



Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

e-bülten



**DENİZCİLİK
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ**

Yıl: 2025

Sayı: 7

Dönem: Temmuz

Yayın Tarihi: 26.08.2025



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Bülten İçeriği

Jeopolitik Koridor Savaşları: Türkiye Bağlantılı Taşımacılık Koridorları-2	2
Türkiye 4. Denizcilik Zirvesi'nde Sektörün Rotası ve Gelecek Stratejileri Belirlendi	9
Gemi İnsanları Mutluluk Endeksi	16
IMO Yıllık Korsanlık Raporu Hakkında Güncel Bilgiler	19
Dökme Haldeki Tahılların Emniyetli Taşınması Hakkında Uluslararası Kodda Yapılan Değişiklikler	27
Uluslararası Sözleşmeler Işığında Denizde Arama Kurtarma: SOLAS ve SAR Konvansiyonları	29
Kalkınma İş Birliği ve Plastik Kirliliğinin Ortadan Kaldırılması	33
Gemide Sprinkler Yangın Söndürme Sistemi Nozullarında Yeşil Oksidasyon Oluşumu Riski	37
Kaynaklar	40

Bu bültende, 01.07.2025 - 01.08.2025 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-2 ^{1 2 3 4 5 6 7 8 9}



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

1. ÇİN-RUSYA ve İRAN DESTEKLİ KORİDORLAR

2.1. Kuşak ve Yol (OBOR) Girişimi

Çin'de Bir Kuşak Bir Yol olarak bilinen ve bazen Yeni İpek Yolu olarak da adlandırılan Kuşak ve Yol Girişimi (BRI veya B&R), Çin hükümeti tarafından 2013 yılında 150'den fazla

ülkeye ve uluslararası kuruluşla yatırım yapmak için benimsenen küresel bir altyapı geliştirme stratejisidir.

Yeni İpek Yolu olarak da adlandırılan girişimin amacı; Asya, Avrupa, Ortadoğu ve Afrika'yı birbirine bağlayan devasa entegre bir altyapı ve ulaşım, yatırım, enerji ve ticaret ağı oluşturmaktır.

Çin Halk Cumhuriyeti ile ülkemiz arasında;

- “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası”, “Türkiye Cumhuriyeti

¹ UAB, 2025

² https://tr.wikipedia.org/wiki/Bir_Ku%C5%9Fak_Bir_Yol

³ <https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/iran/uluslararasi-kuzey-guney-tasimacilik-koridoru>

⁴ https://tr.wikipedia.org/wiki/Trans_Sibirya_Demiryolu

⁵ <https://www.denizbulten.com/kuzey-koridor-nsr-arktik-rotasi-gelecegi-463yy.htm>

⁶ https://tr.wikipedia.org/wiki/Uluslararası_C4%B1_Kuzey-C3%B3Cney_Ula%C5%9F%C4%B1rma_Koridoru

⁷ <https://avim.org.tr/Blog/INTERNATIONAL-NORTH-SOUTH-TRANSIT-CORRIDOR-INSTC-06-07-2023>

⁸ <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/3819070>

⁹ https://tr.wikipedia.org/wiki/Trans_Sibirya_Demiryolu



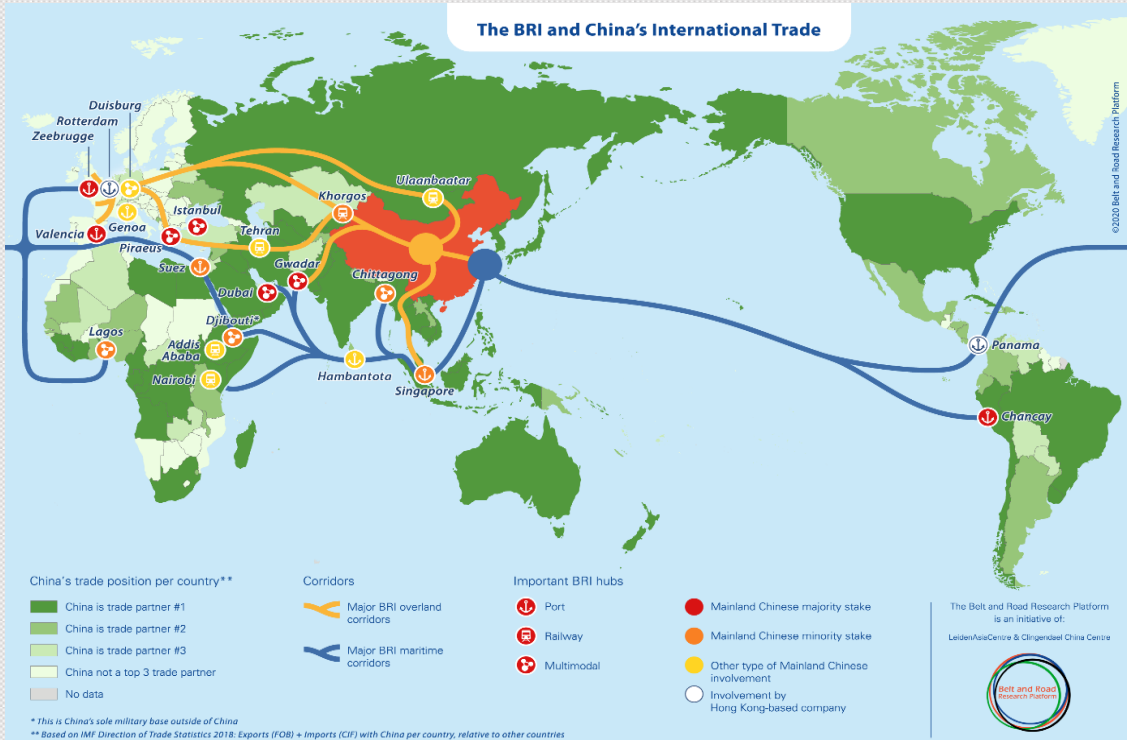
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İş Birliğine İlişkin Anlaşma",
• "Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal

Kalkınma ve Reform Komisyonu Arasında Bilgi İpek Yolu'nun Gelişiminin Güçlendirilmesine İlişkin E-ticarette İş Birliği Mutabakat Zaptı" imzalanmıştır.

Harita 1: BRI Haritası



Kaynak: Belt and Road Research Platform, 2025

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](https://twitter.com/denizcilikgm)



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında, Çin'in iş birliği öncelikleri arasında; kesintisiz ticaret ve altyapı bağlantısı, mali entegrasyon, siyasi alanda iş birliği ve kültürel bağlantının tesis edilmesi yer almaktadır. Bu önceliklerin birçoğu iki kıta arasında bir köprü niteliğinde olan ülkemizin lojistik, siyasi ve mali bağlantılarının güçlendirmesi fırsatını sunmaktadır.

Türkiye girişim güzergahında kritik bir noktada yer almakta olup jeopolitik konumu, güçlü üretim ve yüksek yük potansiyeli ile denizyolundan gelen Karadeniz ve diğer yükler için en önemli aktarma ülkesi olma potansiyeli taşımakta olup ülkemiz Kuşak ve Yol Girişimini "kazan-kazan" ilkesi çerçevesinde desteklemektedir. Ayrıca Dışişleri Bakanlığımızca Orta Koridor (OK) ile Kuşak ve Yol Girişimlerinin (KYG) uyumlaştırılması konusunda Üst

Düzenli Çalışma Grubu çalışmaları yürütülmektedir.

2.2. Trans-Sibirya/Trans/Avrasya Koridoru veya Kuzey Koridor

Kuzey Koridoru; Avrupa ve Asya'yı, özellikle Çin'i, Rus demir yolu ağı üzerinden birbirine bağlar. Koridorun en büyük payı, Trans-Sibirya demiryolu boyunca Rusya'dan geçmektedir. Bu koridorda, trenler Çin'den Rusya'ya girmeden önce Moğolistan'dan da geçebilir. Avrasya Kalkınma Bankası buna Orta Avrasya Koridoru adını da vermektedir.

Trans-Eurasia Logistics, diğer adıyla China Railway Express, Alman demiryolu şirketi Deutsche Bahn ile Rusya üzerinden Almanya ile Çin arasında konteyner yük trenleri işleten Çin'den Rus RZhD, China Railway Corporation arasındaki bir ortak girişimdir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Harita 2: Trans Sibirya Demiryolu Hattı Haritası



Kaynak: https://en.wikipedia.org/wiki/Trans-Eurasia_Logistics#/media/File:Trans-Eurasia-Express.png

2.3. Kuzey Denizi (Arktik) Koridoru

Kutup İpek Yolu olarak da adlandırılan Arktik Koridoru'nun, Avrupa ve Doğu Asya limanları arasında deniz yolu taşımacılığına mesafe ve yakıt maliyeti avantajı sağlayacak potansiyeli bulunmaktadır. Bu güzergâh üzerinden mesafeler yaklaşık yüzde 30 oranında azalmaktadır.

