



Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

e-bülten



**DENİZCİLİK
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ**

Yıl: 2025

Sayı: 6

Dönem: Haziran

Yayın Tarihi: 23.07.2025



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Bülten İçeriği

Jeopolitik Koridor Savaşları: Türkiye Bağlantılı Taşımacılık Koridorları	2
RORO ve ROPAX Gemilerinde Yangın Emniyet Kuralları 1 Ocak 2026'da Yürürlüğe Girecek	12
Geleceğin Arama Kurtarma Teknolojileri: Otonom Araçlar, Drone'lar ve Yapay Zeka Tabanlı Sistemler	14
Uluslararası Denizcilik Örgütü İç Hat Feribot Emniyeti Çalışmaları ve Son Gelişmeler	17
IMO Tarafından IMDG Kod'da Yapılan Önemli Bir Güncelleme ile Amonyum Nitrat Taşımacılığında Emniyet Artırıldı	23
Dünya'da ve Türkiye'de Deniz Turizminin Değerlendirmesi	25
Terk Edilen Gemi Sayılarındaki Artış	28
Kaynaklar	30

Bu bültende, 01.06.2025 - 01.07.2025 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.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Jeopolitik Koridor Savaşları: Türkiye Bağlantılı Taşımacılık Koridorları ^{1 2 3 4 5 6}



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

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. Bu eksenlerde yer alan ülkeler kendileri üzerinden geçen yük miktarını artırmak suretiyle hem taşımacılıktan pay almak hem de bu koridorları

destekleyen ana ülkeler marifetiyle taşımacılık altyapıları için finansal, fiziksel ve know-how anlamında destek beklemektedirler.

Bu yüzden aynı taşımacılık koridoru projeleri farklı ülkeler için farklı anlamlar taşımakta, getirdiği avantajlar ve dezavantajlara göre değerlendirilmekte ve buna göre desteklenmekte ya da desteklenmemektedir. Bu kapsamda Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler Bülteni'ne konu çalışma dört kısım halinde, Türkiye, Rusya-Çin-İran Bloğu ve ABD ile AB Bloğu tarafından desteklenen ve ülkemiz üzerinden geçen taşımacılık koridorları ile bu koridorlardaki rolümüz, potansiyelimiz üzerine sonuç ve öneriler kısmı olacaktır.

¹ www.worldbank.org

² www.mfa.gov.tr

³ www.denizbulten.com

⁴ www.trthaber.com

⁵ www.aa.com.tr

⁶ www.uab.gov.tr



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

1. Türkiye Destekli Koridorlar

1.1. Orta Koridor Girişimi

Orta Koridor Girişimi ya da Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR), Doğu Asya (özellikle Çin) ile Avrupa arasında çok modlu bir yük taşımacılık rotasıdır. Hazar Denizi'ni deniz taşımacılığı için kullanan bu rota, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde geliştirilmiştir. Avrupa ile Orta Asya'nın büyüyen ekonomileri arasında güvenilir ve verimli bir ticaret koridoru oluşturarak kıtalar arası bağlantıyı güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Orta Koridor ülkemizden başlayarak, demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla sırasıyla Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizi'ne, buradan da (Hazar geçişi kullanılarak) Türkmenistan-Özbekistan-Kırgızistan veya Kazakistan güzergâhını takip ederek Çin'e uzanmaktadır. Orta Koridor

Girişimi, Doğu ile Batı arasında lojistik bağlantıların geliştirilmesini hedefleyen Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile doğal bir sinerji oluşturmakta olup ülkemiz Kuşak ve Yol Girişimini "kazan-kazan" ilkesi çerçevesinde desteklemektedir.

Orta Koridor Üzerinden TITR Platformu ile Entegrasyon

Türkiye Asya-Avrupa uluslararası taşımacılık ve lojistik projelerinde ve özellikle Hazar Denizi Geçişi ve Orta Koridor'da önemli roller üstlenmiş durumdadır. Hazar Koridoru üzerindeki ülkelerle ikili taşımacılığın geliştirilmesi ve ortak ulaştırma stratejilerinin belirlenmesi, Hazar Denizi'nde yer alan limanların altyapılarının ve gemi kapasitelerinin iyileştirilmesi, Hazar Denizi ro-ro tarifelerinin sürdürülebilirlik odaklı belirlenmesi ve taşımaların düzenli, tarifeli hale getirilmesi ile online takip edilebilmesi, İran ile Rusya



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Federasyonu üzerinden sürdürülen karayolu taşımacılığının ülkemiz, Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizi üzerinden Türkiye Cumhuriyetleri ile doğrudan yapılması amacıyla çalışmalar yürütülmektedir.

Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR) Güneydoğu Asya ve Çin'den başlayarak Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan, Gürcistan ve daha sonra Avrupa ülkelerine kadar uzanmakta olup 2024'ün ilk 10 ayı itibarıyla hatta 46,3 bin TEU ve 2,85 milyon ton yük taşınmıştır.⁷

Türkiye girişim güzergahında kritik bir noktada yer almakta olup jeopolitik konumu, güçlü üretim ve yüksek yük potansiyeli, denizyolundan

gelen Karadeniz ve diğer yükler için en önemli aktarma ülkesi olma potansiyeli taşımaktadır.

Örneğin Girişim kapsamında, Çin birçok ülkeye yatırım yapmış, ülkemizin Kumport Limanı 2015 yılında Çinli bir konsorsiyuma 940 milyon dolara satılmıştır. Satın alma işlemi o güne kadar Çin'den Türkiye'ye gelen en büyük doğrudan yabancı yatırım olma özelliğini taşımaktadır. Bu çerçevede, TITR platformu ile entegrasyonun özellikle Marmara, Karadeniz ve Mersin Limanı üzerinden deniz ticaretimiz ve transit taşımacılığımızdan alınan payın artırılması üzerine olumlu etkileri olacağı değerlendirilmektedir.

