11th ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME ŞURASI 2013

TRANSPORTATION MARITIME AFFAIRS AND COMMUNICATIONS FORUM 2013

DENİZCİLİK

"Herkes İçin Ulaşım ve Hızlı Erişim"

" Efficient Transport and Fast Communication For All "

DENİZCİLİK

www.ulastirmasurasi.gov.tr

T.C.
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI

11. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME ŞURASI

DENİZCİLİK ÇALIŞMA GRUBU RAPORU

ANKARA –2013

SUNUŞ

Dünya ile entegre, AB ile uyumlu, hızlı, ekonomik, güvenli ve akılı ulaşım çözümlerine ülkemizi taşıyacak yeni politika ve stratejilerin geliştirilebilmesi amacıyla 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurasının 6-7 Eylül tarihlerinde İstanbul'da yapılması planlanmaktadır.

Şura hazırlık çalışmalarının başlatılması için görevlendirilen Şura Yürütme Kurulu tarafından, Karayolu, Demiryolu, Denizcilik, Kent İçi Ulaştırma, Havacılık ve Uzay Teknolojileri, Haberleşme, Boru Hatları olmak üzere 7 alanda Çalışma Grupları belirlenerek "Denizcilik Sektörü Çalışma Grubu" sorumluluğu Deniz Ticareti Genel Müdürlüğüne verilmiş ve sektörelbazda hazırlanacak Çalışma Grubu Raporlarının Mayıs Ayı sonuna kadar tamamlanması istenmiştir.

Rapor hazırlıkları kapsamında, ilk olarak Deniz Ticareti Genel Müdürü, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürü ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nden bir Bakan Müşaviri'nin katılımıyla, Denizcilik Çalışma Grubu Koordinasyon Komitesi ve söz konusu Komite altında faaliyet gösterecek İcra Heyeti kurulmuştur.

"İcra Heyeti Başkanlığının" Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmesi, "Başkan Yardımcılıklarının" Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nden birer personel tarafından yürütülmesi, "Sekreterliğin" Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü ile Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nden birer personel tarafından yürütülmesi, "Raportörlüğün" Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nden yine birer personel tarafından yürütülmesi uygun görülmüştür.

Koordinasyon Komitesi ve İcra Heyeti Başkanlığınca; Denizcilik Sektörü Alt Çalışma Grubunda ele alınacak çalıştay konu başlıkları ve bu konulardan sorumlu olacak Genel Müdürlüklerin;

- Denizyolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri (DİDGM)
- Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri (DİDGM)
- Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri (DİDGM)
- Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler (DİDGM)

- Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler (DTGM)
- Kıyı Yapıları Düzenlemesi (TKYGM)
- Gemi Sanayi Faaliyetleri (TKYGM)

şeklinde olması kararlaştırılmıştır.

Üye isimlerinin belirlenmesine yönelik çalışmalar kapsamında; İcra Heyetince, Denizcilik Sektörü Çalıştay Gruplarına katılım sağlaması öngörülen kurum ve kuruluşlar ile anılan kurum ve kuruluşlardan hangi niteliklere haiz temsilcilerin talep edileceğine dair bilgiler belirlenmiş olup, 63 Kamu, 40 STK, 21 Üniversite, 15 Özel Sektör Kuruluşu olmak üzere toplam 139 Kurum/Kuruluştan çalıştaylar için üye önerileri talep edilmiştir.

7 adet Çalıştay Grubuna, 188 Kamu, 94 Üniversite, 92 STK, 77 Özel Sektör Kuruluşu olmak üzere, toplamda 451 kişilik üye katılım talepleri alınmıştır. Söz konusu üyelerin bilgileri ilgili Genel Müdürlüklere gönderilerek Ocak Ayı itibariyle rapor çalışmalarına bilfiil başlanılmıştır. Hazırlanacak raporlarda yer alacak alt başlıklar ve üye görev dağılımı, Kurum/Kuruluşlardan alınan öneriler ve daha sonra eklenen üyelerin katılımıyla belirlenmiştir. Rapor hazırlıkları kapsamında, 7 adet çalıştay ve alt grupları tarafından, toplamda 40'a yakın toplantı yapılmış ve üyelerin katkısıyla hazırlanan ve görüşleriyle şekillenerek son hali verilen 7 adet rapor Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünün koordinesinde birleştirilmiş ve Denizcilik Çalışma Grubu Raporu 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 itibariyle şuranın başarısına büyük katkı sunacağının bilinciyle ve ümidiyle hazırlanan raporun denizcilik sektörüne ve ülkemize hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Saygılarımla,

Denizcilik Sektörü Çalışma Grubu Üyeleri Adına
Dr. Barış TOZAR
Deniz Ticareti Genel Müdürü V.

