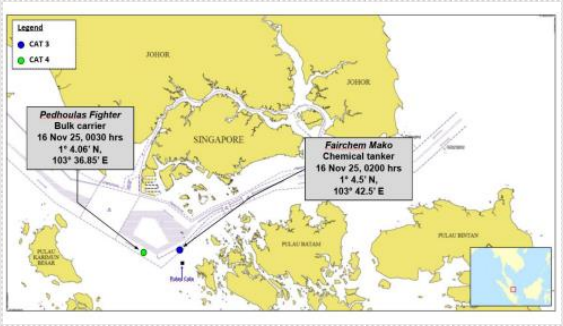
yaralanmadı; ancak gemiden bazı makine yedek parçaları çalındı.

SOMS'ta meydana gelen olaylarda hafif bir artış bulunmaktadır. ReCAAP ISC, gemilere SOMS geçişlerinde artırılmış dikkat göstermelerini; kıyıdaş devletlere ise ilgili bölgede devriye ve denetimleri artırmalarını tavsiye etmektedir.



Kaynak:https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(14-20%20Oct%20%202025).pdf

11–17 Kasım tarihleri arasında Asya'da gemilere karşı iki silahlı soygun olayı (bir CAT 3, bir CAT 4) ReCAAP Bilgi Paylaşım Merkezi'ne bildirildi.



Kaynak:https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(11-17%20Nov%202025).pdf

Her iki olay da 16 Kasım 2025 tarihinde, Singapur Boğazı (SS) Trafik Ayırım Düzeni'nin (TSS) doğu yönlü şeridinde, seyir hâlindeki gemilerde meydana geldi.

İlk olay saat 00.30'da, Pulau Cula'nın 6 deniz mili kuzeybatısında bulunan bir dökme yük gemisinde gerçekleşti. Fail sayısı bilinmemektedir, herhangi bir silah rapor edilmemiştir ve mürettebat zarar görmemiştir. Gemiden makine yedek parçaları ve yangın hidrantı nozulları çalınmış; olay Kategori 4 olarak sınıflandırılmıştır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

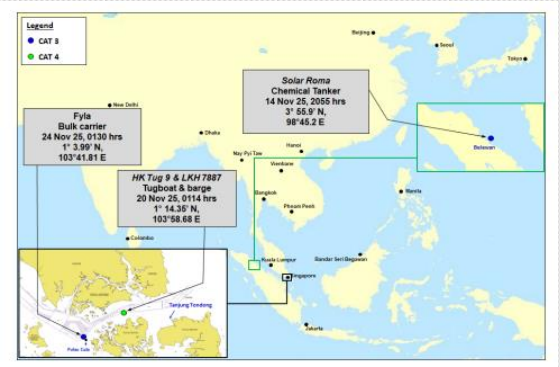
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Location	Straits of Malacca and Singapore (SOMS)	
	6 nm Northwest off Pulau Cula, Indonesia	2.4 nm North off Pulau Cula, Indonesia
Date/Time	16 Nov 2025 at 0030 hrs	16 Nov 2025 at 0200 hrs
Type of ship	Bulk carrier	Chemical tanker
Number of perpetrators	Unknown	2
Weapons	Not stated	Sword
Treatment of crew	Not injured	Not injured
Significance level	CAT 4	CAT 3
Items stolen	Engine spares, fire hydrant nozzles	Engine spares

Kaynak:https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(11-17%20Nov%202025).pdf

İkinci olay ise saat 02.00'de, Pulau Cula'nın 2,4 deniz mili kuzeyinde bulunan bir kimyasal tanker üzerinde meydana geldi. Kılıçla silahlanmış iki fail saldırıyı gerçekleştirmiştir. Mürettebat yaralanmamış, makine yedek parçaları çalınmış ve olay Kategori 3 olarak değerlendirilmiştir.

18–24 Kasım tarihleri arasında Asya'da gemilere karşı üç silahlı soygun olayı (iki CAT 3, bir CAT 4) ReCAAP Bilgi Paylaşım Merkezi'ne bildirildi.