⁷ <https://middlecorridor.com/en/about-the-association/history-en>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Harita 1: TITR Güzergahı Genel Görünümü



Kaynak: <https://middlecorridor.com/en/route>

Harita 2: BTK Hattı

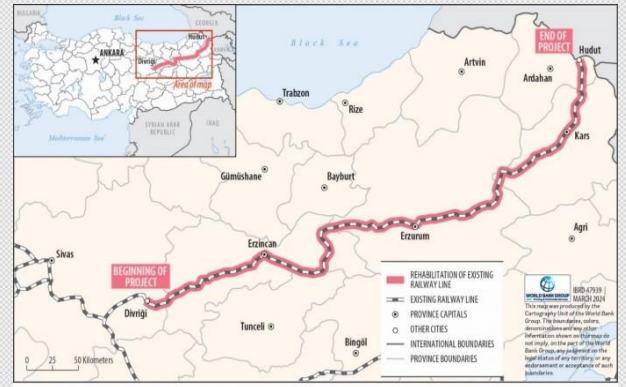


Kaynak: [Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2025](#)

Türkiye'deki Kilit Bileşenler

•Bakü-Tiflis-Kars (BTK)

Demiryolu: Bu demiryolu, Orta Koridor'un hayati bir parçası olup, Hazar bölgesinden Kafkasya aracılığıyla Türkiye'ye doğrudan demiryolu bağlantısı sağlar.



Kaynak: [Dünya Bankası Grubu, 2025](#)

•**Marmaray Tüneli:** İstanbul'da bulunan denizaltı tüneli, kentin Asya ve Avrupa yakalarını birbirine bağlayarak kesintisiz demiryolu taşımacılığına olanak tanır.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

•**Çanakkale 1915 Köprüsü:**
Türkiye içinde Asya ve Avrupa arasındaki kara yolu bağlantısını güçlendiren bu köprü, Orta Koridor'un Avrupa'ya bağlantısını desteklemektedir.

Stratejik Önemi ve Gelecek Beklentiler

Çin'den başlayarak Orta Asya, Hazar Denizi, Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşan bu ticaret yolu, Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru ve Süveyş Kanalı üzerinden geçen geleneksel deniz rotasına alternatif bir güzergah sunmaktadır. Türkiye'nin bu koridordaki konumu, onu Avrasya ticaretinde stratejik bir merkez yaparken, altyapı yatırımları ve lojistik gelişmelerle Orta Koridor'un rolünün daha da artması beklenmektedir. Bu güzergahın

gelecekteki önemi, altyapı yatırımlarının devam etmesi, lojistik süreçlerdeki iyileştirmeler ve jeopolitik gelişmelerle daha da pekişecektir. Türkiye, Orta Koridor boyunca verimli ve güvenilir bir ulaşım sağlamayı hedefleyerek küresel ticaret yollarının çeşitlendirilmesine katkı sunmakta ve Doğu ile Batı arasındaki ticarete önemli bir köprü olmaktadır.

1.2. Kalkınma Yolu (Basra Koridoru)

Osmanlı döneminde Batı'ya ulaşan demiryolu projeleriyle, ekonomik ve güvenlik sorunlarına çözüm aranmış, ancak çoğunlukla dış finansman ve imtiyazlara bağımlı kalmıştır. Irak üzerinden Basra Körfezi'ni Anadolu'ya bağlayan bu proje, Avrupa-Asya arasında ticareti hızlandırmayı ve enerji taşımacılığına stratejik bir rota sağlamayı hedeflemektedir.⁸

⁸ <https://www.denizbulten.com/3-soruda-turkiye-basra-korfezi-kalkinma-yolu-projesi-51416h.htm>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Harita 3: Kalkınma Yolu Haritası



Kaynak: [Dışişleri Bakanlığı Tuna Komisyonu Toplantısı Sunumu, 2024](#)

Son yıllarda, bölgesel kalkınma, jeopolitik etkiler ve ekonomik iş birliği açısından büyük önem taşıyan projeler arasında yer alan "Kalkınma Yolu" (Development Road) projesi, Türkiye ve Irak hükümetleri tarafından ortaklaşa yürütülen ve bölgedeki ticaretin yeniden şekillendirilmesini amaçlayan bir girişimdir. Proje, Orta Doğu ve Avrupa arasındaki mevcut ticaret güzergâhlarını iyileştirmeyi ve bu bölgelere ekonomik büyüme, siyasi istikrar ve kültürel entegrasyon

sağlamayı hedeflemektedir. Temel bileşenleri arasında, Basra Körfezi'ne ulaşan kara yolları ve demiryolu hatları yer almakta, bu ulaşım altyapısının Türkiye, Irak ve çevre ülkeler için önemli fırsatlar sunacaktır.

Proje, stratejik olarak Basra Körfezi'ni Avrupa ile bağlamayı amaçlayan bir dizi ulaşım koridorunun entegrasyonunu içermektedir. Türkiye'nin Al Faw Limanı üzerinden Irak'a kadar uzanan kara ve demiryolu hatları, Avrupa'ya daha kısa ve



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

ekonomik ulaşım imkanları sunmaktadır. Proje ayrıca, Al Faw Limanı'nın genişletilmesi ile Irak'ın deniz taşımacılığı altyapısının güçlendirilmesini ve bu bölgenin küresel ticaret yolculuğundaki rolünü artırmayı hedeflemektedir. Bunun yanı sıra, Kalkınma Yolu, Çin'in Kuşak ve Yol girişimi ve ABD ile Çin arasındaki ticaret çekişmeleri ışığında, Orta Doğu ve Avrupa arasındaki ticaretin rotasını değiştirebilecek potansiyele sahiptir.⁹

Türkiye'ye Kısa-Orta-Uzun Vadeli Etkileri

Kalkınma Yolu Projesi'nin Türkiye açısından kısa, orta ve uzun vadeli etkileri oldukça kapsamlıdır ve ülkenin ekonomik, ticari ve stratejik pozisyonunu güçlendirmesi beklenmektedir. Kısa vadede, proje özellikle Türk inşaat ve lojistik firmaları için büyük fırsatlar sunacaktır.