Örneğin; Rotterdam-Şanghay arası Süveyş Kanalı üzerinden 19.484 km iken arktik koridoru üzerinden 14.962 km'dir.

Rusya Devlet Nükleer Enerji Kuruluşu Rosatom, 2024 yılında Kuzey Denizi Rotası'nda (NSR) toplam 37,9 milyon ton kargo sevkiyatı yapıldığını açıklamıştır. NSR'de, 2024 yılında ulaşılan bu rekor seviye; 2023 yılına



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kıyasla 1,6 milyon tondan fazla bir artışı temsil etmektedir.

Nükleer buzkıran filosunun 65. yıldönümü sadece kargo taşımacılığında yeni rekorların kırıldığı bir yıl olmayıp Ocak 2024'te buzkıran Leningrad ve Kasım ayında Chukotka denize indirilmiştir. Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'in her iki törene de katılması, bu gelişmelerin ülke için ne kadar önemli olduğunu kanıtlamaktadır.

2024 yılındaki bir diğer önemli gelişme ise Putin'in, Büyük Kuzey Denizi Rotası konseptini desteklemesiydi. Bu konsept, önümüzdeki birkaç on yılda Arktik'de gelecekteki çabalarının yönlendirileceği, Kaliningrad'dan Vladivostok'a kadar nehir limanları ve demiryollarıyla bağlanacak ilgili altyapıyla birlikte yeni bir nakliye rotası oluşturma çabası göze çarpmaktadır.

2024 yılında ayrıca rekor sayıda (92) transit sefer yapılmış ve 2013 yılında taşınan kargo hacminin yaklaşık 1,5 katı olmak üzere 3 milyon tonun üzerinde rekor bir transit kargo hacmi taşınmıştır.

Harita 3: Kuzey Denizi-Arktik Hattı Haritası



Kaynak: <https://www.denizbulten.com/kuzey-koridor-nsr-arktik-rotasi-gelecegi-463yy.htm>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

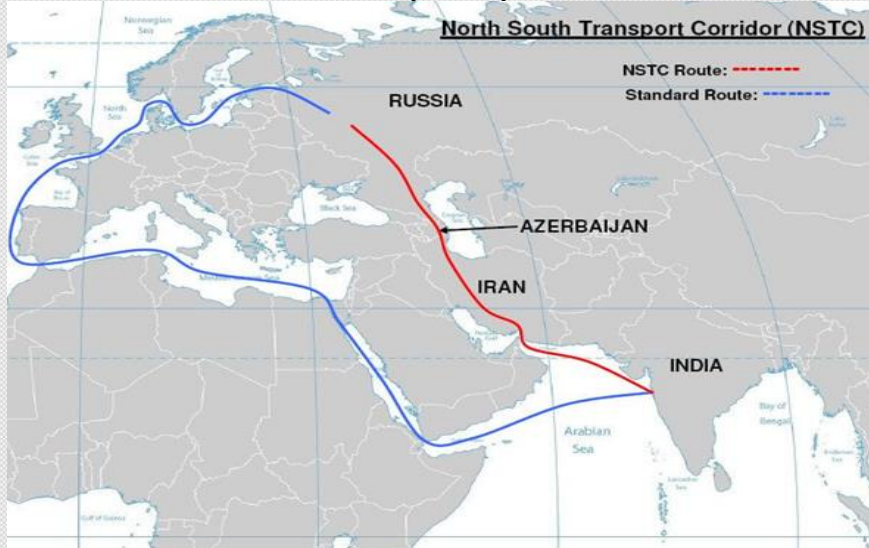
2.4. Kuzey-Güney Koridoru (INSTC)

Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC), Hindistan, Rusya Federasyonu, İran, Avrupa ve Orta Asya arasında yük taşımacılığı için denizyolu, demiryolu ve karayolu ağları oluşturan çok modlu bir bağlantı projesidir. INSTC'nin temel amacı, bu bölgeler arasında taşıma ağını güçlendirmek ve bu sayede

ekonomik iş birliğini teşvik etmektir. INSTC projesi, Eylül 2000'de St. Petersburg'da Rusya, Hindistan ve İran tarafından başlatılmıştır.

INSTC, Güney Asya ile Kuzey Avrupa arasında alternatif ve daha kısa bir ticaret rotası sağlamayı amaçlamaktadır. Bu koridor, Hint Okyanusu ve Basra Körfezi'ni Hazar Denizi'ne bağlayarak Kuzey ve Batı Avrupa'ya kadar uzanmaktadır.

Harita 4: INSTC Kuzey Güney Koridoru Haritası



Kaynak: https://tr.wikipedia.org/wiki/Uluslararası_Kuzey-Güney_Ulaştırma_Koridoru



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Günümüzdeki INSTC, Hint Okyanusu ve Basra Körfezi'ni İran üzerinden Hazar Denizi'ne ve oradan da Rusya'nın St. Petersburg şehri aracılığıyla Kuzey Avrupa'ya bağlayan çok modlu bir ulaşım rotasıdır.

Rota; Hindistan, İran, Azerbaycan ve Rusya'dan yüklerin gemi, demiryolu ve karayolu ile taşınmasını kapsamaktadır. Koridorun amacı; Mumbai, Moskova, Tahran, Bakü, Bandar Abbas, Astrahan, Bandar Enzeli gibi büyük şehirler arasındaki ticaret bağlantılarını artırmaktır.

INSTC iki önemli sebep nedeniyle kısıtlanan bir projedir. İlk olarak; katılan tüm ülkeler ortak sınırları paylaşmamakta olup kurucuları olan Rusya, Hindistan ve İran - komşu değildir. Ayrıca, İran'ın nükleer programına karşı uygulanan uluslararası yaptırımlar nedeniyle proje sıkıntılarla karşılaşmıştır.

2021 yılında Süveyş Kanalı'nın tıkanması, INSTC'yi bir alternatif – olarak öne çıkarmıştır. Ancak ticaret dinamiklerini yeniden şekillendiren ve küresel ticaret için alternatif rotalar oluşturan bu koridorun tam anlamıyla hayata geçirilebilmesi, çeşitli lojistik, siyasi ve altyapı zorluklarının aşılmasına bağlıdır.

INSTC Kuzey-Güney Koridorunun İran Limanlarına öncelik vermesi nedeniyle ülkemiz üzerinden amaçlanan bağlantısalılığı azaltabileceği bunun yerine İran ve Van Gölü üzerinden Karadeniz Limanları bağlantılı bir hattın alternatif teşkil edebileceği değerlendirilmektedir.

Tüm bu uluslararası koridor girişimleri küresel ticaretin yönünü şekillendirmeye devam ederken, Türkiye ve Irak iş birliğiyle yürütülen Kalkınma Yolu Projesi, gerek jeostratejik konumu gerekse doğrudan



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Basra Körfezi üzerinden Avrupa'ya uzanan en kısa hat olmasıyla diğer güzergâhlardan daha avantajlı bir alternatif olarak öne çıkmaktadır. 23,8 milyar dolarlık kapsamlı yatırımla hayata geçirilecek proje; Al Faw Limanı, Gaziantep–Ovaköy demir yolu hattı ve Şanlıurfa–Ovaköy otoyolu gibi stratejik altyapı bileşenleriyle, Orta Doğu ve Avrupa arasındaki ticareti hızlandırmayı hedeflemektedir. 2024 itibarıyla 20 milyar doları bulan Türkiye–Irak ticaretinin ve bölgedeki transit taşımacılığın projenin hayata geçmesiyle önemli ölçüde büyümesi öngörülmektedir. Geçen sayımızda da ayrıntılı biçimde aktardığımız üzere, Kalkınma Yolu; transit süreleri kısaltan, maliyetleri azaltan ve güvenilirliği artıran yapısıyla yalnızca Türkiye'nin değil, bölgenin de ekonomik gelişimine

ve entegrasyonuna katkı sunacak niteliktedir.

Türkiye 4. Denizcilik Zirvesi'nde Sektörün Rotası ve Gelecek Stratejileri Belirlendi ¹⁰ ¹¹ ¹²



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

2 Temmuz 2025 tarihinde İstanbul Lütfi Kırdar Kongre ve Sergi Sarayı'nda gerçekleştirilen Türkiye 4. Denizcilik Zirvesi, denizcilik sektörünün geleceğine yön vermek amacıyla kamu, özel sektör, akademi ve

¹⁰ <https://www.turkiyedenizcilikzirvesi.org/>

¹¹ <https://x.com/denizcilikgm>

¹² https://www.youtube.com/watch?v=vZph9Ch_nbg



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

uluslararası kuruluşlardan çok sayıda üst düzey temsilciyi bir araya getirdi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğümüz koordinasyonunda, İMEAK Deniz Ticaret Odası iş birliğiyle hayata geçirilen etkinlik, gün boyu süren oturumlarla denizcilik sektörünün mevcut durumu, geleceğe yönelik projeksiyonları ve sürdürülebilirlik çerçevesinde dönüşüm stratejilerini ele aldı.

