



**T.C.
ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŖME BAKANLIĞI**

**11. ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŖME
ŖURASI**

**DENİZCİLİK ÇALIŖMA GRUBU
RAPOR ÖZETİ**

ANKARA –2013

SUNUŞ

11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası hazırlıkları kapsamında, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz ve İşçular Düzenleme Genel Müdürlüğü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü temsilcilerinden oluşan Denizcilik Çalışma Grubu Koordinasyon Komitesi ve söz konusu Komite altında faaliyet gösterecek İcra Heyeti kurulmuştur.

Denizcilik Sektörü Alt Çalışma Grubunda 7 adet çalıştay konu başlığı ele alınmış olup gruplar; 188 Kamu, 94 Üniversite, 92 STK, 77 Özel Sektör temsilcisi olmak üzere, toplamda 451 kişilik üye ile Ocak ayında rapor çalışmalarına başlamışlardır.

Rapor hazırlıkları kapsamında, 7 adet çalıştay ve alt grupları tarafından, toplamda 801 kişinin katılımıyla 25 adet toplantı yapılmış ve sonuçta 462 sayfalık Denizcilik Çalışma Grubu Raporu (Ana Rapor) ve söz konusu raporun özeti hazırlanmıştır.

Denizcilikle ilgili tüm sektörlerde yer alan aktörlerin aktif katkısıyla hazırlanan rapor kapsamında, 10. Ulaştırma Şurasında alınan kararların değerlendirilmesi ile bir önceki şurada alınan kararların takibinin sağlanması, sektörün mevcut durumunun yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri ile birlikte ortaya konması, aynı zamanda 2023 ve 2035 Hedef ve Politikaları ile denizcilik sektörünün geleceğine yön verilmesi amaçlanmış olup, bu özellikleri itibarıyla şuranın başarısına büyük katkı sunacağına bilinciyle ve ümidiyle hazırlanan raporun denizcilik sektörüne ve ülkemize hayırlı olmasını dileriz.

ANAHTAR KELİMELE

Denizcilik, Rekabet, Politika, Hedef, Çevre, Turizm, Emniyet, Güvenlik, Eğitim, Kıyı, Gemi

İçindekiler

1.	10. ULAŞTIRMA ŞURASI KARARLARIYLA İLGİLİ GELİŞMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ	1
1.1.	DENİZ TAŞIMACILIĞI VE İŞLETMECİLİĞİ FAALİYETLERİ	1
1.2.	DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ FAALİYETLERİ	2
1.3.	DENİZ ÇEVRESİ KORUMA VE DENİZ TURİZMİ FAALİYETLERİ	2
1.3.1.	DENİZ ÇEVRESİ	2
1.3.2.	DENİZ TURİZMİ	3
1.4.	DENİZCİLİK EĞİTİMİ VE KÜLTÜREL FAALİYETLER	3
1.5.	DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER	5
1.6.	KIYI YAPILARININ DÜZENLEMESİ	6
1.7.	GEMİ SANAYİ FAALİYETLERİ	7
2.	SEKTÖRÜN MEVCUT DURUMU VE SEKTÖRDEKİ GELİŞMELER	8
2.1.	DENİZ TAŞIMACILIĞI VE İŞLETMECİLİĞİ FAALİYETLERİ	8
2.1.1.	DÜNYADA MEVCUT DURUM VE GELİŞMELER.....	8
2.1.2.	TÜRKİYE’DE MEVCUT DURUM VE GELİŞMELER.....	8
2.2.	DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ FAALİYETLERİ	9
2.3.	DENİZ ÇEVRESİ KORUMA VE DENİZ TURİZMİ FAALİYETLERİ	11
2.3.1.	DENİZ ÇEVRESİ VE TURİZMİNDE DÜNYADAKİ MEVCUT DURUM.....	11
2.3.2.	DENİZ ÇEVRESİ VE TURİZMİNDE ÜLKEMİZDEKİ MEVCUT DURUM.....	11
2.4.	DENİZCİLİK EĞİTİMİ VE KÜLTÜREL FAALİYETLER	13
2.4.1.	DÜNYA’DA GEMİADAMLARININ ARZ/TALEP DURUMU	13
2.4.2.	TÜRKİYE’DE GEMİADAMLARININ ARZ/TALEP DURUMU	13
2.5.	DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER	14
2.5.1.	DENİZ TİCARETİ STRATEJİK ANALİZİ VE POLİTİKALAR.....	14
2.5.2.	ULUSLARARASI İLİŞKİLER VE HUKUKSAL DÜZENLEMELER	15
2.5.3.	TARİFELİ TAŞIMACILIK VE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI	16
2.6.	KIYI YAPILARININ DÜZENLEMESİ	16
2.6.1.	DÜNYA’DA VE TÜRKİYE’DE KIYI VE DENİZ ALANLARININ YÖNETİMİ VE KIYILARIN ÜST ÖLÇEKLİ PLANLAMASI	16
2.6.2.	DÜNYA VE TÜRKİYE’DE KIYI YAPILARININ YER SEÇİMİ, PLANLANMA VE TASARIMI	16
2.6.2.1.	KIYI YAPILARININ YER SEÇİMİ, PLANLANMA VE TASARIMI.....	16
2.6.2.2.	TÜRKİYE’DE KIYI YAPILARININ PLANLANMASI SÜRECİ	17
2.6.3.	LİMANCILIK SEKTÖRÜ	17
2.6.4.	KRUVAZİYER LİMANLAR VE YAT LİMANLARI SEKTÖRÜ	18
2.7.	GEMİ SANAYİ FAALİYETLERİ.....	18
2.7.1.	GEMİ VE YAT İNŞA SANAYİNE GENEL BAKIŞ VE MEVCUT DURUM	18
2.7.2.	GEMİ YAN SANAYİSİNE GENEL BAKIŞ VE MEVCUT DURUM.....	19
2.7.3.	GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ SEKTÖRÜNE GENEL BAKIŞ VE MEVCUT DURUM	20
3.	SEKTÖRÜN SORUNLARI VE DARBOĞAZLAR	21
3.1.	DENİZ TAŞIMACILIĞI VE İŞLETMECİLİĞİ FAALİYETLERİ	21
3.2.	DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ FAALİYETLERİ	21
3.3.	DENİZ ÇEVRESİ KORUMA VE DENİZ TURİZMİ FAALİYETLERİ	24
3.3.1.	DENİZ ÇEVRESİ	24
3.3.2.	DENİZ TURİZMİ	25

3.4.	DENİZCİLİK EĞİTİMİ VE KÜLTÜREL FAALİYETLER	26
3.5.	DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER	26
3.5.1.	DENİZ TİCARETİ STRATEJİK ANALİZİ VE POLİTİKALAR.....	26
3.5.2.	ULUSLARARASI İLİŞKİLER VE HUKUKSAL DÜZENLEMELER	26
3.5.3.	TARİFELİ TAŞIMACILIK VE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI	27
3.6.	KIYI YAPILARININ DÜZENLEMESİ	27
3.7.	GEMİ SANAYİ FAALİYETLERİ.....	28
3.7.1.	GEMİ İNŞA VE GEMİ YAN SANAYİSİNDE YAŞANAN SORUNLAR VE DARBOĞAZLAR	28
3.7.2.	GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİSİNDE YAŞANAN SORUNLAR VE DARBOĞAZLAR	29
4.	SEKTÖRÜN GELECEĞİNE YÖNELİK ÖNGÖRÜ VE BEKLENTİLER	30
4.1.	DENİZ TAŞIMACILIĞI VE İŞLETMECİLİĞİ FAALİYETLERİ	30
4.1.1.	AKILLI ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ	30
4.1.2.	HAREKET YETENEĞİ KISITLI (ENGELLİ) VATANDAŞLARIN ULAŞIMI.....	30
4.2.	DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ FAALİYETLERİ	31
4.3.	DENİZ ÇEVRESİ KORUMA VE DENİZ TURİZMİ FAALİYETLERİ	32
4.3.1.	DENİZ ÇEVRESİ	32
4.3.2.	DENİZ TURİZMİ	32
4.4.	DENİZCİLİK EĞİTİMİ VE KÜLTÜREL FAALİYETLER	32
4.4.1.	TÜRKİYEDE DENİZCİLİK EĞİTİMİNİN İZLENMESİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ	32
4.4.2.	DENİZCİLİK EĞİTİMİ İZLEME VE DEĞERLENDİRME SİSTEMİ (DEİDS)	33
4.4.3.	GEMİADAMLARI EĞİTİMİ BİLGİ SİSTEMİ (GAEBS)	34
4.4.4.	GEMİADAMLARI BİLGİ SİSTEMİ (GBS)	34
4.4.5.	KÜLTÜREL FAALİYETLER.....	34
4.5.	DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER	36
4.5.1.	DENİZ TİCARETİ STRATEJİK ANALİZİ VE POLİTİKALAR.....	36
4.5.2.	ULUSLARARASI İLİŞKİLER VE HUKUKSAL DÜZENLEMELER	36
4.5.3.	TARİFELİ DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI.....	36
4.6.	KIYI YAPILARININ DÜZENLEMESİ	37
4.7.	GEMİ SANAYİ FAALİYETLERİ.....	37
5.	HEDEFLER, POLİTİKALAR VE PROJELER	38
5.1.	DENİZ TAŞIMACILIĞI VE İŞLETMECİLİĞİ FAALİYETLERİ	38
5.1.1.	2023 HEDEFLERİ.....	38
5.1.2.	2035 HEDEFLERİ	39
5.2.	DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ FAALİYETLERİ	39
5.2.1.	2023 HEDEFLERİ.....	39
5.2.2.	2035 HEDEFLERİ	40
5.3.	DENİZ ÇEVRESİ KORUMA VE DENİZ TURİZMİ FAALİYETLERİ	40
5.3.1.	2023 HEDEFLERİ.....	40
5.3.2.	2035 HEDEFLERİ	40
5.4.	DENİZCİLİK EĞİTİMİ VE KÜLTÜREL FAALİYETLER	41
5.4.1.	2023 HEDEFLERİ.....	41
5.4.2.	2035 HEDEFLERİ	41
5.5.	DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER	41
5.5.1.	2023 HEDEFLERİ.....	41
5.5.2.	2035 HEDEFLERİ	42
5.6.	KIYI YAPILARI DÜZENLEMESİ.....	43
5.6.1.	2023 HEDEFLERİ.....	43

5.6.2.	2035 HEDEFLERİ.....	44
5.7.	GEMİ SANAYİ FAALİYETLERİ.....	44
5.7.1.	2023 HEDEFLERİ.....	44
5.7.2.	2035 HEDEFLERİ.....	45
6.	DEĞERLENDİRME, SONUÇ VE ÖNERİLER.....	45
6.1.	DENİZ TAŞIMACILIĞI VE İŞLETMECİLİĞİ FAALİYETLERİ	45
6.2.	DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ FAALİYETLERİ	46
6.3.	DENİZ ÇEVRESİ KORUMA VE DENİZ TURİZMİ FAALİYETLERİ	47
6.3.1.	DENİZ ÇEVRESİ.....	47
6.3.2.	DENİZ TURİZMİ	48
6.4.	DENİZCİLİK EĞİTİMİ VE KÜLTÜREL FAALİYETLER	48
6.5.	DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER	49
6.6.	KIYI YAPILARININ DÜZENLEMESİ	50
6.7.	GEMİ SANAYİ FAALİYETLERİ.....	51
KAYNAKLAR		52

KISALTMALAR

AB Avrupa Birliği

AIS Gemi Otomatik Tanımlama Sistemi

BKAY Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Planlaması

BSY Balast Suyu Yönetimi

DTO Deniz Ticaret Odası

EMSA Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı- European Maritime Safety Agency

E-seyir Elektronik Seyir

GT Groston

GTH Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi

ILO International Labour Organization

IMO Uluslararası Denizcilik Örgütü-International Maritime Organization

IMPA International Maritime Pilot's Association

KDV Katma Değer Vergisi

MEB Milli Eğitim Bakanlığı

MEO SatelliteMedium Earth Orbit Satellite

MEOSAR Medium Earth Orbit Search and Rescue System/ Orta İrtifalı Kutupsal Yörüngeli Uydu Arama Kurtarma Sistemi

MLC Maritime Labour Convention

MYO Meslek Yüksekokulu

OTS Otomatik Tanımlama Sistemleri

R.G. Resmi Gazete

STCW Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkında
Uluslararası Sözleşme-Standard of Training Certification and Watchkeeping

TEU (Twenty feet equivalent unit)

TRACECA (The Transport Corridor Europe Caucasus Asia)

UDHB Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

VHF Very High Frequency

VTS Vessel Traffic Systems

YİD Yap İşlet Devret Modeli

YÖK Yükseköğretim Kurulu

1. 10. ULAŞTIRMA ŞURASI KARARLARIYLA İLGİLİ GELİŞMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

10. Ulaştırma Şurası, Cumhuriyetimizin 100. kuruluş yıl dönümünde ülkemizin dünyanın gelişmiş 10 ülkesi arasına taşınmasına katkı sağlamak amacıyla; 27 Eylül - 1 Ekim 2009 tarihleri arasında İstanbul'da gerçekleştirilmiştir. Şura'nın Denizcilik Sektörü Raporunda toplam 106 adet hedef belirlenmiştir.

Söz konusu 106 hedeften 21 tanesi gerçekleştirilmiş, 80 tanesi halen devam etmekte, 5 adet hedefe ise henüz başlanılmamıştır. Aşağıda nispeten öne çıkan bazı hedeflere ilişkin bilgiler sunulmuş olup, tüm projelere ilişkin detaylı bilgiler ana raporda mevcuttur.

1.1. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri

- **Türkiye'nin bölgesinde lojistik merkez olması hedefi** doğrultusunda yeni limanların inşası, mevcutların geliştirilmesi ve lojistik merkezler/ Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) ile bağlantılarının artırılması, yeni Ro-Ro hatlarının geliştirilmesi, kabotajda konteyner taşımacılığının geliştirilmesi gibi çok sayıda hedef ve projeler hayata geçirilmiştir. Dünyanın en büyük limanları içerisinde yer alacak Çandarlı Limanı'nın inşaatına başlanmış ve yine Akdeniz'in en büyük limanları içerisinde yer alacak olan İzmir Limanı tevsi çalışmaları başlamıştır.

- **Ulaştırmanın kurumsal boyutunun geliştirilmesi ve modernize edilmesi ile Mevzuat Uyumu ve İdari/Teknik Kapasitenin Geliştirilmesi hedefleri** doğrultusunda 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) olarak yeniden yapılandırılmıştır.

- **Ulusal sektöre özel finans programlarının geliştirilmesi hedefi** doğrultusunda koster filosunun yenilenmesi, kısa mesafe ve kabotaj taşımacılığının geliştirilmesi çerçevesinde çalışmalar sürdürülmektedir.

- **Kamu-özel sektör işbirliğinin artırılması hedefi** doğrultusunda başta ulaştırma şurası çalıştayları olmak üzere, denizyolu ulaştırma stratejilerinin geliştirilmesinde, sektörün sorunlarının çözümü ve yeni yapılan düzenlemelere yönelik olarak özel sektör ve paydaşlar ile işbirliği yapılmıştır.

1.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri

10. şurada Denizcilik Sektörü için belirlenen toplam 106 adet hedeften Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri görev alanına giren 13 adet hedef bulunmaktadır. Söz konusu 13 hedeften 4 tanesi gerçekleştirilmiş olup, 9 tanesi devam etmektedir. Projelere ilişkin detaylı bilgiler ana raporda mevcuttur.

Gerçekleştirilen projeler; Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) kullanımının gemilerde yaygınlaştırılması, Uydu Destekli On-line Kıyı Gözetim ve İzleme Hizmetleri, Ülkemizde Orta İrtifalı Kutupsal Yörüngeli Uydu Arama Kurtarma Sisteminin (MEOSAR) kurulumu, Türkiye'nin Paris Liman Devleti Kontrolü Memorandumunda beyaz listede yer almasının sürekliliğinin sağlanması şeklinde-dir.

Devam eden projeler; Online Seyir Güvenlik Sistemi Kurulması, VTS (Gemi Trafik Hizmetleri) ve AIS Sistemlerinin Yerli Teknolojilerle Üretilmesi/Geliştirilmesi, Deniz Güvenliği ve Emniyeti için İnsansız Su Altı Aracının Geliştirilmesi, Entegre Deniz Trafik Yönetim ve Bilgi Sisteminin Oluşturulması, Boğaz Geçişlerinde Kaza Riskini Azaltacak Önlemlerin alınması, IMO (International Maritime Organization) ve IMPA (International Maritime Pilot's Association) Rehberlerine Göre İşleyen Etkin Kılavuzluk ve Römorkörcülük Alt Yapısının Kurulması, IMO Kararlarının Ulusal Harmonizasyonu, Paris Liman Devleti Kontrolü Memorandumuna Üye Olunması, Milli Klas Kuruluşumuzun Uluslararası Alanda Daha Etkin Kılınması projeleridir.

1.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri

1.3.1. Deniz Çevresi

- 5312 Sayılı Kanun ile kıyı tesislerine ait acil müdahale planları uygulamaya konularak denetim yapılmaktadır. Ulusal imkânlarla Tekirdağ' da "Ulusal Acil Müdahale Merkezi" kurulması çalışmaları başlatılmış olup Antalya'da ise Bölgesel Acil Müdahale-Eğitim ve Koordinasyon Merkezi 2013 yılı sonunda faaliyete geçecektir. Taşımacılıkta çevresel duyarlılığın artırılmasına yönelik 4 tanesi uluslararası olmak üzere toplam 11 acil müdahale tatbikatı yapılmıştır.

- Balast suyunun on-line bildirimleri alınmaktadır. Pilot bölge olarak Adana, Yumurtalık Botaş Liman Başkanlığı seçilmiştir. Ayrıca atık alımına ilişkin bildirimler devreye sokulmuştur. Deniz Kirliliğinin on-line izlenmesine yönelik olarak EMSA'dan

(European Maritime Safety Agency) alınan uydu görüntüleme sistemleri ile denizlerimizdeki kirlilik kontrol edilmektedir.

- Gemilerden yayılan sera gazlarının azaltılması, kaliteli denizcilik yakıtlarının kullanılması, sera gazları kontrol ve azaltılması ile yerli teknolojilerin desteklenmesine yönelik AB (Avrupa Birliği) projesi yürütülmektedir.

1.3.2. Deniz Turizmi

- Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması; deniz turizm sektöründe ihtiyaç olarak görünen kıyı master planı, 2010 yılında tamamlanmıştır.

- Alsancak limanının kruvaziyer gemilere hizmet vermesine yönelik uygulama imar planları onaylanma ve özelleştirme süreçleri devam etmektedir. Salıpazarı limanının ise özelleştirme ihalesi gerçekleştirilmiştir.

- Balıkçı barınaklarının kısmen yat limanlarına dönüştürülmesi kapsamında çalışmalar yapılmaktadır.

- Ege Bölgesi başta olmak üzere çok sayıda yat limanının (Bayraklı Yat Limanı, Çeşmealtı Yat Limanı, Şakran Yat Limanı vb.) yapılmasına yönelik olarak etüt, proje ve fizibilite çalışmaları tamamlanmıştır.

1.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler

10. Ulaştırma Şurası kararlarında;

Ülkemizdeki ve dünyadaki deniz ticaret filoları dikkate alınarak, gemiadamı açığını kapatmaya yönelik tedbirlerin alınması öngörülmüş, mevcut zabitan yetiştiren okullarımızın sayısının üç katına, mevcut tayfa sınıfı ve ara eleman yetiştiren meslek okulları sayısının iki katına çıkarılması öngörülmüştür. Bahse konu hususlarda önemli gelişmeler sağlanmış, uzak yol vardiya/makine zabiti yetiştiren okulların sayısı 10 adet Fakülteye ulaşmış, ayrıca 9 adet Meslek Yüksekokulu ve 41 adet MEB'e (Milli Eğitim Bakanlığı) bağlı Lisede denizcilik eğitimi verilmekte olup, hedefe ulaşılmıştır. Kurumların alt yapılarının güçlendirilmesi, kaynakların verimli kullanılması açısından işbirliği modellerinin geliştirilmesi çalışmaları devam etmekte olup, konuya ilişkin AB ve ulusal kaynaklı projeler gerçekleştirilmektedir.