Türkiye'nin altyapı projelerindeki deneyimi ve Irak ile iş birliği geçmişi, bu projede öncü rol üstlenmesini kolaylaştıracaktır. Bunun yanı sıra, proje sayesinde Türkiye-Irak ilişkilerinin su yönetimi, güvenlik ve terörle mücadele gibi alanlarda gelişmesi beklenmektedir. Orta vadede, Kalkınma Yolu Projesi'nin kısmen devreye girmesiyle iki ülke arasındaki ticaret hacminin daha da artması beklenmektedir. 2024 itibarıyla 20 milyar doları bulan ticaretin, proje tamamlandıkça önemli ölçüde büyüyeceği öngörülmüyor. Bu dönemde Basra Körfezi'nden Türkiye'ye uzanan demir ve kara yolu hattı, ticari yük akışını hem Türkiye'den Irak'a hem de ters yönde daha hızlı ve ekonomik hale getirecektir. Uzun vadeli etkiler ise proje tamamlandığında daha net görülecektir. Irak'ta ekonomik istikrarın güçlenmesi, iş imkanlarının

⁹ <https://www.trthaber.com/haber/dunya/kalkinma-yolunu-kim-nasil-gordu-853665.html>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

artması ve ticaret altyapısının modernize edilmesi, bölgesel refah ve barış için de önemli bir katkı sunacaktır. Türkiye, bu süreçte Asya, Avrupa ve Körfez ülkeleri arasında stratejik bir ticaret koridoru olarak öne çıkacaktır.¹⁰

Kalkınma Yolu Projesi Kapsamında Planlanan Yatırımlar ve Çalışmalar

Kalkınma Yolu Projesi, Türk ve Irak hükümetlerinin kararlı adımlarıyla birlikte devam eden çalışmalara ek olarak 23,8 milyar dolarlık önemli bir yatırımı beraberinde getiriyor. Türkiye, bu kapsamlı yatırımları demir ve kara yollarının güçlendirilmesi amacıyla gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Büyük Faw Limanı, 54 kilometrekarelik geniş bir alana sahip olup Orta Doğu'nun en büyük limanlarından biri olma potansiyeline sahiptir. Liman, önemli yük ve konteyner gemilerini

ağırlayabilecek kapasiteye sahiptir ve 1200 kilometre demir yolu ve otoyol ağına sorunsuz bir şekilde entegre edilerek bölgesel ticareti desteklemesi hedeflenmektedir. Bu demir yolu ve otoyol ağı, Irak'ın önemli şehirlerinden geçerek Türkiye'ye uzanacak ve Mersin ve İskenderun Körfezindeki limanlar üzerinden Avrupa'ya bağlanacaktır.

Bakanlığımız, bu proje çerçevesinde ülkeden geçen 2.088 kilometrelik demir yolu bağlantısına odaklanarak 615 kilometrelik yeni hat eklemeyi ve 1.912 kilometrelik kara yolu koridoru içinse 320 kilometrelik yeni otoyol yatırımı planlamaktadır. Mevcut demir yolu ağının 439 kilometresi hali hazırda kullanımda, 1.034 kilometresi devam eden projeler kapsamında gerçekleştirilirken, planlanan 615 kilometrelik demir yolu

¹⁰ <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/3-soruda-turkiye-basra-korfezi-kalkinma-yolu-projesi/2925828>



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

ağı, özellikle Gaziantep-Ovaköy güzergahını içermektedir.

Bu önemli demir yolu yatırımı için 5,8 milyar dolarlık kaynak ayrılması ve projenin bir diğer ayağında ise ülkemizden geçen karayolunun 1.912 kilometreyi bulacaktır. Bu kara yollarının 1.592 kilometresi mevcut durumda kullanılırken, 320 kilometrelik yeni kara yolunun planlaması özellikle Şanlıurfa-Ovaköy güzergahında yapılıyor. Bu stratejik kara yolunun yatırım tutarı ise 2 milyar dolar olarak öngörülmektedir. Bu planlamalar, Türkiye'nin ulaşım altyapısını güçlendirme hedefinde önemli bir aşamayı temsil etmektedir.¹¹

1.3. Zengezur Koridoru

Zengezur Koridoru veya Nahçıvan Koridoru, Azerbaycan ve

Ermenistan arasında imzalanan ateşkes gereğince, Azerbaycan ile parçası olan Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında bağlantıyı kuracak olan koridordur. Koridor Nahcivan ve Ermenistan topraklarında inşa edilecektir. Azerbaycan'ı, Ermenistan'ın Sünik bölgesi üzerinden Nahçıvan'a bağlayan koridor Bakü-Tiflis-Kars koridoruna göre daha kısadır.

Bu transit süre açısından son derece önemlidir. Ancak Zengezur koridoru başta Türkiye, Ermenistan ve Azerbaycan olmak üzere Rusya, İran, Çin ve ABD'nin ilgi odağında olan dolayısıyla *lojistik koridor* özelliğinden kadar *politik koridor* özelliği de taşımaktadır ve bu açıdan sürdürülebilirliğine dikkat etmek gerekecektir.

¹¹ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Harita 4: Zengezur Koridoru Haritası



Kaynak: [Dışişleri Bakanlığı Tuna Komisyonu Toplantısı Sunumu, 2024](#)



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

RORO ve ROPAX Gemilerinde Yangın Emniyet Kuralları 1 Ocak 2026'da Yürürlüğe Girecek^{12 13}



Kaynak: <https://internationalfireandsafetyjournal.com/>

Yeni SOLAS kuralı araç güvertelerinde su izleme cihazlarının bulunmasını zorunlu kılmaktadır. Uluslararası deniz yangın emniyeti kuralları hakkında yapılan değişikliklerin 1 Ocak 2026'da yürürlüğe girecek olup, RO-RO ve ROPAX gemilerinin açık güvertelerinde sabit su monitörleri bulundurma zorunluluğu getirecektir.

Değişiklik, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün MSC 107. toplantısında onaylandı ve SOLAS Bölüm II-2 ile Uluslararası Yangın Emniyeti Sistemleri (FSS) Kodunu değiştiriyor.

Mevzuat güncellemesi, elektrikli araçlarda meydana gelen kazalar da dahil olmak üzere araç kargo yangınlarının giderek artması ve mevcut yangın söndürme sistemlerinin etkilerinin sınırlılığını ortaya koyması nedeniyle yapıldı.