KATKILAR

Denizcilik Çalışma Grubu Raporu'nun oluşturulmasında değerli görüş ve önerileri ile katkıda bulunan başta Denizcilik Çalışma Grubu Koordinasyon Komitesi üyeleri olmak üzere İcra Heyeti Başkanlığının üyelerine ve Denizyolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri, Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri, Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri, Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler, Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler, Kıyı Yapıları Düzenlemesi, Gemi Sanayi Faaliyetleri konusunda faaliyet gösteren 7 adet alt çalıştayın, 188 Kamu, 94 Üniversite, 92 STK, 77 Özel Sektör Kuruluşundan olmak üzere toplamda 451 üyesine ve isimleri ekte sunulan listelerde yer almayan üyelerimize katkılarından dolayı teşekkürlerimizi sunmak isteriz.

DENİZCİLİK ÇALIŞMA GRUBU KOORDİNASYON KOMİTESİ

Deniz Ticareti Genel Müdürü Dr. Barış TOZAR
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü Cemalettin ŞEVLİ
Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Hızırreis DENİZ
Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürü M.Mehdi GÖNÜLALÇAK
Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Bakan Müşaviri Mehmet Acar DOĞAN

11. Şura Denizcilik Çalışma Grubu Başkan, Başkan Yardımcıları, Sekreterler ve Raportörlerin isim ve unvanları aşağıda listelenmektedir:

Başkan Dr. Barış TOZAR (Deniz Ticareti Genel Müdür V.)
Bşk. Yrd. M.Cemil ACAR UDHB DTGM (Genel Müdür Yrd. V.)
Bşk. Yrd. Abdurrahman KAYA (Genel Müdür Yrd. V.)
Bşk. Yrd. Okay KILIÇ (Daire Başkanı V.)
Bşk. Yrd. Dr. Ersel Zafer ORAL (Emekli Öğretim Üyesi)
Sekreter Şakir ÖZÇOBAN (Daire Bşk. V.)
Sekreter Leyla ÖZDEMİR (Mühendis)
Raportör Hıdır İlyas KARABIYIK (Denizcilik Uzmanı)
Raportör Kubilay YAZAN (GS Uzmanı)
Raportör Bülent KOÇAK (Denizcilik Uzmanı)

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1
10. ULAŞTIRMA ŞURASI KARARLARIYLA İLGİLİ GELİŞMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ 1
1.1. Denizyolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri 1
1.1.1 10. Ulaştırma Şurası Denizcilik Sektörü raporu 2023 Limancılık hedefleri olarak 1
1.1.2 10. Ulaştırma Şurasının Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliği Bağlamında Genel Olarak Değerlendirilmesi 2
1.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri 7
1.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri 18
1.3.1. 10. Ulaştırma Şurası Kararlarıyla İlgili Gelişmelerin Değerlendirilmesi 18
1.3.1.1. Denizcilikte Etkin Risk Yönetim Alt Yapısının Kurulması 18
1.3.1.2. Denizcilik Çevre Yönetim Sistemi Kurulması 18
1.3.1.3. AB Ar&Ge Fonlarından Daha Fazla Yararlanılması 18
1.3.1.4. Taşımacılıkta Çevresel Duyarlılığın Arttırılması 18
1.3.1.5. Deniz Kirliliğinin On-Line İzlenmesi 18
1.3.1.6. Balast Suyunun On-Line Bildirimleri 18
1.3.1.7. Deniz Araçlarından Yayılan Sera Gazlarının Azaltılması 18
1.3.1.8. Gemilere kaynaklanan Atıkların Bertarafı 19
1.3.1.9. Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması 19
1.3.1.10. Ticari Yatçılık Taşıma Kapasitesinin Arttırılması 19
1.3.1.11. Yat Limanı Sayısının Artırılması 19
1.3.1.12. Türkiye Kruvaziyer Pazarı 19
1.3.1.13. Balıkçı barınaklarının kısmen yat limanlarına dönüştürülmesi 19
1.3.1.14. Deniz sporlarının Gelişimi 20
1.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler 20
1.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler 23
1.5.1 Deniz Ticaretinin Geleceği ve Stratejik Analizi 23
1.5.1.1. Ulaştırma Şurası Kararlarıyla İlgili Gelişmelerin Değerlendirilmesi 23
1.6. Kıyı Yapıları Düzenlemesi 27
1.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri 29

