



Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

e-bülten



**DENİZCİLİK
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ**

Yıl: 2025

Sayı: 10

Dönem: Ekim

Yayın Tarihi: 09.12.2025



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Bülten İçeriği

Jeopolitik Koridor Savaşları: Türkiye Bağlantılı Taşımacılık Koridorları-4	2
Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Olaylarında Ciddi Artış: 2025 İlk Dokuz Ay Verileri Açıklandı	10
Makine Daireleri Acil Kaçış Merdivenleri Hakkında Güvenlik Uyumluluğu Hakkında Rehber	14
Avrupa'nın Deniz Emniyetinde Yeni Dönem: Dublin'de Gerçekleştirilen 6. AB Sığınma Yerleri Tatbikatı	17
Transit Fümigasyonun Risklerine Dikkat Edin	20
MLC Sözleşmesi Kapsamında Eğitim Alanındaki Son Gelişmeler	27
MEOSAR & Return Link Service (RLS): Doğrulama Mesajları ve Yanlış Alarm Yönetimi	31
Kaynaklar	34

Bu bültende, 01.09.2025 - 01.11.2025 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-4^{1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13}



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

3.Abd ve Ab Destekli Koridorlar-2

3.3. TRACECA

TRACECA (*Transport Corridor Between Caucasus Europe Asia*) ilk olarak 1993 yılında Belçika Brüksel’de yapılan AB toplantısında kabul edilen ve İpek Yolu’nun yeniden canlandırılmasına yönelik olarak AB

tarafından finanse edilen bir teknik destek programıdır.

TRACECA’ya üye ülkeler: Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Ukrayna, Moldova, Romanya, Bulgaristan, Türkiye ve İran’dır. Özbekistan sadece programa katılmıştır. TRACECA’nın temel amacı, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinin Avrupa ve dünya pazarlarına erişimini sağlamaktır.

İlk başta koridor; Bulgaristan ve Romanya’nın Gürcistan’na denizyolu hatlarıyla bağlanması planlanmış, sonra Türkiye’nin katılımıyla güneyden kara hatları dahil edilmiştir. TRACECA Projesi kapsamında Türkiye Marmaray Boğaz Tüp Geçiş Projesi Kars-Tiflis-Bakü (BTK) demiryolu hattı

¹ <https://traceca.org/en/routes/>

² <https://aric.adb.org/initiative/transport-corridor-europe-caucasus-asia>

³ <https://traceca.uab.gov.tr/en/strategy>

⁴ <https://dunyasiyaseti.com/icerik/hindistan-ortadogu-avrupa-koridorunun-belirsiz-gelecegi.html>

⁵ <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-kusak-ve-yol-girisimine-karsi-imec-projesi/2996662>

⁶ <https://avim.org.tr/tr/Yorum/HINDISTAN-ORTA-DOGU-AVRUPA-EKONOMIK-KORIDORU>

⁷ <https://www.ufikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/36485/10-soruda-kalkinma-yolu-ve-orta-koridor>

⁸ <https://www.gisreportsonline.com/r/three-seas-initiative-3/>

⁹ <https://www.gisreportsonline.com/r/three-seas-initiative-2/>

¹⁰ <https://emerging-europe.com/opinion/regional-integration-at-the-three-seas-summit/>

¹¹ <https://3seas.eu/about/research-papers>

¹² <https://www.bbc.com/turkce/articles/creqriwynnio>

¹³ <https://www.uab.gov.tr/haberler/turkiye-uc-deniz-girisimi-nin-stratejik-ortagi-oldu>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

projeleri tamamlanmış olup, batı-doğu eksenli yüksek hızlı tren hatları projeleri devam etmektedir.

Harita 1: TRACECA Haritaları



Kaynak: <https://traceca-org.org/en/routes/>

3.3.1. TRACECA Güzergahının Temel Özellikleri

a. Coğrafi Kapsam:

TRACECA, Doğu Avrupa'dan (örneğin, Ukrayna), Güney Kafkasya'ya (örneğin, Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan) ve Orta Asya'ya (örneğin, Kazakistan,

Özbekistan ve Türkmenistan) uzanan ülkeleri birbirine bağlar. Bu güzergah, uluslararası ticaret için Trans-Sibiryaya Demiryolu veya Süveyş Kanalı'na alternatif bir rota sunarak stratejik bir ticaret yolu olarak değer kazanır.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

b. Altyapı Gelişimi:

TRACECA programı, güzergah boyunca karayolu, demiryolu ve denizyolu altyapısının iyileştirilmesine yönelik çalışmalara odaklanmaktadır. Otoyolların, demiryolu hatlarının, limanların ve sınır geçiş noktalarının modernize edilmesi hedeflenmektedir. Böylelikle, seyahat sürelerinin kısaltılması ve mal taşımacılığında güvenilirliğin artırılması amaçlanmıştır.

c. Programın Temel Amaçları:

- **Taşıma Rotalarını Çeşitlendirmek:** Avrupa ile Asya arasındaki ticaret için alternatif rotalar oluşturarak güzergah çeşitliliğini artırmak, tek bir güzergaha bağımlılığı azaltmak.
- **Ticareti Geliştirmek:** Doğrudan ve verimli bir bağlantı sağlayarak ticaretin hızlandırılması ve kolaylaştırılması, böylece bölgedeki

ekonomik faaliyetlerin canlanmasına katkıda bulunmak.

- **Ekonomik İstikrar ve Gelişimi Desteklemek:** Güzergah boyunca yer alan ülkeler, TRACECA'nın sunduğu gelişmiş altyapı olanakları sayesinde ekonomik büyüme ve istikrar elde edebilirler.
- **Bölgesel İş Birliğini Teşvik Etmek:** Üye ülkeler arasında ulaşım düzenlemeleri, gümrük prosedürleri ve güvenlik standartları konularında işbirliğini geliştirmek.

d. Karşılaşılan Zorluklar:

- **Siyasi ve Bölgesel İstikrarsızlık:** Bölgelerdeki siyasi gerilimler, ticari akışı engelleyebilir ve altyapı projelerini olumsuz etkileyebilir.
- **Altyapı Eksiklikleri:** TRACECA güzergahı boyunca birçok noktada ilerleme kaydedilmesine rağmen hâlâ büyük yatırım ve



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

modernizasyon gereksinimleri vardır.

- **Gümrük ve İdari Engeller:** Gümrük prosedürlerinin uyumlaştırılması ve bürokratik süreçlerin hızlandırılması, sınır ötesi ticaretin verimliliği açısından kritik öneme sahiptir.

e. TRACECA'nın Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) İçindeki Rolü:

TRACECA güzergahı, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) ile örtüşen bir konuma sahiptir. TRACECA kendi başına bağımsız bir proje olarak faaliyet göstermesine karşın, BRI'nin hedefleriyle paralel ilerlemekte ve Çin tarafından desteklenen altyapı yatırımlarının sağladığı gelişmelerden faydalanabilmektedir.

f. Tek Transit İzni (Single Transit Permit)

TRACECA bünyesinde geliştirilen Tek Transit İzni, üye ülkeler

arasında transit taşımacılığı kolaylaştırmak amacıyla tasarlanmıştır. Bu izin, taşıyıcıların her ülke için ayrı izin almalarına gerek kalmaksızın, tek bir belgeyle birçok TRACECA ülkesinden geçiş yapmalarını sağlar. Örneğin, Türkiye'den başlayarak Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan ve Özbekistan üzerinden geçiş yapacak bir taşıyıcı, Tek Transit İzni sayesinde bu güzergah üzerinde tek bir izinle hareket edebilir. Bu uygulama, taşıma maliyetlerini yaklaşık 400 ABD doları kadar azaltmakta ve taşıma sürecini basitleştirerek süreci hızlandırmaktadır. Ayrıca, bu iznin dijitalleştirilmesiyle kağıt izinlerin kullanımının azaltılması ve süreçlerin daha hızlı hale getirilmesi hedeflenmektedir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

g. TRACECA Koridoru Üzerinden Taşınan Yüklerin Güzergah Görünümü

TRACECA koridoru, kara, demir ve deniz yolu taşımacılığı için kapsamlı bir ağ sunar ve üye ülkelerdeki ana limanları, sınır geçişlerini ve büyük şehirleri birbirine bağlar.