Araç güvertelerinin açık ve geniş yapısı, bir yangının çok hızlı bir şekilde tırmanabileceği ve potansiyel olarak geminin tüm uzunluğuna yayılabileceği anlamına geliyor. Yeni kural bu büyük ve açık güverte alanlarında yangını söndürmek veya kontrol altına almak için hızlı ve etkili

¹² <https://internationalfireandsafetyjournal.com/survitec-warns-of-2026-deadline-for-fire-protection-rules-on-ropax-ships/#:~:text=Survitec%20has%20reported%20that%20new,vehicle%20cargo%2C%20including%20electric%20vehicles>

¹³ <https://survitecgroup.com/media/news/survitec-encourages-industry-to-prepare-for-new-fire-safety-requirement-for-ropax-ships>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

bir şekilde konuşlandırılabilen pratik yangın söndürme sistemlerine yeni bir yaklaşım getiriyor.

Su, verimli soğutma özellikleri nedeniyle genellikle tercih edilen yangın söndürücü seçimidir; ancak, geleneksel sprinkler sistemleri yeterli olmayabiliyor.



Kaynak: <https://flameskill.co.uk/engineering/fire-monitors/>

Bu sebeple tercih edilen sabit su monitörleri, yüksek performanslı yangınla mücadele kapsamı sağlayabilen hızlı yanıt sağlamaktadır. Ayrıca, geleneksel springler sistemlerinin yeniden donatılmasının veya bakımının zor olabileceği durumlarda, sabit su monitörleri özellikle küçük gemiler için uygun maliyetli, pratik bir çözümdür. Su monitörlerine erişim sınırlı olduğunda

ve manuel çalışmayı engellediğinde uzaktan kumandalı seçenekler takılabilmektedir. Bunlar mürettebatın su monitörünü emniyetli bir yerden çalıştırmasına olanak tanır ve mürettebat için daha az riskle ek yangın söndürme kapasitesi sağlar.

Yangının erken izlenmesi ve tespiti temel emniyet faktörleri em önemli unsurlarından biri olmakla beraber sabit su monitörlerinin yangını kontrol altına almak ve bastırmak için hızlı, hedefli bir müdahaleyi desteklemede hayati bir rol oynamaktadır.

Yeni kurallar, genişliği 30 metreden az olan gemilerde iki sabit su monitörü ve daha geniş gemilerde dört monitör gerektiğini belirtiyor. Ayrıca, dakikada en az 2,0 litre/metrekare ve toplam akış en az 1.250 litre/dakika olması gerekmektedir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

1 Ocak 2026'da yürürlüğe girecek olan kural ile RO-RO ve RO-PAX gemi donatanları ile tersanelerin hazırlıklı olması gerekmektedir. Bakanlığımızca deniz emniyeti faaliyetlerine yönelik çalışmalar dikkate takip edilmekte bu alanda mevzuat çalışmaları ivedilikle gerçekleştirilmektedir.

Geleceğin Arama Kurtarma Teknolojileri: Otonom Araçlar, Drone'lar ve Yapay Zeka Tabanlı Sistemler^{14 15}



Kaynak: frontex.europa.eu

Denizde arama kurtarma (SAR) faaliyetleri, teknolojinin gelişmesiyle birlikte yeni bir döneme giriyor. Geleneksel yöntemlerin yerini artık daha hızlı, daha etkili ve insan hatasını minimize eden sistemler alıyor. Özellikle otonom araçlar, insansız hava ve deniz araçları (İHA/İDA) ve yapay zeka tabanlı analiz sistemleri, hem

¹⁴ <https://eucrim.eu/news/ai-in-search-and-rescue-operations/>

¹⁵ <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/coast-guard-evolution-ai-and-unmanned-systems-enhancing-sar-operations-pix500>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

müdahale süresini kısaltmakta hem de operasyon emniyetini artırmaktadır.

Otonom Deniz Araçları ile Geniş Alan Taraması

Geleneksel deniz arama kurtarma operasyonlarında kullanılan insanlı tekneler, hem zaman hem de maliyet açısından sınırlayıcı olabiliyor. Özellikle kötü hava koşullarında ya da ulaşılması güç bölgelerde operasyonel verimlilik düşüyor, personelin emniyeti ise ciddi risk altına giriyor. Bu noktada devreye giren otonom deniz araçları (Autonomous Surface Vehicles ASV), belirlenen rotalarda insan müdahalesine gerek kalmadan seyrederek, önceden tanımlanmış görevleri yerine getirebiliyor. Bu araçlar radar, sonar, lidar ve yüksek çözünürlüklü kamera sistemleriyle donatılarak hem yüzey hem de deniz altı taraması yapabiliyor.

SAR operasyonlarında ASV'lerin kullanımı, geniş alanların hızlı ve sistematik şekilde taranmasını mümkün kılıyor. Ayrıca bu araçlar gerçek zamanlı veri toplayabildiği ve merkezlere anlık olarak iletebildiği için, kayıp kişilerin konum tespiti daha kısa sürede yapılabiliyor. Özellikle gece operasyonlarında ya da düşük görüş koşullarında, otonom sistemlerin kesintisiz çalışabilmesi büyük bir avantaj sağlıyor. İnsan kaynağının daha kritik müdahale noktalarına yönlendirilmesini mümkün kılan bu teknoloji, operasyon verimliliğini önemli ölçüde artırıyor.

İnsansız Hava Araçlarının (Drone) SAR Operasyonlarındaki Rolü

İnsansız hava araçları, özellikle son 10 yılda arama kurtarma faaliyetlerinin ayrılmaz bir parçası hâline gelmiştir. Hafif yapıları, hızlı manevra kabiliyetleri ve yüksek



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

irtifalarda dahi istikrarlı uçuş imkânları sayesinde geniş alanları kısa sürede tarayabilmektedirler. Üzerlerinde taşıdıkları termal kameralar, zoom lensli HD kameralar ve gece görüş sistemleri sayesinde hem gündüz hem gece kayıp kişilerin tespiti mümkün olmaktadır. Drone'lar ayrıca haritalama, alan modelleme ve tehlikeli bölgelerin analizinde de kullanılmakta, bu da karar destek süreçlerini hızlandırmaktadır.