BÖLÜM 2
DÜNYADA VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM 33
2.1. Denizyolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri 33
2.1.1. Limanların İşletme izni ve lisanslar 33
2.1.1.1. Limanların İmar Planı ve İnşa Süreci 33
2.1.1.2. Limanların İşletme İzni Aşaması 35
2.1.1.3. Mevzuat fazlalığı 38
2.1.1.4. Limanlarımızın sınıflandırılması 39
2.1.2. Dünyada Liman Yönetimi Ve Liman Otoritesi Sistemi 40
2.1.2.1. Dünyada liman yönetim şekilleri 40
2.1.2.2. Avrupa Birliği'nde Limancılık Sistemi 41
2.1.2.3. AB liman sistemine ve limancılığına ilişkin temel tespitler 42
2.1.2.4. Liman performansı, modernizasyonu, geri bölge bağlantıları ve çevreye duyarlılık 42
2.1.2.5. AB'de liman yönetim modelleri 43
2.1.2.6. Türk Limanları İçin Yönetim Modeli Belirlenmesine Yönelik Yapılan Çalışmalar 44
2.1.3. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliği İle İlgili Dünya'daki Gelişmeler 46
2.1.3.1. Deniz İşletmeciliğinin Mevcut Durumu 51
2.1.3.1.1.Türk Bayraklı Gemilerin Yurt Dışı Liman Devleti Denetimlerinde Durumu 41
2.1.3.1.2.Tutulan gemilerin yaş yoğunlukları, tonaj aralıkları, gemi tipine göre dağılımları 52
2.1.3.1.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Uluslararası Konvansiyonlara Uyumu 55
2.1.3.2. Gemi Acenteliğinin Mevcut Durumu 55
2.1.3.3. Gemi Brokerliğinin Mevcut Durumu 56
2.1.3.4. Gemi İkmalciliğinin Mevcut Durumu 57
2.1.4. Türkiye'de Limanların Mevcut Durumu 58
2.1.4.1. Türkiye'de Limancılığın Gelişimi 58
2.1.4.2. Kalkınma Planlarında Limanların Yeri 59