- Eğitim altyapısındaki en önemli unsur olan eğiticilerin yetiştirilmesi, eğitimi ve çalışma koşulları konusunda gerekli düzenlemelerin yapılması öngörülmekte olup,

İtalya'nın proje liderliğinde Fransa ve Litvanya'nın proje ortağı olduğu AB kaynaklı "Türkiye'de Denizcilik Eğitim ve Öğretiminin Güçlendirilmesi" projesine 2012 yılında başlanarak eğitimcilerin eğitimi konusunda önemli bir adım atılmıştır.

- "Denizci Millet, Denizci Ülke" olabilmek için denizcilik kültürü, bilgisi ve çevre bilincinin artırılması yönündeki hedefler kapsamında Milli Eğitim Bakanlığı Çıraklık ve Yaygın Eğitim G.M. ile DİDGM (Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü) işbirliğinde ülke düzeyinde düzenlenecek amatör denizcilik kursları ile toplumda deniz sevgisini ve kültürünü geliştirmek amacına yönelik toplantı, seminer vb. etkinlikler düzenlenmesine ilişkin protokol imzalanmıştır. Denizcilik alanında eğitim veren kurum ve kuruluşlarda STCW Sözleşmesinin I/8 Kuralına uygun olarak Kalite Yönetim Sistemi Uygulamaları izlenmekte ve değerlendirilmektedir. Gemiadamı arz talep dengesi ve 2023 gemiadamı ihtiyacı tahmininin yapılması çalışmaları devam etmektedir.

- Türkiye'nin IMO tarafından yayınlanan ve üye ülkelerin gemiadamlarının eğitimi ve belgelendirmesi ile ilgili STCW sözleşmesi gereklerini tam olarak yerine getirdiğini gösteren "beyaz liste" deki konumunun sürdürülmesi gerektiği belirtilmekte olup, ülkemizdeki konuyla ilgili uygulamaları içeren üçüncü ülke raporumuz IMO'ya gönderilmiş ve IMO tarafından 01.06.10'da yayımlanan MSC.Circ.1164/Rev.7 no'lu Sirküler ile Türkiye Cumhuriyeti Devleti "Beyaz Liste"deki yerini korumuştur.

- Türkiye'nin gemiadamı talebi ile ilgili olarak diğer ülkelerde de çalışmak üzere STCW sözleşmesine uygun gemiadamı arz eden lider ülkelere birisi olması gerektiği hususuna değinilmiştir. Türkiye'nin IMO'nun beyaz listesinde yer alması ile STCW Sözleşmesi (Standart of Training Certification and Watchkeeping) I/10 Kuralı çerçevesinde gemiadamları eğitim ve belgelendirilmesinin tanınmasına yönelik diğer ülkelerle anlaşma yapılabilmektedir. Bu kapsamda 30 ülke ile protokol imzalanmış ve Türk gemiadamları yeterli belgeleri, Almanya, İtalya, Portekiz, Malta gibi AB üyesi ülkeler ve büyük deniz ticaret filosuna sahip diğer ülkeler tarafından tanınmakta ve bu ülkelere ait gemilerde Türk gemiadamları çalışabilmektedir.

- Ülkemizdeki denizcilik eğitimi veren Yüksek Öğretim Kurulu (YÖK), Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) ve özel eğitim kuruluşlarının STCW kapsamında kalite standartlarının sağlanması gerektiği belirtilmiştir. Türkiye'de denizcilik eğitimi veren tüm eğitim kurum ve kuruluşlar STCW Sözleşmesinin I/8 Kuralı çerçevesinde kalite yönetim sistemi yoluyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na izlenmekte ve değerlendirilmektedir. Bu izleme ve değerlendirme sonucunda sözleşmede öngörülen standartları sağlayan

eğitim kurum ve kuruluşları, mezunlarına verilecek yeterlik seviyesine göre yetkilendirilmektedir.

- Tüm tayfa ve zabitan sınıfı gemiadamları sınavlarının on-line olarak yapılması gerektiği belirtilmektedir. Zabitan sınıfı gemiadamlarının yazılı sınavları, Gemiadamları Yönetmeliği'ne göre oluşturulmuş Gemiadamları Sınav Merkezi'ne (GASM) bağlı Gemiadamları Sınav Sistemleri'nde (GSS) on-line olarak yapılmaktadır.

- Tüm gemiadamlarına akıllı kart olarak adlandırılan ve yeterlikler ile deniz hizmetlerinin on-line olarak işlendiği gemiadamı belgeleri verilmesi hususuna değinilmiştir. Mevcut itibariyle yedi Liman Başkanlığında verilen gemiadamı cüzdanlarının merkezi bir yapıya kavuşturularak Ankara'dan verilmesi planlanmaktadır. Konuyla ilgili olarak yapılan teknik ve alt yapı çalışmaları devam etmekte olup, en kısa zamanda tamamlanacaktır. Gemiadamı cüzdanlarının vatandaşa posta yoluyla doğrudan gönderilmesi için PTT kargoyla ön görüşme yapılmış ve mutabakat sağlanmıştır.

- EMSA tarafından yapılan denetimden olumlu not alarak Avrupa Birliği tarafından gemiadamlarının eğitimi ve belgelendirilmesi ile ilgili tanınan ülkeler arasında yer alınması ile denizcilikle ilgili IMO'nun beyaz listesinde bulunan ülkemiz gemiadamlarının tanınmasına ilişkin protokollerin tamamlanması hedeflenmektedir. Gemiadamlarının eğitim ve belgelendirilmesi yönünden IMO'nun beyaz listesindeki yeri korunmakta olup, EMSA tarafından ülkemizde gerçekleştirilen bir dizi denetimlerden de başarıyla çıkmıştır. AB tarafından Türk gemiadamlarının eğitim ve belgelendirmelerinin tanındığı onaylanmıştır.

1.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler

Kabotaj taşımacılığının geliştirilmesine ilişkin olarak 10. Ulaştırma Şurası'nda belirtilen hedefler kapsamında 2004 yılında başlayan ÖTV'siz (Özel Tüketim Vergisi) yakıt uygulamasına devam edilmiş ve bu uygulama ile sektöre toplam 3 milyar TL'lik destek sağlanmıştır. 10. Ulaştırma Şurası raporunun stratejik hedeflerinden 95. maddesi "Denizlerde Mali Sorumluluk Düzenlemelerinin Hayata Geçirilmesi" başlığı altında çevreye verilebilecek zararların giderilmesi ve tazminine ilişkin "Denizde Mali Sorumluluk" düzenlemelerinin yapılması hususunda öngörülen mali sorumluluk düzenlemeleri önemli bir ölçüde gerçekleştirilmiş ve hedef takvime uygun olarak hareket edilmiştir. Çevre dostu kıyı yapıları inşası ve işletilmesi ve limanlara yönelik çevresel duyarlılığın artırılması hedefleri kapsamında ana raporda detayları verilen Yeşil Liman Projesi hayata geçirilerek

belirlenen kriterleri sağlayan limanlara Yeşil Liman Sertifikası verilmesine yönelik çalışmalar devam etmektedir.

1.6. Kıyı Yapılarının Düzenlemesi

10. Şura kapsamında ele alınan; Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de birer adet ana aktarma limanı kurulması, yakın iskelelerin ortak işletilmesi, limanların kara ve demir yollarına entegre edilmesi, akıllı liman ve deniz alt yapıları sistemi kurulması proje önerileri henüz tam olarak gerçekleşmemiş olduğundan, bu konuların 11. Şura kapsamındaki hedeflerde liman alanlarının planlaması ile ilgili tek bir madde altında ele alınması kararlaştırılmıştır.

Bu projeler ortaya konulurken, Türkiye'nin önemli deniz ticaret rotaları, enerji koridorları ve Asya, Ortadoğu, Avrupa ve Rusya Bölgesinde, geçiş noktası şeklinde konumunun getirdiği jeo-stratejik önem dikkate alınarak, yeni nesil gemilere uygun derinlikte ve uygun nitelikteki limanların dünyadaki son gelişmelere paralel olarak hayata geçirilmesi konusu ön plana çıkmıştır.

10. Şura'da yer alan diğer proje tekliflerinden; 7 adet yeni kruvaziyer limanın inşa edilmesi, marina sayısının ve kapasitesinin artırılması, balıkçı barınaklarının kısmen yat limanına dönüştürülmesi maddeleri de henüz proje aşamasında olduğundan, 11. Şura kapsamında deniz turizmi yapılarıyla ilgili bir başlık altında toplanmaları uygun görülmüş ve kruvaziyer gemiler için "home-port" şeklinde limanların öncelikle gerçekleştirilmesi gerektiği değerlendirilmiştir.

11. Şura için yapılan çalıştay toplantılarında özellikle bütünleşik kıyı alanları planlamasının önemi tüm katılımcılar tarafından ortak uzlaşılan bir konu olarak, henüz ülke bütününde tam olarak tamamlanmamış ve diğer kurum ve kuruluşlar ile Bakanlığımızın ortak çalışmasına dayalı olan; entegre kıyı alanları ve yapıları yönetimi sağlanması, çevre dostu kıyı yapılarının inşası ve işletilmesi, kıyı yapıları coğrafi bilgi sisteminin kurulması, şeklindeki 10. Şura önerilerinin bir arada ele alınarak, konunun genişletilmesi tartışılmıştır.

Bu kapsamda; kıyı erozyonunun önlenmesi, kıyı yapılarında kullanılan malzemeler ile tarama ve dolgu işlemleri için kullanılan tekniklerin çevreye duyarlı olması ile kıyılara taş dökme vb. uygulamaların önüne geçilmesi ve mevcut kıyı yapılaşmalarındaki çarpıklığı önleme amaçlı kıyısız dönüşüm sürecinin gerçekleştirilmesi gerektiği üzerinde durulmuştur. Karadeniz'den Marmara veya Ege'ye Kanalla Geçiş projesi ise Kanal

İstanbul adı altında projelendirilmiş olup, 11. Şura'da deniz taşımacılığı ve rekreatif amaçlı ilave kanal projesi önerilerinin tartışılması kararlaştırılmıştır.

1.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri

11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası öncesinde gerçekleştirilen Gemi Sanayi Faaliyetleri Çalıştayının içerik konularıyla ilgili olarak 10. Ulaştırma Şurası sonucundaki ortaya konulan "Hedef 2023" proje önerileri hakkında bir değerlendirme yapılması uygun görülmüştür. Burada, "Hedef 2023" projelerinden en güncel ve en uygulanabilir olanları seçilmiş olmakla birlikte, bu projelere ilişkin olarak günümüze dair mevcut gerçekleştirmelerden ve son durumlardan bahsedilecektir.

10. Ulaştırma Şurası'nın 2023 hedeflerinin belirlendiği 30 numaralı projede de "Tersanelerde İstihdam Kapasitesinin Artırılması" hususundan bahsedilmekte olup, bu konuda tersanelerdeki doğrudan istihdamın 100.000 kişi dolaylarına çıkarılması hedeflenmiştir. Bu hususla ilgili olarak ülkemiz gemi inşa sektörü, dünya gemi inşa sektörüne göre daha avantajlı bir konumdadır. Çünkü ülkemizin bu alanda yetişmiş oldukça fazla iş gücü kapasitesi bulunmaktadır.

Gemi inşa sektörünün bugün itibarıyla 22.000 dolaylarında olan işgücü kapasitesi, 2008 krizinin olumsuz etkisinin giderek azalmasıyla ve sektörde yapılacak iyileştirme çalışmalarıyla 2023 hedefimiz olan 100.000'lik istihdam rakamına ulaşılacağı öngörülmektedir.

10. Ulaştırma Şurası sonucunda ortaya konulan 2023 hedeflerine dair projelerden gemi sanayi faaliyetleriyle ilgili olan diğer projelere ilişkin olarak da günümüze değin önemli ölçüde somut bir aşama kaydedilememiştir. Bunun sebebi ise, 2008'de başlayan ve halen geçerliliğini sürdüren küresel krizdir. Bilindiği gibi gemi inşa ve gemi yan sanayi, daha ziyade emek yoğun işgücüne dayalı bir sektör olduğu için söz konusu krizden oldukça etkilenen bir tablo çizmiş ve malum krizin yansımaları bugüne kadar geçerliliğini koruyarak devam etmiştir. İçinde bulunulan bu dönemde küresel finansal krize rağmen gemi inşa sektörümüzde başladıkları yatırımları tamamlayan ve teknolojik gelişmeler kaydeden bazı tersanelerimiz de bulunmakta olup, bu da sektörümüz için iyi bir gelişme olarak değerlendirilmektedir.

2. SEKTÖRÜN MEVCUT DURUMU VE SEKTÖRDEKİ GELİŞMELER

2.1. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri

2.1.1. Dünyada Mevcut Durum ve Gelişmeler

1950 yılında 500 milyon ton olan dünya deniz ticaret hacmi bugün 18 kat artarak 9,5 milyar tona ulaşmış olup hacim olarak dünya ticaretinin %75'i denizyoluyla gerçekleştirilmektedir. (Kaynak: The Global Enabling Trade Report 2012) Parasal değer açısından ise dünya ticaretinin toplam değeri 18,3 trilyon USD olup, bunun yaklaşık 11 trilyon USD'lik bir kısmı denizyoluyla gerçekleştirilmektedir. (Kaynak: ISL ve WTO) Deniz ticaretindeki gelişmeyi ton-mil olarak değerlendirecek olursak, 1975 yılında 6 bin milyar ton-mil iken, 2011 yılında 32 bin milyar ton-mil'e ve 2012 yılında 35 bin milyar ton-mil'e ulaşmış durumdadır. (Kaynak: UNCTAD & EURONAV Annual Report 2012)

Dünya konteyner liman elleçlemeleri ise 2012 yılında %5.9'luk artışla 572.8 milyon TEU'yla (Twenty feet equivalent unit) tarihinin en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Clarkson Research Hizmetlerine göre 2011 yılında dünyada denizyolu ile taşınan toplam konteyner ticareti 151 milyon TEU olarak gerçekleşmiş, 2012 yılında ise %3,6'lık artışla yaklaşık 156 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Konteyner ticaret hacmi 2011 yılında 1,42 milyar ton iken, 2012 yılında %4,3 artışla 1,48 milyar tona ulaşmıştır. (Kaynak: Clarkson & ISL) Ancak, yük taşımacılığı, dünya için ne kadar önemliyse de, insan sağlığı, çevre ve iklim üzerindeki etkileri tartışılmaya devam etmektedir. (UNCTAD, RMT, 2012).

Ayrıca, Avrupa'da yaşanan ekonomik krizin bankaların bilanço küçültmesine giderek sektöre verilecek kredileri daraltacağı ve denizcilik sektörü açısından finansman teminini güçleştireceği değerlendirilmektedir. Gemi arzındaki fazlalık 2011 sonları ve 2012 başlarından beri süregelen düşük navlunların devamına yol açmaktadır. Artan petrol fiyatları işletme maliyetlerini arttırmakta ve düşük seyreden navlunlar nedeniyle sektörün ayakta durmasını zorlaştırmaktadır.

2.1.2. Türkiye'de Mevcut Durum ve Gelişmeler

Limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 2002 yılında 190 milyon ton iken, 2012 yılında 2002 yılına göre %104 artarak 387 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı ise 2002 yılında 1,9 milyon TEU iken, 2012 yılında, 2002 yılına göre %268 oranında artarak 7,1 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir.

Kabotajda taşınan yolcu sayısı 2002 yılında yaklaşık 99 milyon iken, %61 artışla 2012 yılında bu sayı 159 milyonu aşmıştır.

Kabotajda taşınan araç sayısı 2002 yılında 5,4 milyon iken, %97 artışla 2012 yılında 10,7 milyona ulaşmıştır. Kabotajda elleçlenen yük miktarı 2002 yılında 28,8 milyon ton iken, %63 artışla 2012 yılında 46,9 milyon tona ulaşmıştır. Uluslararası düzenli Ro-Ro (roll on-roll off) hatlarında taşınan araç sayısı 2002 yılında 200 bin araç iken, 2012 yılında %102 artışla 403 bin araç taşınmıştır. 2010 – 2013 döneminde mevcut Ro-Ro hatlarına ilave olarak 14 yeni hat faaliyete geçmiştir. İç sularımızda yolcu ve araç taşımacılığı yapılmaktadır ancak iç sularımızın genelde debileri ve rejimleri yüke elverişli olmayıp, turizm ve su sporları için geliştirilmesi daha uygundur.

Uluslararası alanda ise, Türkiye üzerinden geçen ulaştırma koridorlarından AB tarafından desteklenen ve çevre ülkelerle entegrasyonu hedefleyen Pan-Avrupa ulaştırma koridorları, Türkiye-AB arasındaki ticaret ve ulaştırma açısından önem taşımaktadır. Türkiye, Karadeniz ulaşım alanı içerisinde yer almaktadır. Denizyolu bağlantıları ve limanlar açısından önemli olan bir başka proje ise AB tarafından oluşturulan “Deniz Otoyolları” (Motorways of the Sea) projesidir. Türkiye’yi etkileyen bir başka önemli koridor ise TRACECA (The Transport Corridor Europe Caucasus Asia) koridorudur.

2.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri

Dünyada hızla gelişen deniz ticareti, ülkelerin kıyı bölgelerinde ve limanlarında deniz emniyeti ve güvenliğinin sağlanması amacıyla teknolojinin tüm imkânlarının bu alanda da kullanılmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu doğrultuda deniz trafiğinin artacağı öngörülen limanlarımızda, kıyılarımızda ve özellikle Türk Boğazlar sisteminde deniz emniyetinin artırılması, deniz kazalarının meydana gelme riskinin azaltılması, dolayısıyla can ve mal kayıplarının asgari düzeye indirilmesi için özellikle elektronik ve haberleşme alanındaki uluslararası gelişmelerden azami ölçüde yararlanılmalı ve yeni sistemlerin kurulumu aşamasında deniz elektroniği konusunda faaliyet gösteren yerli üreticiler teşvik edilmelidir. Dünyada yabancı gemilerin denetlenmesi ile ilgili Liman Devleti Memorandumu olarak 9 Bölgesel Memorandum bulunmaktadır. Ülkemiz, Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Memorandumu ile Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Memorandumuna üye olup, bu iki memorandum kapsamında yabancı gemilere denetimler limanlarımızda görevli Gemi Denetim Uzmanları tarafından etkin bir şekilde yapılmaktadır. Memorandumlar içerisinde en etkili olarak kabul edilen çoğunluğunu Avrupa ülkelerinin oluşturduğu Paris Liman Devleti Kontrolü Memorandumuna ülkemizin üye olması önem

arz etmektedir. Paris Liman Devleti Denetimi Memorandumuna üyelik için 2007 yılında ülkemizde başvuru gerçekleştirilmiş olup, olumsuz yanıt alınmıştır. Antlaşma metninde belirtilen üyelik şartlarından “Beyaz Liste’de yer alma” şartı sağlanmıştır. Üyelik şartlarında, üyelerin birbirileriyle iyi ilişkiler içerisinde bulunmaları, üyelik için Memoranduma taraf tüm üye ülkelerin oy birliği ile kabulü ve yürürlükteki Sözleşmelerin tamamına taraf olmak hususları yer almaktadır. Ülkemiz Paris Liman Devleti Denetimi Memorandumu’nda Beyaz Listede, Tokyo Liman Devleti Denetimi Memorandumu’nda ise Gri Listede yer almakta olup, diğer memorandumlarda liste uygulaması bulunmamaktadır.

Türk bayraklı gemilerin Tokyo Memorandumu kapsamında 2009 yılında %16,7 olan tutulma oranı, 2011 ve 2012 yıllarında % 4’ler mertebesinde (son 5 yılın en düşük seviyesine) seyretmiştir. Böylece, özellikle Uzakdoğu ve Asya-Pasifik Bölgesi’nde faaliyet gösteren büyük tonajlı Türk bayraklı dökme yük gemilerimizin ve tankerlerin tutulma nedeniyle limanda bekletilmelerinden kaynaklanan ticari kayıplarının önüne geçilmiş ve Türk bayrağının Tokyo MoU’daki itibarı artmıştır. Bunda, 2011 yılında başlatılan Tokyo MoU (Memorandum Of Understanding) ile ilişkilerin güçlendirilmesine yönelik çalışmaların ve 2012 yılında Tokyo MoU Sekretaryası aracılığıyla Türkiye ile Avustralya arasındaki PSC ilişkilerinin güçlendirilmesine yönelik faaliyetlerin büyük etkisi olmuştur. Benzeri faaliyetlerin, Tokyo MoU’da artarak sürdürülmesi ve aynı etkinliğin USCG ve Indian MoU’da da sağlanması önem arz etmektedir.