Kara ve Demir Yolu Güzergahları: Türkiye’de TRACECA karayolu ağı, İzmir, Bandırma, Mersin ve Filyos gibi limanlar ile Gürbulak, Türkgözü, Kapıköy ve Esendere gibi sınır kapılarına ulaşır. Bu yollar, Avrupa’dan Kapıkule sınır kapısından girerek Karadeniz sahil yolu üzerinden Sarp Sınır Kapısı’na bağlanır.

Deniz Yolu Güzergahları: TRACECA koridorundaki deniz taşımacılığı, başta Ukrayna’da Çornomorsk, Romanya’da Köstence, Bulgaristan’da Varna ve Burgas, Türkiye’de İzmir, Derince,

Haydarpaşa, Samsun, Bandırma, Mersin ve İskenderun, Gürcistan’da Poti ve Batum, Azerbaycan’da Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı, Kazakistan’da Aktau Deniz Ticaret Limanı ve Türkmenistan’da Türkmenbaşı limanları olmak üzere çeşitli limanlarla desteklenmektedir.

TRACECA son yıllarda, gümrük prosedürlerinin dijitalleştirilmesi, ulaşım düzenlemelerinin uyumlaştırılması ve kamu-özel sektör ortaklıkları yoluyla güzergah üzerindeki altyapının geliştirilmesine yönelik çalışmaları artırmıştır. Avrupa Birliği de TRACECA’nın Avrupa ile Asya arasındaki bağlantıları güçlendirmedeki önemini vurgulamakta ve bu projeyi desteklemeye devam etmektedir.

Sonuç olarak, TRACECA, Avrupa, Kafkasya ve Asya arasındaki ticari bağlantıların çeşitlendirilmesi,



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

güvenilir alternatifler yaratılması ve bölgedeki ekonomik işbirliğinin artırılması için giderek önem kazanan bir ulaştırma koridoru olarak stratejik konumunu güçlendirmektedir. Devam

3.4. Üç Deniz Girişimi

Üç Deniz Girişimi (ÜDG), 2015’de Polonya Cumhurbaşkanı Andrzej Duda ve Hırvatistan Cumhurbaşkanı Kolinda Grabar-Kitarović’in girişimleriyle Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin dâhil olduğu uluslararası bir platform olarak doğmuştur.

Polonya, Hırvatistan, Avusturya, Estonya, Letonya, Litvanya, Çek Cumhuriyeti, Slovenya, Slovakya, Macaristan, Romanya ve Bulgaristan’ın dâhil olduğu bu girişim, Orta ve Doğu Avrupa’da enerji altyapısının geliştirilmesi ve enerji arz güvenliğinin sağlanmasının yanısıra ulaştırma ve dijitalleşme alanlarındaki altyapı

eden altyapı projeleri ve gelişim çabaları sayesinde, TRACECA güzergahı küresel ticaretin güvenli ve verimli bir parçası haline gelmektedir.

eksikliklerinin giderilmesini hedeflemektedir.

Bu iş birliğinin Üç Deniz Girişimi olarak adlandırılmasında, 12 ülkenin coğrafi olarak Baltık, Adriyatik ve Karadeniz arasında konumlanması ve bu üç deniz üzerinden dünya pazarlarına erişmeyi hedeflemesi rol oynamaktadır. Girişimin daimi sekreteryası bulunmamaktadır. Sekreteryaya görevleri Koordinasyon Timi adı altında dönem başkanı ülkenin ev sahipliğinde yürütülmektedir.

Projenin ulaştırma alanında hedefleri şu şekildedir:

- Viking Treni (Baltık Denizi’ni Litvanya, Belarus ve Ukrayna



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- üzerinden Karadeniz'le birleştirecek olan demiryolu projesi)
- Baltık-Adriyatik TEN-T Çekirdek Ağ Koridoru (Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı kuzey-güney yolu ve demiryolu koridorlarının tamamlanması projesidir, Baltık, Adriyatik ve Yunanistan'ı bağlamayı hedeflemektedir.)
 - FAIRway Danube (Tuna nehri seyir ve altyapı koşullarını iyileştirmeyi hedeflemektedir)

ÜDG kapsamında, ulaştırma alanında öne çıkan en önemli proje Litvanya'nın Baltık Denizi kıyısındaki liman şehri Klaipeda'dan Yunanistan'ın Ege Denizi kıyısındaki Selanik Limanı'na oradan da İstanbul'a kadar uzanan Via Carpathia otoyol projesidir.

Ülkemizde biri ana güzergâh diğeri yan güzergâh olmak üzere koridorun iki kolu bulunmaktadır. Ana

güzergâh, İpsala Sınır Kapısı (Yunanistan) ile İstanbul arasında olup 237 km uzunluğundadır. Bu kesimin 69 km'si otoyol, 168 km'si ise bölünmüş yoldur. Yan güzergâh, Kapıkule Sınır Kapısı (Bulgaristan) ile İstanbul arasında olup 239 km uzunluğundadır. Bu bölümün ise 228 km'si otoyol, 11 km'si de bölünmüş yoldur.

Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), Orta ve Doğu Avrupa'ya ilgi duyan uluslararası aktörlerden biridir. Son on yılda bölge ülkeleriyle ticaret hacmi artan ÇHC, bölgedeki altyapı projelerine yatırım yapmaktadır.

Orta ve Doğu Avrupa, ÇHC'nin Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) açısından önemli bir coğrafyadır. Zira bölgenin coğrafi konumu, KYG açısından Batı ve Kuzey Avrupa ile Uzak Doğu arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır.

Süveyş Kanalı'nı geçerek Yunanistan'a erişecek ÇHC ticari



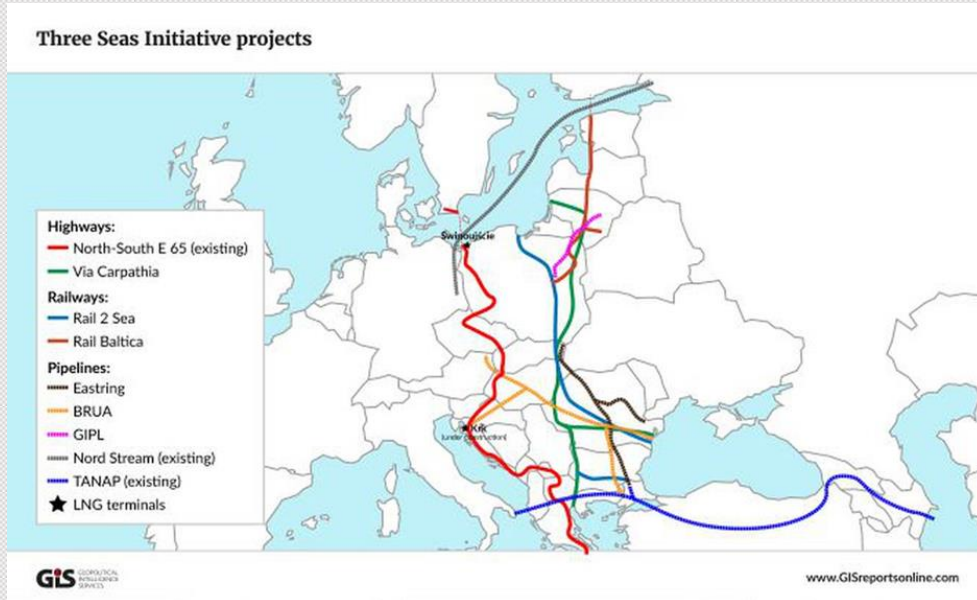
Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

ürünleri, bu otoyol sayesinde yalnızca Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine değil, daha kuzeyde Norveç, İsveç ve Finlandiya'ya kadar ulaştırılabilecektir. Ayrıca Via Carpathia'nın Karadeniz'de Romanya'nın Köstence Limanı'na da erişecek olması, ÇHC'ye, Avrupa'ya uzanacak Akdeniz'in dışında alternatif bir güzergâh da sunmaktadır.

ÇHC'den başlayarak Hazar Bölgesi ve Kafkasya üzerinden Gürcistan'a ulaşacak ticaret ağı, Gürcistan-Romanya deniz koridoru sayesinde Avrupa'ya bağlanabilecek ve Via Carpathia ile birlikte bu ticaret ağı Orta ve Doğu Avrupa'dan Kuzey Avrupa'ya kadar hızlı ve kesintisiz bir şekilde yayılabilecektir.

