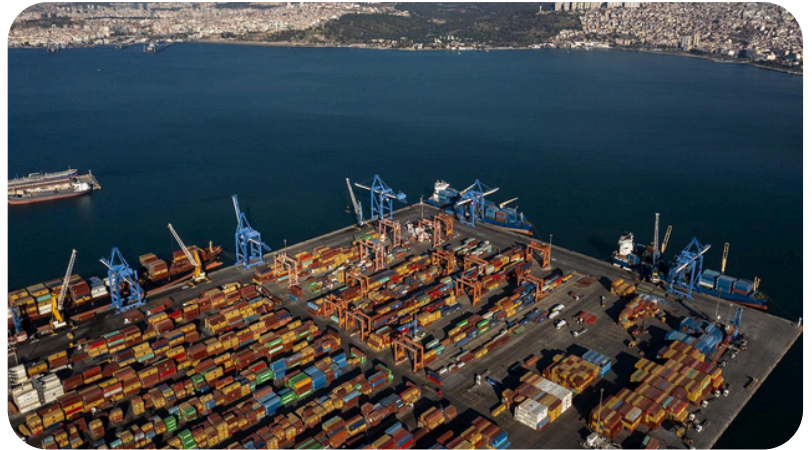




by Türk P&I Sigorta A.Ş.

LİMAN DEVLETİ DENETİMİ UYGULAMA YÖNETMELİĞİ YÜRÜRLÜKTE

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan “Liman Devleti Denetimi Uygulama Yönetmeliği”, 20 Eylül 2025 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Yeni düzenleme ile Türk limanlarına uğrak yapan gemiler üzerinde denetimler sıkılaştırılırken, denetim görevlilerinin yetki, görev ve sorumlulukları da yeniden tanımlandı.



DEMİRDEYKEN DENİZE GİRMEK NEDEN TEHLİKELİ?

Demir sahalarında, gemi mürettebatı için en ciddi risklerden biri denize girmektir. Hava güzel olsa bile bu davranış, ciddi kazalara ve ölümlere yol açabilecek riskler taşır.

Başlıca Riskler

- *Soğuk Şok ve Güçsüzlük:* Ilık sularda dahi ilk dakikalarda nefes kontrolü kaybolabilir. Kısa sürede gelişen hareket kaybı boğulma riskini artırır.
- *Pervane ve Emiş Noktaları:* Ana makine, CPP, baş/kıç itici veya sea chest devreye girdiğinde oluşan lokal akımlar ölümcül olabilir.
- *Akıntı ve Trafik:* Zincir taraması, akıntı ve diğer teknelerin yarattığı dalgalar, mürettebatı gemiden hızla uzaklaştırabilir.
- *Su Kalitesi:* Liman ağızlarında yakıt, atık, bakteri ve denizanaları bulunma ihtimali vardır. Küçük sıyrıklar bile enfeksiyona neden olabilir.



Alınabilecek Önlemler

- Gemide “No Swimming” uyarısı asılı olmalı, yeni katılan her personele yazılı olarak tebliğ edilmelidir.
- Demir sahasında baş-kıç itici veya CPP kullanılmadan önce mutlaka “suda kimse yok” onayı alınmalıdır.
- Draft mark okuma veya pilot merdiveni hazırlama gibi su hattı yakınındaki çalışmalar, azami emniyet tedbirleri ile yapılmalı, can yeleği ve gözcü bulundurulması zorunlu olmalıdır.

Demirdeyken denize girmek “küçük bir mola” değil, zincirleme risklere davetiye çıkartır. “Bir serinleme” uğruna hiçbir aile bedel ödememeli.

LİMAN DEVLETİ DENETİMİ UYGULAMA YÖNETMELİĞİ YÜRÜRLÜKTE



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan “Liman Devleti Denetimi Uygulama Yönetmeliği”, 20 Eylül 2025 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Yeni düzenleme ile Türk limanlarına uğrak yapan gemiler üzerindeki denetimler sıkılaştırılırken, denetim görevlilerinin yetki, görev ve sorumlulukları da yeniden tanımlandı.

- PSC (Port State Control) denetimlerinde seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile gemi adamlarının yaşam/çalışma koşulları denetlenecek.
- Denetim görevlileri için ilgili denizcilik bölümlerinden mezun olma, İngilizce yeterlilik, uluslararası sözleşmelere hâkimiyet ve denetim tecrübesi şartı aranacak.
- Denetim raporları İngilizce hazırlanacak; elektronik sisteme girişler liman başkanları tarafından kontrol edilecek
- Görevliler, gemi acenteleri veya klas kuruluşları ile ticari bağ kuramayacak.