Ayrıca, sektörün mevcut durumu ve sektördeki gelişmelere ilişkin aşağıda başlıklar halinde verilen fakat ana raporda detaylı değerlendirmeleri yapılan diğer konular ise; yolcu gemilerinde hareket yeteneği kısıtlı yolcular, program dışı denetimler, bayrak devleti denetimleri, liman devleti denetimleri, gemi denetim uzmanlarının eğitimi, Emniyet Yönetimi Sisteminin etkin uygulanması, az sayıda gemisi bulunan ve genellikle küçük tonajlı (3000 gros ton (GT) altı) gemilere sahip firmalarda emniyet yönetimi sisteminin uygulanması ve etkileri, MLC (Maritime Labour Convention) 2006 Sözleşmesi, memorandumlarda ülkemizin durumu ve etkinliğimizin artırılması, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin düzenlenmesine yönelik mevzuat eksikliğinin bir an önce giderilmesi, seyir emniyetine tehlike arz eden seferden men veya terk edilmiş gemiler ile ilgili mevzuat değişikliğine gidilmesi, balık çiftlikleri ve denizdeki diğer yapıların seyir emniyeti açısından uluslararası görünür işaretlerle donatılmaları ve denetlenmeleri, kablo ve boru hatları ile liman/terminal inşaatı ile ilgili faaliyetlerin haritalara doğru işlenebilmesi için iletilen bilgilerin denetlenmesi ve kontrol eksikliğinin giderilmesi ile sektör, üniversiteler ve kurumlar arası koordinasyonun artırılması, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi

Güvenlik Kodu uygulamalarının düzenli takip edilerek aksaklıkların kısa zamanda giderilmesi, teknolojik ve bilimsel çalışmaların desteklenmesi hususlarıdır.

2.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri

2.3.1. Deniz Çevresi ve Turizmde Dünyadaki Mevcut Durum

Dünya gündemini meşgul eden en önemli konulardan biri de çevre kirliliği sorunudur. Gemilerin normal operasyonlarından kaynaklanan balast ve sintine atıkları, gemilerin legal veya illegal yollardan taşıdıkları tehlikeli atıklar, gemi çöplerinin denize boşaltılması, deniz ve okyanusların kirlenmesine neden olmaktadır.

Ayrıca büyük kazalar sonucunda yaşanan ekosistem felaketleri bir başka kirlilik yaratmaktadır. Avrupa ülkelerinin yarattığı potansiyelle Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerde, deniz turizmi için alt yapılara ağırlık verilmeye başlanılmıştır. Türkiye 25,5 milyon turist ile dünya turizmde 7. sırada yer almaktadır.

2.3.2. Deniz Çevresi ve Turizmde Ülkemizdeki Mevcut Durum

- Ülkemizin coğrafi konumu itibarıyla, deniz ulaştırması açısından dünyanın önemli geçiş yolları üzerinde bulunması boğazlarda yoğun bir deniz trafiğine neden olmaktadır. Türkiye'yi çevreleyen Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz yarı kapalı denizler olduklarından ve suların kendini yenileme süreci çok uzun olduğundan denizlerimiz önemli kirlilik sorunlarıyla karşı karşıya kalmaktadır. Boğazlarda, ham petrol, türevleri ve kimyasal yükler taşıyan gemilerin kaza yapma ihtimali nedeniyle büyük bir kirlilik riski oluşmaktadır. Dünya üzerinde meydana gelen büyük ölçekli kazalarda ulusal anlamda organizasyonlar gerçekleştirilerek halkın gönüllü katılımı sağlanmaktadır.

- Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğe Hazırlıklı Olma ve Müdahale İle İlgili Eğitim Seminerlerinin ve Tatbikat Programlarının Usul ve Esasları Hakkında Genelge kapsamında yetki belgesi alan 13 adet kurum/kuruluş mevcuttur.

- 5312 sayılı Kanuna göre hazırlanan kıyı tesisi acil müdahale planları ve verilen eğitimler sayesinde kıyı tesisleri bilinçlendirilmiştir. Personele verilen eğitim, kıyı tesislerinde temin edilen ekipman bilgi ve donanım ile düzenlenen acil müdahale tatbikatları artık kendi programını, öz bilgisini üretmiş ve saha uygulamasının “anaç” ayağı olarak nitelediğimiz Kıyı Tesisleri Acil Müdahale programına farkındalık yaratmıştır. Karadeniz Ereğli, İzmit Körfezi, İskenderun Körfezi, İzmir Aliağa Körfezi, Romanya Köstence, Samsun, Çanakkale, Antalya, Gürcistan, İstanbul ve KKTC'de (Kuzey Kıbrıs

Türk Cumhuriyeti) Petrol Kirliliğine Müdahale Ulusal ve Uluslararası Tatbikatları icra edilmiştir.

- Kazalara acil müdahalede bulunabilecek ve kıyı tesisleriyle ortak hareket edebilecek 11 adet firma yetkilendirilmiştir.

- Acil Müdahale Merkezlerinin Oluşturulması ve Denizlerimizde Mevcut Durumun Tespiti Projesiyle petrol ve diğer zararlı maddelerle meydana gelebilecek deniz kirlenmesinde birçok verinin bir anda yorumlanabileceği hassas haritalandırma Coğrafi Bilgi Sistemi kurulmuştur.

- Antalya ilinde Deniz Kirliliğine Karşı Bölgesel Acil Müdahale-Eğitim ve Koordinasyon Merkezinin 2013 yılı sonunda hizmete girmesi planlanmıştır. Tekirdağ Marmara Ereğlisi'nde Ulusal Acil Müdahale Merkezinin 2015 yılında hizmete girmesi planlanmaktadır. Ülkemiz deniz kıyı alanlarında acil müdahaleye geçebilecek donanımlı 16 adet Acil Müdahale depolama istasyonu kurulacaktır.

- Uydu fotoğrafları yardımıyla kirlilik yapan gemiler tespit edilerek ilgili ülkelere bildirilerek işlem yapılmaktadır. Gemiler uydu görüntülerinin elde edildiği Clean Sea Net sistemiyle 24 saat sürekli izlenmektedir.

- Gemilerin balast suları ile taşınan zararlı sucul organizmalar sonucu çevrenin olumsuz etkilenmesinin azaltılması amacıyla Uluslararası Balast Suları ve Sedimanları Yönetimi ve Kontrolü Sözleşmesinin Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde tüm gereklerini yerine getirmek üzere hazırlıklar tamamlanmıştır. Ayrıca GLOBALLAST Partnership Projesinde lider ülke olarak Akdeniz için balast yönetim planı çalışmaları sürdürülmektedir. TÜBİTAK MAM tarafından hazırlanan internet üzerinden ulaşılan Balast Suyu Raporlama Form Sistemi 2007 yılından itibaren kullanılmaktadır.

- Gemi Kaynaklı Emisyonlar ve İklim Değişikliği; Gemi Kaynaklı Emisyonlar AB Eşleştirme Projesi kapsamında MARPOL Ek VI'nın uygulanmasına yönelik proje, İspanya Krallığı ile birlikte Mayıs 2012 yılından beri yürütülmektedir.

- Deniz turizminin; kruvaziyer, marinacılık, yatçılık, su altı ve su üstü su sporları, günübirlik geziler ve feribotçuluk gibi pek çok alanında, ülkemiz coğrafi konumu ve yapısından kaynaklanan çok büyük avantajlara sahiptir. Akdeniz çanağında kruvaziyer gemi işletmeciliği ile yat turizminin gelişmesine yönelik, yeni yat limanlarının faaliyete geçmesi sektörde gözle görülür gelişmeleri göstermiştir.

2.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler

2.4.1. Dünya'da Gemiadamlarının Arz/Talep Durumu

BIMCO/ISF Manpower Report 2010'a göre dünya genelinde 624,062 zabıt ve 747,000 tayfa arzı bulunmaktadır. Buna karşın 636,543 zabıtana ihtiyaç bulunmaktadır. Dünya genelinde 12,481 (%2) zabitan açığı bulunmaktadır. 2015 yılında iyimser tahmine göre bu açık aynı kalacak, normal tahmine göre ise 30,241 (%5) zabitan açığı ortaya çıkacaktır. 2020 yılı için yapılan öngörülme göre ise iyimser tahminde 13,000 zabitan fazlası, normal koşullara göre 7.917 (%1), zabitan açığı ortaya çıkacaktır. Özellikle yönetim seviyesindeki zabitan sınıfında (Kaptan, Başmühendis, 2. Kaptan ve 2. Mühendis) tanker ve açık deniz destek gemilerinde gemiadamı açığı daha fazla hissedilmektedir. OECD (The Organisation for Economic Co-operation and Development) ülkelerinde ise arz talep arasındaki açık daha belirgin olup, zabıtlar için açık 45,000, tayfalar için ise açık 145,000'dir. Bu açığın zabıtlar için 2015 yılında 63,000'e ulaşacağı tahmin edilmektedir.

2.4.2. Türkiye'de Gemiadamlarının Arz/Talep Durumu

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın (UDHB) verilerine göre Türkiye'de aktif zabitan sınıfı gemiadamı sayısı 41,972'dir. Güverte sınıfı zabitan sayısı 23,985 ve makine sınıfı zabitan sayısı 18,001'dir. 2007-2013 yılları arasında uzakyol vardiya zabıtlarının sayısı 3186'den 5348'e ulaşarak her yıl ortalama %11,3 oranında bir artış göstermiştir. Aynı dönemde uzakyol birinci zabıtlarının sayısı her yıl ortalama %14,4 uzak yol kaptanlarının sayısı her yıl ortalama 10,7 oranında bir artış göstermiştir. 2007-2013 yılları arasında uzakyol vardiya mühendisi sayısı 566'dan 1379'e ulaşarak her yıl ortalama %24 oranında artış göstermiştir. Zabitan sınıfı gemiadamlarının eğitimleri Yükseköğretim Kuruluna ve Mili Eğitim Bakanlığı'na bağlı olarak yürütülmektedir. MEB'e bağlı olarak 38 lisede güverte ve makine zabitan sınıfına yönelik eğitim verilmekte olup bu liselerin 11.sınıfında 1614, 12.sınıfında 1634, toplam 3248 zabıt adayı eğitim görmektedir.

2012 yılı için UDHB tarafından yetkilendirilmiş olan lisans düzeyinde eğitim veren sekiz fakülte ve yüksekokul bulunmaktadır. Ülke genelinde 2012 yılı için Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümlerinin toplam kontenjanı 670, Gemi Makinaları İşletme Mühendisliği Bölümlerinin toplam kontenjanı ise 461'dir. Dokuz Eylül Üniversitesi-ABD (Amerika Birleşik Devletleri) Maine Maritime Academy ve İstanbul Teknik Üniversitesi'nin (İTÜ) ABD-Sunny Maritime College ile yürütülen ortak programları ve İTÜ'nün Kuzey Kıbrıs Kampüsü'ndeki eğitimleri de kontenjanlara dâhil edilmiştir.

UDHB tarafından yetkilendirilmiş olan ön lisans düzeyinde eğitim veren meslek yüksekokullarının sayısı dört olup kontenjanları ana raporda belirtilmiştir. Ülke genelinde yetkilendirilmiş meslek yüksekokulları bünyesindeki Deniz Ulaştırma ve İşletme ve Güverte Bölümlerinin toplam kontenjanı 185, Gemi Makinaları İşletme Bölümü kontenjanı ise toplam 185 kişidir.

Denizcilik eğitimi veren YÖK'e bağlı fakülte, yüksekokul ve meslek yüksekokul sayılarının kısa ve orta vadede artması beklenmektedir. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığından ayrılan askeri personel de deniz ticaret filosu için gemiadamı arzına katkı sağlamaktadır. Ayrıca, gemi inşaatı ile gemi makineleri mühendisliği, makine mühendisliği, gemi inşaatı ve deniz teknolojisi mühendisliği bölümleri mezunları tamamlama eğitimleri yolu ile Uzakyol Vardiya Mühendisi olabilmektedir. Türk deniz ticaret filosunun Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline kayıtlı gemi sayısının son yıllarda hızla arttığı gözlenmektedir.

Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline kayıtlı 1000 GT'den büyük gemi sayımız 2005 yılında 648 iken, yıllık ortalama % 11,6'lık artışla, 2012 yılı itibariyle 1174'e ulaşmıştır. 150 GT ve üzeri gemiler göz önüne alındığında Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı gemilerin toplam sayısı yıllık ortalama %7 artışla 2003 yılında 1148 iken 2012 yılında 1879 olmuştur.

2.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler

2.5.1. Deniz Ticareti Stratejik Analizi ve Politikalar

Dünya deniz ticaret hacmi 2012 yılında 9,5 milyar tona ulaşmış olup, taşınan yükün %42,5'ini dökme yükler, %32,1'ini sıvı yükler, %15,6'sını konteyner ve %9,8'ini diğer kuru yükler oluşturmaktadır (Kaynak: ISL). Türkiye'nin GSYİH artış hızı 2004-2011 yılları arasında dünya gayri safi büyüme hızının yaklaşık iki katı olarak gerçekleşmiş, (Kaynak: IMF, WB) bu büyüme rakamları kendini denizyolu taşımacılığında, filoda ve yük elleçlemesinde artış olarak göstermiştir.

2002'de gerçekleştirilen 190 milyon tonluk elleçleme miktarı 2012'de yaklaşık iki katına çıkarak 400 milyon tona ulaşmış olup, Türkiye'nin bu değerler ile dünya limancılık pastasından %0,5 pay aldığı söylenebilir.

Ancak politika olarak, Türkiye ağırlıklı olarak kendi yüklerini elleçleyen bir ülkeden ziyade coğrafi konumunun da avantajıyla deniz taşımacılığında transit bir ülke haline

gelmelidir. Türk sahipli filomuz ise 2002 yılında dünya sıralamasında 19. Sırada yer alırken 2013 yılında 2002 yılına göre % 225'lik artışla 30,3 milyon DWT (Dead Weight Ton) ile 13. sıraya yükselmiş olup bu tonaj dünya filosunun yaklaşık %3'üdür. (Kaynak: ISL 2013)

Bunlarla birlikte, liman tesislerinin çevreye duyarlı, ulusal/uluslararası standartlar çerçevesinde işletilmesi için gerekli düzenlemelerin teşvik edilmesi amacıyla “Yeşil Liman” projesi başlatılmış olup koşulları sağlayan limanlara Yeşil Liman Sertifikası verilecektir.

Ayrıca, engelli vatandaşlarımızın yolcu limanı/iskele ve gemileri, sağlıklı ve güvenli bir biçimde kullanabilmesi ve bunlara ulaşabilmesi amacıyla “Engelsiz Denizler” projesi başlatılmış olup kriterleri sağlayan liman/iskele ve gemilere sertifika verilecektir.

2.5.2. Uluslararası İlişkiler ve Hukuksal Düzenlemeler

Türkiye'nin uluslararası alanda imzaladığı 54 adet ikili denizcilik anlaşması bulunmaktadır. Bunların 43'ü yürürlüktedir. 11 anlaşmanın onay süreci ile birlikte 12 ülkeyle denizcilik anlaşması imzalanması, 2 ülkeyle de yenileme çalışmaları devam etmektedir. Ülkemiz, uluslararası deniz sigortaları mevzuatına uyum çerçevesinde uluslararası mali sorumluluk sözleşmelerine taraf olma çalışmalarını sürdürmektedir.

Mali sorumluluğa ilişkin Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC), Petrol Kirliliğinin Tazmini için Uluslararası Fon Sözleşmesi (IOPC FUND 92), Ek Fon 2003 (Supplementary Fund 2003) ve Bunker 2001 sözleşmelerine ülkemiz taraf olmuş olup, ülkemizin Atina Sözleşmesi ve Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar İçin Tazmin ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşmesine (HNS 1996) taraf olma çalışmaları sürmektedir.

Türkiye'de hâlihazırda P&I sigorta hizmeti veren yerli bir kuruluş bulunmamakta, bu hizmet yurtdışından P&I kulüpleri veya sigorta şirketleri tarafından temin edilmektedir. Böylece, yurt içinde bu sigorta hizmetini veren yerli bir kuruluş bulunmadığından, donatanlarca P&I sigortası için ödenen primler ulusal kaynakların kaybına neden olmaktadır.

Son yıllarda başta Somali açıkları ve Aden Körfezi olmak üzere deniz ticareti açısından stratejik öneme sahip geçiş yollarında deniz haydutluğu saldırıları sıkça yaşanmaktadır. Yapılan hesaplamalarda, korsanlığın uluslararası ekonomiye yıllık maliyetinin, 7-12 milyar \$ arasında olduğu bilinmektedir.

2.5.3. Tarifeli Taşımacılık ve Denizyolu Taşımacılığı

ÖTV'siz yakıt uygulaması ile düşük yakıt alımı maliyetlerin düşmesine neden olmuştur. Denizden faydalanmak amacıyla, daha ucuz seyahat imkânı, düşük avlanma maliyetleri, ticari yatlar vasıtasıyla ülke tanıtımı, turizmin desteklenmesi, sanayi girdi maliyetlerinin düşürülmesi, hızlı deniz taşımacılığının desteklenmesi ile yolcuların zamandan kazanımı gibi sağlanan tüm bu faydalar ülkenin gelişimine katkı sağlamaktadır.

Kabotajda taşınan yolcu sayısı 2004 yılından önce 100 milyon seviyelerinde iken, 2012 sonu itibarıyla 159 milyona ulaşmıştır. Taşınan araç sayısı ise 2004 yılından önce 6,2 milyon adet iken 2012 sonu itibarıyla 10,7 milyon adede ulaşmıştır. İç sularımızda ise yıllık 500 bin civarında araç taşıması yapılmaktadır.

2.6. Kıyı Yapılarının Düzenlemesi

2.6.1. Dünya’da ve Türkiye’de Kıyı ve Deniz Alanlarının Yönetimi ve Kıyıların Üst Ölçekli Planlaması

Dünyada ve özel olarak Türkiye’nin de dâhil olduğu Avrupa Bölgesinde kıyı ve deniz alanlarının yönetimi konusunda, “Bütünleşik Kıyı ve Deniz Alanları Yönetimi” üzerinde durulmaktadır. Avrupa Parlamentosu 1999 yılında “Bütünsel Kıyı Yönetimi Üzerine Avrupa için Bir Strateji” dokümanı hazırlayarak, konunun Avrupa için önemini altını çizmiş kıyı alanları yönetiminin ana hatlarını belirlemiştir. Türkiye’de ise, Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Planlaması çalışmaları, mekânsal plan çalışmaları ile paralel olarak sürdürülmektedir. Kıyı yapılarının üst ölçekteki planlamasında etkili olan bir diğer unsur sektörel planlardır. Kıyı yapılarının ve limanların üst ölçekli planlama çalışmalarında Dünya örneklerine benzer şekilde planlama yapılması durumunda; kıyılarda bölgesel gelişmişliğe göre sınıflandırma yapılarak, coğrafi özellikler itibarıyla bölgesel planların hazırlanmasının yanı sıra, üst ölçekli planlara göre belirlenen her bir liman bölgesinin tüm terminallerini kapsayan master planlarının da oluşturulması gerekmektedir.

2.6.2. Dünya ve Türkiye’de Kıyı Yapılarının Yer Seçimi, Planlanma ve Tasarımı

2.6.2.1. Kıyı Yapılarının Yer Seçimi, Planlanma ve Tasarımı

Kıyı yapılarının planlama ve tasarımında dikkat edilen temel kriterler, dünya ve Türkiye özelinde benzer niteliktedir. Ancak, kıyı yapılarının planlama süreçleri farklı mevzuat ve kurumsal yapılarından kaynaklı olarak farklı şekilde ilerlemektedir. Temel

farklılık ise, kıyı yapılarının tasarımı için geçerli olan oşinografik ve coğrafi koşulların farklı bölgelerde oluşturduğu özel durumlardır. Kıyı yapılarının planlama ve tasarımında önemli olan unsurlar kıyı tesislerinin planlaması, kıyı tesislerinin su alanlarının tasarımı ve kıyı tesisi üst yapılarının planlaması şeklinde özetlenebilir. Kıyı yapılarının tasarımı yapılmadan önce, kıyılarda kıyı yapısı inşa edilecek alanların planlaması konusunun ele alınması gerekmektedir. Bu konuda; limanlar, deniz içi boru hattı sistemleri, yat limanları, balıkçı barınakları, balık çiftlikleri ve amatör denizcilik amaçlı kıyı yapıları gibi farklı kullanımların gereksinimleri belirlenmiştir.