Harita 2: Üç Deniz Girişimi Haritası



Kaynak: <https://www.gisreportsonline.com>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Olaylarında Ciddi Artış: 2025 İlk Dokuz Ay Verileri Açıklandı^{14 15 16 17}



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

Asya'da Ocak-Eylül 2025 döneminde yaşanan deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soygun (ARAS) olaylarında, bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 68'lik bir artış kaydedildi. 2024'ün ilk dokuz ayında 71 olay rapor edilirken 2025'in aynı döneminde toplam 119 olay bildirildi. Bu olayların ikisi deniz

haydutluğu, 117'si ise deniz soygunu olarak sınıflandırıldı. Toplam olayların 114'ü gerçekleşmiş, beşi ise teşebbüs aşamasında kalmıştır.

Deniz soygunlarının büyük çoğunluğunu, faillerin silahsız olduğu ve mürettebatın zarar görmediği küçük çaplı hırsızlık vakaları (Kategori 4 olayları) oluşturdu. Bu tür olaylar, Ocak-Eylül 2025 döneminde bildirilen toplam vakaların yüzde 53'üne (60 olay) karşılık geliyor.

Durum Güncellemesi

Olay Sayısı

2025 yılının üçüncü çeyreğinde (Q3) durum, önceki çeyreğe (Q2) kıyasla belirgin bir iyileşme göstermiştir. İkinci çeyrekte 52 olan olay sayısı, üçüncü çeyrekte yüzde 56 azalarak 23'e düşmüştür. 2025'in

¹⁴ <https://safety4sea.com/recaap-isc-one-incident-of-armed-robbery-16-22-september/>

¹⁵ <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/quarterly/ReCAAP%20ISC%203rd%20Quarter%20Report%202025.pdf>

¹⁶ <https://safety4sea.com/recaap-isc-three-incidents-of-armed-robbery-23-30-september/>

¹⁷ <https://safety4sea.com/recaap-isc-one-incident-of-armed-robbery-16-22-september/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

üçüncü çeyreğinde bildirilen 23 olay, 2024'ün üçüncü çeyreğinden bu yana kaydedilen en düşük seviye olmuştur.

Bununla birlikte, 2025'in ilk dokuz ayında (Q1-Q3) bildirilen toplam olay sayısı, 2021-2024 yılları arasında kaydedilen yıllık toplam olay sayısını aşmıştır.

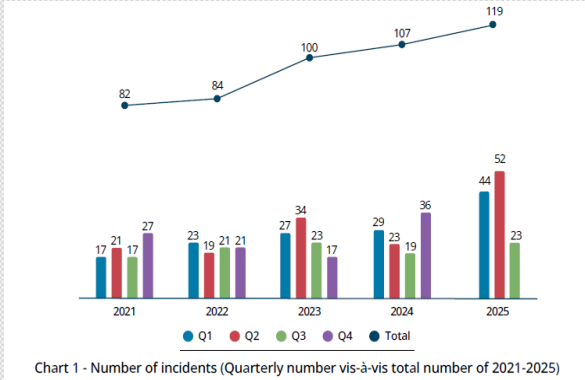


Chart 1 - Number of incidents (Quarterly number vis-à-vis total number of 2021-2025)

Kaynak:

<https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/quarterly/ReCAAP%20ISC%203rd%20Quarter%20Report%202025.pdf>

Yukarıda yer alan grafik, 2021-2025 yılları arasında ReCAAP ISC'ye her çeyrekte bildirilen olay sayısını ve yıllık toplam olay sayılarını göstermektedir.

Olayların Önem Düzeyi

ReCAAP ISC, meydana gelen her bir olayı niteliksel bir bakış açısı sunmak amacıyla dört kategoriye ayırmaktadır. Her kategori, olayın önem (veya ciddiyet) düzeyine göre tanımlanmaktadır.

Olayların Kategori Düzeyleri

Kategori 1 (CAT 1) olayı, "çok ciddi" nitelikte kabul edilmektedir. Bu tür olaylarda failer genellikle silahlıdır (ateşli silah ve/veya bıçak taşır) ve mürettebat yaralanmakta veya fiziksel şiddete maruz kalmaktadır. Mürettebatın kaçırılması, öldürülmesi ya da gemide terk edilmesi gibi durumlar da bu kapsama girer. CAT 1 vakaları arasında, geminin yeniden satış amacıyla kaçırılması veya taşınan yakıtın gemiden boşaltılması amacıyla gemi kontrolünün ele geçirilmesi gibi olaylar da yer almaktadır.

Kategori 2 (CAT 2) olayı, "orta düzeyde ciddi" olarak sınıflandırılır. Bu tür olaylarda failer genellikle bıçak veya pala taşımakta, bazı durumlarda ateşli silah kullanmaktadır. Mürettebat tehdit edilmekte veya kısa süreli rehin alınmakta, bazı vakalarda fiziksel şiddete maruz kalmakta ve yaralanmaktadır.

Kategori 3 (CAT 3) olayı, "daha az ciddi" niteliktedir. Bu olaylarda failer bıçak, pala veya sopa, demir çubuk gibi diğer aletlerle donanmıştır. Mürettebat bazen tehdit edilse de fiziksel olarak zarar görmemektedir. Çoğu CAT 3 vakasında herhangi bir hırsızlık gerçekleşmez; gerçekleştiğinde ise genellikle yedek parça veya gemi malzemeleri çalınmaktadır.

Kategori 4 (CAT 4) olayı, "en düşük ciddiyete sahip" vakaları ifade eder. Bu olaylarda failer silahlıdır ve mürettebat zarar görmemektedir. CAT 4 olaylarında ya hiçbir şey çalınmaz ya da küçük değerlerde eşyalar çalınır.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

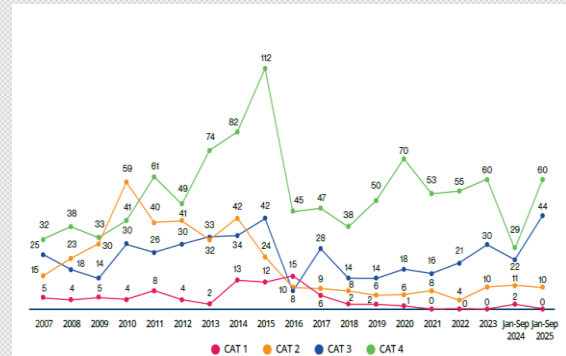
Ocak–Eylül 2025 döneminde bildirilen 114 gerçekleşmiş olayın; 10'u CAT 2, 44'ü CAT 3 ve 60'ı CAT 4 kategorisinde sınıflandırılmıştır. Bu dönemde CAT 1 düzeyinde hiçbir olay rapor edilmemiştir.

2025 yılının ilk dokuz ayında bildirilen olayların genel ciddiyet düzeyi, 2024'ün aynı dönemine kıyasla daha düşük seyretmiştir. 2025'teki gerçekleşmiş olayların %9'u CAT 2, %91'i ise CAT 3 ve CAT 4 düzeyindedir. Buna karşılık, 2024 yılının aynı döneminde bildirilen olayların %20'si CAT 1 ve CAT 2, %80'i ise CAT 3 ve CAT 4 kategorisindeydi.

Ayrıca dikkat çekici bir nokta olarak, 2017 yılından bu yana Asya'da meydana gelen olayların büyük çoğunluğu düşük ciddiyet düzeyinde gerçekleşmiştir. Bu dönemdeki olayların %88'i CAT 3 ve CAT 4, geri kalan %12'si ise CAT 1 ve CAT 2

kategorisindedir. Buna karşılık, 2007–2016 yılları arasındaki olayların yalnızca %68'i CAT 3 ve CAT 4, %32'si ise CAT 1 ve CAT 2 düzeyinde rapor edilmiştir.

Aşağıda yer alan grafik, 2007–2023 yılları arasındaki ve 2024 ile 2025'in Ocak–Eylül döneminde bildirilen olayların ciddiyet düzeylerini göstermektedir.