Bazı ileri düzey drone modelleri sadece gözlem aracı değil, aynı zamanda müdahale destek birimi olarak da kullanılmaktadır. Örneğin, acil durum kitlerini bırakabilen veya yüksek sesli uyarı sistemleriyle haberleşme kurabilen modeller, ilk müdahale zamanını kısaltarak hayat kurtarıcı rol oynamaktadır. Uçuş süresi, menzil ve veri aktarım kalitesi her geçen gün iyileştikçe, drone'ların SAR

operasyonlarındaki etkinliği daha da artmaktadır. Özellikle yoğun dalga, fırtına veya karanlık gibi fiziksel engellerin bulunduğu durumlarda, bu araçlar klasik yöntemlerin çok ötesine geçen çözümler sunmaktadır.

Geleceğe Hazırlık: SAR Operasyonlarında Hibrit Sistemlerin Kullanımı

Teknolojinin hızlı gelişimi, arama kurtarma sistemlerinde artık tek bir araç ya da yöntemle çözüm üretmenin yeterli olmadığını göstermektedir. Bunun yerine hibrit sistemler, yani birbirini tamamlayan teknolojik çözümlerin aynı operasyon içinde birlikte kullanılması öne çıkan unsurlardan bir tanesidir. Örneğin, bir olay bölgesinde aynı anda otonom deniz aracıyla tarama yapılırken, hava sahasında drone'lar uçabilir ve tüm bu veriler yapay zekâ destekli analiz sistemlerinde toplanarak komuta



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

merkezine aktarılabilir. Bu bütünleşik yapı sayesinde karar süreçleri hızlanır ve operasyon çok daha etkili hâle gelir.

Hibrit sistemler ayrıca kriz anlarında alternatifli müdahale senaryoları üretme kapasitesine de sahiptir. Bir teknoloji devre dışı kaldığında diğer sistem otomatik olarak devreye girerek kesintisiz bir operasyon akışı sağlar. Bu sistemlerin bir arada çalışabilmesi için ise ortak veri protokolleri, yazılım entegrasyonları ve eğitilmiş insan kaynağı kritik rol oynar. Gelecekte SAR operasyonlarının başarısı, sadece kullanılan teknolojinin kalitesine değil, bu sistemlerin birlikte çalışabilirliğine ve gerçek zamanlı adaptasyon kabiliyetine bağlı olacaktır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü İç Hat Feribot Emniyeti Çalışmaları ve Son Gelişmeler ¹⁶

17 18 19 20 21



Kaynak: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Domestic-Ferry-Safety.aspx>

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), iç hat feribotlarının emniyetini arttırmak amacıyla küresel çapta kapsamlı çalışmalar yürütmektedir. Bu çalışmalar, dünya genelindeki feribot güvenliğini yükseltmek, uzman eğitimi sağlamak ve bölgesel iş birliğini teşvik etmek için çeşitli stratejiler içermektedir. Ayrıca çalışma, güvenlik

¹⁶ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Domestic-Ferry-Safety.aspx>

¹⁷ <https://uknipp.co.uk/news/uk/breaking/mass-casualty-event-declared-after-clearwater-ferry-collision-in-florida/>

¹⁸ <https://denizcilik.uab.gov.tr/denizcilik-mevzuati>

¹⁹ <https://www.wcdn-imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/518%28105%29.pdf>

²⁰ <https://safety4sea.com/imo-campaign-shines-light-on-domestic-ferry-safety-practices/>

²¹ https://en.wikipedia.org/wiki/Sinking_of_the_Zico



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

önlemleri, teknolojik yenilikler ve eğitim yöntemleri gibi konularda deneyimlerin paylaşılmasını teşvik etmektedir. Katılımcılar, feribot operasyonlarının güvenliğini artırmak için deneyimlerini paylaşarak önemli katkılarda bulunmaktadır.

IMO, 2025 yılı itibarıyla, feribot güvenliğini iyileştirmek amacıyla en iyi uygulamaların paylaşılmasını hedefleyen bir çalışmayı güncel olarak başlatmıştır. Bu çalışma, feribot emniyeti konusunda kanıtlanmış en iyi uygulamaların paylaşılmasını teşvik etmektedir.

En iyi uygulamaların belirlenmesi ve raporlanmasına yardımcı olmak için aşağıdaki çalışma kriterleri bir kılavuz olarak belirlenmiştir:

- **Etkililik:** Uygulama, feribot emniyeti sonuçlarında ölçülebilir iyileşmelere yol açar.
- **Verimlilik:** Emniyet hedeflerine etkin maliyet, verimli ve sürdürülebilir kaynak şeklinde ulaşılır.
- **Uyum:** Uygulama, ilgili düzenleyici gereklilikleri karşılar veya bunları geliştirir.
- **Yenilik:** Feribot emniyeti zorluklarını ele alacak yeni veya geliştirilmiş bir yaklaşım sunar.
- **Belgelendirilmiş Etki:** Uygulamanın olumlu etkisini gösteren destekleyici kanıtlar olan veri/vaka çalışmaları mevcut olmalıdır. Örneğin, kazaların veya olayların azalması gibi verilerle desteklenmiş olmalıdır.
- **Kapsayıcılık:** Uygulama, özel ihtiyaçları olan bireyler de dahil olmak üzere, yolcuların ve



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

mürettebatın farklı gereksinimlerini ele almalıdır.

IMO'nun bu çalışmalarını desteklemek için, 2022 yılı Nisan ayında IMO tarafından kabul edilen MSC.518(105) sayılı Karar, iç hat feribot emniyetini artırmaya yönelik Model Düzenlemeler getirmektedir. Bu gönüllü kılavuzlar, yerel feribot işlemleriyle ilişkili yüksek can kayıplarını azaltmayı amaçlamakta ve üye devletlerin gemi inşası, emniyet yönetimi, gemi personeli eğitimi ve operasyonel prosedürler gibi temel alanları gözden geçirmeleri için bir çerçeve sunmaktadır.