2.1.5. İntermodal Taşımacılık 61
2.1.5.1. Limanların Ana Ulaştırma Koridorlarındaki Yerinin Tespiti, Yük Trafiği Ve İntermodal Taşımacılık 61
2.1.5.1.1.Türkiye'nin ana ulaştırma koridorlarındaki yeri 61
2.1.5.1.2.Limanlarımızın uluslararası ana ulaştırma koridorlarındaki yerinin tespiti 62
2.1.5.1.3. Türkiye'de İntermodal Taşımacılık ve Limanlar 65
2.1.6. İç sularda taşımacılığın mevcut durumu, potansiyeli, yönetimi, kurumlar arası görev yetki paylaşımı ve mevzuat 69
2.1.7. Van Gölü'nde taşımacılık faaliyetleri 70
2.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri 71
2.2.1. Seyir Yardımcıları 79
2.2.2. Gemi Takip Sistemlerine Yönelik Uygulamalar 81
2.2.2.1. Teknik Alt Yapı ve Uygulama Alanları Gelişimi 83
2.2.2.2. Milli yatırımlar ve Yerli Teknoloji Kullanımı 85
2.2.2.3. Uluslararası İşbirliği 85
2.2.3. Entegre Deniz Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi 86
2.2.4. Türk Boğazlarında Seyir Emniyeti 86
2.2.5. Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri 87
2.2.6. Batıklar ve Batıkların Çıkarılması 88
2.2.7. Seferden Men veya Terk Edilmiş Gemiler 89
2.2.8. Balık Çiftlikleri ve Denizlerdeki Diğer Yapılar 90
2.2.9. Kablo ve Boru Hatları 91
2.2.10. Notik Yayınlar 91
2.2.11. Uluslararası Mevzuata Uyum ve Etkin Temsil 92
2.2.12. Deniz Güvenliği Uygulamaları 93
2.2.13. Gemi Denetimi ve Mevzuat Uygulamaları 93
2.2.13.1. 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun 93
2.2.13.2. Gemilerin Teknik Yönetmeliği 94
2.2.13.3. Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik 94
2.2.13.4. Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği 95
2.2.13.5. Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmeliği 96
2.2.13.6. Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik 96
2.2.13.7. Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanması 97
2.2.13.8. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği 97
2.2.14. Bir Yönetim Sistematiği Olarak Emniyet Yönetimi Sistemi 97
2.2.14.1. Az Sayıda Gemisi Bulunan İşletmelerde, Emniyet Kültürünün Oluşturulması ve Geliştirilmesi 98
2.2.14.2. Yaşanan olumsuzların Türk Bayrağı Prestijine Etkileri ve Bu Etkileri Azaltmak İçin Yapılması Gerekenler 99
2.2.15. Şirket ve Gemi Üzerinde ISM Sisteminin Etkinliğinin Artırılması 100
2.2.16. Gemide Sağlık, Hijyen Konularında Şartların İyileştirilmesi ve Acil Durumlarda Uygulama Prosedürleri 100
2.2.17. 2012 Yılı Bayrak Devleti Uygulamaları Sonuçları 102
2.2.18. MLC 2006 Sözleşmesi Çalışmaları 102
2.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri 102
2.3.1. Deniz Çevresi 102
2.3.1.1. Acil Müdahale Merkezleri 103
2.3.1.2. Denizde Petrol Kirliliğine Acil Müdahale 103
2.3.1.3. Acil Müdahale Merkezlerinin Oluşturulması ve Denizlerimizde Mevcut Durumun Tespiti Projesi 105
2.3.1.4. Denizde Kirliliğin İzlenmesi 106
2.3.1.5. Gemilerin Balast Suları İle Taşınan Zararlı Sucul Organizmalar Ve Alınan Tedbirler 107
2.3.1.6. Balast suyu raporlamaları ve raporlama sistemi 108
2.3.1.7. Gemi İşleticileri İçin Arıtım Sistemleri, Sertifikasyon 108
2.3.1.8. Gemi Kaynaklı Emisyonlar ve İklim Değişikliği 109
2.3.1.9. Gemi Kaynaklı Emisyonlar 110
2.3.1.10.Gemi Atıklarının Takibi İçin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Tarafından İki Farklı Uygulama 113
2.3.2. Dünyada ve Ülkemizde Deniz Turizmi 113
2.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler 115
2.4.1. Mevzuat 115
2.4.2. Türkiye'de Denizcilik Eğitiminin İzlenmesi ve Değerlendirilmesi 118
2.4.2.1. Denizcilik Eğitimi İzleme ve Değerlendirme Sistemi (DEİDS) 119
2.4.2.2. Gemiadamları Eğitimi Bilgi Sistemi (GAEBS) 120
2.4.2.3. Gemiadamları Bilgi Sistemi (GBS) 120
2.4.3. Türkiye'de Denizcilik Eğitiminin Genel Değerlendirilmesi 126
2.4.4. Dünya' da Gemiadamlarının Arz/ Talep Durumu 128