Kaynak:

[https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/quarterly/ReCAAP%20ISC%203rd%20Quarter%20Report%20\(025\).pdf](https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/quarterly/ReCAAP%20ISC%203rd%20Quarter%20Report%20(025).pdf)



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Eylül 2025 Döneminde Yaşanan Olay Örnekleri

Delta Maria - Singapur Boğazı / Pulau Cula Açıkları

Gemi Türü: Ham Petrol Tankeri

Bayrak: Malta

*Olayın Gerçekleştiği Tarih/Saat: 30 Eylül
2025, 01:20*

Mevki : 1° 3.35' N – 103° 38.43' E

*Konum: Pulau Cula (Endonezya) açıkları,
Singapur Boğazı doğu rotası (TSS -
SOMS)*

Seyir hâlindeyken üç saldırgan, makine dairesinde görevli yağcının ellerini bağladı. Yağcı, saldırganların bir miktar makine yedek parçasını alarak gemiden ayrıldığını gördü. Kendini kurtararak kaptana haber verdi.

Kaptan genel alarmı devreye aldı, mürettebatı topladı ve gemide arama yapıldı; saldırganlar bulunamadı. Tüm mürettebat

emniyetteydi, ancak bazı makine yedek parçalarının çalındığı tespit edildi.

Olay, Singapur Gemi Trafik Bilgi Sistemi'ne (VTIS West) bildirildi. Anti-deniz haydutluğu güvenlik yayını (safety broadcast) yapılarak Singapur Boğazı'ndan geçen gemiler uyarıldı.

Singapur Donanması (RSN) ve Sahil Güvenlik Komutanlığı (PCG) bilgilendirildi; olayla ilgili bilgiler Endonezya makamlarıyla paylaşıldı.

Super Shuttle Ferry 18 - Filipinler / Batangas City Açıkları

Gemi Türü: Yolcu Gemisi

Bayrak: Filipinler

*Olayın Gerçekleştiği Tarih/Saat: 14 Eylül
2025, 17:15*

Mevki: 13° 44' N – 121° 2.38' E

*Konum: Barangay Wawa Açıkları,
Batangas City*

Gemi demirdeyken gemi kaptanı, gemiye kimliği belirsiz kişilerin çıktığını fark ederek Filipin



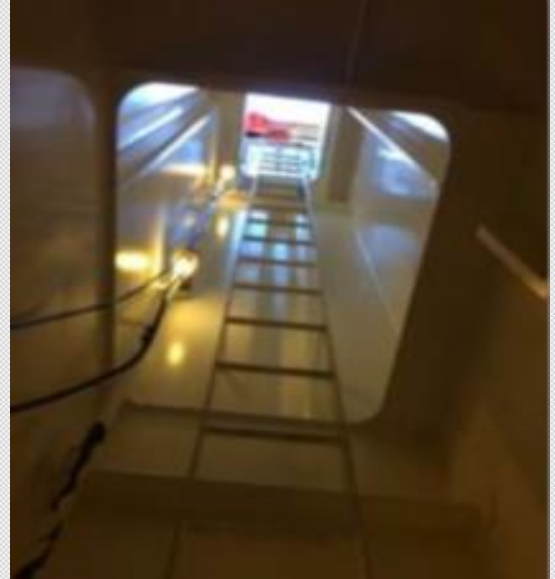
**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Sahil Güvenliği (PCG) ve Batangas Sahil Güvenlik İstasyonu'na (CGS Batangas) rapor verdi.

CGS Batangas, Filipin Ulusal Polisi Denizcilik Grubu (PNP-MG) ile koordineli bir şekilde acil müdahale gerçekleştirdi. Bölgeye ulaşan ekipler, iki kişinin bulunduğu bir balıkçı teknesini durdurdu. Yapılan incelemede, şahısların üzerinde geminin güvertesinde bulunan acil durum jeneratörüne ait yedek parçalar ele geçirildi.

Makine Daireleri Acil Kaçış Merdivenleri Hakkında Güvenlik Uyumluluğu Hakkında Rehber ^{18 19}



Kaynak: <https://maritimeeducation.com/emergency-exits-on-commercial-ships-a-comprehensive-guide/>

ABS (American Bureau of Shipping) tarafından makine daireleri acil kaçış merdivenleri hakkında güvenlik uyumluluğu ile ilgili gemi

¹⁸ <https://www2.eagle.org/content/dam/eagle/regulatory-news/2025/Engine-Room-Escape-Route-Ladders.pdf>

¹⁹ <https://safety4sea.com/abs-ladders-stairways-as-a-means-of-escape-from-engine-rooms/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

işletenlere yönelik destek bildirisi yayımlandı.

Yayınlan bildiride A kategorisindeki makine dairelerinden kaçış yolunun bir parçasını oluşturan acil çıkış merdivenlerinde ısı koruması tasarımı ve kurulumuna ilişkin Liman Devleti Kontrolünün (PSC) son bulguları hakkında rehberlik amaçlandı.

Makine daireleri acil kaçış merdivenleri hakkında gereklilik olan SOLAS Bölüm II-2 Kural 13.4.2.4'de "1 Ocak 2016 tarihinde veya sonrasında inşa edilen gemiler için, 4.2.1 paragrafına uygun olarak donatılmış, makine dairelerinde açık basamaklı, kaçış yollarının bir parçası olan veya kaçış yollarına erişim sağlayan, ancak korumalı bir muhafaza içinde bulunmayan tüm eğimli merdivenler / merdivenler çelikten yapılacaktır. Bu tür merdivenler / merdivenler, alt

taraflarına, personeli alttan gelen ısı ve alevden korumak için çelik kalkanlarla donatılacaktır." gerekliliği yer almaktadır.

Merdiven ile hizmet verdiği güverte arasındaki ısı koruma alanında bir boşluk olması durumunda, PSC Uzmanları, Kaçış Yolları maddesi uyarınca bir eksiklik verebilmektedir.

20 number	21 code	nature of deficiency ⁽¹⁾	convention ⁽²⁾ reference	22 action taken ⁽³⁾	23 responsible RO ⁽⁴⁾	24 is related
1	01220	The berthing places in all seafarers' BSA are left blank during inspection		17		☐
2	07130	The underside steel structure of four inclined ladders used as escape route in E/R are not extended to the top of the ladders.		17		☐

Kaynak: <https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/regulatory-news/2025/Engine-Room-Escape-Route-Ladders.pdf>

Kategori A makine dairelerinde, korumalı bir muhafaza içerisinde bulunmayan kaçış yollarının bir parçası olan veya bu yollara erişim sağlayan merdivenlerin / basamakların alt taraflarına takılan çelik korumalar, yangın anında kaçan personele alttan gelecek ısı ve aleve karşı koruma sağlamak amacıyla merdivenler / basamaklar ile platformlar arasındaki herhangi bir boşluğu kapatacak şekilde

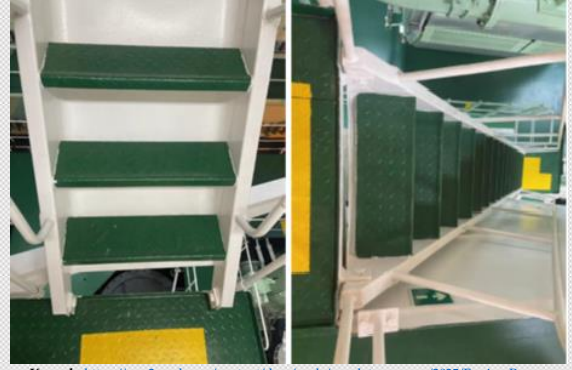


**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

genişletilecektir. Merdivenle birlikte takılan veya inşa edilen bu çelik korumanın uzatılması, eğimli merdivenler / merdivenler ile gemi platformları / güverteleri arasındaki bağlantının tasarımı ve yapısı nedeniyle mümkün değilse, herhangi bir boşluğa koruma sağlamak için altına ek bir çelik koruma monte edilmelidir. Tasarım veya montaj kısıtlamaları nedeniyle bir boşluğun ortadan kaldırılması mümkün değilse, 65 mm'den küçük boşluklar kabul edilebilir.