2.6.2.2. Türkiye’de Kıyı Yapılarının Planlanması Süreci

Türkiye’de mekansal planlama işlemleri mer-i mevzuat kapsamında ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri ile oluşturulmaktadır. Denizcilik ve diğer ulaştırma modları ile bağlantılı olarak; ilgili planların, master planlar ile uyumu ve bölgedeki mevcut kıyı tesislerinin kapasite kullanımı dikkate alınarak, kıyı yapısı planlamasının yeterli deniz alanı, deniz derinliği ve gemi manevra alanını sağlayan, depolama ve diğer gerekli alan kullanımları uygun büyüklükte olan ve diğer ulaşım modları ile kara bağlantısı bulunan yatırımları içermesi öngörülmektedir.

2.6.3. Limancılık Sektörü

Antik dönemden bugüne kadar ticaretin devam edebilmesinde ve büyük kentlerin oluşumunda önemini sürdüren limanlar, sanayi devrimi sonrası farklı gelişim süreçlerinden geçmişlerdir. Dünya’da limanların gelişim sürecinde, 19. yüzyıldan 1980’lerin sonuna kadar olan dönemde kendi geri sahalarına hitap eden limanların, gelişen ulaşım teknolojileri ve artan ticaret ile hem denizden limanlar arasında hem de karadan geri sahadaki merkezler arasında koridorlar oluşturduğunu ve bu koridorlar üzerinde bazı limanların ana limanlar olarak ortaya çıktığını görüyoruz.

Aynı süreçte, artan liman alanı ve depolama ihtiyaçları, limanları kıyı bölgelerdeki kent merkezlerinin dışında gelişime yöneltmiştir. 90’lara gelindiğinde ise, merkezileşen ana liman alanları yakın çevrelerine bazı uzmanlaşmış limancılık faaliyetlerini dağıtmaya başlamış ve ana deniz yolu hatları üzerinde aktarma limanları oluşmuştur. Son dönemde limanlar, kara tarafındaki geri sahasında lojistik yükleme / dağıtma merkezleri oluşması ile limancılığın kara ve denizyolu ulaşımındaki çok modlu ulaşım zincirinin bir halkası halini alması ile bölgeselleşmektedir.

Türkiye’de ise ana limanlar henüz devreye girmemiş durumda olup geri saha lojistik bağlantılarının oluşturulması önem arz etmektedir. Liman tesisleri ise çoğunlukla müstakil iskeleler şeklindedir.

2.6.4. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları Sektörü

Dünya genelinde 36 milyar Euro büyüklüğe ulaşmış kruvaziyer endüstrisi ve yılda yaklaşık 21 milyon yolcuya ulaşan kruvaziyer turizmi AB ve ABD ülkelerinden yolcularla gerçekleştirilmekle birlikte, son yıllarda Akdeniz çanağında da artış göstermekte ve önem kazanmaktadır. Yat turizminin en yoğun olduğu iki merkez ise Akdeniz ve Karayipler’dir. Bu iki bölge, iklimin de yardımı ile yaz ve kış dönemlerinde birbirini tamamlamaktadır. Sadece Akdeniz 600 bin yata ev sahipliği yapmaktadır. 10. Şura kapsamında Türkiye’de kruvaziyer limancılık alanında en büyük ihtiyaç olarak, başta İstanbul, İzmir ve Antalya olmak üzere en az üç bölgede “home-port (ana liman)” niteliğinde kruvaziyer liman olması öngörülmüş ancak bu çalışmalar henüz tamamlanmamıştır. Türkiye’de yat turizmi hareketleri ise, 1980’li yılların ikinci yarısından sonra çoğunlukla Ege ve Akdeniz kıyılarında gelişim göstermiştir. Dünyada yatçıların temizlik, yoğunluk ve alışkanlık bakımından diğer yatçılık bölgelerinden kaçmaları, Türkiye’de yatçılık hareketlerine ivme kazandırarak, yat limanlarına olan talebi arttırmıştır. Dünya genelinde yatçılık faaliyetlerinin yoğun olarak Akdeniz’de gerçekleşmesi, ülkemizin bu sektördeki gelişimini sağlama noktasında önemli bir fırsat sunmaktadır. Ancak yeterli kapasite henüz sağlanamamıştır.

2.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri

2.7.1. Gemi ve Yat İnşa Sanayine Genel Bakış ve Mevcut Durum

Dünyada gemi inşa sanayi; ihracat ile birlikte döviz girdisi sağlayan, yabancı sermayeyi davet eden, beraberinde yan sanayiye geliştiren, teknoloji transferini cezbeden, ülke savunmasına kattığı ve yeni gemilerle gelen değerle stratejik önem taşıyan, bakım-onarım hizmetleriyle deniz ticaret filosunu destekleyen, yan sanayisi ile birlikte 1’e 7 oranında istihdam sağlayan bir ağır sanayi iş koludur. Ülkemizde ve dünyada gemi ve yat inşa sanayi faaliyetlerine ilişkin son duruma ve bu konudaki gelişmelere bakacak olursak; mevcut 71 adet faal tersanemizin ortalama 3,6 milyon DWT/Yıl kurulu proje kapasitesi mevcuttur. Tersanelerimizde yer alan toplam havuz sayısı 30 adettir. Orta ölçekte kimyasal tankerler, açık deniz balıkçı gemileri, açık deniz römorkörleri, kimyasal tankerler, dökme yük gemileri, konteyner gemileri ve açık deniz destek (offshore) gemileri; tersanelerimizin üretimde uzman olduğu gemi tipleri arasında yer almaktadır.

Özellikle finansal krizin başladığı dönemden bugüne kadar, tersanelerimizdeki yeni gemi inşa siparişlerinin eskiye oranla az da olsa devam etmesini sağlayarak, gemi inşa sektörümüzün ayakta kalması ve bu sayede sektörün devamlılığının sağlanması; savunma sanayimize yapılan askeri amaçlı gemiler yanında offshore hizmet sektörüne yapılan offshore hizmet gemileri ve mevcut gemi inşa tersanelerimizin çoğunluğunun bakım-onarım işlerine de yönelmesiyle mümkün olmuştur. Bugün itibarıyla ülkemizde yaklaşık 472 adet yat ve tekne imal tesisi faaliyet göstermekte olup, bunlardan 38 adedi mega yat üretiminde uzmanlaşmıştır. Ülkemiz mega yat üretiminde dünya markası haline gelmiş ve bu alanda dünyada 3. sırada yer almaktadır. (Kaynak: GİSBİR 2012 Sektör Raporu) Bunun yanında, ülkemiz tersaneleri almış olduğu yeni gemi inşa siparişleriyle dünyada 5'inci sırada bulunmaktadır. (Kaynak: Fairplay Solution-February 2013)

Diğer taraftan, 2008 krizinden sonra olumsuz yönde etkilenen dünya gemi inşa sektöründe, bu krizin etkilerini en aza indirmek amacıyla OECD Gemi İnşa Çalışma Grubu kapsamında da ele alınan gemi inşa ve denizcilik alanına doğrudan yardımlar yapılmış ayrıca yeni gemi siparişlerinde uluslararası rekabeti bozucu bir şekilde fiyat kırma yoluna gidilmiştir. Bu durum son dönemde özellikle Uzak Doğu tersanelerinin yaptığı bir uygulama metodu olmuştur. Bu yolla, çok ileri tarihlere bile yeni gemi inşa siparişi alınabilmekte ve tersanelerdeki gemi inşaatları sürdürülmektedir. Dünya gemi inşa piyasalarında etkisini halen sürdüren 2008 krizinin zamanla etkisinin azalacağı düşünülmekte ve bu sayede yeni gemi inşa siparişlerinin tüm dünyada yeniden artışa geçeceği öngörülmektedir. Ülkemizdeki gemi inşa yatırımlarının sektöre uğramadan devam edebilmesi adına yeni teşvik paketi yürürlüğe konmuştur. Buna göre, tersanelerin gemi inşa yatırımları kapsamında istihdam edilen işçiler için ödenmesi gereken sigorta primi işveren hissesinin asgari ücrete tekabül eden kısmı, devlet tarafından karşılanacaktır. Açıklanan bu teşvik sistemine göre; gemi inşa yatırımları hangi ilde yapılırsa yapılsın bölgesel teşvik uygulamaları çerçevesinde 5'inci bölge kapsamında yer alan destek unsurlarından yararlanılacaktır.

2.7.2. Gemi Yan Sanayisine Genel Bakış ve Mevcut Durum

Dünyadaki gemi inşa sektörünün katma değer yaratan önemli bir bölümü gemi ekipmanları imalatını içeren gemi yan sanayi alt sektörüdür. Gemi inşaatında maliyetler 3 kategoriye ayrılabilir. Bunlar, tekne malzemesi ve ekipman bileşenlerinin oluşturduğu malzeme maliyetleri, gemi inşaatında işçilik maliyetleri, inşa eden firmanın doğrudan gemiyle ilişkilendirilemeyen “overhead” masrafları şeklinde ifade edilebilir. Güverte teçhizatları, zincir, çapa gibi üretimlerin çok iyi düzeyde yapılabilmesine karşın, seyir

cihazları gibi elektronik ağırlıklı üretimlerin dünyada birkaç büyük üreticisi olduğundan dolayı neredeyse hiç üretilmediği göze çarpmaktadır. Ayrıca, gemi inşa sanayinin ham maddesi olan çelik sac ve profillerin ülkemizdeki üretimi, teslim süreçleri, ebatlar ve mukavemet standartları göz önüne alındığında, ihtiyacın belli bir kısmını karşılayabildiği görülmektedir. Özellikle, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından gemilerde kullanılması zorunlu teçhizat veya ekipmanların kural haline gelme sürecini etkin takip ederek, ülkemizde üretim altyapısını oluşturmak Bakanlığımızın temel hedefleri arasında yer almaktadır. Bunlardan başka ülkemizde gerçekleştirilmekte olan gemi inşa yan sanayisinde özellikle son yıllarda organize sanayi bölgelerinin oluşturulduğu ve bu bölgelerde gemi yan sanayisinde ciddi uzmanlaşmaların yaşandığı göze çarpmakta olup, bu da ülkemiz için son derece önemli bir gelişmedir.

2.7.3. Gemi Geri Dönüşümü Sektörüne Genel Bakış ve Mevcut Durum

“Gemi geri dönüşümü” için, Hong Kong Sözleşmesi’ndeki “bir geminin, tehlikeli ve diğer maddelere dikkat edilmesi kaydıyla, bileşenlerin ve malzemelerin yeniden işleyip kullanılır duruma getirmek amacıyla geri kazanımı için, bir gemi geri dönüşüm tesisinde, tam veya kısmi olarak sökülmesi faaliyeti ile depolama, bileşenlerin ve malzemelerin sahada işlem görmesi gibi birleşik işlemleri içeren, ancak farklı tesislerde daha ileri işlem görmesini ve imha edilmesi faaliyetini içermeyen işlemler bütünü” tanımı, gemi geri dönüşüm tesisi dışındaki enerji geri kazanımı ve bertaraf aşamalarını içermemekle birlikte oldukça kapsayıcıdır.

Aliağa Arap Çiftliği mevkiinde, Taşlı Burnu ile Ilıca Burnu arasında kalan alanın gemi söküm sanayi bölgesi olarak planlanması ile ülkemizdeki gemi geri dönüşüm sektörünün Aliağa’daki süreci başlamıştır. Bu bölgede faaliyetlerini bugün itibarıyla sürdürmekte olan toplam 21 adet firma bulunmaktadır. Tesislerin bu alanda kurulmasının ana sebebi bölgeye yakın olarak faaliyette bulunan demir-çelik fabrikalarının hammadde ihtiyaçlarının karşılanmasıdır.

Başlı başına bir endüstri dalı olan gemi geri dönüşümü, ülkemizin de yer aldığı, dünya tonajının %97’sini işleyen beş ülke tarafından gerçekleştirilmekte olup bu ülkeler Hindistan, Çin, Bangladeş, Pakistan ve Türkiye’dir. En büyük üç gemi geri dönüşümcü ülke, dünya geri dönüşüm kapasitesinde, %24–31 arasında değişen paylara sahiptirler. Ülkemizdeki gemi geri dönüşüm tesisleri ve dönüşüm operasyonlarının, diğer gemi geri dönüşümcü ülkelere göre güvenlik ve çevresel duyarlık bakımından üstün yönlerinin Avrupa Birliği ülkelerince önem arz etmesi, ülkemizi diğer gemi geri dönüşümcü ülkeler

arasında ön plana çıkarmaktadır. Bu konuda ülke olarak, avantajlarımızı ön plana çıkaran ve ikili anlaşmalara dayanan bir politika geliştirmeyi ve uygulamayı hedef edinmeliyiz.

3. SEKTÖRÜN SORUNLARI VE DARBOĞAZLAR

3.1. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri

- Liman yatırımları ve işletilmesi ile ilgili mevzuatın çok sayıda ve karmaşık olması yatırım sürecinin uzamasına yol açmaktadır. Limancılığa yönelik 24 ayrı kanun, ayrıca onlarca yönetmelik ve tebliğ ile yapılan düzenleme bulunmaktadır.

- Mesleki teknik öğretimin işgücü piyasasının taleplerine uygun nitelik ve nicelikte eleman yetiştirememesi, ülke çapında genel kabul görmüş bir meslek standartları, sınav ve belgelendirme sisteminin olmaması sorun arz etmektedir.

- Türk Bayraklı gemilerde uygulanmakta olan 1967 yılında çıkarılan 854 sayılı Deniz İş Kanunu günümüz ihtiyaçlarına cevap vermemekte olup güncellenmelidir.

- Gemi işletmeciliğinde belirli bir işletme sermayesi zorunluluğunun getirilmesi yerinde olacaktır. Gemi işletme standartları oluşturulmalıdır.

- Limanların konumu, trafik düzensizliği ve özellikle gümrük prosedürleri sebebiyle gemilere yük planlaması sağlıklı yapılamamaktadır.

- Türk limanına gelen veya giden bir gemi için gemi acenteleri, kamu kuruluşlarına birçok farklı linkten elektronik veri girişi yapmakla birlikte söz konusu kamu kuruluşlarına aynı bilgileri içeren evrakları vermektedir.

- Küçük ölçekli şirketlerin yönetim, finansal sürdürülebilirlik açısından sorunları bulunmakta, gemi işletmecilerinin de birleşerek daha güçlü bir yapı oluşturması gerekmektedir. Denizcilik sektörü ekonomik krizlerden en fazla etkilenen sektörlerden birisidir. Sektörün dünyadaki gelişmeleri, tedbir alabilmek açısından iyi takip etmesi gerekmektedir. Sanayileşen ülkemiz ihracata dayalı bir büyüme modeli oluşturduğu için ülke olarak denizciliğin, sermaye yoğun bir sektör olarak stratejik olarak değerlendirilmesi yerinde olacaktır.

3.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri

- Türk Boğazları'nın önemli bir enerji koridoru olması nedeniyle buradan geçen ve tehlikeli yük taşıyan gemi sayısındaki artışın İstanbul ve Çanakkale Boğazı bölgesinde

seyir, can, mal ve çevre emniyeti ve güvenliğinin tehdit edilmesi önemli bir sorundur. Bu gemilerin geçişinin azalmasının sağlanabilmesi için alternatif geçiş güzergâhı ve/veya taşıma yöntemlerinin geliştirilmesi,

- Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde gerekli mevzuatın “Emniyet” ilkesine bağlı olarak ele alınması ve ticari baskılardan uzak değerlendirmeler ile hazırlanması,

- Belirli bir liman alanı için gereksinim duyulan kılavuz kaptan sayısı ile kılavuz ve römorkörcülük teşkilatlarındaki çalışma standartlarının bilimsel yöntemlerle belirlenmesi,

- Türk Boğazları sistemi başta olmak üzere standart altı olarak nitelenen gemilerin karasularımıza ve limanlarımıza girişinin engellenmesi amacıyla IMO nezdinde yapılacak bir çalışma ile konunun dünyaya duyurulması ve bu gemiler ile yapılacak ticaretin gerekirse idare tarafından yakın takibi ile seyir emniyeti açısından oluşturacağı tehlikelerin engellenmesi,

- Deniz emniyetine ilişkin yeterli seviyede üniversite-sanayi işbirliği olmayışı bir sorundur. Üniversitelerin yüksek lisans ve özellikle doktora seviyesindeki araştırmalar ve projeleri açısından seyir emniyetinin gelişmesine yönelik çalışmalara yön vermesinin desteklenmesine önem verilmesi,

- Ülkemiz kıyı, liman ve Türk Boğazlarında gemi trafiğinin gemilerin boy ve tonajlarının yanı sıra taşıdıkları tehlikeli yüklerin sahip olduğu enerji miktarları da göz önüne alınarak risk analizi ve değerlendirme çalışmalarının yenilenmesi veya yapılması,

- Milli teknoloji ile de geliştirilmiş olan OTS baz istasyonu ve GTH Sistemi birleşenleri (radar, VHF telsiz, elektro optik sistemler vb.) gibi seyir emniyet sistemlerinin ve yazılımlarının sürdürülebilir olması ve gerektiğinde teknik destek ve servis hizmetinin de yaygın olarak sağlanabilmesi amacıyla çalışmaların yapılması,

- Denizde can ve mal emniyeti ile deniz çevresinin korunmasına yönelik denetim ve belgelendirme işlemlerinin etkin şekilde sağlanmasını teminen gemi denetim uzmanı sayısında artışa gidilmesi ve uzmanların branşlaştırılması,

- Kent içi denizyolu yolcu taşımacılığı yapan bazı şirketlerin terminal olarak kullandıkları alanlarda yolcuların beklemleri için mekânlar mevcut değildir. Dünyada gelişen teknoloji de göz önünde bulundurularak, modern ve insana yakışır, hareket yeteneği kısıtlı ve engelli kişilerin de denizyolu ile ulaşımını kolaylaştıracak, standartlara uygun yolcu bekleme salonlarının oluşturulması, salonlarda, yolculuk esnasında uyulması

gereken kurallar ile acil durumdaki hareket tarzları konusunda görsel ve yazılı bilgilendirme/uyarıcı sistemlerinin kurulmasının sağlanması, yolcu terminali ve iskelelerin acil müdahale için yeterli ekipmanlarla donatılması,

- Yolcuların gemilere binişi ve gemilerden inişlerinde olası güvenlik zafiyetleri, istenmeyen sonuçların doğmasına sebep olabilmektedir. Yolcuların, olası insan hataları da dikkate alınarak güvenli bir şekilde iskeleden gemiye ve gemiden iskeleye erişiminin sağlanması, iskele çevresine yolcuların denize düşmesinin önüne geçecek şekilde koruyucu sistemlerin yapılması,

- Gemilere taşıma kapasitesinden fazla yolcu alınması, denizde can ve mal emniyeti ile deniz çevresinin korunması bakımından büyük risk oluşturmaktadır. Bu kapsamda, yolcu taşımacılığı yapılan liman, iskele vb. yerlerde yolcuların sayılması, gemilerin müsaade edilen yolcu taşıma kapasitesinin üzerinde yolcu almasını engelleyecek turnike sistemlerinin oluşturulması, bu bölümlerin kamera ile izlenmesi ve uyarı sistemlerinin kurulması,

- Özellikle uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerin, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından 2006 yılında kabul edilen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006) ve ILO 92/133 Sözleşmeleri ile uyumunun sağlanmasına yönelik teknik çalışmalara devam edilmesi ve ülkemizin MLC 2006'ya taraf olmasının sağlanması,

- Kabotajda çalışan gemilerde ve şirketlerde Emniyet Yönetimi Sistemi'nin eksiksiz uygulanması ve bu sistemin gerekliliğine inancın sağlanması için şirketlerin özendirilmesi, gerek duyulması halinde ödül/teşvik sisteminin getirilmesi,

- 2010 yılı öncesi inşa edilmiş yolcu gemileri genel olarak hareket kabiliyeti sınırlı ve engelli kişilerin denizyolu ile ulaşımına imkân verecek standartlarda değildir. Hareket kabiliyeti sınırlı ve engelli kişilerin denizyolu ile ulaşımının kolaylaştırılmasına yönelik olarak mevcut yolcu gemilerinde, uygulanabilir ölçüde tadilatların (modifikasyonun) yapılmasının sağlanması ve bunun için de öncelikli olarak bir mevzuatın oluşturulması ya da mevcut mevzuatın güncelleştirilmesinin sağlanması, bununla birlikte, mevcut gemilerde tadilatların istenilen düzeyde olmayabileceği düşüncesi ve hareket kabiliyeti sınırlı ve engelli kişilere hizmet veremeyecek gemilerin bir anda çalışmasına izin vermemenin ekonomiye olumsuz yansısı da göz önünde tutularak, uygulanabilir yöntemlerin ortaya konması hususları, bu alanda sorun/darboğazlar olarak belirlenmiştir.