Zirvenin açılış konuşmalarında, sırasıyla İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan; denizcilik sektörünün Türkiye ekonomisindeki yeri, Bakanlık tarafından yürütülen ve planlanan projeler, küresel krizlerin sektöre etkisi, yeşil dönüşüm, uluslararası rekabette konumlanma, yatırımlar ve Türk

bayraklı gemi taşımacılığının stratejik önemi gibi başlıklara dikkat çekti.



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu ise Türkiye'nin denizcilik alanında küresel rekabet gücünü daha da artırmayı hedeflediğini vurgulayarak çevre dostu politikaların hız kazanacağını belirtti.

Bakan Uraloğlu konuşmasında şu başlıkları öne çıkardı:

- 2024 yılında küresel yük taşımacılığının yaklaşık %88'i, ülkemizde de dış ticaret



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

taşımlarının %86'sı denizyoluyla gerçekleşmiştir.

- *Türk sahipli deniz ticaret filomuz 2.154 gemi ve 52,9 milyon DWT kapasiteyle dünya sıralamasında 11. sıradadır.*
- *Limanlarımızda 2024 yılında 531,7 milyon ton yük ve 13,5 milyon TEU konteyner elleçlenmiştir.*
- *Ambarlı, Kocaeli, Mersin ve Tekirdağ limanlarımız dünyanın en işlek 100 konteyner limanı arasında yer almaktadır.*
- *2025'in ilk 5 ayında %3'lük artışla 230 milyon ton yük ve 5,8 milyon TEU konteyner elleçlenmiştir.*
- *2024 yılında limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemi sayısı 1.195'e, yolcu sayısı ise %22,5 artışla yaklaşık 1,9 milyona ulaşmıştır.*
- *Gemi inşa sanayisinde 94 bin'den fazla kişiye istihdam sağlıyoruz. 85 faal tersaneyle gemi siparişinde*

dünyada 9., tonajda ise 11. sırada yer almaktayız.



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Konuşmasının sonunda Bakan Uraloğlu, Türkiye'nin denizcilikte küresel ölçekte daha güçlü bir aktör olma hedefi doğrultusunda ilerlediğini vurguladı. Ülkemizin "mavi vatan" vizyonu çerçevesinde denizcilik alanındaki liderlik iddiasını sürdürdüğünü belirten Uraloğlu, bu süreçte kamu-özel sektör iş birliğinin kilit rol oynadığını ve rekabet gücünün artırılması için kararlılıkla çalışmaya devam edileceğini ifade etti.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Sektörel Başarılar Ödüllendirildi



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Zirve kapsamında düzenlenen Denizcilik Ödülleri Töreni, sektöre katkı sunan kurum ve kuruluşları onurlandırmak amacıyla gerçekleştirildi. Törende, “En fazla Türk gemi insanı istihdam eden firma”, “Türk bayrağı altında en yüksek gemi tonajına sahip firma”, “En çevreci gemiyi inşa eden tersane”, “Yük elleçlemesini en fazla artıran liman tesisi” gibi çeşitli kategorilerde ödüller verildi.

Ayrıca çevre dostu uygulamalarıyla öne çıkan şirketler ve denizcilik sektörüne uzun yıllar emek

veren katılımcılar da ödüle layık görüldü. Ödüller; sürdürülebilirlik, istihdam, yerli üretim ve çevresel duyarlılık gibi stratejik başlıklar çerçevesinde belirlendi ve sektör genelinde takdirle karşılandı.

Sektörün Önde Gelen İsimleri Konuştu

Zirvede gün boyu süren oturumlarda; taşımacılık rotalarındaki değişimler, kruvaziyer turizmi, liman devleti denetimleri, afet lojistiği, emisyon azaltımı, alternatif yakıtlar, gemi inşasında yeni teknolojiler ve deniz sigortacılığı gibi alanlar çok yönlü şekilde değerlendirildi.



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Yılport Holding Yönetim Kurulu Başkanı Yüksel Yıldırım, değişen lojistik rotaların liman yatırımlarını nasıl şekillendirdiğini aktarırken, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Dr.ERCÜMENT Tatlıoğlu, çevre denizlerde Türk donanmasının faaliyetlerini paylaştı.

TURMEPA Genel Müdürü Semiha Öztürk moderatörlüğünde kruvaziyer turizmi panelinde MedCruise Onursal Başkanı Figen Ayan, Global Ports Holding Doğu Akdeniz Direktörü Aziz Güngör ve İMEAK DTO İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk, Türkiye'nin kruvaziyer destinasyonu olarak cazibesini artırmak için yapılması gerekenleri tartıştı.



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Gemlik Bölge Liman Başkanı Bora Ayper liman devleti denetiminde stardart altı gemiler için yeni yaklaşımları paylaştı. Zirve programında ayrıca; afet lojistiği perspektifiyle Prof. Dr. Mehmet Tanyaş, IMO ve AB kuralları kapsamında gemi işletmeciliğini değerlendiren İbrahim Kontaytekin ve denizcilik sigortalarının geleceğine ışık tutan Ufuk Teker de sektöre katkı sunan değerli konuşmalar gerçekleştirdi.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Yeşil Dönüşüm, Emisyon Azaltımı ve İnovasyon Gündemdeydi

Zirvede, denizcilik sektörünün iklim değişikliğiyle mücadelesi önemli bir gündem maddesiydi. ITOF Direktörü Richard H. Johnson, petrol kirliliğine müdahale süreçlerini anlatırken; IMO Deniz Çevresi Genel Müdürü Dr. Heike Deggim, yeni IMO emisyon azaltım stratejilerini detaylandırdı. Arkas Bunker Genel Müdürü Seçkin Gül ise alternatif yakıtların kullanımıyla ilgili Türkiye'nin potansiyelini değerlendirdi.

Günün ilerleyen saatlerinde, GİSBİR Genel Sekreteri Mehtap Özdemir moderatörlüğünde gerçekleştirilen "Denizcilikte Karbonsuzlaştırma İçin Yenilikçi Gemiler" panelinde; RMK, Tersan ve Sefine Tersaneleri Genel Müdürleri sektördeki Ar-Ge yatırımları ve yeni

nesil gemi tasarımlarına dair görüşlerini sundu.



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Uluslararası Kuruluşlardan Türkiye'ye Tam Destek

Uluslararası düzeyde de güçlü katılımın sağlandığı zirvede; Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) Genel Sekreter Yardımcısı Simon Bennett, IMO'nun sera gazı stratejisini yorumladı. BIMCO'dan Michael Lund, küresel ekonomik eğilimlerin deniz taşımacılığına etkilerini açıklarken; Paris MoU Genel Sekreteri Luc Smulders ise liman devleti



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

denetimlerinin deniz emniyetine
katkısını vurguladı.

**Sektöre Yön Veren Buluşma Bir Kez
Daha Başarıyla Tamamlandı**



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Ünüvar, konuşmasını gelecek yıl
daha üst düzey ve küresel ölçekte
düzenlenecek bir denizcilik zirvesinde
buluşma temennisini ifade ederek
sonlandırdı.

Zirvenin kapanış konuşmasını
gerçekleştiren Ulaştırma ve Altyapı
Bakan Yardımcısı Durmuş Üzüvar,
etkinliğe katkı sunan tüm katılımcılara
teşekkür ederek, ülkemize değer
katacak ve vizyon kazandıracak
konuların, sektörün önde gelen
profesyonelleri tarafından ele
alınmasının önemine dikkat çekti.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Gemi İnsanları Mutluluk Endeksi ¹³



Kaynak: <https://www.westpandi.com/news-and-resources/news/june-2024/sharing-our-safety-tips-on-imo-day-of-the-seafarer/>

Deniz taşımacılığı küresel ekonominin temel dinamiklerinden biridir ve bu sistemin sürekliliği doğrudan denizcilerin refahına bağlıdır. Denizcilik, gelir olarak tatminkâr ve dünyada pek çok yeri görme imkânı olan bir meslek olarak görülmekle birlikte denizde çalışmak, fiziksel ve psikolojik olarak çalışılması en zor mesleklerden biri olarak da kabul edilmektedir. Dünyada yapılan araştırmalar, uzun sefer süreleri, düşük uyku kalitesi, çevre koşulları, ağır ve

stresli çalışma şartları, uzun çalışma saatleri, aileden uzak olmak gibi faktörlerin gemi insanlarında tükenmişliğe neden olduğunu göstermektedir. Deniz kazaları incelendiğinde ise kazaların büyük çoğunluğunun özellikle yorgunluk, dikkat eksikliği ve stresten kaynaklanan insan hatalarından kaynaklandığı görülmektedir.