2.4.4.1. Türkiye'nin Gemiadamı Arz Durumu 130
2.4.4.2. Türkiye' ninGemiadamı Talebi 133
2.4.5. Kültürel Faaliyetler 134
2.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler 135
2.5.1. Deniz Ticareti Stratejik Analizi ve Politikalar 135
2.5.1.1. Küresel Deniz Ticareti Sektörü ve Türkiye 135
2.5.1.1.1. Deniz Ticaretindeki Akımlar, Krizler/Fırsatlar ve Gelecek Beklentisi 136
2.5.1.1.2. Navlun ve Emtia Piyasalarının Analizi ve Geleceği 136
2.5.1.1.3. Deniz Ticaret Filosuna ve Taşımacılığına Stratejik Bakış 140
2.5.1.1.3.1. Avrupa Birliği (AB) Ülkelerinde Deniz Ticaret Filosu ve Taşımacılığı 140
2.5.1.1.3.2. Türkiye'de Deniz Ticaret Filosu ve Taşımacılığı 140
2.5.1.2. Liman Operasyonları ve Lojistik Yönetimi 142
2.5.1.2.1. Lojistik Yönetiminde Limanların Yeri ve Geleceği 143
2.5.1.2.2. Limanların Etkin ve Verimli Kullanımı 144
2.5.1.2.3. Limanların Arz-Talep Analizi 144
2.5.2. Uluslararası İlişkiler ve Hukuksal Düzenlemeler 147
2.5.2.1. Uluslararası Deniz Sigortaları Mevzuatının Etkinliği 151
2.5.2.2. Denizcilik Anlaşmalarının Etkinlik Sorgulaması 151
2.5.2.2.1. Denizcilik Anlaşmalarının Etkinlik Değerlendirmesi 152
2.5.2.2.2. Denizcilik Anlaşmaların Uygulamalarında Meydana Gelen Aksaklıklar 152
2.5.2.2.3. Denizcilik Alanında Uluslararası İlişkilerin Verimliliği 154
2.5.2.2.4. Sektörün Dış İlişkiler Vizyonu: Öncelikli Ülkeler ve Uluslararası Kuruluşlar 155
2.5.2.2.5. Deniz Haydutluğu İle Mücadelede Yeni Yöntemler, Yapılabilecekler 155
2.5.2.3. Deniz Ticaret Trafiğinin Kolaylaştırılması 159
2.5.2.3.1. Deniz Ticaretinde Elektronik Belgelerin ve Yöntemlerin Kullanımı 159
2.5.2.3.2. Deniz Ticaret Trafiğinin Kolaylaştırılması ve Ticaret Hacminin Arttırılması 161
2.5.2.3.3. Türk P&I Kulübü Kurulması Projesi, Verimlilik Analizi 165
2.5.2.3.3.1. Türk P&I Sigorta Şirketi Kurulması Projesinin Gerekçeleri 165
2.5.2.3.3.2. Proje Verimlilik Analizi 166
2.5.3. Tarifeli Taşımacılık ve Denizyolu Taşımacılığında Destekler 166
2.5.3.1. Yetkilendirme ve Denetim 166
2.5.3.2. Yeni Hatların Tespiti Var Olanların Sürdürülebilirliği 168
2.5.3.3. Parsiyel Denizyolu Taşımacılığı 168
2.5.3.4. Denizcilik Sektörü Finansman Modelleri ve Destek Uygulamaları 169
2.5.3.5. Denizyolu Taşımacılığında Teşvikler 170
2.5.3.6. Denizyolu Taşımacılığında Yatırım/Finansman Politikaları 171
2.5.3.6.1. Denizyolu Taşımacılığında Finans Kaynakları ve Araçları 171
2.5.3.6.2. Denizyolu Taşımacılığında Yatırım İmkanları 172
2.6. Kıyı Yapıları Düzenlemesi 172
2.6.1. Dünya'da ve Türkiye'de Kıyı ve Deniz Alanlarının Yönetimi ve Kıyıların Üst Ölçekli Planlaması 172
2.6.2. Dünya'da ve Türkiye'de Kıyı Yapılarının Yer Seçimi, Planlanma ve Tasarımı 175
2.6.2.1 Kıyı Yapılarının Yer Seçimi, Planlanma ve Tasarımı 175
2.6.2.2. Türkiye'de Kıyı Yapılarının Planlanması Süreci 181
2.6.3. UDHB'de Kıyı ve Deniz Alanlarının Yönetimi ve Kıyı Yapılarının Planlanması Konusundaki Faaliyet Alanları 183
2.6.4. Limancılık Sektörü 185
2.6.4.1. Limancılık Sektörünün Dünya'daki Mevcut Durumu 187
2.6.4.2. Limancılık Sektörünün Türkiye'deki Mevcut Durumu 188
2.6.5. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları 189
2.6.5.1. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları Sektörünün Dünya'daki Mevcut Durumu 189
2.6.5.2. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları Sektörünün Türkiye'deki Mevcut Durumu 189
2.7. Gemi Sanayi Faaliyetler 190
2.7.1. Gemi İnşa Sanayine Genel Bakış ve Mevcut Durum 190
2.7.2. Gemi İnşa Yan Sanayisine Genel Bakış ve Mevcut Durum 195
2.7.3. Gemi Geri Dönüşümü Sektörüne Genel Bakış ve Mevcut Durum 197
2.7.3.1. Hong Kong Sözleşmesi'nin Gelişimi 200
2.7.3.2. Avrupa Birliği'ndeki Gelişmeler 202
2.7.3.3. Ülkemizin Mevcut Durumun Değerlendirilmesi 202