3.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri

3.3.1. Deniz Çevresi

- 655 sayılı KHK gereğince; gemilerin denetlenmesi ve gemilerden numune alınması hususlarında kuralların belirlenmesi ve denetimlerin koordine edilmesi sağlanmalıdır. Çevre denetimlerinden elde edilen gelirin çevrenin korunması konusunda kullanılması gerekmektedir.

- 2872 Sayılı Çevre Kanununda Gemilere Verilecek İdari Cezalardaki GT Uygulaması hususundaki idari cezalarda adil bir sistem uygulanmalıdır.

- Balıkçı barınakları ve yat limanlarında numune alınmasının çok zor ve maliyetli olması nedeniyle numune alınmadan denizi kirletenlere idari para cezası uygulanmalıdır.

- Gemi ve deniz vasıtalarının daha çok yağlı atıkları denize boşaltımları sonucu alınan numunelerin analizi için TÜBİTAK MAM dışında karşılaştırmalı analiz yapabilecek bir laboratuvar yetkilendirilmelidir. Test ücretinin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından karşılanması için çalışmalar başlatılmalıdır.

- İdare tarafından hazırlanacak bir fiyat tarifesiyile; ülkemizin uluslararası sözleşmelerden doğan tazminat haklarının P&I kulüplerden tazmin edilerek önemli bir sorunun çözümleneceği değerlendirilmektedir.

- 655 sayılı KHK ve 5312 sayılı Kanun hükümlerine göre 5312 sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliğinin yeniden yapılması ve denizde meydana gelen olaylarda denizde müdahale ve bununla ilişkili her türlü yapılanma, denetim, eğitim ve operasyona ilişkin yetki ve sorumluluğun Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nda (UDHB) olması gerekmektedir. Canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararlar, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararlar, gelir kayıpları ve gelir ile kazanç kapasitelerine verilen zararlar kapsam dışında bırakılmış olup, yine Kanundaki sorumlulukta yer alan “koruyucu önlemlere ilişkin masraflar” ile “diğer kamu zararları” ise “Genel Şartlarda” ve “Tarifede” yer almamaktadır.

- Balast suyu ve sedimanlarının risklerinin azaltılmasında veya tümüyle ortadan kaldırılmasında etkili olacak arıtım teknolojilerinin geliştirilmesi için AR-GE çalışmaları yapmak ve bu teknolojilerin Sözleşme'nin G-8 ve G-9 Rehberlerine göre onaylanmalarını sağlayacak altyapıyı geliştirmek uygun olacaktır. Ülkemize özel Balast Suyu Arıtım Cihazı

teknolojileri geliştirilmelidir.

3.3.2. Deniz Turizmi

- Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği tüm spor branşlarını içermeli ve daha etkin ve vizyonu olan bir yönetmelik hazırlanmalıdır.

- Uluslararası ve ulusal mevzuatın denkliği ve adaptasyon süreleri sektörün zarar görmesine yol açmaktadır.

- Deniz turizminin yasal bir meslek grubu olarak tanımlanması gerekmektedir.

- Kruvaziyer liman ve gemi işletmeciliği; kruvaziyer gemi tedarikine yönelik olarak tedarikçilerimize özel ihracat teşvikleri ve Türkiye’den kruvaziyer gemi tedariki tanıtımı için road-showlar düzenlenmelidir. Vize pullarının gemi acentesine yazılı beyana rucuen verilebilmesi ya da havaalanlarında olduğu gibi vize temini çalışması uygun olabilecektir.

- Deniz hudut kapılarında görev yapan kamu otoritelerindeki uluslararası sefer yapan feribotların, işletmecilerinin veya acentelerinin iş yoğunluğunu azaltıcı önlemler ve düzenlemeler getirilmelidir.

- Marinaların akaryakıt istasyonu lisansı alınması ve işletme safhasında, yat limanlarında (marinalarda) atık alımı uygulamaları yeniden düzenlenmelidir.

- Ticari yat işletmeciliği konusunda; yat işletme belgesi almadan kaçak çalışan yatların takibinin yapılması gerekmektedir.

- Türkiye’nin kıyı alanları bilinçsiz bir şekilde kullanıma açılmaya devam etmektedir. Koylarımızı kaybetmek deniz turizmini kaybetmek demektir.

- Türk Yat İşletmeleri satışlarında (hizmet, konaklama) % 18 KDV ödemektedirler. Kültür ve Turizm Bakanlığı Konaklama Tesislerinde KDV oranını 2008 yılında %8’e inmiştir. Bu durum Türk yat işletmelerini kapsamamaktadır.

- Günlük gezi teknelerinde ana sorun kapasitedir. Gemilerin Teknik Yönetmeliği gereği kapasitenin teknenin en x boy hesabına göre belirlenmesi teknelerin büyümesine neden olmuştur.

- Dalış alanlarının belirlenmesi ile gezi koyları, su sporları çıkış noktaları ve su sporlarının yapılacağı alanlar için yeniden düzenleme yapılmalıdır.

- Yat limanları, tatil köyleri gibi kıyı tesislerinde genellikle arıtma tesisleri mevcut olup buralarda toplanan atığın bertarafı konusunda ciddi sorunlar yaşanmaktadır.

- Kıyı Kanunu'nun uygulanmasına dair yönetmeliğin bazı maddelerinde ve Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkındaki Yönetmeliğin uygulamasında sorunlar yaşanmaktadır.

- Türkiye'de yabancı bayraklı yatların seferleri ile ilgili mevzuat konusunda Kültür ve Turizm Bakanlığı ile UDHB'nin ayrı uygulamaları olduğundan sorunlar yaşanmaktadır.

- Yap-İşlet-Devret modeli ile ihale edilen yatırımlara kullanma izni veya irtifak hakkı tesis edilmesine ilişkin uygulamaların yer teslimi safhasında arazi kullanımı için belirlenen fiyatlar, yatırımcının yatırım dönemi fizibilite planlarını olumsuz etkileyecek düzeydedir.

3.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler

Mevcut orta öğretim seviyesindeki denizcilik okullarının eğitim kalitesinin ve etkinliğinin; öğretmen, eğitim materyali ve laboratuvar imkânları ile artırılması, denizcilik eğitim kurumlarının kamuoyuna tanıtımı sağlanmalıdır. Gemiadamları eğitimi konusundaki uyum sorunları giderilmelidir.

3.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler

3.5.1. Deniz Ticareti Stratejik Analizi ve Politikalar

Deniz ticareti sektörü için altyapı (limanlar, hinterland bağlantıları, kombine taşımacılık), yönetim (Liman master planı, kamu kurumlarının eşgüdümü, EDI(Electronic Data Interchange)), filo (Yaş, yapı), lojistik yaklaşım (koridor yaklaşımı, uzun vadeli planlama) başlıkları altında yer alan ve ana raporda detaylı sunulan hususlarda sıkıntılar yaşandığı değerlendirilmektedir.

3.5.2. Uluslararası İlişkiler ve Hukuksal Düzenlemeler

Bürokrasinin azaltılması için deniz ticaret trafiğinde en etkin bütünleşme modeli tespit edilmelidir. İdarelerin tek bir dijital altyapı sistemine geçip, gerekli tüm bilgilerin acente veya armatör tarafından tek pencere sistemine aktarılıp kontrolünün de tek elden yapılması deniz ticaret trafiğini kolaylaştırma yönünde büyük katkı sağlayacaktır. Kurumlara bağlı uygulamaların kaldırılmasının en önemli adımı merkezi kontrol sisteminin “tek pencere” uygulaması ile hayata geçirilebilmesidir. Denizcilik anlaşmalarının uygulanmasında meydana gelen aksaklıklar incelendiğinde; müzakere ve onaylanma

süreçlerinin uzunluğu, tarafların anlaşmanın etkin bir şekilde uygulanmasından imtina etmeleri, meydana gelen siyasi, dönemsel değişikliklerin etkileri karşımıza çıkmaktadır.

3.5.3. Tarifeli Taşımacılık ve Denizyolu Taşımacılığı

- Gemilerin bağlama ve barınma yerleri yeterli değildir. Mevcut iskelelerin modernizasyonu ve yenilerinin inşası gerekmektedir.

- Özel işletmelerin çalıştığı iskeleler İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Emlak Müdürlüğü'nden kiralınmış olup ayrıca Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nce de ecridir. Ecri misil talepleridir. Ecri misil talepleri ile ilgili karmaşanın sonlandırılması uygun olacaktır.

- Mevcut filonun yenilenmesi gerekmektedir. Filonun yenilenmesi için uygun geri ödemeli kredi desteği gerekmektedir. Standartların oluşturulması ve denizde toplu taşımacılıkta aynı tip gemilerin hizmet vermesi gerekmektedir.

- Emniyetli ve hızlı yolcu geçişlerini sağlayacak deniz araçları ile hizmet verilmesinin sağlanması ve bunun standart haline getirilmesi gerekmektedir.

- Düzenli seferler ile araç -yolcu taşıması ve parsiyel taşımacılık yapan gemilere ve deniz yolu taşımacılık ücretlerine KDV (Katma Değer Vergisi) istisnası gereklidir.

- Kabotaj taşımacılığında ücret tarifeleri oluşturulmalı, mil/yolcu, mil/kamyon, mil/otomobil, mil/ton yükü hesap edilmelidir.

- Daha etkin bayrak ve liman devleti uygulamaları ile standart altı gemilerin kullanılması engellenmiş olacaktır.

- Denizcilik idaresinin taşra ve merkez teşkilatındaki uzman sayısı ve personel sayısının artırılması gereklidir.

- Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü tarafından idari liman seferi yapan gemilerden aşırı miktarda ilaç ve ekipman istenmektedir.

- Belediyeler tarafından işletilen iskelelerin günün şartlarına uygun olarak yenilenmesi gerekmektedir.

- Aynı il sınırları içinde yolcu taşımacılığı yapan yolcu gemilerinden liman çıkış evraklarının hazırlanması gerekliliğinin kaldırılması gerekmektedir.

3.6. Kıyı Yapılarının Düzenlemesi

- Kıyı yapıları ile ilgili planlama, yapım ve işletme mevzuatı kıyı yapısının niteliği ve ölçeğine göre farklılaşmadığından, ülkesel bazdaki liman yatırımları ile küçük çaplı bir kıyı yapısı aynı süreç dâhilinde yapılmakta ve yatırımların bölgesel etkilerini dikkate alan bir teşvik sistemi bulunmamaktadır.

- Birbirine yakın coğrafi konumda olan kıyı yapılarının müstakil planlama girişimlerinin birbirinden bağımsız olarak gerçekleşmesi neticesinde, aynı kıyı bölgesindeki farklı taleplerin eşgüdümünün sağlanamaması planlama sürecini uzatarak, sektörün yatırım yapmasını zorlaştırmakta ve aynı bölgede gereğinden fazla liman planlamasının bulunması durumunda ise atıl kapasiteler ortaya çıkmaktadır.

- Kıyı yapılarıyla ilgili üst ölçekli planlama çalışmaları, sektörün geleceğe dönük ihtiyaçları ile ülkenin farklı kıyı bölgelerindeki gereksinimler bir arada ele alınarak tüm ülke genelinde tamamlanmadığından, kıyı yatırımlarının gelecekteki yer seçimi netleşmiş değildir. Bu durum sektörün yatırım yer seçimi ve finansman kaynaklarını netleştirmesini güçleştirmektedir.

- Kıyılarımızda farklı yük tiplerine göre uzmanlaşmış yeterli büyüklükte terminaller ve yeni nesil gemilerin yanaşma yerleri sayıca az olduğundan, limancılık sektörünün yük tipine göre ölçek ekonomisine ulaşması ve transit yükleri kıyılarımıza çekebilmesi mümkün olmamaktadır.

- Yat limanı kapasitelerinin mevcut durumu, yatçılık sektörünün gereksinimini karşılamakta yetersiz kaldığından, yeni yat limanlarının yapımı veya bazı bölgelerde farklı kıyı yapılarının yatlar tarafından kullanılabilecek şekilde rehabilite edilmesi gerekmektedir.

- Balıkçı barınaklarının fiziksel durumları yetersiz kaldığından yenilenme ihtiyaçları bulunmaktadır. Ancak, bu işlemlerin sürdürülebilir olması için balıkçılık kıyı yapılarının yönetim ve finansman modelinin yeniden ele alınması da gerekmektedir. Su ürünleri yetiştiriciliği alanındaki balık çiftliklerinin ise lojistik ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik hizmet veren teknelerin barınabileceği kıyı yapılarına gereksinim duyulmaktadır.

- Amatör denizciler için kıyıda gerekli kıyı yapıları (denize iniş rampası ve karada römork çekme yeri) bulunmadığından, kıyıda bu amaçla kullanılacak yerlere ihtiyaç duyulmaktadır.

3.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri

3.7.1. Gemi İnşa ve Gemi Yan Sanayisinde Yaşanan Sorunlar ve Darboğazlar

Gemi inşa sektörünün global finansal krizin de etkisiyle girmiş olduğu finansman sorunu devam etmektedir. Bugün itibarıyla tekrar hissedilmeye başlayan bu sorunun, özellikle önümüzdeki dönem içinde üretimine başlanacak yeni gemi inşa siparişlerinde kendini daha da göstermesi beklenmektedir. Bu yüzden, kamu ve özel sektör olarak ileriye dönük projeler üretilerek, darboğaza girilmeden çıkılması gerekmektedir. Gemi inşa sanayinde alt işverenlik uygulamalarında mevzuattan kaynaklı yaşanan bir takım

sorunların varlığı sektörü olumsuz etkilemekte özellikle gemi inşa sektöründe çalışanlar açısından bu konu önem arz etmektedir.

Gemi inşa sanayi alanında dünyadaki gelişmiş bazı ülkelerde sektör firmalarına ciddi devlet desteklerinin sağlanması, son zamanlarda gemi inşa sanayine hızla yatırım yapan gelişmekte olan bazı devletleri ve ülkemizi olumsuz yönde etkileyerek, ülkemizdeki tersanelerin rekabet şansını haksız bir şekilde zora sokmaktadır.

Dolayısıyla amacına uygun olarak haksız rekabete karşı stratejik hedeflerin belirlenmesi artık zaruri bir ihtiyaç haline gelmiştir. Tuzla Tersaneler Bölgesinin kira sürelerinin 2032 yılında bitecek olması bu bölgeye yapılacak yatırımların yatırımcıya geri dönüşü hakkında soru işaretleri bırakmaktadır. Kira sürelerinin Maliye Bakanlığı nezdinde tekrar değerlendirilmesi sektörün önünü açacaktır.

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) 2006 yılında kabul ettiği Denizcilik çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention-MLC), gemi adamlarının sağlık, emniyet ve sosyal yardımlarının yanı sıra işveren ve klaslar açısından da çok sayıda yeniliği beraberinde getirmektedir.

Birçok ülke gibi ülkemiz de, bu sözleşmeye taraf olma sürecinin gerçekleşmesiyle beraber denizcilikte önemli ölçüde aşama kaydedecektir. Ancak, bunun en önemli ve en zor süreci, özellikle Akdeniz çanağındaki yaşlı koster filosunun işletmeciliğini ciddi şekilde etkileyecek düzenlemelerin zorunlu hale gelmesiyle başlayacaktır.

3.7.2. Gemi Geri Dönüşüm Sanayisinde Yaşanan Sorunlar ve Darboğazlar

Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesine kadar geçecek ara dönemde de sorumlu gemi sahiplerinin kendilerine 'uygun' veya 'kabul edilemez' tesisleri ayrıştırmanın yollarını bulma ihtiyaçları gündemdedir. Günümüzde ve orta vadede 2 farklı gemi geri dönüşüm pazarının varlığını devam ettireceği varsayılabilir. Bir pazar düşük standartlarla gemi geri dönüşümü gerçekleştirip yüksek kar marjı ile çalışırken bir diğer pazar yüksek standartlar sebebiyle düşük kar oranı ile varlığını devam ettirmeye çabalayacaktır. Ülkemizin ise ön plana çıkardığı yüksek standartlar sebebiyle rekabet edebilirlik ve sürdürülebilirlik hususlarında orta ve uzun vadede zorlu dönemler yaşayacağı planlamalar yapılırken göz ardı edilmemelidir.

4. SEKTÖRÜN GELECEĞİNE YÖNELİK ÖNGÖRÜ VE BEKLENTİLER

4.1. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri

4.1.1. Akıllı Ulaştırma Sistemleri

• Bütün ulaşım türlerinde bilgi ve iletişim teknolojilerini gereğince kullanarak entegre, güvenli, etkin, verimli, yeniliğe açık, çevre dostu ve sürdürülebilir akıllı bir ulaşım ağı oluşturulmalıdır.

• Araştırma ve teknolojinin, akıcı ve etkili ulaşımın hizmetine sunulması ve tüm limanlar için entegre liman bilgi sistemi ve terminal otomasyon sistemi oluşturulmalıdır.

• Kombine taşımacılığa uygun elektronik takip ve izleme sistemi geliştirilmelidir.

• Ulusal bazda ortak bir akıllı ulaşım sistem mimarisi tasarlanmalı, mevcut tüm eski sistemlerin veri tabanı yeni oluşturulacak olan sisteme uygun hale getirilmeli ve bütün sistemler birbiri ile haberleşerek bilgi paylaşımında sıkıntı yaşanmamalıdır.

• Konteyner ve yük trafiğinde takip sistemleri kullanılarak yük bilgileri temassız bir yöntemle elektronik ortama aktarılmalıdır.

• Limanlarda modernizasyon ve otomasyon sistemleri günümüz koşullarına adapte edilmelidir.

4.1.2. Hareket Yeteneği Kısıtlı (Engelli) Vatandaşların Ulaşımı

• Gemilerin Teknik Yönetmeliğinde 2010 yılında yapılan düzenleme ile 24 metreden büyük ve 150'den fazla yolcu taşıyan yeni yolcu gemilerine hareket yeteneği kısıtlı yolculara yönelik olarak düzenleme yapılmıştır.

• Mevcut gemilere yönelik olarak uygulanabilir ölçüde modifikasyon çalışması yapılmalıdır.

• Kıyı tesislerinde hareket yeteneği kısıtlı olan kişilerin rahat hareket edebilmeleri için gemi-kara/kara-gemi ulaşımını kolaylıkla yapabilecekleri düzenlemeler yaygınlaştırılmalı ve denetlenmelidir.

• Yukarıda belirtilen sorunlara istinaden, engelli vatandaşlarımızın liman/gemileri, sağlıklı ve güvenli bir biçimde kullanabilmesi ve ulaşabilmesi amacıyla "Engelsiz Denizler" projesi başlatılmış olup kriterleri sağlayan liman/gemilere sertifika verilecektir.

4.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri

Seyir emniyetinin ve ölkelerin kıyılarının güvenliğinin sağlanabilmesi amacıyla teknolojik sistemlerin sunduğu imkânlardan sonuna kadar faydalanmak gerektiği IMO başta olmak üzere tüm ilgili kuruluşlarca belirtilmekte olup ölkemiz kıyılarında da seyir emniyetinin, bu alanda yapılacak yazılım ve sistemlerin geliştirilmesi ile sağlanacağı değerlendirilmektedir. Elektronik sistem ve yazılımlar kadar önemli bir diğer husus ise seyir ve deniz emniyetinin sağlanması amacıyla uygulamaya konulacak prosedürler ve mevzuatlardır.

Günümüzde gemiler sayıca ve büyüklük bakımından artış göstermesinin yanı sıra gemilerin kullandığı manevra teknolojisi de değişim göstermektedir. Limanların genişleme imkân ve olanakları kısıtlı olduğundan gemilerin bu teknolojik gelişimine ve büyümesine bağlı olarak kılavuzluk ve römorkörcülük faaliyetleri ile ilgili düzenlenecek mevzuatın; yüksek emniyet bilincinin yerleştirilmesi başta olmak üzere, kılavuzluk bölgelerindeki kazaların azaltılması amacıyla güncel ve istikrarlı halde tutulması önem arz etmektedir.