Model Yönetmelikler ve Eğitim Materyalleri

IMO, 2022 yılında iç hat feribot emniyet için Model Yönetmelikler (MSC.518(105)) kabul etmesi ile feribot yapımı, güvenlik yönetimi, gemi

personeli eğitimi ve operasyonel prosedürler gibi konuları kapsayan gönüllü yönergeler sunmaktadır. Üye devletler, bu yönetmelikleri kendi ulusal mevzuatlarına entegre edebilmektedir. Ayrıca, IMO e-öğrenme platformunda geliştirilen eğitim materyalleri bulunmaktadır. Bu materyaller, feribot operatörleri ve denetçileri için emniyet kültürü, gemi personeli yönetimi ve operasyonel en iyi uygulamalar gibi konuları kapsamaktadır.

Bölgesel İş Birliği ve Projeler

IMO'nun SCOPE (EU-ASEAN Sustainable Connectivity Package) Projesi, Endonezya, Malezya, Tayland ve ASEAN bölgesindeki iç hat feribotlarının emniyetini artırmaya yönelik önemli bir girişimdir. Proje, bölgesel iş birliğini teşvik etmek amacıyla çeşitli seminerler, grup



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

çalışmaları düzenlemekte ve yerel paydaşlarla iş birliği yapmaktadır.

Proje kapsamında, feribotların sefere çıkmadan önce kontrol etmesi gereken unsurlar için önerilen bir kontrol listesi mevcuttur. Bu tür çalışmalar özellikle düzenlemenin yetersiz olduğu bölgelerde, can kayıplarını önlemeyi amaçlamaktadır.

Emniyet Farkındalığı ve Eğitim Materyalleri

IMO, feribot yolcuları için emniyet farkındalığını artırmak amacıyla emniyet videosu hazırlamıştır. Bu video, kapasite üstü yolcu ve yük taşımamanın tehlikeleri vurgulayarak, yolcuların emniyetini artırmayı hedeflemektedir. Video, Asya ve Pasifik bölgesindeki feribot terminallerinde ve ulusal televizyon kanallarında gösterilmektedir. Bu tür

materyaller, feribotta yolcu emniyeti konusunda toplumsal farkındalık yaratmayı amaçlamaktadır.

Son Yıllarda Önemli Feribot Kazaları (2024-2025)

2024 ve 2025 yıllarında, dünya genelinde feribotlar ve deniz taşımacılığıyla ilgili birkaç önemli kaza yaşanmıştır. İşte bunlardan bazıları:

Zico Feribotu Kazası (Mozambik, 2024)

- **Tarih:** 7 Nisan 2024
- **Yer:** Mozambik'in kuzey kıyıları
- **Olay:** Zico feribotu, kapasite üstü yolcu taşımaya ve teknede yaşanan teknik yetersizlikler nedeniyle alabora olmuştur. Kazada 100'den fazla kişi hayatını kaybetmiş ve birçok kişi kaybolmuştur.
- **Önem:** Bu olay, feribotların emniyet standartlarının

20 | Sayfa



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

yetersizliğini ve teknik donanım yetersizliğini ortaya koymuştur. Ayrıca, deniz taşımacılığında emniyetin ve afet yönetimi konusunda ciddi bir farkındalık oluşturmıştır.



Kaynak: <https://nypost.com/2025/04/28/us-news/florida-authorities-declare-a-mass-casualty-in-boat-crash-near-clearwater-bridge/>

Clearwater Feribot Çarpışması (Florida, 2025)

- **Tarih:** 27 Nisan 2025
- **Yer:** Florida, Clearwater
- **Olay:** Clearwater’da, 45 yolcu taşıyan bir feribot, bir özel tekneyle çarpışmıştır. Çarpışma sonucu 1 kişi hayatını kaybetmiş olup, 12 kişi yaralanmıştır.

- **Önem:** Bu kaza, feribotların emniyet prosedürlerine uyması ve tekne aydınlatma sistemleri teknik yapısı konusunda ciddi bir farkındalık oluşturmıştır.

Qianxi Turist Teknesi Alabora Oldu (Çin, 2025)

- **Tarih:** 4 Mayıs 2025
- **Yer:** Çin, Qianxi, Liuguang Nehri
- **Olay:** Qianxi kentindeki dört turist teknesi, şiddetli rüzgar ve yoğun sis nedeniyle alabora olmuştur. Kazada 10 kişi hayatını kaybetmiş 70 kişi yaralanmıştır.
- **Önem:** Bu kazanın ardından Çin Kültür ve Turizm Bakanlığı, ülke genelindeki turistik alanlarda emniyet ve güvenlik önlemlerinin güçlendirilmesi



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

gerektiğini belirterek acil önlemler almıştır.

Ülkemizde İç Hat Feribot Emniyeti Uygulamaları

Deniz taşımacılığı, Türkiye'nin coğrafi yapısı ve kıyı uzunluğu dikkate alındığında hem ekonomik hem de sosyal açıdan büyük öneme sahiptir. Özellikle iç hatlarda yapılan düzenli seferler, şehir içi ve şehirler arası ulaşımında önemli bir alternatif sunarken; emniyet, güvenlik ve denetim gibi unsurların da en üst düzeyde uygulanmasını gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda, 22 Kasım 2023 tarih ve 32377 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan ve 12 Temmuz 2025 tarihinde güncellenen "Gemilerle Yapılan Düzenli Seferler Hakkında Yönetmelik", iç hat yolcu taşımacılığında güvenliği artırmayı hedefleyen önemli bir düzenleme

olarak öne çıkmaktadır. Yönetmelik ile şu temel hedefler gözetilmektedir:

- Yolcu güvenliğinin artırılması
- Sefer planlamasında şeffaflık ve süreklilik
- Kayıt dışılığın önlenmesi
- Gemilerin teknik yeterliliklerinin sürekli izlenmesi
- Yolcu bilgilendirme sistemlerinin geliştirilmesi
- Durum Değerlendirme Denetimi Yapılması ile Klas ve Bayrak standartları belirlenmesi
- İşletmecilerce hat izni alınması, sefer bilgilerinin elektronik sistemlere aktarılması, izleme ve kamera sistemleri kurulması

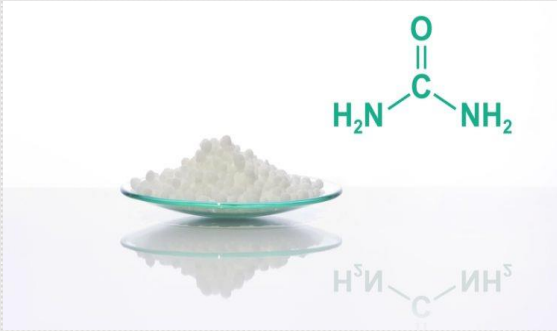
gibi bir dizi yükümlülük getirilmiştir.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