PORT ENTRY BANS IN TURKEY



Giriş Yasakları

- Tutulma sonrası izinsiz ayrılma → 6 ay giriş yasağı
- 36 ayda ≥3 tutulma → giriş yasağı
- İlk ihlalde 12 ay, tekrarında 24 ay; ikinci tekrarında **kalıcı yasa**

- Tutulma kararlarına karşı, sahip/işleten/bayrak devleti 1 ay içinde itiraz edebilecek.

Bu düzenleme, Türk limanlarında denetimlerin uluslararası standartlarla uyumlu ve daha katı yaptırımlarla yürütülmesini sağlayacak. Özellikle çoklu tutulma geçmişi olan veya uygunsuzlukla karşılaşılan gemiler için Türk limanlarına erişim ciddi şekilde kısıtlanacak.

ANA MAKİNE KRANK MİLİ HASARLARI VE PLANLI BAKIM SİSTEMİNİN ÖNEMİ



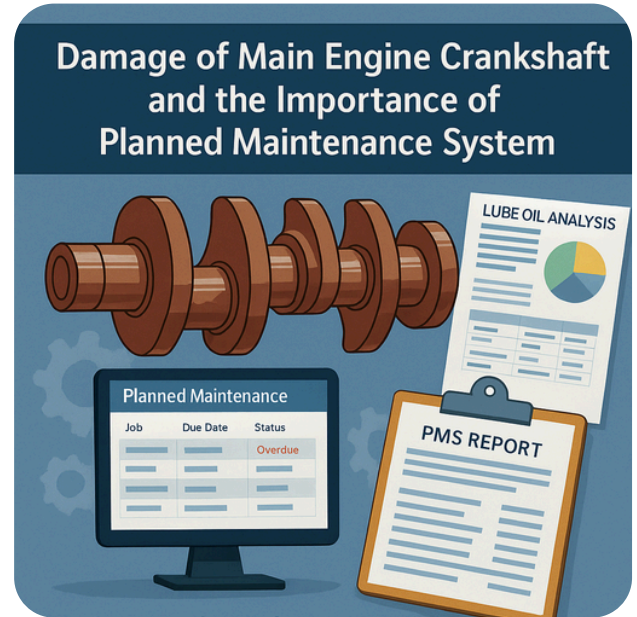
Yıllar içerisinde ana makineye ait krank mili, ana yataklar ve diğer kritik komponentlerde meydana gelen hasarlara sıkça rastlanmıştır. Bu tür hasarlar, deniz sigortacılığında en yüksek maliyetli tazminatlara yol açan dosyalar arasında yer almaktadır.

Dosyalar özelinde, çoğunlukla yağ kalitesindeki bozulmalarla birlikte yetersiz bakım/tutumun ana sebep olduğu görülmektedir. Bazı vakalarda krank milindeki malzeme arızaları da işletme sırasında diğer komponentlerde zincirleme hasara neden olabilmektedir. Ayrıca, makine üreticisinin bakım ve işletme talimatlarının takip edilmediği durumlara da sıkça rastlanmaktadır.

Türk P&I Sigorta olarak, tüm ana makine bakım ve revizyonlarının Planlı Bakım Sistemi (PMS) kapsamında planlanmasının ve kayda alınmasının önemini bir kez daha vurgulamak isteriz. Mürettebat veya tersane personeli tarafından yapılan bakımlar sonrasında, üretici talimatlarına uyulmaması nedeniyle ciddi hasarların meydana geldiği örneklerle karşılaşmıştır. Bu nedenle gemilerde daima üreticinin en güncel bakım ve revizyon kılavuzlarının bulundurulması ve makine personelinin bu talimatlara tam olarak hâkim olması büyük önem taşımaktadır.

Loss Prevention Departmanı'nın Önerileri:

- Yağın, tavsiye edilen sıcaklıkta sürekli olarak separatörden geçirilmesi sağlanmalıdır.
- Yağ filtreleri temiz tutulmalı, PMS kapsamında periyodik temizlik yapılmalıdır.
- Yağ numuneleri, en az üç ayda bir veya şirket PMS'ine göre yetkin laboratuvarlara gönderilmelidir.
- Gemideki separatörlerin doğru çalıştığı düzenli olarak test edilmeli ve üretici talimatlarına uygun kullanılmalıdır.
- PMS planına uygun şekilde krank karteri incelemeleri ve krank mili deflection ölçümleri alınmalıdır.
- Ana makinede büyük bakım yapılırken üretici firma teknisyeni veya uzman personelin gözetimi tavsiye edilmektedir.