Kaynak:https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(18-24%20Nov%202025).pdf

Olayların ikisi (biri CAT 3, biri CAT 4), Singapur Boğazı (SS) Trafik Ayırım Düzeni'nin (TSS) doğu yönlü şeridinde, gemiler seyir hâlindeyken meydana geldi. Diğer olay (CAT 3) ise Endonezya, Belawan Demir Sahası'nda gerçekleşti. Üç olayda da mürettebatın tamamı güvendedir. İki olayda gemi erzakları ve hurda metal çalınmış, bir olayda ise herhangi bir hırsızlık gerçekleşmemiştir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

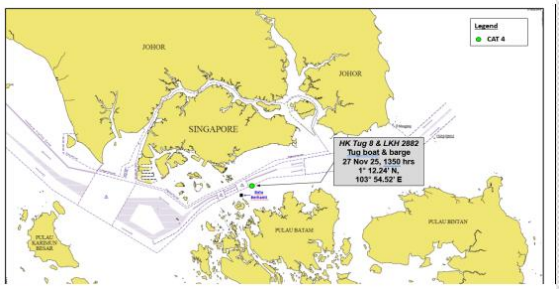
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Location	Indonesia	Straits of Malacca and Singapore (SOMS)	
	Belawan Anchorage	1.8 nm off Pulau Cula, Indonesia	3.54 nm off T.Tondong, Indonesia
Date/Time	14 Nov at 2055 hrs	24 Nov at 0130 hrs	20 Nov at 0114 hrs
Type of ship	Chemical tanker	Bulk carrier	Tugboat and barge
Number of perpetrators	3	2	3
Weapons	No weapons visible	Knives	Not stated
Treatment of crew	Not injured	Not injured	Not injured
Significance level	CAT 3	CAT 3	CAT 4
Items stolen	Ship stores	Nil	Scrap metal

Kaynak:https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(18-24%20Nov%202025).pdf

25 Kasım – 1 Aralık tarihleri arasında Asya'da gemilere karşı bir adet CAT 4 silahlı soygun olayı ReCAAP Bilgi Paylaşım Merkezi'ne bildirildi.

ReCAAP ISC'ye göre olay, 27 Kasım 2025 tarihinde, Singapur Boğazı (SS) Trafik Ayırım Düzeni'nin (TSS) doğu yönlü şeridinde seyir hâlindeki bir römorkör ve duba üzerinde meydana geldi. Mürettebat yaralanmamıştır; ancak gemiden bir miktar hurda metal çalınmıştır.



Kaynak:https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/weekly/2025/ReCAAP%20ISC%20Weekly%20Report%20(25%20Nov%20-%201%20Dec%202025).pdf

Singapur Boğazı'nda bildirilen bu olayla birlikte, Ocak 2025'ten bu yana SOMS'ta toplam 103 olay rapor edilmiştir. ReCAAP ISC, gemilere SOMS geçişlerinde artırılmış dikkat göstermelerini; kıyıdaş devletlere ise bu bölgelerde devriye ve denetimleri artırmalarını tavsiye etmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

Uydu Görüntüleme Sistemlerinin Gelişimi Denizcilik Faaliyetlerinin İzlenebilirliğini ve Uluslararası Deniz Taşımacılığını Yeniden Şekillendiriyor [36]



Kaynak: https://gcaptain.com/the-satellite-imagery-revolution-reshaping-maritime-surveillance-and-global-shipping/

Dünyanın okyanuslarının çok yukarısında sessiz bir teknolojik gelişme yaşanıyor ve bu gelişme, denizcilik operasyonlarını, uyumluluğunu ve güvenliğini sektörün daha önce hiç yaşamadığı şekillerde yeniden şekillendirebilir. Uzun zamandır askeri istihbarat ve çevre izleme ile ilişkilendirilen gelişmiş Elektro-Optik (EO) uydu görüntüleri, hızla ticari olarak erişilebilir, yüksek çözünürlüklü bir araca dönüşerek uluslararası deniz ticaretinin kalbine nüfuz ediyor.

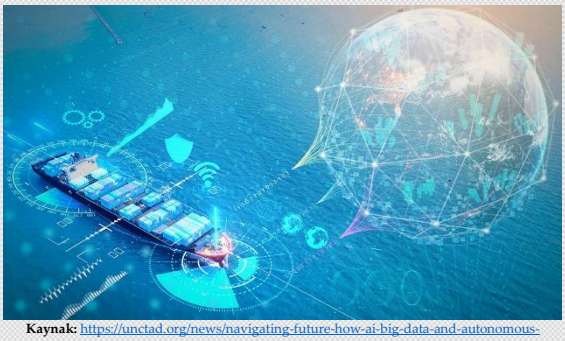
50 santimetrenin altındaki görüntüleri neredeyse gerçek zamanlı tekrar izlenme oranlarıyla yakalayabilen yeni nesil uydular sayesinde okyanuslar fiilen şeffaf hale geldi. Bir zamanlar AIS yayınlarına, liman raporlarına ve geleneksel izlemeye dayanan gemi hareketleri artık görsel olarak, sürekli ve geminin iş birliğine gerek kalmadan gözlemlenebiliyor. Emisyon sınırlaması kuralları, karbon ticareti rejimleri ve karmaşık jeopolitik baskılarla giderek daha fazla karşı karşıya kalan bir sektörde, bu yeni izlenebilirlik hem bir uyarı hem de bir fırsat niteliğinde.