Deniz güvenliği; gemilerin, limanlar ve paydaşlarının güvenliği gibi denizle bağlantılı tüm unsurları kapsamakta olup, dünya üzerinde hareket halindeki 50 binden fazla ticaret gemisinden sadece birine yapılan saldırının yarattığı ekonomik etkiler küresel ekonomiyi etkilemektedir. Dolayısıyla deniz güvenliği aynı zamanda küresel ekonominin de güvenliği olmaktadır. Deniz emniyeti ve güvenliğini arttırmak için ölkelerin ortak hareket etmesi ve uluslararası işbirliği içinde olması gerekmektedir. Bu kapsamda, Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler ve Akdeniz Bölgesi'nde bulunan devletlerle bilgi değişimi konusunda işbirliği yapılması, uluslararası kuruluşlar tarafından yürütölen gemi trafiğini izleme ve bilgi ağı sistemine müteakabiliyet esasları çerçevesinde katılmak önem arz etmektedir.

Terörizmin ve deniz haydutluğunun artmasına paralel olarak dünyada deniz güvenliğine ilişkin daha etkin ve geniş kapsamlı önlemler alınmaktadır. Bu kapsamda ölkemizde uluslararası faaliyet gösteren tüm liman tesislerimiz (178 liman tesisi) ve uluslararası faaliyet gösteren Türk Bayraklı gemilerimiz (599) Liman Tesis Güvenlik Sertifikası ve Gemi Güvenlik Sertifikası ile sertifikalandırılmış olup, bu sertifikalara sahip olmayan gemi ve liman tesislerinin uluslararası faaliyetlerine izin verilmemektedir. Ölkemizdeki her bir limanının özellikleri ve limanlarımızdaki güvenlik ihtiyaçları da ayrı ayrı dikkate alınarak fiziki ve elektronik standartların belirlenmesi ve liman özel güvenlik personeli olarak görev yapan personelin ihtisas eğitimi alması sağlanmalıdır.

4.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri

4.3.1. Deniz Çevresi

- Gemilerden kaynaklanan emisyonların kontrolü hakkındaki hazırlanan proje kapsamında ülkemizdeki gemi kaynaklı emisyon miktarları hesaplandıktan sonra geleceğe yönelik emisyon azaltım hedefleri ortaya konacak olup, bu hedeflere ulaşmak için alınacak önlemler bir eylem planı altında toplanacaktır.

- Deniz özel çevre koruma alanlarında kurumlar arası yetki çelişkilerine ilişkin sorunlar mevcut olup hassas deniz alanları için yapılacak uygulamalarda koruma kullanma dengesinin gözetilerek ortak bir planlama yapılması gerekmektedir.

- Ülkemizin deniz kazaları sonucu olabilecek çevre felaketlerine karşı Acil Müdahale Sisteminin kurulumu başlamış olup 2015'te hizmete girmesi hedeflenmektedir.

4.3.2. Deniz Turizmi

- Yat limanlarında (marinalarda) ticari yatların, yolcuları alıp bırakabilecekleri yanaşma/ bağlama yerlerinin artırılması hedeflenmelidir.

- Kıyı tesislerinin içerisindeki kullanılmayan deniz yüzeyinden ve dolgu alanından alınan deniz yüzeyi kira bedellerinin yüksek olması sebebiyle düzenleme yapılması ihtiyacı bulunmaktadır.

- “Belgeli işletmelerden Bakanlar Kurulunca her yıl belirlenen döviz miktarını sağlayanlar, ihracatçı sayılırlar.” hükmü uyarınca deniz turizmi hizmetlerinin de ihracat kapsamında sayılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

4.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler

4.4.1. Türkiyede Denizcilik Eğitiminin İzlenmesi ve Değerlendirilmesi

- Denizcilik eğitim öğretim ve belgelendirme standartları, ülkemizin 20.04.1989 tarih ve 3539 sayılı Kanun ile taraf olduğu, “Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında 1978 Uluslararası Sözleşmesi ve Değişiklikleri (STCW78) ile belirlenmektedir. Ülkemizde denizcilik eğitimi YÖK’e bağlı üniversiteler, MEB’e bağlı denizcilik meslek liseleri ve özel kurslar aracılığı ile verilmektedir.

- Gemiadamları Eğitimi Bilgi Sisteminde (GAEBS) yer alan bilgilere göre ülkemizde çeşitli seviyelerde denizcilik eğitimi veren Bakanlığımızca belgelendirilmiş 41 denizcilik meslek lisesi, 19 fakülte, yüksekokul ve meslek yüksekokulu, 56 özel kurs bulunmaktadır.

Eğitim kurumlarından Bakanlığımızca yetkilendirilenler ana raporda detaylı olarak sunulmuştur.

- Denizcilik eğitimi veren eğitim kurumlarının kalitesinin artırılmasına yönelik STCW 78 Uluslararası Sözleşmesinin de zorunlu kıldığı, denizcilik eğitimi veren kurum/kuruluşların kalite yönetim sistemi ile sürekli izlenmesi ve değerlendirilmesi faaliyetleri gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda Milli Eğitim Bakanlığı ve Yükseköğretim Kurulu ile denizcilik eğitimi veren kurum ve kuruluşların sürekli izlenmesi ve değerlendirilmesine yönelik olarak ayrı ayrı protokoller imzalanmış ve bu kapsamda izleme ve değerlendirme faaliyetlerini gerçekleştirmek ve Bakanlığımıza rapor etmek üzere İzleme ve Değerlendirme Komiteleri kurulmuştur. Eğitim kurumları periyodik olarak iki yılda bir izleme ve değerlendirme faaliyetine tabi tutulmakta olup, 2012 yılı sonu itibari ile periyodik tetkik, açılış tetkiki ve ilave eğitim tetkiki kapsamında 50 eğitim kurumunda izleme ve değerlendirme faaliyeti gerçekleştirilmiştir.

- Bu faaliyetlerin daha verimli şekilde yerine getirilebilmesi iş ve işlemlerin kolaylaştırılması ve eğitim denetim yetkilendirme ve belgelendirme prosesleri arasında otomasyonu sağlamak üzere elektronik sistemler geliştirilmektedir. Tamamı Bakanlığımız personeli aracılığı ile yapılan bu sistemler; Gemiadamı sicil ve yeterlik belgelerinin tutulduğu Gemiadamları Bilgi Sistemi (GBS), denizcilik eğitime yönelik bilgilerin tutulduğu “Gemiadamları Eğitimi Bilgi Sistemi (GAEBS) ve bu sisteme eklenen “Denizcilik Eğitimi İzleme ve Değerlendirme Sistemi (DEİDS)” modülüdür. Bu sistemler ile denizcilik eğitimi veren okulların izleme ve değerlendirme faaliyetleri için başvuru işlemleri, izleme ve değerlendirme faaliyetlerinin takibi ve bu faaliyetlere ilişkin diğer tüm işlemlerin internet ortamında çevrimiçi olarak gerçekleştirilmesi sağlanmıştır.

- Ayrıca, halen geliştirme ve test aşamasında olan ve Gemiadamları Eğitimi Bilgi Sistemine (GAEBS) entegre edilen “Öğrenci İşlemleri” modülü ile Üniversitelerin ve Milli Eğitim Bakanlığına bağlı okulların örgün eğitimlerinde denizcilik alanına/programlarına kayıtlı öğrencilerinin, sisteme işlenmesi, aldıkları eğitimlerin kaydı ve takibi ile staj işlemleri gibi bilgilerinin veri tabanımızda tutulması sağlanacak anlık olarak sektöre kazandırılacak gemiadamı sayısının takibi yapılabilecek olup, bu sistemin yürürlüğe girmesi ile eğitim denetim yetkilendirme ve belgelendirme prosesleri arasında otomasyonu sağlanacaktır.

4.4.2. Denizcilik Eğitimi İzleme ve Değerlendirme Sistemi (DEİDS)

Gemiadamlarına yönelik eğitim veren ve gemiadamı yetiştiren YÖK ve MEB’e bağlı eğitim kurumlarının STCW 78 Uluslararası Sözleşmesi kapsamında yapılan Kalite Standartları Tetkikleri bu sistem üzerinden gerçekleştirilmekte ve bilgiler veri tabanında

saklanmaktadır. Bu sistem ile denizcilik eğitimi verecek kurumun başvurusunun alınması, yapılan başvurunun sistem üzerinden değerlendirilerek uygunsa onaylanması uygun değil ise gerekçeleri ile kuruma bildirilmesi, onaylanan başvuruya tetkik dosyası, açılan tetkik dosyasına tetkikçi atanması, tetkikçiler tarafında sistem üzerinden tetkik bilgilerinin girilmesi, tetkikçi tarafından sonuç raporunun komiteye gönderilmesi, komite tarafında raporun incelenmesi uygun ise onaylanarak sistem üzerinden Bakanlığa gönderilmesi uygun değil ise yeni bir tetkik dosyası açılması, tetkik dosyasındaki eksikliklerin kapatılması, İdare tarafından uygunsa raporun onaylanması ve talep edilen eğitim izinlerinin onaylanması, eğitim kurumlarının izinlerinin askıya alınması iptal edilmesi, kurumlar tarafından örgün eğitimde eğitim gören öğrencilerin sistemde idare tarafından yetkilendirilen eğitim izinleri ile staj bilgilerinin sisteme girilmesi işlemleri yapılabilmektedir.

4.4.3. Gemiadamları Eğitimi Bilgi Sistemi (GAEBS)

Gemiadamlarına yönelik eğitim veren ve gemiadamı yetiştiren YÖK ve MEB'e bağlı eğitim kurumlarının ve bu kurumların düzenlemiş oldukları eğitimlerin bilgilerinin tutulduğu ve yönetildiği sistemdir. Bu sistem ile yaygın eğitimde düzenlenen kursların kurumlar tarafından ilan edilmesi, ilanların ilgili liman başkanlığınca onaylanması, onaylanan eğitim ilanlarına eğitim kurumu tarafından öğrenci kaydedilmesi, yaygın eğitimde kayıtlı kursiyerlerin yoklama işleminin yapılması işlemleri yapılabilmektedir.

4.4.4. Gemiadamları Bilgi Sistemi (GBS)

Gemiadamlarının sicil ve yeterlik bilgileri ile Türk Denizci Kütüğünde yer alan bilgilerinin tutulduğu ve yönetildiği sistemdir. Bu sistem ile gemiadamları sicil kaydı yapılması, kayıtlı gemiadamına yeterlik belgesi eklenmesi, gemiadamı yeterlikleri için onay verilmesi, gemiadamı cüzdanı ve gemiadamları belgesi yazdırma işlemleri yapılabilmektedir.

4.4.5. Kültürel Faaliyetler

- Denizciliği sevdirmek, denize olan ilgiyi arttırmak amacıyla, çağdaş bir anlayışla hazırlanan “Özel Teknelerin Donatımı, Kaydı ve Belgelendirilmesi ile Özel Tekneleri Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik” 2008 yılında yayımlanmıştır. Böylece, amatör denizcilik sınavları bilgisayar ortamında çevrimiçi olarak yapılmaya başlanmış olup, sınava girmek isteyen kişiler internet üzerinden sınav başvurusu yaparak sınav randevusu alabilmektedir. Yurt çapında kurulan sınav merkezleri ile amatör denizci sınavları modern ve çağdaş bir ortamda yapılmaya başlamıştır. Toplumda denizcilik bilincinin yerleştirilmesi,

amatör denizciliğin geliştirilmesi ve temel denizcilik eğitiminin yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmalarla, bugüne kadar yaklaşık 140.000 kişiye belge düzenlenmiştir.

- Milli Eğitim Bakanlığı ile Bakanlığımız işbirliğinde ülke düzeyinde düzenlenecek amatör denizcilik kursları ile toplumda deniz sevgisini ve kültürünü geliştirme amacına yönelik toplantı, seminer vb. etkinlikler düzenlenmesine ilişkin protokol imzalanmıştır. Bu amaçla amatör denizcilik kursları düzenleyen halk eğitim merkezlerinin sınav talepleri online olarak Bakanlığımızca gerçekleştirilmektedir.

- Ankara'da UDHB bünyesinde, hem kamu çalışanları hem de diğer vatandaşlarımız için çevrimiçi sınav merkezi açılmıştır. Amatör denizci belgesi almak isteyen kamu görevlilerine, eğitici seminerler düzenlenmeye başlanmıştır. Bunun yanı sıra, amatör denizci eğitimi almak isteyenler için (seyir, can ve mal emniyetine uygun olarak standart bir eğitim alabilmeleri amacıyla) Milli Eğitim Bakanlığı Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığında amatör denizci belgesi sınavına hazırlık kurs programı, amatör denizciler için tekne sevk ve idare kurs programı, amatör denizciler için can kurtarma araçlarını kullanma ve denizde sağ kalma kurs programı, deniz araçları için kısa mesafe telsiz (KMT) operatörü, yeterliği sınavına hazırlık kurs programı müfredatları onaylanmıştır. Ayrıca ilköğretimde denizciliğin sevdirilmesine yönelik (seçmeli ders olarak) eğitim müfredatı Milli Eğitim Bakanlığı ile koordineli bir şekilde hazırlanmıştır.

- Milli Eğitim Bakanlığı ile Bakanlığımız İşbirliğinde Denizcilik Alanında Kurs ve seminerler Düzenlenmesine Dair İşbirliği Protokolü 17.06.2010 tarihinde imzalanmış ve bu kapsamda 04.11.2010 tarihinde İstanbul'da ve 11.11.2010 tarihinde İzmir'de seminerler düzenlenmiştir.

- Türkiye'de Amatör Denizcilik faaliyetleri; Amatör Denizcilik ile ilgili esasların belirlenmesi, Amatör Denizci Sınavlarının yapılması ve Amatör Denizci Belgelerinin düzenlenmesi çerçevesinde yapılmaktadır. Amatör Denizci sınavının on-line sınav sistemi üzerinden yapılmasına ilişkin çalışmalar devam etmektedir.

- Bununla birlikte iç sularda denizciliğin sevdilmesi ve geliştirilmesine yönelik çeşitli su sporları faaliyetleri ve yarışları düzenlenmektedir.

4.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler

4.5.1. Deniz Ticareti Stratejik Analizi ve Politikalar

Çin'in üretim merkezi, Avrupa ve Amerika'nın ise tüketim merkezi olmaya devam ettiği ve gelişmekte olan büyük ekonomilerin varlığı sürdüğü sürece, deniz taşımacılığı artacak ve doyum noktasına yaklaşmış olan konteynerleşme eskisi kadar artan bir hızla olmasa da devam edecektir. Türkiye, mevcut durumda krizden nispeten az etkilenen ülkelerden olmuş, ancak en önemli ticari ortaklarından olan AB ülkelerinin zorlanan ekonomik durumlarından dolayı farklı pazarlar arayışına girmiştir. Türkiye'nin yüksek büyüme hızı devam ettiği sürece deniz taşımacılığındaki payı artmaya devam edecektir.

2023 yılında 500 milyar \$ ihracat hedefinin gerçekleşmesi, dış ticaretin hacimsel olarak yüzde 85'ini üstlenen denizyolu taşımacılığının önemli oranda artması anlamına gelecektir. Söz konusu ticaretin kesintisiz ve emniyetli şekilde gerçekleştirilmesi için altyapı arzının yeterli ve etkin şekilde sağlanması, taşıyacak filonun geliştirilmesi ve deniz emniyetini sağlayıcı tedbirlerin alınmasını gerektirmektedir.

4.5.2. Uluslararası İlişkiler ve Hukuksal Düzenlemeler

Denizcilik anlaşmalarına ilişkin sektörün en büyük beklentisi, ülkelerin deniz ticaretini engelleyen bürokratik uygulamaların ortadan kaldırılmasına yönelik hükümlerin anlaşmalarda yer alması ve bu maddelerin uygulanmasıdır. Bu çerçevede günümüz şartlarına uygun olarak, sektörün beklentilerine daha çok cevap verebilen anlaşmaların hazırlanması ve uygulanması beklenmektedir. Deniz haydutluğu olayları Somali bölgesinde azalarak devam etmekte olup Batı Afrika kıyıları ve Güney Çin Bölgesinde artış eğilimi göstermektedir. Söz konusu faaliyetlere ilişkin olarak uluslar arası sefer yapan Türk bayraklı gemilerde özel güvenlik görevlilerinin bulundurulmasına yönelik mevzuat çalışmaları devam etmektedir.

4.5.3. Tarifeli Deniz Yolu Taşımacılığı

Kuzey Afrika ülkeleri ile son yıllarda artan ticari ilişkilerin etkisiyle Kuzey Afrika limanları ile ülkemiz arasında Ro-Ro hatlarının açılabilceği; ülkemizde ise karayolu taşımacılık istatistiklerinin sağlıklı tutulmasına bağlı olarak yapılacak çalışmalar ile kabotaj hattında özellikle Marmara Denizi'nde yeni hatların kurulabileceği öngörülmektedir.

4.6. Kıyı Yapılarının Düzenlemesi

Kıyı yapılarının denizcilik ile bağlantılı temel alt sektörleri yük limancılığı, yolcu (krvaziyer) limancılığı, yat ve tekne limancılığı (marinacılık), balıkçı limanları (barınakları) ile tersaneler olarak ele alınabilir. Bunun yanı sıra, balıkçılık ile bağlantılı balık çiftlikleri ile boru hatları ve dolfen sistemlerini içeren sıvı taşımaları ve henüz kıyılarımızda bulunmayan ancak gelecekte yapılması muhtemel rüzgâr ya da dalga enerjisi türbinlerine yönelik kıyı yapılarının düzenlemesi de önem arz etmektedir. Dünyada artan deniz taşımacılığı ve büyüyen gemi boyları, limanların da fiziksel açıdan büyümesine neden olmaktadır. Değişen iklim koşulları ise krvaziyer limanlar ve yat limanları açısından alternatif rotaları ön plana çıkarmaktadır. Türkiye’de ise, yeni konteyner limanlarının faaliyete geçmesi ve artan marina sayıları kapasite sorununu çözmek için yeterli gözükse de, bütünsel planlamalar ve kıyı yapısı işlevine göre konsolide yapıların oluşturulmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

4.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri

Gemi sanayi faaliyetlerinde sektörün geleceğine yönelik olarak ortaya konulması gereken öngörü ve beklentiler öncelikle, ülkemizin denizcilik sektörü alanında kendi kendine yetebilirliğini ortaya koyarak, bu konuda kendini kanıtlaması ve dışa bağımlılığını en kısa sürede bitirmesi yönünde yeni projeler üretmesi gereklidir. Bu anlamda, özellikle gemi ve yat inşa sanayi, gemi yan sanayi ve gemi geri dönüşüm ve demir, çelik üretim sanayii faaliyetleri alanında oluşturulacak yeni projeler ve bu konudaki oluşumlar bilhassa büyük önem taşımaktadır. Bu şekilde ülkemizi, dünyada gemi inşa sanayinde lider ülkeler olan Güney Kore, Çin ve Japonya gibi ülkelere farklı ürünleri ile tercih edilebilir bir ülke konumuna getirebiliriz. Ayrıca, dünyanın %71’inin su olduğu, Akdeniz ve Karadeniz’in bu suyun yalnızca %1’lik kısmını oluşturmasına rağmen deniz ulaştırması boyutuyla dünya ticaretinin %25’ini işgal etmesi, Türkiye’nin coğrafi konumunun Gemi Sanayi açısından sağladığı stratejik avantajı ön plana çıkararak bunu değerlendirmeliyiz.

Ülkemizin kıyı alanlarının geleceğine yönelik olarak hayata geçirilmesi gereken en büyük beklenti; ülkemizde farklı bakanlıklar uhdesinde yapılan farklı master plan çalışmaları ile ilgili olarak öncelik, ilgili Bakanlıkların bir araya gelerek, “Master Planları” çalışmalarının ortak olarak yürütülmesi olacaktır. Tüm kıyı yapılarının, tek bir master plan altında ele alınarak, “Tersaneler ve Kıyı Yapıları İlave ve Revize Master Planı” olarak ilgili Bakanlıkların görüş birliği ile ortaya çıkarılması gerekmektedir.

5. HEDEFLER, POLİTİKALAR VE PROJELER

UDHB olarak, 2023 yılında Türkiye'nin dünyanın ilk 10 büyük ekonomisi arasında yer almasına ilişkin ülke hedefinin kattığı vizyon ile dünya denizcilik pastasından en fazla gelir elde eden ilk 10 ülke arasına girmek temel hedefimizdir. 2023 ve 2035 vizyonu dikkate alınarak iki aşamalı hazırlanan sektörel hedeflerden öne çıkanlar aşağıda belirtilmiş olup tüm hedefler (223 adet) ana rapordadır.