Seafarers Happiness Index (SHI), denizcilerin yaşam memnuniyet düzeylerini değerlendirmek amacıyla her çeyrek yayımlanan uluslararası bir endeks olup denizcilerin yaşam memnuniyeti düzeyini farklı başlıklar altında ölçmektedir. The Mission to Seafarers tarafından yayımlanan Seafarers Happiness Index (SHI), gemi insanların deniz yaşamına dair memnuniyetlerini ölçmeyi hedefleyen uluslararası bir göstergedir.

¹³ Mission to Seafarers (2025). Seafarers Happiness Index – Quarter 1, 2025.
<https://www.missiontoseafarers.org/news/seafarers-happiness-index-quarter-1-2025>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Seafarers Happiness Index (SHI)'e göre 2025 yılının ilk çeyreğinde gemi insanlarının genel mutluluk puanı 6.98 olarak bildirilmiş, bu değer 2024 son çeyreğine (6.91) göre kısmi bir artış göstermiştir.

SHI verilerine göre aşağıdaki unsurlar gemi insanları arasında memnuniyetin artmasına katkıda bulunmuştur;

- **Ekip Ruhu ve İş Birliği:** Gemi personeli arasındaki güçlü sosyal bağlar, moral üzerinde olumlu etkiler yaratmaktadır.
- **İşten Keyif Alma:** Teknik görevlerde çalışan denizciler işlerinden yüksek oranda memnuniyet duymaktadır.
- **Macera ve Seyahat:** Yeni ülkeler ve limanlar keşfetme deneyimi motivasyonu artırmaktadır.
- **Fiziksel Aktivite:** İşin fiziksel doğası formda kalma açısından takdir edilmiştir.

- **Finansal Destek:** Aileye sağlanan ekonomik katkı, denizciler için önemli bir motivasyon kaynağı olmuştur.

SHI verilerine göre aşağıdaki unsurlar gemi insanları arasında memnuniyetsizliğin artmasına katkıda bulunmuş ve bazı temel sorunların refah düzeylerini olumsuz etkilediği ifade edilmiştir;

- **Yalnızlık ve Sosyal İzolasyon:** Uzun süre aileden uzak kalmak ruhsal zorluklara yol açmaktadır.
- **Aşırı İş Yükü:** Artan idari yükümlülükler ve yoğun vardiyalar stres yaratmaktadır.
- **Karaya Çıkamama:** Liman kısıtlamaları sosyal yaşamı olumsuz etkilemiştir.
- **Beslenme Kalitesi:** Yemeklerin sağlıksız ve yağlı olması bazı gemilerde şikâyet konusu olmuştur.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- **Ücretler:** Enflasyon karşısında ücretlerin sabit kalması, gelir memnuniyetini düşürmüştür.

2025 Yılı birinci çeyrek anket sonuçlarına göre öne çıkan sorun alanları gemi insanlarının motivasyonunu etkilemektedir. Bunlar;

- **Yaşlanan Gemiler:** Artan bakım ihtiyaçları, iş yükünü artırmakta ve güvenliği tehdit etmektedir.
- **Eğitim Yetersizlikleri:** Senaryoya dayalı ve pratik odaklı eğitim eksikliği vurgulanmıştır.
- **Azalan Mürettebat Sayısı:** Yetersiz sayıda personel, kalan denizcilerin iş yükünü artırmakta ve tükenmişlik yaratmaktadır.

Anket Sonucu Ortaya Çıkan Sonuç ve Öneriler;

SHI 2025 Q1 raporu, denizcilik sektörünün insan odaklı dönüşüme duyduğu ihtiyacı bir kez daha gözler

önüne sermektedir. Ekip ruhu, seyahat deneyimi ve ekonomik katkı gibi pozitif etmenlere rağmen, yalnızlık, iş yükü, beslenme kalitesi ve ücret konularında kalıcı çözümler geliştirilmeye ihtiyaç duyulmaktadır. İnternet bağlantısı ve kıyı izni, gemi insanlarının duygusal refahı için kritik öneme sahiptir, ancak genellikle yetersizdir. Mutlulukları, çalışma koşulları, kişisel bağlantılar ve iyi yemek ve dinlenme gibi küçük konforların hassas dengesine bağlı durumdadır. Bu faktörler gemiye, mürettebata ve yönetime bağlı olarak büyük ölçüde değişiklik göstermektedir. Bazı olumlu geri bildirimlere rağmen, olumsuz duyguların daha sık raporlandığı görülmektedir. Güvenli personel temini gemi insanları için en kritik endişe olarak ortaya çıkıyor. Katılımcılar, azalan mürettebat boyutlarının eskiyen gemi altyapısıyla bir araya gelmesinin sürdürülemez bir denklem yarattığını belirtmekte.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Birçoğu, rutin bakımın geride kalmasına karşın yalnızca acil onarımları önceliklendirerek bakım faaliyetlerini sınırlı bir şekilde yürütmek zorunda kaldıklarını belirtmişlerdir. Bazı gemi insanları mesleklerinde, seyahat fırsatlarında ve finansal istikrarda tatmin olurken, daha fazlası iş yükü, izolasyon ve standart altı olanaklardan memnuniyetsizlik duymaktadır.

Öneriler:

- Ruh sağlığı destek programlarının yaygınlaştırılması.
- Gemide karaya çıkış planlarının iyileştirilmesi.
- Eğitim modüllerinin sahaya uygun hale getirilmesi.
- Beslenme standartlarının denetlenmesi.

- Personel planlamasında asgari güvenli mürettebat sınırına dikkat edilmesi.

IMO Yıllık Korsanlık Raporu Hakkında Güncel Bilgiler ^{14 15 16}

^{17 18 19 20 21 22}



Kaynak: <https://georgetownsecuritystudiesreview.org/2022/11/14/maritime-piracy-is-on-the-decline-can-it-slay-that-way/>

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 2024 yılı için gemilere yönelik korsanlık ve silahlı soygun eylemleriyle ilgili Yıllık Raporu'nu yayınladı ve 2023'e kıyasla olaylarda bir azalma olduğunu belirtti.

¹⁴ <https://denizcilik.uab.gov.tr/isps-uygulamaları>

¹⁵ https://denizcilik.uab.gov.tr/ISPS_ana_sayfa

¹⁶ <https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/maritimeseurity.aspx>

¹⁷ <https://safety4sea.com/imo-annual-piracy-report-146-incidents-during-2024-5-tests-according-20in-27-25-2-comparis-20in-20-24-30year>

¹⁸ <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy-Reports-Default.aspx>

¹⁹ <https://gis.imo.org/Public/Default.aspx>

²⁰ <https://safety4sea.com/imo-piracy-report-fifteen-incidents-during-april-2025/>

²¹ <https://www.riskintelligence.eu/analyst-briefings/increasing-pirate-attacks-in-the-gulf-of-aden-and-the-indian-ocean>

²² <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202024%20-%20Final.pdf>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

IMO'nun korsanlık ve silahlı soygunla ilgili GISIS (Global Integrated Shipping Information System) modülündeki bilgilere göre, 2024 yılında gemilere yönelik 146 korsanlık ve silahlı soygun olayı bildirildi. 2023 yılında 150 olay bildirildi ve 2022'de 131 olay yaşandı. Bu, geçen yıla kıyasla yaklaşık %2,7'lik bir düşüşü temsil etmektedir.

2024 yılında etkilenen bölgeler arasında:

- Malakka ve Singapur Boğazı (91 olay),
- Hint Okyanusu (19 olay),
- Batı Afrika (17 olay),
- Güney Çin Denizi (10 olay),
- Arap Denizi (7 olay),
- Güney Amerika (Karayipler) (1 olay) ve
- Güney Amerika (Atlantik) (1 olay) yer aldı.

Malakka ve Singapur Boğazı'ndaki Olaylar

2023 yılında Malakka ve Singapur Boğazı'nda olaylar sayısı 85'ten 91'e çıkmıştır (%7'lik artış).

Hint Okyanusu'ndaki Olaylar

2023 yılında Hint Okyanusu'nda 5 olan olay sayısı, 2024'te 19'a yükselmiştir. Bunların 18'i liman idari sahalarında görülürken, 1'i uluslararası sularda meydana gelmiştir.

Gine Körfezi'ndeki (Batı Afrika) Olaylar

Gine Körfezi'nde olaylar 2023'teki 22'den 17'ye düşmüş olup bu %23'lük bir azalma anlamına gelmektedir. 5 olayda rehin alınan/kaçırılan gemi personelleri yer almaktadır. Toplam 42 gemi personeli söz konusu olaylardan etkilenirken; bunların %29'u uluslararası sularda, %71'i ise liman idari sahalarında bulunmuştur.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler



Kaynak: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/GulfOfGuineaMay2021.aspx>

Güney Çin Denizi'ndeki Olaylar

Güney Çin Denizi'nde olaylar 2023'te 14'ten, 2024'te 10'a düşmüştür ki bu da %29'luk bir azalma anlamına gelmektedir.