36 https://gcaptain.com/the-satellite-imagery-revolution-reshaping-maritime-surveillance-and-global-shipping/

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

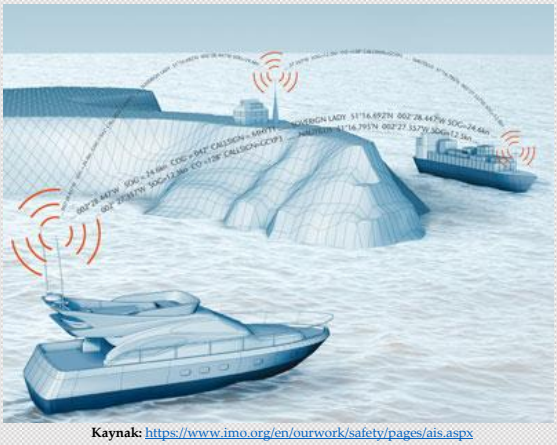
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Kaynak: https://unctad.org/news/navigating-future-how-ai-big-data-and-autonomous-systems-are-reshaping-maritime-transport

Dönüşüm çok hızlı gerçekleşti. Sörvey analizi firmaları ve uydu operatörleri de dahil olmak üzere denizcilik haberleşmesi konusunda uzmanlaşmış firmalar, uydu verilerini sentetik açıklıklı radar, AIS uygunsuzluklarının tespiti ve gemi izleme modellemesiyle entegre ediyor. Sonuç olarak, denizcilik haberleşme veri tablosu artık gemilerin beyan ettiklerine değil, gerçekte yaptıklarına bağlı hale geliyor. Denizcilik rotaları daha kalabalık, çekişmeli ve düzenlemeye tabi hale geldikçe, bu bağımsız doğrulamaya olan talep de artıyor. Talebin artmasında en önemli etkenlerden biri, yanıltıcı nakliye uygulamalarının artması. Son yıllarda, özellikle jeopolitik olaylar nedeniyle yapılan uygulamalarla ilgili olarak, gemi kimliği manipülasyonu, AIS kapalı filolar, bayrak değiştirme ve gizli gemiden gemiye transferler artmıştır. Bu gri bölgelerde gemileri tanımlamanın en güvenilir yolu olarak uydu görüntüleri ortaya çıkmıştır. AIS transponderini kapatan bir tanker bile kristal netliğinde görüntülerde yakalanabiliyor, gövde işaretleri tanımlanabiliyor ve kargo transfer işlemleri görülebiliyor.



Kaynak: https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/ais.aspx

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Bunların ötesinde EO teknolojisi ticari alanda yaygınlaşıyor. Eskiden yerel izleme ve kendi kendine raporlama ile ölçülen liman yoğunluğu artık uydu aracılığıyla takip ediliyor; bu da gemi işletenlerin ve yük sahiplerinin programlarını ayarlamalarına ve bekleme sürelerini azaltmalarına olanak tanıyor. Lojistik analistleri artık Los Angeles, Singapur veya Rotterdam açıklarında oluşan kuyrukları gerçek zamanlı olarak gözlemleyebiliyor ve geleneksel raporlama sistemlerinden günler öncesinden gecikmeleri tahmin edebiliyor. Jeopolitik istikrarsızlık ve pandemi sonrası dalgalanma etkilerinden hala etkilenen küresel tedarik zinciri için bu bilgi paha biçilmez değerde.