5.1. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri

5.1.1. 2023 Hedefleri

- 2023 dış ticaret hedefleri ve küresel ve bölgesel yük hareket tahminleri göz önüne alınarak Türk deniz ticaret filosunun gemi tonajı ve türü bazında yapılandırılarak kapasitesinin arttırılması,
- Yürürlüğe giren yeni konvansiyonlar ve düzenlemeler göz önüne alınarak Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalamasının AB ortalamasının altına düşürülmesi,
- Finansman yöntemlerinin (risk sermayesi vb.) çeşitlendirilmesi, güçlendirilmesi,
- Sektörün ekonomiye katkısının ölçülmesi ve ilgili bir veri tabanı oluşturulması,
- Ülkenin tüm limanlarının gümrük alanlarına tek kart ile girebilmesini sağlayacak “tek kimlik kartı” sisteminin kurulması,
- Türkiye’de deniz taşımacılığı ile ilgili ekonomik gelişmelerin izlenerek, değerlendirilmesine imkân veren bir “Pazar Bilgi Sistemi”nin oluşturulması,
- Türkiye limanlarında yük cinsine göre potansiyel yük trafiği projeksiyonunun oluşturulması, tüm taşıma modlarına göre bütünleşik ulaştırma istatistik veri tabanı oluşturularak kullanıma sunulması,
- İntermodal taşımacılığın geliştirilmesi ulusal ve uluslararası çevrede karayolu-denizyolu, demiryolu-denizyolu, karayolu-demiryolu kombinasyonunun sağlanmasına yönelik mevzuat oluşturulması, İntermodal taşımacılıkta master planın oluşturulması,
- Küreselleşmenin ve teknolojik gelişmelerin değerlendirilerek, ülke menfaatine daha uygun ulaştırma politikalarının belirlenmesi,
- Liman bilgi sisteminin, terminal otomasyon sisteminin oluşturulması,

- Trans-Avrupa, Pan-Avrupa, TRACECA ve diğer ulaştırma ağlarında limanların etkinliğinin artırılması,

- Deniz yolu taşımacılığında gerçekleştirilmesi öngörölen yatırımların taşıma modlarına yönelik master planlara uygun olarak planlanmasının teşvik edilmesi.

5.1.2. 2035 Hedefleri

- İntermodal taşımacılığa uygun limanların, master planlar çerçevesinde öngörölen yatırımlarının gerçekleştirilerek diğer ulaşım modlarıyla entegrasyonunun sağlanması,

- Küreselleşmenin ve teknolojik gelişmelerin değerlendirilerek, ölkeme faatine uygun ulaştırma politikalarının uygulanması,

- Liman tesislerimizin tamamının Yeşil Liman Sertifikasına sahip olması,

- Taşıma modları arasında dengeli dağılımın gerçekleşmesi.

5.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri

5.2.1. 2023 Hedefleri

- Seyir emniyetinin geliştirilmesine yönelik olarak dünyada üstünde durulan en önemli hususun elektronik seyir olduğu değerlendirildiğinden, E-seyir (elektronik seyir) konusunda ölkemizin stratejisinin belirlenmesi, bu strateji doğrultusunda uygulama ve teknoloji geliştirecek kamu ve özel kuruluşların öncelikli olarak desteklenmesi,

- Deniz trafiğinin takibine yönelik kurulmuş/kurulacak olan gemi takip sistemlerinin entegrasyonu ve yönetiminin Bakanlığımız tarafından etkin şekilde sağlamasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Bu amaçla bahse konu sistemlerin entegrasyonunun sağlanarak ölkemiz deniz yetki alanlarında tanımlanmış deniz resminin oluşturulması,

- Uluslararası gelişmelere paralel olarak deniz trafiğinin artacağı öngörölen körfez ve limanlarda da yeni Gemi Trafik Hizmetleri Sistemleri kurulmalı, yeni sistemlerin kurulumunda deniz elektroniği konusunda faaliyet gösteren yerli üreticilerin teşvik edilmesi,

- Türk Bayraklı gemileri taraf olunan uluslararası sözleşmelerin gereklerine uygun hale getirmek için etkin denetim yapılması, denetim etkinliğini artırmak için uluslararası sözleşmelere taraf olunması ve ilgili ulusal mevzuatın uluslararası sözleşmelere uygun hale

getirilmesi, yabancı bayraklı gemilere liman devleti kontrolü denetimlerinin etkin uygulanması,

- Paris Liman Devleti Kontrolü Memorandumuna üye olunması,
- Mevcut yolcu gemileri de dahil olmak üzere Türk Bayraklı tüm yolcu gemilerinin, hareket kabiliyeti sınırlı ve engelli kişilerin denizyolu ile ulaşımının kolay ve güvenli bir şekilde yapılmasına imkan verecek duruma getirilmesi,
- Kabotajda çalışan yolcu gemilerinin AB ve uluslararası standartlara uyumlu hale getirilmesi.

5.2.2. 2035 Hedefleri

- Türkiye kıyılarında belirli bir büyüklüğün üstündeki tüm gemi trafiğinin izlenmesini sağlayacak sistem ve yazılımın milli imkânlarla geliştirilip kullanılmaya başlanması,
- Türkiye'nin, IMO, ILO, Paris, Akdeniz ve Karadeniz MoU'da deniz emniyeti ve gemi denetim performansı açısından lider ve yönlendirici ülke haline gelmesi.

5.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri

5.3.1. 2023 Hedefleri

- Acil Müdahale Uygulama Merkezinin yakın coğrafyamızdaki ülkelere eğitim verecek şekilde alt yapısının kurulması ile ülkemiz ve yakın coğrafyada oluşabilecek gemi kaynaklı petrol kirliliğinin önlenmesinin sağlanması,
- Gemi kaynaklı emisyonların uzaktan algılama sistemlerinin kurulması,
- Ülkemizde İstanbul'da iki adet olmak üzere, Çanakkale, Antalya, İzmir ve Mersin'de birer adet kruvaziyer limanı yapılması,

5.3.2. 2035 Hedefleri

- 2035 yılında 60.000 adet yat kapasitesine ulaşılması için gerekli alt yapı ve yat limanlarının yapılması,
- Ülkemizin genel turizm stratejisi belirlenirken sürdürülebilirliğin ana ilke olması, böylece ülke kaynaklarının, doğal ve tarihi değerlerinin korunarak uzun vadeli turizm yapılmasının sağlanması, deniz turizmine, sahip olduğu rekabet avantajları ile birlikte bu iki

özelliği de bünyesinde içerdii için turizm stratejisi ve politikaları belirlenirken gereken önemin verilmesi ve önceliklerin sağlanması.

5.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler

5.4.1. 2023 Hedefleri

- İlkokuldan itibaren eğitim müfredatlarına denizcilik dersleri eklenerek denizcilik mesleklerinin teşvik edilmesi,
- Denizcilik eğitiminde kalitenin artırılması, eğitmen ve deniz eğitim gemisi açığının kapatılması ve ülkemizin denizcilikte uluslararası işgücü piyasasındaki payının artırılması,
- Ülkemizde deniz ve iç sular potansiyelinin fark edilmesine yönelik Denizcilik Kültürü Tanıtım ve Eğitim Merkezlerinin oluşturulması ve yaygınlaştırılması.
- En az bir Açık Deniz Eğitim Gemisi ile faaliyet gösterecek Açık Deniz Eğitim Merkezi'nin kurulması,
- Denizcilik eğitimi veren Üniversitelerde Çin, Hindistan örneğinde olduğu gibi kendi simülatörünü üretecek kapasiteye ulaşılması.

5.4.2. 2035 Hedefleri

- Türkiye'nin denizcilik eğitimindeki kalitesini koruyarak ve geliştirerek dünyada öğrenci ve gemiadamı sayısı açısından ilk 5 sıra içinde yer alması,
- Toplumda denizcilik bilincinin yerleştirilmesi, amatör denizciliğin geliştirilmesi ve temel denizcilik eğitiminin tüm topluma yaygınlaştırılması, nüfusun en az yüzde 20'sinin düzenli olarak su sporları faaliyetinde bulunması.
- En az 3 adet Açık Deniz Eğitim Gemisi ile Türkiye'nin IMO - GOBTC Akdeniz Şubesi olarak Türk öğrencilerin yanı sıra özellikle az gelişmiş dünya ülkeleri öğrencilerine eğitim imkanları sunulması.

5.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler

5.5.1. 2023 Hedefleri

- Liman tesislerimizin en az %50'sinin Yeşil Liman Sertifikasına sahip olması,

- Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı ve Bütünleşik Kıyı Alanları Planları ile uyumlu, tüm kıyıları ve yapılarını kapsayacak, ilgili tüm kurumların uyacağı, liman gelişim bölgelerini içerecek, belirli dönemlerde güncellenecek bir master plan yapılması,
- Yıllık 5 milyon ton veya 500 bin TEU veya 100 bin araç elleçleyen liman tesislerinin hinterland bağlantılarının iyileştirilmesinin sağlanması,
- Türk bayraklı filonun kullanılmasının teşvik edilmesi, bunun için filonun yenilenmesi ve gençleşmesi ve nicel olarak gelişmesinin sağlanması,
- Tüm yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerini anlık gösterecek bir ulaştırma veri tabanı oluşturulması,
- Türkiye deniz sigortası ulusal planının hayata geçirilmesi, deniz sigortasına ilişkin tüm uygulama ve düzenlemelerin tek plan üzerinden tatbik edilmesi,
- Ülkemizin 2023'te 500 Milyar dolarlık ihracat hacmi ile dünyada ilk 10 büyük ekonomiden biri olması şeklindeki ülke hedefi doğrultusunda ihracatın %90'ının liman çıkışlı yapılması ve Ulusal Tek Pencere sistemi uygulaması ile verilerin bir havuzda toplanılması ve paylaşılması, yüke ve gemi hareketlerine dair elektronik veri transferlerinin liman idaresi, gümrük ve diğer ilgili kamu kurumlarının kullanımı ile sağlanması,
- Kabotajda halkın daha kaliteli ve ucuz denizyolu ulaşımını kullanabilmesi için KDV muafiyeti ya da indirimi tanınması, sürdürülebilir ve rekabetçi piyasa koşullarının oluşması için taban ve tavan fiyat uygulamalarının etkinliğinin araştırılması,
- Ülkemizle yabancı ülkeler arasında yapılan ikili denizcilik anlaşmaları ve kardeş liman mutabakat muhtıralarının artırılması,
- Karayolu taşımacılığının 2023 yılına kadar %10'unun denizyoluna kaydırılması,
- Karayollarının yolcu ve yük taşımacılığındaki araç yoğunluğunun azalmasını teminen denizyolu taşımacılığını teşvik edici tanıtım faaliyetlerinin artırılması,
- Kabotajda faaliyet gösteren gemi ve limanların kapasitesinin artırılması,
- Kabotajda yük ve yolcu taşımacılığı yapmak üzere yeni hatların açılması yönünde fizibilite çalışmalarının yapılması ve yeni hatların açılmasının sağlanması,
- Limanlarımız arasında her yük cinsi için düzenli ve tarifeli hatların kurulması yoluyla yüklerin farklı özelliklerine göre tehlike ve kirlilik gibi risklerin en aza indirilmesi,
- İç taşımacılıkta, özellikle Marmara'da yeni yolcu ve ro-ro hatlarının açılması.

5.5.2. 2035 Hedefleri

- Mersin Konteyner Limanının 11 milyon TEU'luk kapasitesi, Filyos Limanının toplam 25 milyon tonluk kapasitesinin hinterland bağlantıları ile hayata geçirilmesi,

- Transit konteyner elleçleme miktarları bakımından Mersin Bölgesinin (MIP+Mersin 2. Faz Toplam) Güney ve Doğu Akdeniz Bölgesinde lider olması,
- Türk gemi filosunun en az % 10'unun doğa dostu alternatif yakıt kullanan gemilerden oluşturulması,
- Türk P&I Koruma ve Tazmin Sigortasının Uluslararası Grup Kulüpleri olarak adlandırılan saygın P&I sigorta birliğinin üyesi olması.

5.6. Kıyı Yapıları Düzenlemesi

5.6.1. 2023 Hedefleri

- Yeni liman alanları, enerji, turizm ve balıkçılık kıyı yapılarının yer seçimi için entegre kıyı alanları yönetiminin sağlanması ve Türkiye kıyıları bilgi bankası ile kıyı yapıları ulusal standartlarının oluşturulması,
- Organize liman bölgeleri benzeri bir sistem kurularak liman başkanlıklarının, kıyı yapılarının planlama, yönetim ve denetim sürecinde etkinliğinin artırılması,
- Türkiye'nin lojistik üs olma hedefi doğrultusunda ana limanlar, aktarma limanları, ihtisas limanları ve uzmanlaşmış terminaller ile geri sahada bunlarla bağlantısı olan kuru limanların kurulması,
- Kıyılarda ana kruvaziyer limanlar ile yeni marina yatırımları yapılması ve alternatif güzergâhlarda uğrak kruvaziyer limanlar ile iç sularda nehir marinacılığının geliştirilmesi,
- Yakın iskeleler ve boru hatlarının ortak planlama, işletim ve altyapı kullanım modelinin oluşturulması ile demiryolu, karayolu ve iç su yollarına entegre edilmesi,
- Çevre dostu kıyı yapılarının inşası ve işletilmesi,
- Kıyılarda tekne park alanlarının planlanması ve rekreasyon alanlarında yerel yönetimlerle işbirliği sağlanarak amatör denizcilik araçları için denize iniş rampalarının karadaki römork çekme yerleriyle birlikte yapılması,
- Öncelikle Kocaeli, İstanbul ve İzmir gibi deniz araçlarının yoğun olduğu bölgelerde bulunan terk edilmiş gemiler ile kaçakçılık nedeniyle el konulmuş gemilerin barınabilecekleri kıyı tesislerinin yapılması, ayrıca deniz inşaatları işinde çalışan deniz araçları için barınacakları kıyı yapılarının planlanarak yapılması ve yine gemilere yakıt su ve kumanya hizmeti veren küçük gemilerin barınabilecekleri kıyı tesislerinin planlanarak yapılması ve bunlara ilave olarak kültür balıkçılığının yoğun olduğu Güllük ve Çeşme bölgesinde balık çiftliklerinin ihtiyaçlarının karşılandığı lojistik kıyı tesisinin kurulması.

5.6.2. 2035 Hedefleri

- İç sularda kanal taşımacılığının ve denizcilik faaliyetlerinin artırılması ve önemli bir iç limanın hayata geçirilmesi, göller, iç suyolları ve kanalların deniz taşımacılığı ve amatör su sporları için aktif olarak kullanılması yönünde gerekli çalışmaların başlatılması,
- Organize balıkçılık bölgelerinin kurulması ve balıkçılık kıyı yapıları sınıflandırılarak mevcut balıkçı barınaklarının rehabilitasyonu ile barınakların yönetim - finansman modelinin oluşturulması,
- Deniz kıyısı marinalarının kent içi ve kent dışı olarak sınıflandırılarak gerekli altyapı ve üstyapılarının yatçıların sosyal ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde çevreye duyarlı olarak hayata geçirilmesi,
- Lojistik merkezlerinin ana limanlara, aktarma limanlarına ve ihtisas limanlarına demiryolu bağlantıları ile bağlanması.

5.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri

5.7.1. 2023 Hedefleri

- Gemi inşa ve yan sanayinin geliştirilmesi, kapasite artışı ve kapasite kullanımının yükseltilmesi kapsamında ihtiyaç duyulan uygun teşvik ve finansman organizasyonlarının yapılması, Türk finans kesimi ve piyasalarının, denizcilik ve gemi inşa yatırımlarına daha uygun olarak ihtisaslaşması,
- Sektörün rekabet gücünün artırılabilmesi için inovasyon bazlı faaliyetlerin desteklenmesi, “Deniz Teknolojileri AR-GE merkezi” kurulması, bu AR-GE merkezinin tasarım ve üretim teknolojilerindeki son gelişmeleri takip edip sektörü bilgilendirme faaliyetlerini, sektörün karşılaştığı problemleri çözmede yardım faaliyetlerini, pazar araştırma faaliyetlerini yerine getirmesi,
- Gemi inşa sektöründe yer alan mevcut küçük ölçekli firmaların birleşmesinin teşvik edilerek, teknoloji-finans-işletmecilik modeli altyapısı ile Tuzla, Yalova ve Ereğli’de toplam 10 adet büyük tersane hedefi ile mevcutların konsolide edilmesi, bu tersanelerin finans ve teknoloji alt yapısı olan yabancı tersanelerle ortaklık veya işbirliğinin sağlanması,
- Tüm gemi sanayi ürünlerimizin ve özellikle marka olmuş yerli üretim gemi/yat tiplerimizin uluslararası fuarlarda daha çok ve daha etkili tanıtım ve pazarlamasının yapılması, bunun yanında, ülkemiz tersanelerinde üretilen askeri amaçlı gemilerin yurtdışı pazarlarına ihracatı yönünde gereken çalışmaların yapılması,

- Dağınık olan sektör ve kamu bileşenlerinin dünyada potansiyel müşterilere ulaşabileceği bir “Denizcilik Ajansı” yapısı ile gemi sanayisi ürünlerinin pazarlama ve tanıtım altyapısının kurulması.

5.7.2. 2035 Hedefleri

- Dünyada lider durumda bulunan tersanelerle birlikte yürütülecek ortak projeler sonucunda offshore yapılar ile LNG, LPG ve CNG tanker gemileri üretebilme konusunda konsorsiyumlar oluşturarak Türk tersanelerinin de bu alanda söz sahibi olabilesinin sağlanması,

- Ülkemizde amatör denizciliğin özendirilerek özel tekne kullanım oranının her 3000 kişiden 1 kişi yerine, her 75 kişiden 1 kişiye düşürülerek, denizlerden daha fazla faydalanmasının sağlanması ile ülkemizde yat ve tekne inşa sanayimizin büyütülmesi,

- Gemi inşa sektörünün ana makine, elektronik ekipmanlar, teçhizat ve ekipmanlar dahil en az %90 yerli katkı payı ile gemi üretimi yapmasının sağlanması,

- Akdeniz’de en az 6 adet 250 ile 400 m. boy aralığındaki gemilere havuz hizmeti verebilecek ve gemi bakım-onarım altyapısı olan “Deniz Endüstri” tesisinin kurulması,

- Ülkemiz gemi inşa sektörünün, yolcu gemisi ve hastane gemisi yapımında dünyada bir marka haline gelmesi ve yurtdışı pazarlarına açılmasının sağlanması,

- Gemi tamir, bakım ve onarımında en ileri teknoloji kullanımı ile (insansız sörvey robot kullanımı, lazer kesme ve ileri kaynak metotlarının kullanımı, yüksek basınç su ile raspa, ileri boya teknolojisi vb.) bulunduğumuz bölgede lider olunması ve bu faaliyetlerden yıllık ortalama 10 milyar USD’lik ihracat değerlerine ulaşılması,

- Türkiye’nin kendi doğalgazını taşıyacak 10 adet 150 bin m³’lük LNG gemisinin teknoloji transferi amacıyla yabancı tersaneler ile birlikte Türkiye’de Pendik Tersanesi gibi bir tersanede yapılabilmesinin sağlanması.

6. DEĞERLENDİRME, SONUÇ VE ÖNERİLER

6.1. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri

- Ulaştırma Ana Planı için, tüm Türkiye’de transit ve yurtiçi ulaştırmada intermodal koridor, kavşak ve geçitlerden oluşan bir ağ yapısı belirlenmelidir. İntermodal ulaştırmayı teşvik edecek mali/ıdari önlem ve girişimler (Marco Polo Projesi vb.) desteklenmelidir.

- Limanlar ile ilgili mevzuat gözden geçirilmelidir. Limanlar Master Planı uygulanmalıdır; limancılık sektörünün gelişimine yönelik çok sayıda strateji belirleme ve

master plan çalışması yapılmış ve yapılmaya da devam etmektedir. Ancak yapılan planların uygulamasında sorunlar yaşanmıştır.