Korumadaki boşlukları kapatmak için bu çelik korumaların eklenmesi, personelin güvenli geçişini engellemeyecek şekilde monte edilmeleri koşuluyla merdiveni SOLAS yönetmelikleri II-2/13.4.1.5 ve II-2/13.4.2.4 ile uyumlu hale getirecektir.



Kaynak: <https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/regulatory-news/2025/Engine-Room-Escape-Route-Ladders.pdf>

Bakanlığımız, Başta Paris MoU olmak üzere tüm memorandumlar kapsamında Türk Bayrağının risksiz bayraklar listesinde devam etmesini sağlamak amacıyla Türk Bayraklı gemilerimizin Liman Devleti Kontrollerine girmeden önce hazırlıklı olması ve eksiksiz olmasına özel önem vermektedir. Bu kapsamda gemi işletenlerimizin SOLAS Bölüm II-2, Kural 13.4.2.4'te açıklanan eğimli merdivenler ve merdivenler için gerekli korumayı sağlamak amacıyla gerekli adımları atması önem arz etmektedir.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Avrupa'nın Deniz Emniyetinde Yeni Dönem: Dublin'de Gerçekleştirilen 6. AB Sığınma Yerleri Tatbikatı

15-16 Ekim 2025 tarihlerinde Dublin'de gerçekleştirilen 6. AB 'Places of Refuge' Masaüstü Tatbikatı hem Avrupa'da hem de komşu ülkelerde deniz emniyetinin geleceğine ışık tutan önemli çıktılar sundu.

Sığınma Yerleri: Avrupa Deniz Emniyetinin Kırılma Noktası

Denizcilik sektörü, modern çağın en karmaşık risk yönetimi alanlarından biri hâline gelirken, "yardıma ihtiyacı olan gemiler için güvenli bir yer sağlanması", çevresel ve ekonomik risklerin kontrol altına alınmasında kritik bir kavram olarak öne çıkıyor. 1999 Erika, 2002 Prestige ve 2012 Flaminia gibi kazaların ardından Avrupa Birliği, sığınma yerleri

konusunda kapsamlı bir düzenleyici çerçeve oluşturmuş durumda.

Bu doğrultuda EMSA ve Avrupa Komisyonu (DG MOVE) tarafından yürütülen iki yılda bir düzenlenen masaüstü tatbikatların altıncısı, bu kez İrlanda'nın ev sahipliğinde Dublin'de gerçekleştirildi. Tatbikat hem teknik hem hukuki hem de operasyonel yönleriyle bugüne kadarki en kapsamlı çalışmalardan biri oldu.

Dublin'de Çok Uluslu Bir İş Birliği

Tatbikat, İrlanda Sahil Güvenliği koordinasyonunda yürütüldü ve AB üyesi ülkelerin yanı sıra Türkiye, Azerbaycan, Ukrayna, Kazakistan, Ürdün ve Kanada gibi bölge dışı ülkelere de katılım sağlandı. ICS, BIMCO, Lloyd's Register ve Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği gibi küresel aktörlerin yer alması, etkinliği uluslararası boyutta güçlendirdi. Toplamda 90'dan fazla uzman, deniz



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

güvenliği, çevresel risk yönetimi, sigorta süreçleri ve liman operasyonları gibi çok boyutlu konularda ortak bir değerlendirme zemini oluşturdu.

Senaryo: Yaptırım Altındaki Bir Tankerin Tehlikeli Bekleyişi

Tatbikatın merkezinde, AB yaptırımları kapsamında olan bir petrol tankerinin İrlanda münhasır ekonomik bölgesinde makine arızası nedeniyle yardım talebinde bulunması yer aldı.

- *Kargo: 90.000 ton ham petrol*
- *Mürettebat: 23 kişi*
- *Konum: Dursey Adası'nın 50 deniz mili batısı*
- *Risk: Hem çevresel felaket potansiyeli hem de yaptırımların hukuki süreçleri*

Bu karmaşık senaryo, AB'nin 2018 tarihli Operasyonel Kılavuzu ile IMO'nun A.1184(33) kararının gerçek zamanlı uygulanmasını test etti.

Karar Mekanizmaları İlk Kez Bu Kadar Kapsamlı Test Edildi

Tatbikat boyunca:

- Risk değerlendirmesi
- Liman kapasitesi ve çevresel etki analizi
- Hukuki yaptırımların operasyonel sürece etkisi
- Sigorta ve mali teminat gereklilikleri
- Ulusal ve uluslararası kurumlar arası koordinasyon gibi kritik unsurlar ele alındı.

İrlanda Sahil Güvenliği, AB'nin "Decision Making Tool" metodolojisini uygulayarak gemiyi şartlı olarak sığınma yerine kabul etme kararını simüle etti. Kabul için:

- Çevresel risklerin minimize edilmesi,
- Gemiye giriş-çıkışın tamamen ulusal kontrol altında yapılması,



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- Mali teminat sağlanmadan kargonun boşaltılmaması gibi koşullar belirlendi.

Tatbikatın Ortaya Koyduğu En Önemli Gerçek: “Sığınma Yerleri Bir Lüks Değil, Zorunluluktur”

Tatbikat sonunda ortaya çıkan ortak görüş oldukça netti:

“Bir geminin yaptırıma tabi olup olmaması, deniz çevresi tehlikedeyse karar mekanizmasını geciktirmemelidir.”

Uzmanlar, çevresel felaketlerin ulusal sınır tanımadığını ve PoR (Place of Refuge) kararlarının siyasi konjonktürden bağımsız olarak teknik değerlendirmeye dayanması gerektiğini vurguladı.

Türkiye için Önemi

Tatbikata katılan Türk heyeti açısından çalışma, özellikle şu açılardan değerli çıktı sağladı:

- Türk kıyılarında PoR süreçlerinin güçlendirilmesi
 - Acil müdahale planları (AMP) ile PoR kararlarının entegrasyonu
 - MAS/MRCC koordinasyon yapısının AB ile uyumlaştırılması
 - Yaptırım altındaki gemiler için karar süreçlerinin geliştirilmesi
- Ayrıca Türkiye'nin coğrafi konumu, yoğun gemi trafiği ve enerji taşımacılığının merkezinde yer alması nedeniyle PoR kapasitesinin güçlendirilmesi stratejik önem taşımaktadır.

Gelecek İçin Öneriler

Tatbikat sonunda EMSA ve ülke temsilcileri tarafından şu öneriler öne çıktı:

- Ulusal PoR planlarının güncellenmesi ve yaptırım



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

altındaki gemilere özel prosedür eklenmesi

- SafeSeaNet üzerinden otomatik bildirim akışının geliştirilmesi
- AB düzeyinde PoR eğitimlerinin ve tatbikatlarının iki yılda bir tekrarlanması
- Ortak bir "PoR Medya İletişim Kılavuzu" hazırlanması

Sonuç

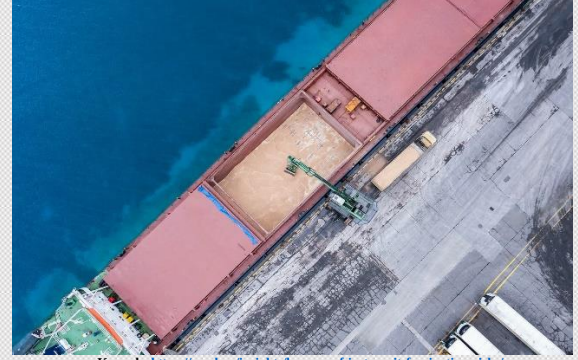
Dublin'de gerçekleştirilen 6. AB Sığınma Yerleri Masaüstü Tatbikatı, modern denizcilik dünyasında ülkelerin artık tek başına hareket etme lüksü olmadığını bir kez daha gösterdi.

Yaptırımlar, teknolojik gelişmeler, çevresel hassasiyetler ve jeopolitik risklerin iç içe geçtiği günümüzde, PoR mekanizmaları uluslararası iş birliğinin en kritik

halkalarından biri hâline gelmiş durumda.

Deniz taşımacılığı küresel ekonominin bel kemiği olmaya devam ettikçe, emniyetli ve çevreye duyarlı acil durum yönetimi, sektörün en temel gerekliliklerinden biri olmayı sürdürecektir.