Arap Denizi'ndeki Olaylar

Arap Denizi'nde olaylar, 2023'teki 2'den 7'ye yükselmiş olup bu durum %250'lik bir artış anlamına gelmektedir. Tüm olaylar uluslararası sularda gerçekleşmiştir.

Güney Amerika ve Karayipler'deki Olaylar

Güney Amerika ve Karayipler'de olaylar, 2023'te 17 iken,

2024'te 2'ye düşmüştür ki bu da %89'luk bir düşüş anlamına gelmektedir.

- Karayipler: 2023'te 4 → 2024'te 1 olay,
- Güney Amerika Atlantik bölgesi: Değişiklik yok (1 olay),
- Güney Amerika Pasifik bölgesi: 2023'te 14 olay, 2024'te hiçbir olay yaşanmadı.

Gemi Personelinin Rehin Alması / Kaçırılma Durumu

2024 yılında rehin alındığı veya kaçırıldığı bildirilen toplam mürettebat sayısı 132 oldu. Bu sayı, 2023'teki olay sayısı 92'den artış göstermiştir.

- **Batı Afrika:** 42 kişi (2023'te bildirilen kişi sayısı 68)
- **Hint Okyanusu:** 9 kişi (2023'te bildirilen kişi sayısı 0)
- **Arap Denizi:** 44 kişi (2023'te bildirilen kişi sayısı 0)



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Korsanlık ve Silahlı Soygun Olaylarının Toplam Sayısı (1984– 2024)

1984'ten Aralık 2024'e kadar IMO'ya bildirilen toplam korsanlık ve silahlı soygun olayı sayısı: 9.014.

Tüm raporlarla ilgili bilgiler, IMO'nun GISIS platformundaki korsanlık ve silahlı soygun modülünde mevcuttur.

2025 Yılı Aylık Korsanlık Raporu Verileri

IMO'nun 2025 yılına ait aylık korsanlık raporlarına göre:

- **Ocak:** 15
- **Şubat:** 16
- **Mart:** 24
- **Nisan:** 15

olay raporlanmıştır.

Aylık Raporlardaki Olay Örnekleri

Ocean Diligence

(Dökme Yük Gemisi, Marshall Adaları)

- **Olay:** Üç fail, seyir halindeyken bıçak ve silah benzeri nesnelerle makine dairesine girmiş olup yedek parçaları çalmıştır. Ancak herhangi bir gemi personeli zarar görmemiştir.
- **Yanıt:** Olay Singapur VTIS'e (Vessel Traffic Information System) bildirildi, güvenlik yayını başlatılmış olup PCG (Police Coast Guard) gemiye binmiştir.
- **Konum:** Malakka Boğazı – 01° 05.96' K, 103° 44.15' D

Saytuun 2

(Balıkçı Gemisi, Yemen)

- **Olay:** Altı silahlı fail gemiyi kaçırmış kaptan ve 4 gemi personeli rehlin almıştır.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- **Yanıt:** Somali PRC (Pirate Reporting Centre) ve Puntland Polisi bilgilendirilmiş olup İspanyol donanması olaya müdahale etmiştir.
- **Konum:** Doğu Afrika – Garmaal Açıkları, Somali

MSC Romane

(Konteyner Gemisi, Portekiz)

- **Olay:** 8 fail gemiye halatla çıkmış olup, taşınabilir gemi malzemelerini çalmıştır.
- **Yanıt:** Kolombiya Sahil Güvenliği ile iletişim kurulmuş olup, gemi personelinin güvenli olduğu bildirilmiştir.
- **Konum:** Santa Marta açıkları – 11° 48.90' K, 074° 25.70' B

Ailama

(Tanker, Gambiya)

- **Olay:** 4 maskeli fail makine dairesine girmiş olup gemi makine parçalarını çalmıştır.

- **Yanıt:** Singapur VTIS'e (Vessel Traffic Information System) bildirilmiş olup Endonezya ve Singapur polisi bilgilendirilmiştir.
- **Konum:** Malakka Boğazı – 01° 03.79' K, 103° 41.09' D

Asian Enterprise

(Genel Kargo Gemisi, Saint Kitts ve Nevis)

- **Olay:** Kış güvertede iki fail tespit edilmiş olup yapılan arama sonrası bazı gemi parçalarının çalınmış olduğu raporlanmıştır.
- **Yanıt:** Singapore VTIS (Vessel Traffic Information System) West'e bildirilmiş olup PCG (Police Coast Guard) gemide arama yapmıştır.
- **Konum:** Malakka Boğazı – 01° 03.29' K, 103° 40.20' D



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Golden Curl

(Kimyasal Tanker, Singapur)

- **Olay:** Gemi demirdeyken, iki failin gemiye yaklaşıp iplerle gemiye çıktığı bildirilmiş olup bazı gemi parçalarının çalınmış olduğu raporlanmıştır.
- **Yanıt:** Belawan VTS'ye (Vessel Traffic Services) bildirilmiş olup, Singapur PRC (Pirate Reporting Centre) aracılığıyla bilgi ReCAAP'a (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) iletilmiştir.
- **Konum:** Endonezya, Belawan Demirleme Alanı No. 6 – 03° 55.79' K, 098° 44.50' D



Kaynak: <https://sinay.ai/en/piracy-in-modern-times-how-the-maritime-industry-is-responding/>

Türkiye'de ISPS Kodunun 3. Seviye Uygulaması

Bakanlığımız, riskli deniz bölgelerinde gemilerin güvenliğini artırmak amacıyla ISPS Kodunun 3. seviyesini uygulamaya koymuştur. Seviye 3, en yüksek güvenlik tehdidi durumlarında devreye alınır ve gemi ile limanlarda en üst düzey güvenlik önlemlerini kapsar.

Türkiye'de Seviye 3 Uygulanan Bölgeler ve Tarihleri:

- Yemen ve Somali Limanları, Aden Körfezi, Bab'el-Mendep Boğazı, Kızıldeniz Açıkları 19 Aralık 2023 itibarıyla Türk

24 | Sayfa



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

bayraklı gemiler için seviye 3 güvenlik seviyesi uygulanmaktadır.

- **Lübnan Limanları ve Açıkları** 30 Eylül 2024 tarihinden itibaren Türk bayraklı gemiler için seviye 3 güvenlik seviyesi uygulanmaktadır.
- **İsrail ve Filistin Limanları** 9 Ekim 2023 tarihinden itibaren Türk bayraklı gemiler için seviye 3 güvenlik seviyesi uygulanmaktadır.
- **Sudan Limanları ve Açıkları** 2 Mayıs 2023 tarihinden itibaren Türk bayraklı gemiler için seviye 3 güvenlik seviyesi uygulanmaktadır.
- **Hürmüz Boğazı ve İran Limanları** 17 Haziran 2025 tarihinden itibaren Türk bayraklı gemiler için seviye 3 güvenlik seviyesi uygulanmaktadır.

Güvenlik Seviyesi 3'te Alınacak Tedbirler

Güvenlik seviyesi 3 uygulamasında, gemiler ve liman tesislerinde aşağıdaki önlemler alınmaktadır:

- **Gemi Güvenlik Planı Uygulamaları:** Gemi güvenlik planı kapsamında, liman tesisi ile iş birliği içinde güvenlik önlemleri en üst düzeyde uygulanmaktadır.
- **Sınırlı Alanların Artırılması ve Erişimin Kısıtlanması:** Gemi kaptanı, gemideki sınırlandırılmış alanlarla ilgili güvenlik önlemlerini artırabilir. Bu çerçevede, gemide güvenlik olayına veya varsayılan güvenlik tehdidine yakın olan, erişimin yasaklandığı ek sınırlı alanlar belirlenebilir, sınırlı alanların aranması sağlanabilir ve tüm



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

gemiye erişim sınırlandırılabilir.

- **Yükleme ve Tahliye İşlemleri:** Güvenlik seviyesi 3 kapsamında, gemideki yükleme ve tahliye işlemleri geçici olarak durdurulabilir. Ayrıca, gemiye malzeme, kumanya ve benzeri eşyaların teslimi esnasında malzemeler daha kapsamlı şekilde aranabilir, alımları sınırlandırılabilir veya ertelenebilir. Gerektiğinde, malzemelerin gemiye alınması tamamen reddedilebilmektedir.
- **Gemiye Erişim Kısıtlamaları:** Gemiye erişimde, girişi tek ve kontrollü bir giriş noktası ile sınırlandırma, sadece yetkili makamlarca izin verilenlere giriş izni verme, gemideki personeli yönlendirme, gemiye giriş çıkışları geçici olarak durdurma işlemleri yapılabilmektedir.