BÖLÜM 3

SORUNLAR VE DARBOĞAZLAR 204
3.1. Denizyolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri 204
3.1.1. Liman mevzuatının uygulaması ve yaşanılan sorunlar 204
3.1.1.1. Mevzuat kaynaklı sorunlar 208
3.1.1.2. Gümrük mesaisi sorunu 208
3.1.1.2.1. Çözüm Önerisi 209
3.1.1.3. Transit konteyner uygulamasındaki sorunlar 209
3.1.1.4. Meslek standartları sorunu 210
3.1.2. Mali mevzuat 213
3.1.2.1. Ön izin bedeli 213
3.1.2.2. Rayiç Bedel Tespiti 213
3.1.2.3. Limanlarda alınan ücretler 214
3.1.2.4. Kurumlar arası yetki dağılımının değerlendirilmesi 218
3.1.2.5. Kurvaziyer Turizm ve yaşanan Sıkıntılar 221
3.1.3. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliğinin Sorunları, Darboğazları ve Çözüm Önerileri 221
3.1.3.1. Deniz İş Kanunu, İşletme Teknik Personel ve Gemi Adamları İle İlgili Sorun Ve Çözüm Önerileri 221
3.1.3.2. Gemi İşletmeleri İle İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri 222
3.1.3.3. Transit Konteyner Taşımacılığı Açısından Yaşanan Sorunlar Ve Çözüm Önerileri 223
3.1.3.4. Yurtdışından gelip yurtdışına sevk edilen transit yüklere ilişkin sorunlar ve çözüm önerileri 223
3.1.3.5. Yurtdışından gelip yurtdışına sevk edilen transit yüklerde yaşanan sorunlara ilişkin çözüm önerileri 223
3.1.3.6. Yurtdışından gelip bir Türk limanına sevk edilen konteynerlere ilişkin sorunlar ve çözüm önerileri 223
3.1.3.7. Riskli eşyaların limanlar arası aktarılmasında yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri 224
3.1.3.8. NCTS beyannamelerinde düzeltme işleminde yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri 224
3.1.3.9. Resmi Kurumlar İle Doküman/Bilgi Alışverişinde Yaşanan Sorunlar Ve Çözüm Önerileri 225
3.1.3.10.Gemilere Verilen Hizmetler Esnasında Limanlarda Yaşanan Sorunlar Ve Çözüm Önerileri 225
3.1.3.11.Konteyner İçindeki Eşyadan Gemi Acentelerinin Sorumlu Tutulması Sorunu Ve Çözüm Önerileri 226
3.1.3.12.Mahreç Mührünün Sağlam Olduğu Durumlarda Acenteye Eksiklik Takibatı Yapılması Sorunu 227
3.1.3.13.Tasfiye Sürecine Giren Yükleri İçeren Konteynerlerin Uzun Süre Atıl Olarak Limanda Bekleme Sorunu 227
3.1.3.14. Sektörün Sorunları ve Darboğazlar 227
3.1.4. İç su yolu taşımacılığına ilişkin sorunlar 229
3.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri 230
3.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri 238
3.3.1. Çevre Denetimlerinde Yetki Devri Sorunu 238
3.3.1.1. Çözüm Önerisi 239
3.3.2. Çevre Denetimlerinden Elde Edilen Gelirin Çevrenin Korunması Konusunda Kullanılması 229
3.3.2.1. Çözüm Önerisi 240
3.3.3. 2872 Sayılı Çevre Kanununda Gemilere Verilecek İdari Cezalardaki Gros Ton Uygulaması Sorunu 240
3.3.3.1. Çözüm Önerisi 240
3.3.4. Kirliliğin Tespitinde Küçük Teknelerin Yoğun Olduğu Bölgelerdeki Numune Alma Zorlukları 241
3.3.4.1. Çözüm önerisi 241
3.3.5. Kirliliğin Tespitinde Liman Sahalarında Kıyı Alanlarının Denetiminin Yapılmaması 241
3.3.5.1. Çözüm önerisi 241
3.3.6. Numune Analizlerinde Laboratuvar Sorunu (Tek Yetkili TÜBİTAK MAM) 242
3.3.6.1. Çözüm önerisi 242
3.3.7. Diğer Sorunlar 242
3.3.7.1. Çözüm önerisi 244
3.3.8. Gemilerin Balast Suyu Arıtım Teknolojileri 244
3.3.8.1. Çözüm önerisi 244
3.3.9. Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği Uygulamasındaki Sorunlar 245
3.3.9.1. Uluslararası Mevzuatın Denkliği ve Adaptasyon Süreleri 245
3.3.10. Deniz Turizm Alanındaki Süratli Gelişim ve Çeşitliliğin Artması 245
3.3.11. Deniz Turizminin Yasal Bir Meslek Grubu Olarak Tanımlanması 245
3.3.12. Kruvaziyer Liman ve Gemi İşletmeciliği 246
3.3.12.1. Kruvaziyer Turizm 246
3.3.12.2. Yerli Kruvaziyer Gemi İşletmeciliğinin Teşvik Edilmesi 247
3.3.12.3. Yabancı Kruvaziyer Gemi Firmalarına Bazı Teşviklerin Sağlanması 247
3.3.12.4. Ülkemizin Kruvaziyer Turizminde Tanıtımı İçin Etkin Tanıtım Kampanyaları Düzenlenmesi 248
3.3.12.5. Vize Pulu Satış Uygulamalarının Düzenlenmesi 248