Transit Fümigasyonun Risklerine Dikkat Edin ²⁰



Kaynak: <https://gard.no/insights/beware-of-in-transit-fumigation-risks/>

Gemilerin yük ambarlarında fümigasyon yapılmasına yönelik emniyet önlemlerini belirleyen ayrıntılı

²⁰ <https://gard.no/insights/beware-of-in-transit-fumigation-risks/>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

IMO tavsiyelerine rağmen, kaza araştırmaları; gemi mürettebatını transit fümigasyon sırasında hayati tehlikelere maruz bırakan eğitim, gaz izleme ve risk farkındalığı konularında kritik boşlukları ortaya çıkarmaya devam ediyor.

Ürünlerin böceklenmemesini ve tahliye limanına iyi durumda ulaşmasını sağlamak için gemi ambarlarındaki yüklerin fümigasyona tabi tutulması çok önemlidir. Alüminyum Fosfit, en yaygın kullanılan pestisittir ve ambarların içindeki neme maruz kaldığında fosfin gazı açığa çıkaran tabletler halinde dağıtılır. Fosfin havadan ağır olduğu için dibe çökerek yüke nüfuz eder, böylece böcekleri ve zararlıları öldürerek yükü korur.

Zararlılara karşı etkili olmasına rağmen fosfin insanlar için de son derece tehlikelidir. Solunması solunum

sıkıntısına, mide bulantısına ve ciddi vakalarda ölüme neden olabilir. Hacimce %1,8'in üzerindeki konsantrasyonlarda gaz yanıcı ve potansiyel olarak patlayıcı hale gelir. Doğasında bulunan risklere rağmen, işlemin seyir sırasında devam ettiği transit fümigasyon, limanda geçirilen süreyi en aza indirmek isteyen nakliyeciler ve kiracılar tarafından sıklıkla tercih edilmektedir.

Kaza İstatistikleri ve Alınan Dersler

Geçtiğimiz yıllarda, çok sayıda deniz kazası, doğrudan transit sırasındaki fümigasyonla ilişkilendirildi. Trajik bir şekilde, birçok ölüm, gemideki en emniyetli yerler olması amaçlanan yaşam mahalleri ve kamaralara fümigant gazlarının sızmasından kaynaklanmıştır. Inter Manager Derneğine göre; 1996'dan bu yana gemideki kapalı alan kazalarındaki ölümlerin yaklaşık %6'sı, esas olarak yük fümigantlarının girişi



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

nedeniyle yaşam mahallerinde meydana geldi. Sorunun ciddiyetini daha da vurgulayan bayrak devletleri ve sektör dernekleri tarafından Temmuz 2025'te gerçekleştirilen ortak bir analiz, 2008'den bu yana en az 46 denizci ve liman çalışanının yük ambarı fümigasyonu ile ilişkili tehlikeler nedeniyle öldüğünü ortaya çıkardı. Bazı olaylar yangın, patlama veya oksijen tükenmesinden kaynaklansa da raporun yazarları, yaşam mahallerinin içi de dahil olmak üzere başlıca ölüm nedeninin zehirli fümigant gazlara maruz kalmak olduğu sonucuna vardı.

Bu ciddi kayıplarla ilgili yapılan soruşturma raporları sıklıkla alınması gereken aşağıdaki dersleri vurgulamaktadır:

- **Yetersiz ön yükleme ve fümigasyon sonrası denetimler**

Yük ambarlarının düzgün bir şekilde yalıtılmaması ve havalandırma kanallarının, ortak bölme perdelerinin ve elektrik hatlarının gaz sızdırmazlığının test edilmemesi, fümigant gazlarının yaşam mahali veya çalışma alanlarına geçmesine izin verdi.

- **Havalandırma dinamikleri konusunda sınırlı farkındalık**

Havalandırma sistemindeki hava akışlarında yaşanan değişiklikler, normalde emniyetli olan alanlarda negatif basınçlar yaratarak fümigant gazların içeriye doğru çekilmesine neden oldu.

- **Yetersiz veya etkisiz gaz izleme**

Periyodik gaz kontrol ekipmanları, artık veya taşınan/hareketli gazları tespit edemedi.



**Denizcilik
Genel
Müdürlüğü**

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- **Gemi mürettebatının fümiganta maruz kalma semptomlarına aşına olmaması**

Fosfin zehirlenmesinin erken belirtileri, gıda zehirlenmesi veya deniz tutması gibi hastalıklarla karıştırılarak uygun müdahalenin geciktirilmesine neden oldu.

- **Fümigasyon uygulanmış ambarlara emniyetli olmayan giriş**

Gemi mürettebatı veya liman çalışanları, önceden atmosfer ortam testi yapılmadan ve solunum cihazı kullanılmadan bu alanlara girmektedir. Bu durumlarda, fümigasyon gazlarının yük bölmesindeki ceplerde sıkışıp kalabileceğinden habersiz, genellikle yalnızca fümigasyon personeli tarafından verilen, gazdan arındırılmış beyanlarına güveniliyordu. Ancak personel ve gemilere yönelik gerçek

risk, istatistiklerin önerdiğinden daha da büyük olabilir. Yakın zamanda derlenen olay istatistikleri, fümigasyon tehlikelerine daha fazla odaklanılmasını sağlamış, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) düzeyinde fümigasyon emniyeti uygulamalarının daha fazla gözden geçirilmesine yönelik durumu güçlendirmiştir.

Fümigasyon Konusunda En İyi IMO Tavsiyeleri

Yüklerin taşınması ve gemilerde fümigasyon amaçlı pestisit kullanımı SOLAS VI/4'e tabidir. Yük ambarı fümigasyon operasyonlarının emniyetli bir şekilde yürütülmesini destekleyen ayrıntılı rehberlik için MSC.1/Circ.1264 IMO sirküleri kullanılmaktadır. Ancak SOLAS bu sirkülere atıfta bulunurken, uyumu zorunlu kılmıyor. Bunun aksine, IMSBC Kod Bölüm 3.6, nakliye sırasında yük fümigasyonu



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

uygulanırken MSC.1/Circ.1264 sirkülerine açıkça uyulmasını gerektirir ve hem personeli hem de gemiyi korumak için özel emniyet önlemleri belirler. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki, IMSBC Kod, Uluslararası Tahıl Kodu kapsamında ayrıca düzenlemesi yapılan tahıl yükleri için geçerli değildir.

MSC.1/Circ.1264 sirkülerinin temel ilkesi, fümigantların zehirli doğası ve gerekli özel ekipman ve uzmanlık göz önüne alındığında, fümigasyonun gemi mürettebatı tarafından değil, yalnızca kalifiye profesyoneller tarafından gerçekleştirilmesi gerektiğidir. Operasyonu denetlemek üzere, fümigasyon şirketi, devlet kurumu veya başka bir yetkili makam tarafından sorumlu bir fümigatör atanmalıdır. Bu kişi aynı zamanda kaptana yeterliliğini ve yetkisini teyit eden belgeleri de sunabilmelidir.

Mümkün olduğu takdirde fümigasyon, mürettebat gemiden indirilmiş halde limanda tamamlanmalıdır. Transit fümigasyon kaçınılmazsa, bu yalnızca kaptanın takdirine bağlı olarak, geçerli bayrak ve liman devleti gerekliliklerine tamamen uygun olarak ve IMO sirkülerinde belirtilen emniyet önlemlerine uyularak gerçekleştirilmelidir.

Son IMO Değişiklikleri

IMO Deniz Emniyeti Komitesi (MSC), Haziran 2025'teki 110. oturumunda, katı dökme yüklerin fosfin ile işlenmesine yönelik yeni bir öneri getiren, MSC.1/Circ.1264'teki güncellemeleri kabul etti. Değişiklik; özellikle fümigasyon sonrası tehlikeleri azaltmak için gevşek fosfin tabletleri üzerinde koruyucu kılıfların kullanılmasını tavsiye eder. Fümigasyondan sonra yükte gevşek tabletler kalabilir ve tahliye veya

24 | Sayfa



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

aktarma operasyonlarında görev alan mürettebat ve liman çalışanları için ciddi bir risk oluşturabilir.