Ayrıca, geminin terk edilmesi, geminin riskli alandan yer değiştirmesi ve geminin tümünün veya belirli alanlarının aranmak için hazırlanması işlemleri de uygulanabilmektedir.

Sonuç olarak; Türkiye, denizlerde artan korsanlık ve güvenlik tehditlerine karşı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Denizcilik Genel Müdürlüğümüz öncülüğünde ISPS Kod'unun (International Ship and Port Facility Security Code) en üst seviyesini uygulayarak proaktif bir güvenlik politikası izlemektedir. Bu sayede Türk bayraklı gemiler ve liman tesislerinin güvenliği, uluslararası standartlara uygun şekilde sağlanmaktadır.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Dökme Haldeki Tahılların Emniyetli Taşınması Hakkında Uluslararası Kodda Yapılan Değişiklikler ²³



Kaynak: <https://www.dnv.com/news/2025/amendments-to-the-international-code-for-the-safe-carriage-of-grain-in-bulk/>

Dökme Haldeki Tahılların Emniyetli Taşınması Hakkında Uluslararası Kod'da (Grain Code) yapılan değişiklikler Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün MSC.552(108) sayılı kararı ile kabul edilmiştir. Değişiklikler yükleme emniyeti kapsamındadır.

Kod şu anda her bir yük ambarında tahıl için üç resmi yükleme düzeni sunmaktadır:

- Tam dolu ambar, kırılmış uçlar
- Tam dolu ambar, kırılmamış uçlar
- Kısmen dolu ambar

Kısmen dolu bir ambar için, ambar neredeyse tam dolu olsa bile, tahıl yüzeyinin herhangi bir yükleme seviyesinde yaklaşık olarak düz bir yüzeye "düzeltildiği" varsayılır. Bu, ambarın ön ve arka tarafındaki güverte altındaki boşluğun, yani uçların da ambar çevresi içindeki seviyeler için düzeltilmesi gerektiği anlamına gelir. Sonuç olarak, boşluğu azaltmak için tahıl, uç kirişlerin altından elle yukarı doğru kaydırılmalıdır. Bu durum aşağıdaki şekilde gösterilmiştir. Uçların kırılması yoğun emek

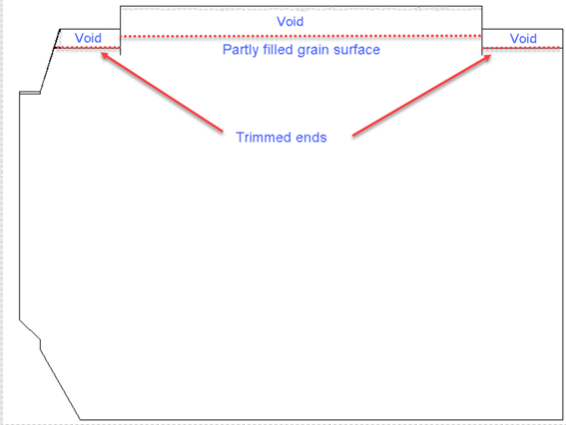
²³ <https://www.dnv.com/news/2025/amendments-to-the-international-code-for-the-safe-carriage-of-grain-in-bulk/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

gerektiren bir işlem olduğundan, her zaman gerçekleştirilmez.



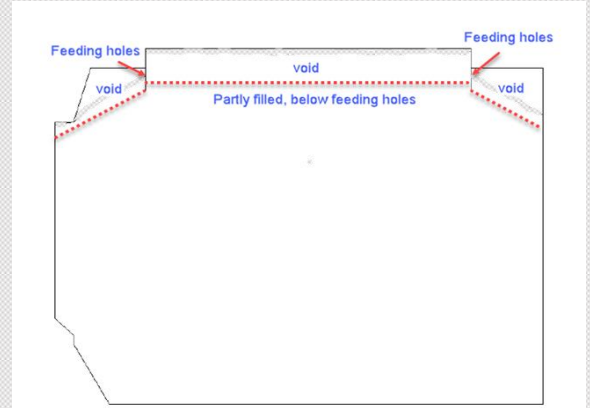
Kaynak: <https://www.dnv.com/news/2025/amendments-to-the-international-code-for-the-safe-carriage-of-grain-in-bulk/>

Bu sorunu çözmek için, dördüncü bir izin verilen yükleme düzeni koda eklendi:

- **Ambar ağzının girişinde kısmen dolu ambar, uçları kırılmamış**

Bu, bir yük ambarının son dolum seviyesinin, ambar uç kirişlerinin alt seviyesinden yukarıya doğru ölçülen ambar ağzı çevresinin içinde olması durumunda, uçların kırılmasına gerek

olmadığı anlamına gelir. Tahıl yüzeyi, dolum yüksekliğine bağlı olarak ambar uç kirişinden veya uç kirişindeki besleme deliklerinden doğal bir eğim oluşturmalıdır. Bu durum aşağıdaki şekilde gösterilmiştir.



Kaynak: <https://www.dnv.com/news/2025/amendments-to-the-international-code-for-the-safe-carriage-of-grain-in-bulk/>

Kod'daki değişiklikler 1 Ocak 2026'da yürürlüğe girecek ve bu tarihten sonra omurgası kızığa konan yeni inşa gemiler için geçerli olacaktır. Mevcut gemiler için de yükleme esnekliğini artırmak ve yeni gerekliliklere uyumu göstermek



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

amacıyla değiştirilen kod uygulanabilir, ancak mevcut gemiler için böyle bir güncellemenin uygulanması ihtiyacı büyük ölçüde geminin yük kapasitesine, maksimum draftına ve tipik olarak taşınan tahıl türünün özgül ağırlığına bağlı olacaktır.

Bir gemi, normal tahıl ticareti yaparken tüm ambarları (uçları kırılmamış halde) maksimum yükleme hattı draftını aşmadan sürekli olarak tam olarak doldurabiliyorsa veya ambarlardan birinin ambar içinde kısmen dolu olduğu tam dolu bir durumla nadiren karşılaşıyorsa, böyle bir güncelleme gerekli olmayabilir. Ayrıca, tahıl seviyesinin ambar ağzı seviyesinin altında olduğu, kısmen dolu bir ambar için, limanda böyle bir hizmet mevcutsa, işlemin yine de yapılabileceğini belirtmekte fayda var.

Uluslararası Sözleşmeler Işığında Denizde Arama Kurtarma: SOLAS ve SAR Konvansiyonları²⁴



Kaynak: <https://www.imo.org/>

Denizde arama kurtarma faaliyetleri, deniz emniyetinin en kritik unsurlarından biri olmaya devam ediyor. Okyanuslarda ve denizlerde meydana gelen kazalar çoğu zaman

²⁴ <https://www.imo.org/en/burwork/safety/pages/searchandrescue-default.aspx>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

uluslararası boyut taşır ve yüksek iş birliği gerektirir. Bu nedenle, denizcilik emniyeti ve arama kurtarma operasyonlarının uluslararası düzeyde standartlara bağlanması büyük önem taşır. SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) ve SAR (International Convention on Maritime Search and Rescue) konvansiyonları, bu alandaki en temel hukuki ve teknik çerçeveyi sunar. Bu sözleşmeler, hem gemilerin emniyetini sağlamak hem de acil durumlarda etkili bir kurtarma zinciri oluşturmak için dünya genelinde ortak kurallar belirler.

SOLAS Konvansiyonu ve Deniz Emniyetinin Evrimi

SOLAS Konvansiyonu, ilk olarak 1914 yılında, Titanic faciasının ardından kabul edilmiştir. Amacı, gemi inşa standartlarından acil durum ekipmanlarına kadar denizde can emniyetini artıracak düzenlemeleri

zorunlu kılmaktır. Günümüzde yürürlükte olan en güncel versiyonu 1974 SOLAS Konvansiyonu'dur ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından sürekli olarak güncellenmektedir.

Konvansiyon, gemilerde can kurtarma araçlarının bulundurulması, yangın emniyeti önlemleri, navigasyon cihazları, radyo iletişim sistemleri ve GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) entegrasyonu gibi hususlarda uluslararası standartlar koyar. Ayrıca, gemi mürettebatının acil durum eğitimleri ve tatbikatlarının da belirli periyotlarla yapılmasını zorunlu tutar. Böylece, sadece kazalar olduktan sonra değil, öncesinde de riskleri minimize eden bir emniyet kültürü hedeflenir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

1979 SAR Konvansiyonu ve Arama Kurtarma Bölgelerinin Tanımlanması

1979 yılında Hamburg'da kabul edilen Uluslararası Deniz Arama ve Kurtarma Sözleşmesi (SAR), denizde tehlike yaşayan kişilerin en kısa sürede bulunması ve kurtarılması için devletler arasında koordinasyonu sağlamak amacıyla hazırlanmıştır. SAR Konvansiyonu, dünya denizlerini Arama Kurtarma Bölgeleri (Search and Rescue Regions – SRR) olarak bölümlere ayırır ve her bölgeden sorumlu ülkeyi belirler.