IMO Tarafından IMDG Kod'da Yapılan Önemli Bir Güncelleme ile Amonyum Nitrat Taşımacılığında Emniyet Artırıldı ^{22 23}



Kaynak: <https://safety4sea.com/imdg-code-update-strengthens-ammonium-nitrate-safety/>

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), denizyoluyla yapılan amonyum nitrat taşımacılığının emniyetini artırmak için Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod (IMDG Kod) üzerinde yapılan düzenleme değişikliğini onayladı. Değişiklik; amonyum nitratin elleçlenmesi ve nakliyesi kapsamında

önemli bir düzenleme içermektedir. Söz konusu değişiklik IMDG Kodun 42-24 sayılı son versiyonunda mevcuttur.

Amonyum Nitrat (NH₄NO₃)

Amonyum ve nitrat iyonlarından oluşan, beyaz-gri renk arasında, kokusuz, 169 °C erime noktasına, 210 °C kaynama noktasına sahip madde, kendi kendine yanmasa da yanıcı maddelerin reaksiyonunu hızlandırır. Gübre ve patlayıcı endüstrisinde sıklıkla kullanılmakta olan maddenin elleçlenmesi, depolanması ve kullanılması için çok sayıda emniyet/güvenlik hükmü mevcuttur.

²² <https://safety4sea.com/imdg-code-update-strengthens-ammonium-nitrate-safety/>

²³ <https://www.hellenicshippingnews.com/crucial-amendment-to-imdg-code-on-ammonium-nitrate-sanctioned-by-the-imo/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

IMDG Kod Hükümlerindeki Değişiklik

Söz konusu değişiklik IMDG Koddaki 7.6.2.8.4 numaralı maddede yapılmış olup hem amonyum nitrat (UN 1942) hem de amonyum nitrat bazlı gübre (UN 2067) için geçerlidir. Değişiklik gereğince; bu yükler acil durumda açılabilen temiz bir alanda güverte altında saklanabilir. Yangın durumunda maksimum havalandırmayı sağlamak ve acil durumda suyla müdahale etmek için ambar kapaklarını açmanın olası ihtiyacı ve bunun sonucunda su nedeniyle geminin stabilitesine yönelik risk, yüklemeden önce dikkate alınacaktır. Yük alanı ambar kapaklarının açılması gerekliliği, açık güverte ve ara güverte ambar kapakları (varsa) için geçerlidir.

Yorum ve Yürürlük

Değişikliğin amacı herhangi bir yanlış anlaşılmayı önlemek ve amonyum nitrat yangını durumunda tüm gemi ambarlarının açılabilir olması gerektiğini açığa kavuşturmak. Değişiklik; 1 Ocak 2026 tarihinden itibaren zorunlu olarak yürürlüğe girecektir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Dünya'da ve Türkiye'de Deniz Turizminin Değerlendirmesi ²⁴

25 26 27 28 29 30



Kaynak: <https://explorekusadasi.com/cruises-from-kusadasi/>

Deniz turizmi, kıyılarda ve deniz alanlarında gerçekleştirilen turistik etkinlikleri kapsayan geniş ve dinamik bir sektördür. Özellikle son yıllarda yaşanan küresel toparlanma süreciyle birlikte deniz turizmi yeniden yükselişe geçmiş, birçok ülke için önemli bir gelir ve istihdam kaynağı haline gelmiştir. Türkiye gibi üç tarafı denizlerle çevrili ülkelerde ise bu alan, sadece turizm değil; aynı zamanda bölgesel kalkınma,

çevre yönetimi ve dış tanıtım açısından da kilit bir rol oynamaktadır.

Dünya'da Deniz Turizminin 2025'teki Genel Görünümü

2025 yılı itibarıyla dünyada deniz turizmi sektörü ciddi bir büyüme gösteriyor. Küresel ölçekte pazarın yaklaşık 310 milyar dolarlık bir hacme ulaştığı görülmektedir. Bu büyümede özellikle Akdeniz, Karayipler ve Güneydoğu Asya gibi bölgeler ön plana çıkmaktadır.

Kruvaziyer turizmi, pandemiden en çok etkilenen sektörlerden biri olmasına rağmen, 2025'te yeniden güçlü bir toparlanma gösterdi. Dünyada 37 milyon kişi bu yıl kruvaziyer seyahatine çıktı. Sektör artık yalnızca lüks bir deneyim sunmakla kalmıyor; aynı zamanda çevresel

²⁴ UNWTO (2025), World Tourism Barometer – May 2025 Edition

²⁵ CLIA (2025), State of the Cruise Industry Outlook 2025

²⁶ T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2025), Turizm İstatistikleri ve Deniz Turizmi Raporu

²⁷ European Boating Industry (2025), Annual Market Report on Recreational Boating in Europe

²⁸ YATED (2025), Yat ve Marina Sektör Raporu 2025

²⁹ IMO (2024), Guidelines on Sustainable Maritime Tourism

³⁰ TURKSTAT (2025), Turizm Göstergeleri ve Denizcilik Verileri



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

etkileri azaltmaya da odaklanmış durumda. Gemi firmaları, düşük karbonlu yakıtlar ve elektrikli liman bağlantıları gibi çevre dostu teknolojilere yatırım yapıyor.

Yat turizmi ise lüks turizm trendleriyle birlikte daha da değer kazanmış durumda. Avrupa başta olmak üzere birçok ülkede marina yatırımları hız kazanırken, bu alandaki global pazar hacmi 11 milyar dolara yaklaşmıştır.

Türkiye’de Deniz Turizmi: Büyüme, Fırsatlar ve Gerçekler

Türkiye, sahip olduğu doğal koylar, zengin tarihi miras, uzun kıyı şeridi ve uygun iklimi sayesinde deniz turizminde ciddi bir avantaja sahiptir. Bu alan, doğrudan ve dolaylı yollarla yüz binlerce kişiye istihdam yaratıyor.