3.3.13. Feribot İşletmeciliği 249
3.3.13.1. Yurt İçi Feribot Yolcu Taşımacılığı 249
3.3.13.2. Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalanması ve Denetlenmesi Hakkındaki Sorunlar 250
3.3.13.3. Uluslararası Emniyet Yönetim Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanması 250
3.3.13.4. Dahili Hatlarda KDV Oranının Yeniden Düzenlenmesi ve Muafiyet Verilmesi 250
3.3.13.5. Feribotlara Bağlama Fiyatlarında İndirim Uygulaması 251
3.3.13.6. KOSGEB'den Destekleme Verilmesi 251
3.3.13.7. DTO'nın Navlun Ödemelerinin Düzeltilmesi 251
3.3.13.8. Bodrum-Datça Arasında Feribot Yolcu Taşımacılığı Seferleri İle İlgili Sorunlar 251
3.3.13.9. Yurt Dışı Feribot Taşımacılığı 251
3.3.13.10. Kısa Süreli ve Sefer Bölgesi Yakın Feribotlardan Talep Edilen Cihaz ve Donanımlar 252
3.3.13.11. Deniz Hudut Kapılarında Görev Yapan Kamu Otorilerindeki Uygulamalar 252
3.3.14. Yat Limanı İşletmeciliği (Marina) 255
3.3.14.1. Ticari Yat İşletmeciliği 257
3.3.14.2. Koyların Giderek Yitirilmesi 258
3.3.14.3. Yat Kayıt Belgelerinde (Transitlog) Elektronik Ortama Geçilmesi 258
3.3.14.4. Yat İşletmelerinde KDV Uygulaması 258
3.3.14.5. ÖTV'siz Yakıt Uygulamaları 259
3.3.14.6. Teknoloji Destekli Cihaz Sistemleri ve Zorunluluğu ile Cezalar 259
3.3.15. Su Üstü Sporları Ve Araçları 260
3.3.15.1. Su Sporları Alanlarının Belirlenmesi 260
3.3.15.2. Su Altı Sporları 260
3.3.15.3. Ticari Dalış Merkezleri ile Sportif Dalış Kulübü Statülerinin Belirlenmesi 260
3.3.16. Günübirlik Gezi Tekneleri 261
3.3.16.1. Günübirlik Gezi Tekneleri Düzenlemeler 261
3.3.17. Deniz Kirliliği 261
3.3.17.1. Karadan Denize Atık Bırakılması 261
3.3.17.2. Denizden Denize Atık Bırakılması 262
3.3.17.3. Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü 263
3.3.17.4. Kıyı Odaklı Atıkların Toplanması ve Bertarafı 263
3.3.17.5. Gürültü Kirliliğinin Önlenmesi 263
3.3.17.6. Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi 265
3.3.17.7. Kıyı Tesislerinin İmar Planı Onanması Süreci ve Uygulamalarda Ortaya Çıkan Sorunlar 265
3.3.17.8. Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkındaki Yönetmelik 266
3.3.17.9. Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret H.K. 266
3.3.17.10.Yabancı Bayraklı Ticari Yatların Mevzuat Sorunları 267
3.3.17.11.Yabancı Bayraklı Deniz Turizmi Araçlarının Türkiye'de İşletilmesi 267
3.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler 268
3.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler 268
3.5.1. Deniz Ticareti Stratejik Analizi ve Politikalar3.6. Kıyı Yapıları Düzenlemesi 268
3.5.1.1. Altyapı 268
3.5.1.2. Yönetim 269
3.5.1.3. Filo 269
3.5.1.4. Lojistik Yaklaşım 269
3.5.2. Uluslararası İlişkiler Ve Hukuksal Düzenlemeler 271
3.5.2.1. Denizde Mali Sorumluluğa İlişkin Darboğazlar 271
3.5.2.2. Deniz Ticaretinde Elektronik Belgelerin ve Yöntemlerin Kullanımı İle Bürokrasinin Azaltılması 272
3.5.3. Tarifeli Taşımacılık ve Denizyolu Taşımacılığında Destekler 272
3.5.3.1. Şehir içi ve Şehirlerarası Yolcu ve Araç Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri 272
3.5.3.2. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan Altyapı ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri 272
3.5.3.3. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan Deniz Araçları ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri 273
3.5.3.4. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan Mevzuat ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri 273
3.5.3.5. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan İdare ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri 283
3.5.3.6. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan AR-GE ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri 284
3.5.3.7. Şehirlerarası ve Uluslararası Ro-Ro ve Feribot Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri 284
3.5.3.7.1. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan Altyapı ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri 284
3.5.3.7.2. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan Üstyapı ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri 285
3.5.3.7.3. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan İdare ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri 285
3.6. Kıyı Yapıları Düzenlemesi 286