Her ülke, kendi SRR alanında bir RCC (Rescue Coordination Center) kurmak ve bu merkezin 24 saat kesintisiz hizmet vermesini sağlamakla yükümlüdür. Bu merkezler, acil durum sinyallerini alır, ilgili birimlere iletir ve operasyonu koordine eder. Ayrıca komşu SRR'lerle bilgi paylaşımı ve ortak tatbikatlar yapılması da sözleşme kapsamında teşvik edilir. Böylece, sınır

ötesi acil durumlarda müdahale süreleri önemli ölçüde kısaltılır.

SOLAS ve SAR Sistemlerinin Birlikte İşleyişi

SOLAS ve SAR konvansiyonları, denizde can emniyetini sağlamak için birbirini tamamlayan iki yapıdadır. SOLAS, gemilerin teknik ve operasyonel emniyetini sağlarken, SAR bu gemilerin veya denizcilerin başına gelebilecek acil durumlarda uluslararası bir kurtarma mekanizması oluşturur.

Bu iki sistemin birlikte çalışabilmesi için GMDSS, DSC (Digital Selective Calling), EPIRB (Emergency Position-Indicating Radio Beacon) ve AIS (Automatic Identification System) gibi teknolojiler kritik rol oynar. Bir gemi tehlike sinyali gönderdiğinde, bu sinyal uydu üzerinden COSPAS-SARSAT sistemine ulaşır, ilgili MCC



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

(Mission Control Center) tarafından alınır ve RCC'ye yönlendirilir. Böylece, SOLAS'ın öngördüğü donanım gereklilikleri ile SAR'ın belirlediği operasyonel koordinasyon birleşerek etkili bir kurtarma süreci sağlanır.

Türkiye'nin Arama Kurtarma Sorumluluk Alanı ve Uygulamaları

Türkiye, hem SOLAS hem de SAR Konvansiyonlarına taraf olup kendi arama kurtarma bölgesinde uluslararası standartlara uygun şekilde faaliyet yürütmektedir. Türk Arama Kurtarma Planı çerçevesinde, Türkiye'nin SRR alanı Karadeniz, Ege ve Akdeniz'in belirli kısımlarını kapsar. Bu bölgelerdeki koordinasyon, Denizcilik Genel Müdürlüğümüz bünyesinde faaliyet gösteren Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi'miz (AAKKM) tarafından sağlanır.

AAKKM, tehlike sinyallerini uydu aracılığıyla veya diğer iletişim kanalları üzerinden alarak ilgili sahil güvenlik botlarını, helikopterleri ve gerektiğinde uluslararası yardım unsurlarını harekete geçirir. AAKKM ayrıca düzenli olarak uluslararası SAR tatbikatlarına katılır ve komşu ülkelerle bilgi paylaşımı yapar. Bu sayede, hem vatandaşlarımızın hem de bölgedeki tüm denizcilerin emniyeti uluslararası iş birliği içinde korunmaktadır.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Kalkınma İş Birliği ve Plastik Kirliliğinin Ortadan Kaldırılması^{25 26 27}

Plastik kirliliği, günümüzde çevre, ekonomi ve halk sağlığını tehdit eden en önemli küresel sorunlardan biri olarak öne çıkmaktadır. Özellikle denizcilik sektöründe, deniz ekosistemlerine ulaşan plastik atıkların etkileri her geçen gün artmaktadır. Ekonomik Kalkınma ve İş Birliği Örgütü (OECD) tarafından geçtiğimiz ay yayımlanan “Kalkınma İş Birliği ve Plastik Kirliliğinin Ortadan Kaldırılması” başlıklı rapor, bu sorunun ortadan kaldırılmasına yönelik küresel ölçekte izlenmesi gereken politika adımlarını, finansman ihtiyaçlarını ve uluslararası iş birliği fırsatlarını ortaya koymaktadır.

Plastiklerin tüm yaşam döngüsünü kapsayan sıkı politikaların

hayata geçirilmemesi durumunda, 2040 yılına kadar her yıl 119 milyon ton plastik atığın yanlış yönetileceğini öngörmektedir. Bu durum, deniz ve okyanus ekosistemlerinde ciddi kirlilik sorunları yaratmaya devam etmektedir. OECD senaryolarına göre, plastik üretiminden tasarımına, yeniden kullanımından geri dönüşümüne kadar tüm aşamalarda uygulanacak bütüncül politikalar sayesinde plastik atıkların neredeyse tamamen sona erdirilebileceği belirtilmektedir.

Bu politikalar arasında plastik üretiminin azaltılması, atık toplama, ayırma, geri dönüşüm ve bertaraf altyapılarının güçlendirilmesi ile problemlili ve gereksiz plastik ürünlerin yasaklanması yer almaktadır.

²⁵<https://marine.copernicus.eu/explainers/phenomena-threats/plastic-pollution>

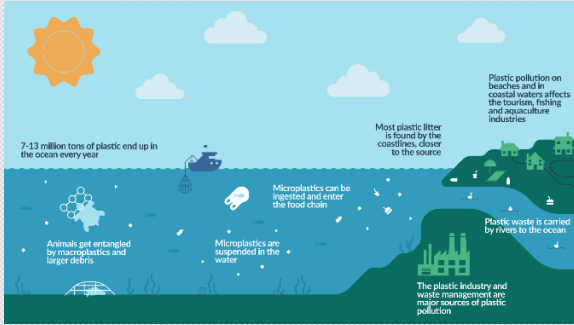
²⁶ <https://www.dailymirror.lk/print/opinion/Pearl-was-ablaze-way-before-X-Press-Pearl-Good-Bad-Ugly-of-Spill-silt-and-Oil/231-214009>

²⁷ 2025, OECD Report on Development co-operation and the elimination of plastic pollution



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler



Kaynak: <https://marine.copernicus.eu/explainers/phenomena-threats/plastic-pollution>

Denizlere Ulaşan Plastik: Riskler ve Etkiler

Plastik kirliliği; deniz ekosistemlerinde ekolojik dengeyi bozmakta, ekonomik faaliyetleri olumsuz etkilemekte ve toplum sağlığını tehdit etmektedir. Turizm sektöründe sahil bölgelerinde biriken plastik atıklar, turistik cazibeyi azaltmakta ve bölge ekonomisine zarar vermektedir. Deniz taşımacılığında ise liman, kanal ve marinalarda plastik atık birikimi, altyapı tıkanmalarına yol açarak bakım ve işletme maliyetlerini artırmaktadır. Balıkçılık sektöründe plastik atıklar, avlanma ağlarını

tıkamakta ve deniz canlılarının yaşam alanlarını daraltmaktadır. Bu durum balık stoklarının azalmasına ve gelir kaybına neden olmaktadır.



Kaynak: <https://www.dailymirror.lk/print/opinion/Pearl-was-ablaze-way-before-X-Press-Pearl-Good-Bad-Ugly-of-Sili-sili-and-Oil/231-214009>

Finansman İhtiyacı ve Resmi Kalkınma Yardımları (ODA)

OECD raporunda, 2025-2040 yılları arasında küresel ölçekte atık yönetim altyapısının güçlendirilmesi için yaklaşık 2,1 trilyon ABD doları yatırım yapılması gerektiği belirtilmektedir. Bu yatırımlar; atık toplama, ayırma, geri dönüşüm, bertaraf tesisleri ve yeniden kullanım sistemlerini kapsamaktadır. Resmi



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Kalkınma Yardımları (ODA) 2019 yılında 665 milyon ABD doları iken 2022 yılında 1,46 milyar ABD dolarına ulaştığı görülmektedir. Bu artışa rağmen mevcut kaynaklar, öngörülen yatırım ihtiyacının yalnızca küçük bir bölümünü karşılayabilmektedir.

Denizcilik Sektöründe Plastik Kirliliği Yönetimi

Denizcilik sektörü, plastik kirliliğinin hem kaynağında hem de çözümünde kritik bir konumda bulunmaktadır. Gemi operasyonları sırasında ortaya çıkan tek kullanımlık plastik ambalajlar, yiyecek-içecek kapları, balıkçılık ağıları ve sintine suyu içerisinde bulunan plastik parçacıklar deniz ortamına karışabilmektedir. Özellikle balıkçılık faaliyetlerinde kullanılan ağ, misina ve diğer ekipmanların denize terk edilmesi, hem deniz canlılarının yaşam alanlarını olumsuz etkilemekte hem de deniz

trafiği güvenliği açısından risk oluşturmaktadır.