Aynı oturumda IMO, gemilerde kapalı alanlara girilmesine ilişkin tavsiyelerinin revize edilmiş bir versiyonunu kabul etti. Güncellenen karar, yükle ilgili atmosferik tehlikelere, özellikle de katı dökme yüklerle ilgili olanlara daha fazla vurgu yapıyor. Fümigant gazlar da dahil olmak üzere tehlikeli atmosferlerin yük ambarlarının ötesinde bağlantılı veya bitişik alanlara yayılma riskini ele alır ve bu riskleri azaltmak için ek kontrol önlemleri sunar. Ayrıca, Eylül 2025'te, IMO Kargo ve Konteynerlerin Taşınmasına İlişkin Alt Komite (CCC), yük ambarlarında pestisitlerin emniyetli kullanımı ve fümigasyon uygulamalarına ilişkin yeni bir çıktının gerekli olduğu konusunda mutabakata vardı. Üye devletler, sürekli gaz tespiti, gelişmiş yükleme öncesi risk

kontrolleri, iyileştirilmiş mürettebat eğitimi ve yangın ve patlama da dahil olmak üzere ilgili tüm risklere yönelik güçlendirilmiş önlemler gibi kilit alanlara odaklanan teklifler sunmaya davet edildi.

Kilit Öneriler

- Toksik maruziyet, oksijen tükenmesi, yangın ve patlama riskleri de dahil olmak üzere fümigasyon uygulanmış yüklerle ilgili tehlikelerin seyir boyunca tanımlanmasını, ele alınmasını ve yönetilmesini sağlayarak risk değerlendirmeleri yapın veya yeniden onaylayın.
- Yükün, fümigantın ve ekipmanın gemiye uygun olduğuna emin olun.
- Tüm gemi mürettebatı üyelerine kapsamlı düzeyde eğitim sağlayın.
- Gemi mürettebatının fümigant gazlara maruz kalmasıyla başa



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- çıkma için acil durum prosedürlerinin mevcut olduğunu doğrulayın.
- Sorumlu fümigatör tarafından, yükleme öncesi kapsamlı bir gaz sızdırmazlık denetimi yapılmasını ve belgelendirilmesini talep edin.
- Belirlenen gemi temsilcilerinin hem yükleme öncesi hem de fümigasyon sonrası denetimlere katılma sorumluluğunu düzenleyin.
- Fümigasyon işlemi sonrası ilk 24 ile 36 saat içinde mürettebatın güvertede ve ambar kapaklarının yakınında harcadığı zamanı en aza indirecek prosedürler uygulayın.
- Gemileri, fosfin gibi fümigantları tespit edebilen sensörlerle donatılmış taşınabilir atmosfer test cihazlarıyla donatın ve gaz kontrollerinin sıklığını artırın.

- Yüksek riskli alanlarda sürekli atmosfer izleme düzenlemesi yapın.
- Seyir sırasında havalandırma sistemi hava akışını değiştirmenin veya kesmenin etkisini değerlendirin; çünkü bu tür değişiklikler tehlikeli durum riskini artırabilir.
- Gemi mürettebatının asla fümigantlarla uğraşmaması gerektiğini güçlendirin.
- Fümigantların bulunduğu ambarlara giren personel için yeterli solunum korumasının kullanılması konusunda net bir politika oluşturun.

Son olarak şirket prosedürleri, kaptanın, emniyetli olmadığı düşünülürse, transit haldeki fümigasyonu reddetme hakkına sahip olduğunu açıkça belirtmelidir. Emniyet her zaman ticari kaygılardan önce gelmelidir.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

MLC Sözleşmesi Kapsamında Eğitim Alanındaki Son Gelişmeler^{21 22 23}

1. MLC 2006 Üçlü Ulusal Çalıştayı – Türkiye’de Uyum Süreci ve Paydaş Katılımı

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ve Uluslararası Çalışma Örgütü Uluslararası Eğitim Merkezi (ITC-ILO) tarafından düzenlenen 'Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006)' Üçlü Ulusal Çalıştayı, 15–17 Ekim 2025 tarihlerinde Ankara’da gerçekleştirildi.

Kamu kurumları, denizcilik idaresi temsilcileri, işveren kuruluşları, denizci sendikaları, akademisyenler ve sivil toplum kuruluşlarının katılım sağladığı çalıştayı temel amacı, Türkiye’nin MLC 2006’ya taraf olma sürecine destek sağlamak, sözleşmenin uygulanmasına ilişkin farkındalığı

artırmak ve ulusal mevzuatla uyum alanlarını değerlendirmek oldu.

Üç gün süren program boyunca aşağıdaki konular ele alındı:

- MLC’nin kapsamı ve ana ilkeleri
- Denetim ve belgelendirme uygulamaları
- İşe yerleştirme ve gemiadamı sözleşmeleri
- Sosyal güvenlik ve koruma sistemleri
- Ulusal mevzuatın MLC hükümleriyle uyumu

Çalıştay kapsamında ayrıca farklı ülke örnekleri (İtalya, Hırvatistan, Fransa, Birleşik Krallık) üzerinden MLC uygulamaları, denetim yaklaşımları, işe yerleştirme kuruluşlarının işleyişi ve sosyal güvenlik mekanizmaları değerlendirildi. Bu karşılaştırmalar,

²¹ <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetings/summaries/pages/msc-108th-session.aspx>

²² <https://www.turkloydu.org/pdf-files/imo-toplantı-raporları/MSCI08.pdf>

²³ <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yonerge-talimat/17-06-2025-egitim-ve-sinav-yonergesi.pdf>



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Türkiye'nin mevcut durumunun analiz edilmesine ve ulusal uygulamaların geliştirilmesi için uygun adımların belirlenmesine katkı sağlamıştır.

Türkiye'den Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve diğer kamu/özel paydaş kurumlar, ulusal mevzuatın MLC standartlarıyla uyumuna ilişkin mevcut durumu paylaşmış; sosyal güvenlik, denizci hakları, istihdam ve eğitim konularında görüş alışverişinde bulundu.

Grup çalışmaları ve vaka analizleri sonucunda, MLC'nin yürürlüğe alınması sürecinde öncelik verilmesi gereken mevzuat alanları, sorumluluk paylaşımı ve farkındalık artırıcı faaliyetler belirlenmiştir. Çalıştay, Türkiye'nin sözleşmeye taraf olma sürecinde bir yol haritası niteliği taşıyan önemli önerilerin ortaya konulmasına imkân sağlamıştır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, çalıştay boyunca aktif katkı sunarak, denetim, eğitim ve belgelendirme süreçlerindeki deneyimlerini paylaşmış ve Türkiye'nin uluslararası standartlara uyum sürecine ilişkin bilgi aktarmıştır.

MLC 2006 Üçlü Ulusal Çalıştayı, Ankara-Ekim 2025



2. MSC 108. Oturum ve İnsan Unsuru Odaklı Eğitim Düzenlemeleri

Denizcilik güvenliğinin sürdürülebilirliği yalnızca teknik gerekliliklere değil, aynı zamanda insan unsuruna dayalı güvenlik kültürünün yerleşmesine bağlıdır. Bu



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

anlayışla, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Deniz Emniyeti Komitesi'nin (MSC) 108. oturumunda (Mayıs 2024) kabul ettiği MSC.560(108) sayılı kararla denizcilik eğitim sisteminde önemli düzenlemelere gitmiştir.

Bu karar, gemilerde taciz, zorbalık ve cinsel saldırı olaylarının önlenmesi ve bu konularda farkındalık oluşturulması amacıyla Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Kod (STCW Kod) kapsamında yeni eğitim gereklilikleri getirmiştir.

Bu kapsamda:

- STCW Kod Bölüm A-VI/1-4'e 'Cinsel taciz, zorbalık ve cinsel saldırı dâhil olmak üzere şiddet ve tacizin önlenmesine ve bunlara müdahale edilmesine katkı sağlamak' (Prevention of and

response to harassment and bullying, including sexual assault and sexual harassment) ifadesi eklenmiştir.

- Model Course 1.21 Kişisel Emniyet ve Sosyal Sorumluluk Eğitimi (Personal Safety and Social Responsibility) içeriği; insan hakları, kişisel güvenlik, iletişim ve psikolojik dayanıklılık konularıyla genişletilmiştir.
- Gemiadamı eğitimlerinde etik davranış, olay bildirimi, destek mekanizmaları ve ekip dayanışması konuları zorunlu hâle getirilmiştir.