- Liman yatırımları ve işletmelerine teşvikler getirilmelidir.
- Gümrük işlemleri hızlandırılmalı ve büyük limanlarımızda (Gümrüklü) kamu personeli 7/24 çalışır hale getirilmelidir. Bunun için gerekli olan kamu personeli açığı giderilmelidir.
- Transit konteyner deniz taşımacılığı geliştirilmelidir.
- Liman yönetim modeli oluşturulmalı ve hayata geçirilmelidir.
- Özel limanların ulaşım altyapısı, karayolu/demiryolu bağlantıları geliştirilmelidir.
- İcralık gemilerle ilgili limanların sıkıntısı giderilmelidir.
- Deniz taşımacılığının komşu ülke ve bölgelerle genişletilmesi kapsamında yürütülen faaliyetler ve mevcut çalışmalar, ilgili kurum ve kuruluşların yanında yerel yönetimlerle birlikte koordine edilmelidir.
- Uluslararası ulaşım ağlarının ve belirlenecek bağlantıların/projelerin, kara ve demiryolu ulaştırması ile merkezi bir ağ sistemi oluşturularak çok modlu taşımacılığı hedefleyen bir çizgide olmasına dikkat edilmelidir.
- Lojistik merkezlerin yeri ve ülke ihtiyacı belirlenerek konteyner elleçlemesi ve genel kargo elleçlemesi yapan limanların mevcut ve toplam kapasitesinin fazlalığı, rıhtımların geri sahalarında depolama yetersizlikleri ve araç trafiği yoğunluğuna göre kara ve/veya hava ve/veya demiryolu irtibatlı lojistik merkezler acilen faaliyete geçirilmelidir.
- Ülkemizin her bölgesine hitap etmesi açısından kuru limanlara (Dry Port) önem verilmeli ve buraların kara ve/veya hava ve/veya demiryolu ile irtibatlandırılarak intermodal taşımacılığın gelişimine katkı sağlanmalıdır.
- Ulusal bazda ortak bir akıllı ulaşım sistem mimarisi tasarlanmalı, mevcut tüm eski sistemlerin veri tabanı bu mimariye uygun hale getirilmeli ve bütün sistemler birbiri ile haberleşerek bilgi alışverişinde sıkıntı yaşanmamalı ve istatistiki değerlerimizdeki farklılıklar ortadan kaldırılmalıdır.
- Önemli uğrak limanları ve geçiş yolları göz önünde bulundurularak yurtdışında ülkemizi temsil eden konsolosluklarda denizciliğe yönelik görevli personel bulunmalıdır.

6.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri

- Ülkemiz kıyılarında seyir emniyeti ve deniz güvenliğinin sağlanabilmesi amacıyla, ilgili tüm kurum ve kuruluşların koordinasyonu ve bilgi alışverişi etkin biçimde sağlanmalı, geliştirilmeli ve elde edilen bilgi ve veriler deniz emniyeti ve güvenliğinin geliştirilebilmesi amacıyla paylaşılmalıdır.

- Deniz trafiğinin yoğun olduğu kıyılarımızda ve özellikle Türk Boğazlarında seyir emniyeti açısından risk değerlendirme çalışmaları yapılmalı ve bu değerlendirmelerde gemilerin boy ve tonajlarının yanı sıra taşıdıkları tehlikeli yüklerin sahip olduğu enerji miktarları da göz önünde bulundurulmalıdır.

- Gemi takip sistemlerinin ve bileşenlerinin ülkemizde üretilmesi, kurulması ve idamesinin sağlanması için başta üniversiteler olmak üzere milli sanayi kuruluşları ile üretilecek proje ve çalışmalar desteklenmelidir.

- Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri dünya standartlarına ulaştırılmalı ve sürdürülebilir olması için gerekli tedbirler alınmalıdır.

- Güvenlik araştırması, asimetrik terör saldırısı ve deniz haydutlarının sayısının artmasıyla birlikte çok önemli hale gelmiştir. Deniz haydutlarının saldırı risklerini ortadan kaldıracak yol ve yöntemler geliştirilmeli, bu konuda gerekli hukuki düzenlemeler yapılmalıdır.

- Türkiye'nin denizyollarının suistimaline karşı izleme, veri toplama ve yönetim sistemleri ile mücadele yöntemleri geliştirilmelidir.

- Bununla birlikte, başta denizde can ve mal güvenliği ile deniz çevresinin korunması temelinde, ulusal mevzuatın uluslararası mevzuata eşdeğer hale getirilmesi, hareket kabiliyeti kısıtlı ve engelli kişilerin denizyolu ile ulaşımının kolaylaştırılması, Uluslararası Emniyet Yönetim Sisteminin (ISM) etkinliğinin artırılması, kabotajda yolcu taşıyan gemilerin AB ve uluslararası standartlara uyumlu hale getirilmesini teminen ilgili kurum ve kuruluşlar ile koordineli olarak çalışmalar yapılarak mevzuat oluşturulması veya mevzuat güncelleştirmelerinin yapılması, ayrıca, etkin denetim için denetim uzmanlarının sayısının artırılmasının sağlanması ve uzmanların eğitimi ile branşlaşmalarına yönelik çalışmalar hızlanmalıdır.

6.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri

6.3.1. Deniz Çevresi

- Gemi kaynaklı petrol ve türevleri sonucunda oluşabilecek deniz kirliliğinin kıyı ekosistemleri üzerinde olumsuz etkilerinin azaltılması amaçlanmalıdır.

- Gemi balast suları kaynaklı yabancı türlerin taşınması en aza indirgenmeli, deniz tabanı ekosistem bütünlüğü ve deniz biyolojik çeşitliliği korunmalıdır.

- Gemi kaynaklı katı ve sıvı atıkların kıyı ve deniz alanlarında süregelen canlı yaşamı üzerindeki etkilerinin en üst seviyede kontrol edilmesi gerekmektedir.

6.3.2. Deniz Turizmi

- Deniz turizminin geliştirilmesine yönelik stratejik planlar yapılmalıdır. Türkiye kruvaziyer pazarı; çok önemli bir potansiyele sahip olduğundan yeni liman projelerine ivedi olarak başlanılmalıdır. Yeterli sayıda deniz turizmi tesisi yapılmalı ve işlemlerin hızlandırılması için kamu kurumları arasındaki koordinasyon eksikliği giderilmelidir.
- Deniz turizmi BKAY(Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi) planlarına yansımalıdır.
- Mevcut yolcu gemilerine yönelik olarak uygulanabilir ölçüde engelli yolcular için modifikasyon çalışması yapılması gereklidir.

6.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler

Türkiye’de her seviyede verilen denizcilik eğitimi, mevcut durumda UDHB tarafından uluslararası standartlarda yürütülmesini teminen izlenmekte ve değerlendirilmektedir. Bu sistem içerisinde eğitilen ve belgelendirilen gemi adamları Türk deniz ticaret filosunun yanı sıra dünya sıralamasında tonaj olarak önemli yer tutan Panama, Malta, Liberya gibi otuzdan fazla yabancı bayraklı gemilerde de istihdam edilebilmektedir. Bu konuda sürdürülebilirliğin sağlanması için uluslararası mevzuatın takibi ve uygulanması önem arz etmektedir. Kısa ve orta vadede oluşması muhtemel zabitan seviyesindeki gemiadamı arz fazlasının uluslararası deniz işgücü piyasalarında yer alabilecek şekilde yönlendirilmesi gerekmektedir. Ülkemiz nitelikli zabitan sınıfı gemi adamları ile küresel gemiadamı ihtiyacını karşılamaya yönelik politikalar geliştirmelidir. Bu amaçla stratejik insan kaynakları planlamasının yapılması, eğitim kurumlarının eğitim altyapı ihtiyaçlarının karşılanarak kurumsal kapasitelerinin arttırması, denizcilik mesleğinin gençler arasında tanıtımının sağlanması, mesleğin cazibesinin artırılması ve gemi adamlarının meslekte kalma sürelerinin arttırılması için politikaların geliştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca, MEB ve YÖK ile yapılacak ortak bir çalışma vasıtasıyla ADML (Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi) müfredatının Denizcilik Fakülteleri/Yüksekokullarına giriş için uyumlu hale getirilmelidir. İMEAK DTO ile UDHB işbirliğinde Ankara/Samsun Gemilerinin açık deniz eğitim gemisi olarak tüm okullar için kullanması sağlanmalıdır. Denizcilik eğitimi veren Üniversitelerin YÖK ile işbirliği içinde Fen Edebiyat Fakültelerinin Denizci Eğitici Yetiştirme programları açmasıyla bu eğiticiler ADML’lerde mezuniyetlerini müteakip görevlendirilebilecektir. Denizciliğin bir kültür olarak benimsenmesi için ilköğretim çağındaki çocuklardan başlamak üzere kademeli ve planlı faaliyetlerin yapılması gerekmektedir. Sportif faaliyetler ve oyun şeklindeki etkinliklerin geliştirilmesi ve tüm vatandaşlara yayılmasının gerek devlet ve gerekse de özel kuruluşlar eliyle

yürütülmesi ile denizci devlet ve denizcilik bilincinin oluşturulması ülkemizin stratejik ve jeopolitik konumu açısından gerekli görülmektedir. Ayrıca Bakanlığımızın sponsorluğu ve desteği ile sektörün değişik dallarına yönelik her yıl proje yarışmaları düzenlenmelidir.

6.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler

- Gümrük işlemleri hızlandırılmalı ve transit konteyner taşımacılığı geliştirilmelidir.
- Deniz taşımacılığına sağlanan vergi teşviklerinin gerçek etkisini ölçmeye yönelik ampirik ve teorik çalışmalar yapılmalıdır.
- Kabotajda yolcu ve araç taşımacılığı yapan standart altı gemilerin yenilenmesi amacıyla hurdaya ayrılacak gemiler için bir teşvik sistemi getirilebilir.
- Yeni hatların, yeni iskelelerin ve yeni gemilerin yapılması konusunda yapılacak olan Ar-Ge harcamalarına ilişkin kamu desteği sunulabilir. (Almanya örneği)
- Akdeniz çanağında dolaşan yatları kıyılarımıza çekebilmek için, yeni marina ve tekne park yatırımlarına hız verilmelidir.
- Limanlarda modernizasyon ve otomasyon sistemleri günümüz koşullarına adapte edilmeli, tüm liman işlemlerinin yetki düzeyi ayarlanarak tek çatı altında toparlanmalıdır.
- Kıyı tesislerinde hareket yeteneği kısıtlı olan kişilerin rahat hareket edebilmeleri için gemi-kara ulaşımını kolaylıkla yapabilecekleri düzenleme ve önlemler alınmalıdır.
- Kabotaj hattında taşımacılığı teşvik amacıyla, gemi adamlarına yapılan ücret ödemelerinin vergilendirilecek gelirden indirilmesine izin verilebilir.
- İnsanları kara yolu taşımacılığından deniz yolu taşımacılığına çekmek için gerekli olan reklam çalışmaları Bakanlık tarafından yapılmalıdır.
- Çevresel duyarlılığı yüksek deniz taşıtlarına vergisel ayrıcalıklar yapılarak işletmecileri çevresel duyarlı gemiler işletmeleri yönünde teşviki üzerine çalışılmalıdır.
- Deniz sigortalarına ilişkin tüm mevzuatın derlendiği genel bir “Deniz Sigortaları Kanunu” çıkarılması, ulusal tek pencere sisteminin kurularak aktif olarak çalıştırılması, Atina ve HNS Sözleşmelerine taraf olma süreci tamamlanmalı ve milli bir P&I şirketinin kurulması ile uluslararası mali sorumluluk entegrasyonu tamamlanmalıdır.
- Deniz haydutluğu ile mücadelede yeni yöntemler ve yapılabileceklerle ilişkin olarak; açık deniz şartının kaldırılması, bölgesel düzeyde işbirliği sürecinin başlatılması, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararları ve IMO çalışmaları doğrultusunda zorlayıcı yöntemlere başvurulması, haydutlara cezai sorumluluk getirilmesi, gemilerde özel güvenlik

bulundurulması ve bölge ülkelerinde etkin bir idari ve hukuki yapı tesis edilmesi gibi hususlar önem arz etmektedir.

6.6. Kıyı Yapılarının Düzenlenmesi

Konuyla ilgili temel sorun ve darboğaz olarak, kıyının birçok sektörün farklı kullanımlarının yer seçtiği kıt bir kaynak olması hususu ön plana çıkmıştır. Örnek verilecek olursa; kıyının birden çok sektör ve dolayısıyla birden çok kurumun kararları ve mevzuatlarına tabi olduğu ve su ürünleri yetiştiriciliği ile amatör denizcilik gibi faaliyetlerin, sanayi, enerji ve turizm kullanımlarından dolayı kıyıdaki yapıları için yer bulmakta zorlanması gösterilebilir. Diğer bir önemli husus ise, ülkedeki kıyı yapılarıyla ilgili tüm paydaşlara açık ortak bir veri tabanının bulunmaması ve tüm kurum/kuruluş mevzuatlarının ortak kullandığı bir kıyı yapısı sınıflandırması bulunmamasıdır. Bu itibarla; farklı sektörlerin ihtiyaç duyduğu, kıyı yapılarının ülke bütününde bölgesel olarak planlanması ve her sektör için karada ve denizdeki yapılarıyla günümüz teknolojisi ve engelliler dahil tüm toplum kesimlerinin kullanabileceği şekilde organize olmuş alanların kıyı yapıları master planları ve bütünlük kıyı alanları planlarının hazırlanmasıdır. Türkiye'nin dünya üzerinde giderek önem kazanan Ortadoğu ve Rusya bölgesinin enerji nakil alanı ve yine bu bölgeler ile Orta Asya'ya kadar uzanan bir coğrafyanın taşımacılık alanındaki geçiş noktası olarak Avrupa'ya bağlanması ile doğal boğazlara sahip olmanın getirdiği jeo-stratejik önemi, ülkenin lojistik bir üs haline getirilebilmesi ana hedefi çerçevesinde ele alındığında, özellikle limancılık alanındaki kıyı yapılarının uygun nitelikte ve büyüklükte planlanması konusu ön plana çıkmaktadır. Bu planlamalar sanayi vb. tesislerin münferit ihtiyaç planlamalarının ötesinde ülkesel bazda ele alınarak, mevcut tesislerin kapasite kullanım oranlarına dikkat edilmelidir.

Limanlar ve kruvaziyer limanlara yönelik olarak dünya gelişmelerine paralel şekilde, 10. Şura'da verilen kararlara benzer nitelikte ana limanların oluşturulması ile 11. Şura'ya ilave olarak ihtisas limanları ve alternatif kruvaziyer limanlarının oluşturulması talep edilmiştir. Yat limancılığı sektöründe ise, Akdeniz çanağındaki yatçılığı kıyılarımıza en kısa sürede çekebilmek için yeni marina yatırımlarına hız verilmesi gerektiği değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra, balıkçı barınaklarının yat limanlarına dönüştürülmesi yerine bazı balıkçı barınaklarının yatçılık ve amatör denizcilik gibi farklı faaliyetler ile ortak kullanılması için gerekli çalışmalar başlatılabilir. Amatör denizciliğin geliştirilmesi için teknelerin denize iniş rampalarının yerel yönetimlerin kıyı düzenlemesi planlamalarına entegre edilmesi gereklidir. Son olarak, 2035 yılı hedef alınarak, deniz taşımacılığı için deniz alanlarını birbirine bağlayan kanal projelerinin başta çevresel

kriterler dikkate alınarak etüd edilmesi ve Türkiye'nin deniz kıyısı olmayan iç bölgelerinde, iç suyolları üzerinde oluşturulabilecek kanallar ile iç su yolu taşımacılığının geliştirilmesi önem arz etmektedir. Ayrıca iç suyolları ve göllerin aynı zamanda yatçılık ve amatör denizcilik için kullanılmasına yönelik etüt çalışmalarının yapılması da denizciliğin ülke bütününe yayılması için önem arz etmektedir.

6.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri

Türkiye bulunduğu coğrafya itibarıyla kıyı alanlarının kendisine sağladığı stratejik üstünlüğü de göz önünde tutarak, Uzak Doğu tersaneleri dâhil alternatifi olmadan kendi marka özel ürünleri, askeri tersaneleri ve bakım-onarım tesisleri ile 2035'i hedeflemelidir. Bunun yanında, Türk tersaneleri alanlarında ihtisaslaşmaya giderek, gemi sanayisindeki ürün çeşitliliğini oluşturmalı ve markalaşma yoluna giderek, bölgesel olarak dağılmalıdır. Örneğin; gemi bakım-onarım bölgesi, yeni gemi inşa bölgesi ve yat inşa bölgesi şeklinde bölgesel birliktelik oluşturmalıdır. Ülkemizin geleceğinde önemli bir rol üstlenmesi beklenen gemi sanayisi faaliyetlerinin içerisinde büyük bir öneme sahip olan gemi ve yat üretimimizdeki beceri, tecrübe ve kapasitemizi bugünden başlayarak geliştirebilmek adına gereken her türlü atılım ve yatırımların devlet-özel sektör dayanışmasının sağlanarak, bir işbirliği içerisinde yürütülmesi gerekmektedir. Birliktelik içerisinde yürütülen bu çalışmalar esnasında gemi sanayi faaliyetlerine yönelik olarak gereken çeşitli AR-GE çalışmaları da bilim, sanayi ve teknolojiye uygun olarak yürütülmelidir. Çünkü gemi sanayisi alanında dünyada her gün yeni teknolojiler ve yeni uygulamalar söz konusu olabilmektedir.

Ülkemizdeki alternatif enerji kaynaklarından ve denizaltı kaynaklarından gelecekte daha fazla yararlanılabilmesi ve maksimum faydanın elde edilebilmesi açısından "Offshore ve Yenilenebilir Enerji Yapıları Faaliyetleri" konusu da Gemi Sanayi Faaliyetleri Çalıştayı içerisinde ele alınmış ve bu konuda faydalı çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Hatta bu konuda Bakanlığımızın gerçekleştireceği 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası sonuçları içerisinde yer alması için geleceğe yönelik önemli bir hedef de önerilmiştir. Söz konusu hedefle; gemi inşa sektörümüzün dünya offshore pastasından pay alabilmesi için Enerji Bakanlığı koordinesinde ve Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın (TPAO) öncülüğünde gerçekleştirilecek yerli üretimlerle dünya genelinde etkin bir offshore filosu oluşturması öngörülmektedir.

KAYNAKLAR

- BIMCO/ISF Manpower Report 2010 Update
- BP, “BP Statistical Review of World Energy”, Haziran 2011.
- Deniz Ticaret İstatistikleri Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 01.05.2012
- Deniz Ticareti İstatistikleri, TC Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Yayınları, 2012
- Denizci Türkiye için Yol Haritası, Oktay Çetin.
- European Commission (2011) Study on EU Seafarers Employment Final Report Directorate-General for Mobility and Transport Directorate C – Maritime Transport MOVE/C1/2010/148/SI2.588190, May 20th 2011
- Fossey, J. Growing pressures. Containerisation International Yearbook, 2011, s:56.
- Fossey, J. What a difference a year makes. Containerisation International Yearbook, 2011, s:5.
- <http://www.americanpilots.org/PilotageInUs.html>, 22/03/2013
- <http://www.amsa.gov.au>, 20/03/2013
- <http://www.coastalsafety.gov.tr/default.aspx?pid=24>
- <http://www.impahq.org/policy.cfm>, 18/03/2013
- <http://www.marinepilots.ca/en/articles/competition.html>, 20/03/2013
- http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130313_165423_66968_1_67502.pdf,
- Limanlar Yönetmeliği, 31/10/2012 tarihli 28453 sayılı Resmi Gazete
- Maritime Safety Committee (IMO), 85th Session, Agenda Item 26, MSC/85/26/Add.1 Annex 20, 6 January 2009
- Milli Eğitim Bakanlığı, <http://mtegm.meb.gov.tr/okullar.asp?PAGE=Liste>,

- Öğrenci Seçme ve Yerleştirme Merkezi, Öğrenci Seçme ve Yerleştirme (ÖSYS) 2012 Kılavuzu
- TC Danıştay Onuncu Dairesi 1998/2388 esas ve 2000/5276 sayılı kararı
- TC Danıştay Onuncu Dairesi 1998/4854 esas ve 2000/468 sayılı kararı
- Tehlikeli Maddelerin Türk Boğazlarından geçişleriyle ilgili istatistiki veriler, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İç sular Düzenleme Genel Müdürlüğü, 24/04/2013
- Türkiye Petrolleri A.O. Genel Müdürlüğü, 2010 Yılı Ham Petrol ve Doğal Gaz Sektör Raporu, Ağustos, 2011.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gemiadamları Eğitimi Bilgi Sistemi, <https://atlantis.denizcilik.gov.tr/gaegitimnet/Public/KurumBilgi.aspx>, Erişim :05.04.2013
- UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2011.
- United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport, 2005, Sayfa 33.
- United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport, 2012, Sayfa 41.
- www.imo.org, 10.04.2013
- www.bsmou.org
- www.medmou.org
- www.parismou.org