Ayrıca Avrupa Birliği ETS, Fuel EU Maritime, CII derecelendirmeleri ve daha geniş kapsamlı karbonsuzlaştırma düzenlemeleriyle karbon raporlama çerçeveleri sıkılaştıkça, uydu görüntüleri bağımsız bir performans doğrulama katmanı sağlıyor. İdareler ve sigortacılar, özellikle gemi tarafından bildirilen veriler ile bağımsız izlemler arasında tutarsızlıklar ortaya çıktığında, uydu kaynaklı gemi hızı ve sefer davranışı verilerinin uyumluluk denetimlerinin bir parçası olup olamayacağını araştırmaya başlıyorlar. Denizcilik şirketleri için bu, gönüllü şeffaflıktan zorunlu görünürlüğe geçiş anlamına geliyor.

Bu durum, çevre yönetimine de yansıyor. Dünya gözlem uyduları artık petrol sızıntılarını, yasa dışı sintine boşaltımını ve hatta düşük yakıt kalitesi veya yüksek kükürt içeriğiyle ilişkili duman opaklığını tespit edebiliyor. Algoritmik izleme ile birlikte bu araçlar, ihlalleri otomatik olarak işaretleyerek yetkilileri dakikalar içinde uyarabiliyor. Çevre denetleme kurumları gemilerden kaynaklanan

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

kirliliğe karşı önlem almaya çalışırken, izleme görüntüleri uluslararası erişime sahip bir güç çarpanı haline geliyor.

İzleme yeteneğindeki bu artışla birlikte ticari bir fırsat da ortaya çıkıyor. Yakıt verimliliği teknolojisi sektörü – yakıt katkı maddeleri, homojenizatörler, hava yağlama sistemleri ve optimizasyon yazılımları dahil performans iyileştirmelerini ölçmek için uydu tabanlı verilerden yararlanabilir. Gemi sahipleri, yakıt tasarrufu iddialarının üçüncü tarafça doğrulanmasını giderek daha fazla talep ediyor ve uydu tabanlı analizler yakında standart yatırım getirisi değerlendirmesinin bir parçası haline gelebilir. Bir geminin uydu tabanlı verilerle doğrulanmış bir sefer profili boyunca daha az yakıt tükettiği kanıtlanırsa, veriler tartışılmaz hale gelir.

Ancak, uydu gözetiminin genişlemesi veri gizliliği, rekabetçi haberleşme verisi ve düzenleyici yetki aşımı konularında soruları gündeme getiriyor. Nakliye şirketleri, aşırı şeffaf operasyonların ticari açıdan hassas rota stratejilerini veya filo kullanım modellerini ortaya çıkarabileceğini belirtiyor. Analistler, faydaların (dolandırıcılığın azalması, daha iyi lojistik planlama, daha güvenli sular) risklerden daha ağır bastığını savunuyor, ancak tartışma henüz sonuçlanmış değil.

Gelişmiş uydu görüntüleri, denizcilik ticaretinin operasyonel can damarına girerek, gemilerin nasıl izlendiğini, düzenlemelerin nasıl uygulandığını ve ticari kararların nasıl alındığını dönüştürüyor. Uyumluluk, emisyon azaltımı ve jeopolitik riskin denizcilik gündemini belirlediği bir çağda, uzaydan net bir şekilde

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr
www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm

görebilmek, sektörün şimdiye kadar elde ettiği en güçlü avantaj olabilir.

Bakanlığımız, denizcilikte gerçekleşen inovasyon projelerini ve teknoloji gelişmelerini takip ederek sürdürülebilir denizcilik çalışmalarına dikkat çekmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm



Kaynaklar

1. www.imo.org
2. www.uab.gov.tr
3. www.denizcilik.uab.gov.tr
4. www.traceca-org.org
5. www.traceca.uab.gov.tr
6. www.aric.adb.org
7. www.aa.com.tr
8. www.ab.gov.tr
9. www.transport.ec.europa.eu
10. www.kgm.gov.tr
11. www.europeanshortsea.com
12. www.commission.europa.eu
13. www.international-partnerships.ec.europa.eu
14. www.viadonau.org
15. www.denizbulten.com
16. www.trthaber.com
17. www.middlecorridor.com
18. www.emsa.europa.eu
19. www.ecsa.eu
20. www.mjttf.org
21. www.meb.gov.tr
22. www.hapag-lloyd.com
23. www.environment.ec.europa.eu
24. www.voanews.com
25. www.encryptedtbn0.gstatic.com
26. www.thefishingdaily.com
27. www.safety4sea.com
28. www.recaap.org
29. www.gcaptain.com

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bilgi için:
Tel: +90 312 203 10 00
e-posta: denizticareti.dgm@uab.gov.tr

www.denizcilik.gov.tr
@denizcilikgm