3. STCW ve MLC Sözleşmeleri Arasındaki Bütünlük

MLC 2006, denizcilerin çalışma ve yaşam koşullarını düzenlerken, STCW Sözleşmesi eğitim ve yeterlik süreçlerini tanımlar. Bu iki temel uluslararası düzenleme birlikte ele alındığında, denizcilikte 'insana yakışır



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

iş' ve 'güvenli çalışma ortamı' kavramlarını bütüncül bir yaklaşımla değerlendirmektedir.

Artık denizcilik eğitimi yalnızca görevlerin teknik yönlerini değil, aynı zamanda etik değerlere ve saygı temelli mesleki davranış kültürüne sahip denizcilerin yetiştirilmesini amaçlamaktadır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, MLC 2006 ve STCW kapsamındaki uluslararası gelişmeleri yakından takip etmekte ve ulusal düzeyde gerekli uyum çalışmalarını sürdürmektedir. Bu çerçevede:

- MLC farkındalık eğitim programları,
- Taciz ve zorbalığın önlenmesine yönelik eğitim modülleri,
- Eğitici eğitimi uygulamaları,

- STCW A-I/8 kapsamında insan unsuru odaklı denetimler yürütülmektedir.

4. Ulusal Uygulama ve Yönerge Değişikliği

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, bu değişikliklerin ulusal düzeyde uygulanmasını sağlamak üzere 23.10.2025 tarihli ve E-25032954-130.99-3138750 sayılı 'MSC.560(108) Kararı Kapsamında Müfredat Değişikliği' konulu resmî yazıyı yayımlamıştır.

Bu kapsamda, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi'nin 5'inci maddesinin ikinci fıkrası uyarınca; yetkilendirilmiş tüm eğitim kurumlarının aşağıdaki müfredatları güncellemeleri zorunlu hale gelmiştir:

- EK-25: Kişisel Emniyet ve Sosyal Sorumluluk Eğitimi



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

- EK-57–EK-62: Tazeleme eğitim müfredatları

Tüm yetkilendirilmiş denizcilik eğitim kurumları, müfredatlarını 1 Ocak 2026 tarihine kadar güncelleyecek ve gerekli eğitim materyallerini hazırlayacaktır. Bakanlık tarafından yapılacak denetimlerde, bu müfredat değişikliklerinin etkin biçimde uygulandığı değerlendirilecektir. Denetimlerde hem eğitim kurumlarının iç kalite güvence sistemleri hem de STCW Kod Bölüm A-I/8 kapsamındaki kalite standartlarına uyum düzeyi incelenecektir.

MEOSAR & Return Link Service (RLS): Doğrulama Mesajları ve Yanlış Alarm Yönetimi ^{24 25 26}

MEOSAR mimarisi, Galileo/GPS/GLONASS ile 406 MHz işaretleyicilerden gelen çağrılar saniyeler içinde yere indiriyor; bunun üzerine Return Link Service (RLS), uyumlu cihazlara “sinyal alındı” mesajı geri göndererek psikolojik güven ve operasyonel şeffaflık sağlıyor. İkinci nesil beacon (işaretleyici) (SGB) ise gelişmiş sinyal yapısı ve mesaj içeriğiyle konum doğruluğunu ve bulunabilirliği artırıyor; yanlış alarm ayrıştırmasını kolaylaştıran veri alanları sunuyor...

Ülkemiz, Cospas-Sarsat’a taraf ve TRMCC altyapısıyla bölgesel akışta aktif rol oynuyor; RLS destekli beacon’ların yaygınlaşmasıyla ulusal

²⁴ <https://www.gsc-europa.eu/galileo/services/search-and-rescue-sar-galileo-serviceSARSAT%20406-MHz%20DISTRESS%20BEACONS.pdf>

²⁵ https://www.sarsat.noaa.gov/wp-content/uploads/2021/08/2020_BMW_False-Alerts-Reg-and-SARSAT-Outreach_Colohan.pdf

²⁶ <https://sar.mot.gov.th/document/THMCC/T018-MAR-26-2021%20SPECIFICATION%20FOR%20SECOND-GENERATION%20COSPAS->



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

RCC süreçlerinde teyit-bildirim döngüsü kısalıyor. 2025 perspektifinde, üretici tip onayı, kullanıcı eğitimi ve yanlış alarm prosedürlerinin güncellenmesi, sistemin vaat ettiği performansı sahaya taşıyor.

RLS ile Acil Durum Onayı ve Kullanıcı Güvencesi

Return Link Service (RLS), MEOSAR ağı üzerinden alınan 406 MHz acil durum sinyali tespit ve ilk konumlandırma sonrasında, uyumlu beacon ile “alındı/onaylandı” mesajı geri göndererek kullanıcıya psikolojik güven ve durum farkındalığı sunuyor. Bu onay, arama-kurtarma sürecinin başladığını bildirirse de yardımın yakın olduğu anlamına gelmiyor; yanlış güveni önlemek için kullanıcı bilgilendirmesi kritik. RLS, Galileo yer-uzay yer istasyonları ve uplink ağıyla çalışıyor; cihaz ekranında/LED’de standart bir göstergeyle bildiriliyor.

Türkiye’de denizcilik, havacılık ve doğa sporları topluluğu için RLS destekli EPIRB/PLB’ler, sahada panik yönetimini kolaylaştırırken çağrı merkezleriyle iletişimde daha net bilgi akışı sağlıyor.

SGB Performansı: Hızlı Konumlama ve Zengin Mesaj

İkinci nesil beacon (SGB), MEOSAR’a özgü sinyal ve mesaj yapısıyla daha hızlı tespit ve daha iyi konum doğruluğu hedefliyor. Geliştirilmiş iletim yapısı, beacon kimliğiyle birlikte ek durum alanlarını (örn. RLS uyumluluğu) daha güvenilir biçimde iletebiliyor; bu da ilk müdahale planlamasında daha zengin bağlam sunuyor. Sistem seviyesi deneme-değerlendirme raporları, MEOLUT→MCC veri akışının tutarlılığını ve zamanlılığını ortaya koyuyor. Türkiye’de kullanıcı tarafında SGB uyumlu cihazların yaygınlaşması;



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

kayıt bilgisi kalitesini ve ilk çağrı aşamasındaki doğrulama adımlarını güçlendirerek sahadaki karar döngüsünü kısaltıyor.

Yanlış Alarm Yönetimi: Test, Eğitim ve Prosedürler

MEOSAR kapsamı genişledikçe yanlış alarmların da daha görünür hâle geldiği biliniyor. Etkili yönetim; düzgün kayıt (beacon-kullanıcı temas bilgisi), doğru “self-test” alışkanlığı, taşıma/servis sırasında koruma ve ulusal RCC çağrı geri-bildirim protokollerinin disiplinle uygulanmasına dayanıyor. Eğitimlerde; cihazı kapatma/iptal usulleri, suyla temas/çarpma kaynaklı tetiklenmeler, yanlış konum-

bildirimini nasıl düzeltileceği ve RLS onayının ne anlama geldiği netleştirilmeli. Türkiye’de ekipman satıcıları ve kulüpler aracılığıyla kısa eğitim modülleri ve kayıt hatırlatmaları, gereksiz sinyalleri azaltarak kaynakların gerçek vakalara yönelmesini sağlıyor.



Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dünya Denizciliğindeki Son Gelişmeler

Kaynaklar

1. www.traceca-org.org
2. www.traceca.uab.gov.tr
3. www.aric.adb.org
4. www.dunyasiyaseti.com
5. www.aa.com.tr
6. www.avim.org.tr
7. www.utikad.org.tr
8. www.gisreportsonline.com
9. www.emerging-europe.com
10. www.3seas.eu
11. www.bbc.com
12. www.uab.gov.tr
13. www.safety4sea.com
14. www.recaap.org
15. ww2.eagle.org/en.html
16. www.safety4sea.com
17. www.gard.no
18. www.ilo.org
19. www.imo.org
20. www.itcilo.org
21. www.turkloydu.org
22. www.denizcilik.uab.gov.tr
23. www.gsc-europa.eu
24. www.sar.mot.go.th
25. www.sarsat.noaa.gov