Limanlar, plastik atıkların toplanması ve yönetilmesi açısından önemli bir merkez işlevi görmektedir. MARPOL 73/78 Sözleşmesi'nin Ek V hükümleri uyarınca, limanlarda gemilerden kaynaklanan çöp ve plastik atıkların alınmasına yönelik altyapı tesislerinin bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), deniz taşımacılığında plastik kirliliğinin önlenmesi amacıyla 2018 yılında tek kullanımlık plastiklerin gemilerde kullanımının azaltılmasına yönelik tavsiye kararları yayımlamıştır.

Plastik kirliliğini sona erdirmek yalnızca çevre politikası değil aynı zamanda ekonomik kalkınma, halk sağlığı ve deniz emniyeti meselesi olduğu aşikardır. OECD raporu, bu mücadelede finansman, politika



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

uyumu ve çok paydaşlı iş birliğinin kritik olduğunu ortaya koymaktadır.

Gelecek on beş yıl, bu konuda atılacak adımların hızına ve kararlılığına göre şekilleneceği belirtilmiştir. Denizcilik sektörü için bu süreç, hem büyük bir sorumluluk hem de sürdürülebilirlik açısından önemli bir fırsat sunmaktadır.

Ülkemizdeki duruma bakılacak olursa; gemi kaynaklı hem plastik hem de diğer atıkların yönetimi Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği kapsamında yapılmaktadır. Bu yönetmelik hükümleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından ortak yürütülmektedir. Yönetmelik kapsamında 181 atık alım tesisi yetkilendirilmiş olup 342 tesis ise atık alım hizmeti sunmaktadır. Ayrıca 63 adet lisanslı atık alım gemisi bulunmaktadır. Gemilerden alınan

atıklar MARPOL Eklerine göre sınıflandırılıp atık alım tesislerinde ayrı ayrı depolandıktan sonra ulusal mevzuatımıza göre yönetilmektedir.

Sonuç olarak, liman ve gemi atık yönetimi altyapısının güçlendirilmesi, uluslararası kuruluşlarla ortak projeler yürütülmesi, farkındalık çalışmalarının artırılması ve MARPOL Annex V hükümlerini güçlendirecek düzenlemeler ve Gemi Atık Takip Sistemi'nde plastik atıkların daha etkin izlenmesi gibi uygulamaların ülkemiz denizlerinde gemi kaynaklı oluşabilecek plastik kirliliğinin azaltılmasında önemli rol oynayacağı öngörülmektedir.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Gemide Sprinkler Yangın Söndürme Sistemi Nozullarında Yeşil Oksidasyon Oluşumu Riski ^{28 29}



Kaynak: <https://safety4sea.com/uscg-beware-of-green-patina-build-up-on-water-mist-nozzles/>

Gemilerdeki yangın söndürme sistemlerinin etkinliğini tehlikeye atabilecek yüksek basınçlı sprinkler sistemi nozullarında yeşil oksidasyon oluşumu riski hakkında, ABD Sahil Güvenlik (USCG) tarafından bir güvenlik bildirisi yayımlandı.

Bildiriye göre, Liman Devleti Kontrol Uzmanları yabancı bir yolcu gemisinde yıllık denetim sırasında sabit yangın söndürme sisteminin rutin

testinde, su tahliye edemeyen çok sayıda yüksek basınçlı su püskürtme nozulu tespit etti. Sonuç olarak, yangın söndürme sistemi birden fazla yaşam mahallinde devreye girmedi. Liman Devleti Kontrol Uzmanları, incelemeyi genişlettikten sonra, söz konusu yüksek basınçlı su püskürtme nozullarının Marioff isimli firma tarafından "HI-FOG" sisteminin bir parçası olarak üretildiğini tespit etti. Nozullarda korozyon belirtisi olan yeşil oksidasyon birikmesinin, cam ampul kırıldıktan sonra su püskürtmelerini imkânsız hale getirdiği saptandı.



Kaynak: https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/5p/CG-5PC/INV/Alerts/USCGSA_1625.pdf

²⁸ https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/5p/CG-5PC/INV/Alerts/USCGSA_1625.pdf

²⁹ <https://safety4sea.com/uscg-beware-of-green-patina-build-up-on-water-mist-nozzles/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Yüksek basınçlı su püskürtme nozulları, 25 bar (363 PSI) standart hat basıncını koruyacak şekilde tasarlanmıştır. Cam ampul termal aktüatörü belirli bir sıcaklığa ulaştığında kırılır ve suyun nozuldan sabit basınçta akmasını sağlayan tahliye mekanizmasını harekete geçirir. Sistem daha sonra basınç düşüşünü algılar ve basıncı 140 bara (2.031 PSI) çıkaran yüksek basınç pompalarını devreye sokar. Bu artan basınç, sistemin suyu sis perdesi formunda etkili bir şekilde tahliye edebilmesi için gereklidir.



Kaynak: <https://solasmarine.com/product/water-sprinkler-fire-extinguishing-system/>

Tespitlerin sonucunda nozulların üreticisi Marioff firmasınca, nozullardaki arızalardan kaynaklanan bir Servis Bülteni (001/2012) ve Kalite Bülteni (002/2012) yayınlamıştır. Bültenler, son incelemede tespit edilen arızayı açıklamakta ve nozullar için geçerli olan önerilen eylemleri içermektedir. Marioff, cam ampul kırıldıktan sonra nozulun 25 barlık sabit basınçta tahliye yapmaması durumunda, basıncı 140 bara çıkarmak için yüksek basınç pompalarının manuel olarak çalıştırılmasını öneriyor. Bu, tahliye mekanizmasını etkinleştirerek suyun nozuldan akmasını sağlıyor.

Liman Devleti Kontrol Uzmanları inceleme sırasında önerilen bu eyleme tanık olmuş ve sistem basıncının önerilen 140 bara yükseltilmesinin nozulların serbest bırakma mekanizmasını beklediği gibi etkinleştirmedeğini gözlemlemiştir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Dolayısıyla, bu durumda, üreticinin Servis Bülteni (001/2012) ve Kalite Bülteni'nde (002/2012) önerilen eylemler, nozulların serbest bırakma mekanizmalarını etkinleştirmek için sistem basıncını yeterince artıramadığı görülmüştür.

Güvenlik bildirisinde gemi donatanlarına, işletenlerine ve gemi mürettebatına aşağıdaki eylemleri şiddetle önermiştir:

- ✓ Yangın söndürme sistemi bakımı ve sorumlu mürettebat üyelerine verilen eğitimin, yüksek basınçlı springler sistemi nozullarının yeşil oksidasyon korozyonuna karşı incelenmesini yeterli şekilde kapsayıp kapsamadığını değerlendirin.
- ✓ Gemideki tüm yüksek basınçlı su püskürtme nozullarını olası sorunları tespit etmek ve daha sık denetim gerekip gerekmediğini

değerlendirmek için inceleyin. Korozyon riski en yüksek olan sprinkler sistemleri arasında 10 yıldan eski sprinkler sistemleri ve yüksek nemli ve aşındırıcı ortamlarda bulunanlardır. Yüksek nemli alanlar arasında dış güverteler, havuz alanları, mutfaklar ve hatta borda veya dışarı açılan kapılara yakın normal yolcu ve mürettebat alanları yer alabilir. Daha fazla bilgi için üreticinin servis ve kalite bültenlerini inceleyin.

- ✓ Yüksek basınçlı su püskürtme nozullarında yeşil oksidasyon oluşumuna dair herhangi bir belirti gözlemlenirse üreticiyle iletişime geçin ve etkilenen nozulları değiştirmeyi planlayın.

Bakanlığımızca, gemi işletenlerinin ve gemi insanların bu ve benzeri hatalara karşı hassasiyetinin can ve mal emniyeti açısından çok değerli olduğu değerlendirilmektedir.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

**Dünya Denizciliğindeki
Son Gelişmeler**

Kaynaklar

1. www.leidenasiacentre.nl
2. www.tr.wikipedia.org
3. [Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2025](#)
4. www.ticaret.gov.tr
5. www.tr.wikipedia.org
6. www.denizbulten.com
7. www.avim.org.tr
8. www.dergipark.org.tr
9. www.denizcilik.uab.gov.tr
10. www.turkiyedenizcilikzirvesi.org
11. www.x.com
12. www.youtube.com
13. www.missiontoseafarers.org
14. www.denizcilik.uab.gov.tr
15. www.imo.org
16. www.safety4sea.com
17. www.gisis.imo.org
18. www.bairdmaritime.com
19. www.maritime.dot.gov
20. www.denizticaretodasi.org.tr
21. www.recaap.org
22. www.dnv.com
23. www.imo.org
24. www.marine.copernicus.eu
25. www.dailymirror.lk
26. www.oecd.org
27. www.dco.uscg.mil