Kruvaziyer turizmi açısından bakıldığında Türkiye 2025’in ilk beş

ayında 438.536 yolcuyu ağırladı. İstanbul’daki Galataport, Kuşadası, Antalya ve İzmir limanları en yoğun uğrak noktaları arasında yer alıyor. Türkiye, Doğu Akdeniz kruvaziyer pazarında Yunanistan ve İtalya gibi ülkelerle rekabet ediyor ve güçlü bir potansiyel sunuyor.

Yat turizmi alanında da benzer bir büyüme söz konusu. 66 marina ile Türkiye’nin toplam yat bağlama kapasitesi 35.000 tekneye ulaşmış durumda. Bodrum, Göcek, Marmaris ve Fethiye gibi destinasyonlar dünya çapında tanınıyor. Türkiye aynı zamanda lüks yat üretiminde Avrupa’nın önde gelen ülkelerinden biri haline geldi. 2025 yılı itibarıyla yat ihracatı 1,3 milyar doları aşmış durumdadır.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Deniz Turizminin Karşılaştığı Sorunlar

Her sektörde olduğu gibi deniz turizminde de bazı yapısal ve çevresel sorunlar mevcut. Öncelikle, artan turizm faaliyetleri deniz ekosistemlerini tehdit edebiliyor. Özellikle sintine suları, atık yönetimi ve gürültü kirliliği gibi unsurlar dikkatle yönetilmediğinde geri dönülmez zararlara yol açabiliyor.

Bunun yanında, altyapı eksiklikleri ve mevzuat karmaşası da deniz turizmi yatırımlarının önünde bir engel oluşturuyor. Bazı bölgelerde marina kapasitesi yetersiz kalırken, yeni yatırımlar için izin süreçleri uzun ve karmaşık olabiliyor. Türkiye, bu sorunları çözmek adına sıfır atık uygulamaları, çevreci liman yatırımları ve dijital dönüşüm projeleri gibi önemli adımlar atmaktadır.

Geleceğe Dair Beklentiler ve Hedefler

Gelecekte deniz turizminin odak noktasında sürdürülebilirlik, dijitalleşme ve yerel kalkınma yer alacak gibi görünüyor. Türkiye de bu sürece dahil olarak marina kapasitesini artırmayı, karbon salınımı azaltan liman altyapıları kurmayı ve deniz turizmini dört mevsime yayacak yeni modeller geliştirmeyi hedefliyor.

Ayrıca, Karadeniz kıyıları gibi henüz yeterince değerlendirilememiş bölgelerde de yatırımlar planlanıyor. Akdeniz'deki "mavi ekonomi" vizyonuna uyumlu biçimde, Türkiye'nin önümüzdeki yıllarda bölgesel bir deniz turizmi merkezi haline gelmesi bekleniyor.

Sonuç

Deniz turizmi, Türkiye için sadece ekonomik değil, aynı zamanda çevresel ve sosyal boyutlarıyla da



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

önemli bir fırsat alanıdır. Giderek daha bilinçli hale gelen turist profili, çevreci ve deneyim odaklı hizmetleri tercih etmekte. Bu nedenle, Türkiye'nin doğal kaynaklarını koruyarak, planlı büyümeye ve dijital dönüşüme odaklanarak deniz turizminden maksimum fayda sağlaması mümkündür.

Terk Edilen Gemi Sayılarındaki Artış^{31 32}



Kaynak: <https://www.offbeattravelling.com/mysterious-abandoned-ghost-ship-liberia-west-africa/>

Gemi insanları, görev yaptıkları gemilerin terk edilmesi nedeniyle maaşlarını alamama, sağlık hizmetlerinden faydalanamama ve kumanyaya erişememe gibi zorluklarla karşı karşıya kalmalarına neden olmaktadır. Bazı ülkelerin bu gemilerde görev yapan personelin karaya çıkışını kısıtlamaları ise gemi insanlarının karşılaştıkları zorlukların daha da artmasına neden olmaktadır.

³¹ <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetings/summaries/pages/leg-112th-session.aspx>

³² <https://www.itfseafarers.org/en/news/seafarer-abandonments-cases-surge-30-2025>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

ITF tarafından 2025 yılının ilk altı ayına yönelik açıklanan rakamlar denizcilik sektöründe gemi terk vakalarının endişe verici boyutlara ulaştığını ortaya koymaktadır. Buna göre, 2025 yılının ilk altı ayında gemi terk vakaları 222'ye yükseldi, bu vakalardan ise 2.286 gemi insanı etkilendi. Karşılaştırmak gerekirse, gemi terk vakalarında bugüne kadar en kötü yıl olarak kaydedilen 2024 yılında toplam 172 gemi terk vakası ve bu durumdan etkilenen 1.838 gemi insanı sayısı çoktan geride bırakıldı.

Gemi terk vakalarındaki artış Nisan 2025'te gerçekleştirilen Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Hukuk Komitesi toplantısında üye

ülkeler tarafından tartışıldı. IMO/ILO ortak veri tabanına raporlanan terkedilme vakalarında önceki yıllara oranla ITF verilerine benzer oranda artış kaydedildiği dile getirildi.

Terk edilen gemiler incelendiğinde bu gemilerin yaklaşık %75'inin kolay bayrak ülkelerine (The Flags of Convenience-FOC) kayıtlı olduğu görülmektedir. Bu bayrak devletleri, düşük vergi ve sahiplik gizliliği sağlamanın yanı sıra gemi sahiplerinin uluslararası kurallardan doğan yükümlülüklerinin yerine getirilmesini yeterince takip etmemekte ve denetim mekanizmasını işletmemektedir.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Kaynaklar

1. www.internationalfireandsafetyjournal.com
2. www.survitecgroup.com
3. www.safety4sea.com
4. www.wikipedia.org
5. www.imo.org
6. www.mevzuat.gov.tr
7. www.denizcilik.uab.gov.tr
8. www.tr.euronews.com
9. www.uknip.co.uk
10. www.hellenicshippingnews.com/
11. www.worldbank.org
12. www.mfa.gov.tr
13. www.denizbulten.com
14. www.trthaber.com
15. www.aa.com.tr
16. www.uab.gov.tr
17. www.itfseafarers.org