Üretici talimatları ve PMS uygulamalarına azami özen gösterilmesi, yedek parça kullanımında orijinal markanın ya da tavsiye edilen markanın kullanımı dikkat edilmesi, ana makine komponentlerinde meydana gelebilecek yüksek maliyetli hasarların önlenmesine ve gemi operasyonlarının emniyetli şekilde sürdürülmesine katkı sağlayacaktır.

TAYVAN, 15 EKİM'DEN İTİBAREN YENİ P&I SİGORTASI KURALLARINI UYGULAMAYA BAŞLIYOR



15 Ekim 2025 itibarıyla Tayvan Deniz ve Liman İdaresi (MPA), ülkenin ticari limanlarına uğrayan tüm gemiler için yeni bir gemi sahibi sorumluluk sigortası denetim sistemi uygulayacak. Düzenleme, Tayvan'ın deniz güvenliğini artırma ve kritik altyapısını (denizaltı kablolar gibi) koruma stratejisinin parçası.

Öne Çıkan Hususlar

Gemilerin geçerli P&I sigortası göstermesi gerekecek. Kabul edilenler:

- 12 Uluslararası Grup (IG) Kulübünden biri
- Tayvanlı bir sigortacı
- Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşlarından en az BBB notu almış bir sigortacı

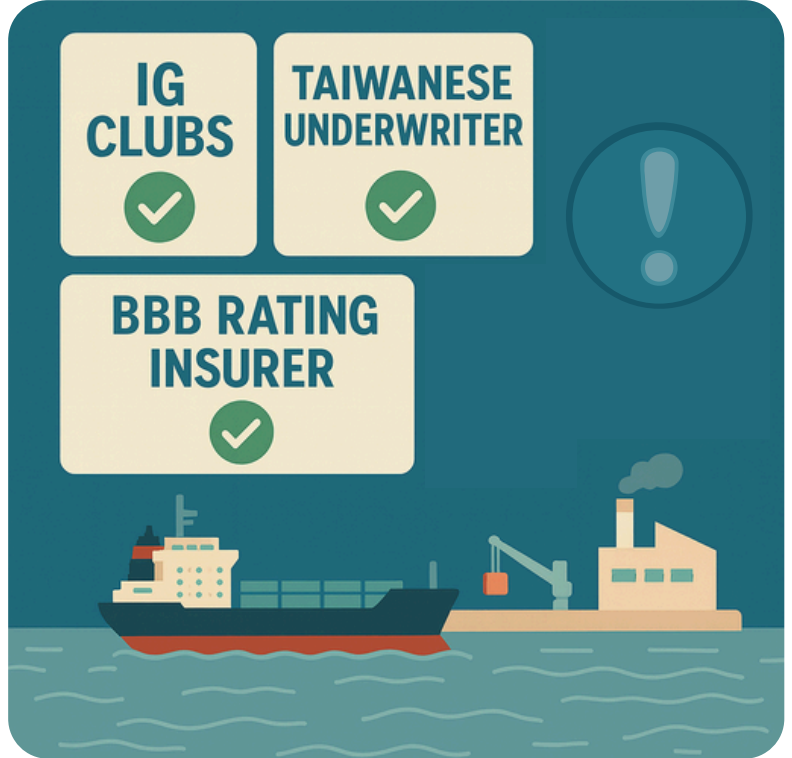
Tayvan ile ticaret yapan gemilerin %96,7'si halihazırda bu kriterlere uyuyor.

Uymayan gemiler: ya depozito yatıracak ya da limana giriş yasağı ile karşılaşacak.

15 Nisan 2026 sonrası: BBB altındaki sigortacılarla çalışan gemiler Tayvan limanlarına giremeyecek.

Önceki adımlar;mülkiyet yapısı şeffaf olmayan, yaşı 20'nin üzerindeki ve riskli bayraklara kayıtlı gemilere sıkı denetimler; AIS sahteciliği ve finansal belgelerde daha fazla şeffaflık kontrolleri.

Bu düzenleme, Tayvan ile iş yapan gemi sahipleri için önemli bir uyum kriteri haline geliyor. IG üyesi olmayan ya da düşük dereceli sigortacıyla çalışan gemiler için pazar kaybı ve limana giriş riski söz konusu olacak.



Denizcilik terminolojisinde, “wake”, hareket eden bir geminin arkasında bıraktığı suyun izidir. Bu iz, geminin geçtiği yolu gösterir ve gemi geçtikten sonra bir süre devam eder. Bir wake'in büyüklüğü ve yoğunluğu, geminin boyutunu ve hızını gösterebilir.

“In its wake” ifadesi ise, önemli bir olay veya eylemin ardından gelen etkileri veya olayları tanımlamak için kullanılır. Bu ifade, bir geminin arkasında bıraktığı iz gibi, bir olayın ardından gelen değişiklikleri ve etkileri vurgular.