3.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri 288
3.7.1. Gemi İnşa ve Gemi Yan Sanayisinde Yaşanan Sorunlar ve Darboğazlar 288
3.7.2. Gemi Geri Dönüşüm Sanayisinde Yaşanan Sorunlar ve Darboğazlar 291

BÖLÜM 4
DÜNYADA VE ÜLKEMİZDE GELECEĞE YÖNELİK EĞİLİMLER VE BEKLENTİLER 293
4.1. Denizyolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri 293
4.1.1. Limanlarımızın Güçlü ve Zayıf Yönleri 293
4.1.2. Limanlarımızın Zayıf Yönleri 294
4.1.3. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliğinin Durum Analizi 296
4.1.3.1. Fırsatlar-Tehditler; Güçlü Yönler-Zayıf Yönler 296
4.1.3.1.1. Fırsatlar 296
4.1.3.1.2. Tehditler 298
4.1.3.1.3. Güçlü Yönler 300
4.1.3.1.4. Zayıf Yönler 302
4.1.4. Deniz ve İç Sularda Taşımacılığa Yönelik Öngörü Ve Beklentiler 304
4.1.4.1. Deniz ve İç Sularda Taşımacılık Açısından GZFT Analizi 304
4.1.4.1.1. Güçlü Yönler 304
4.1.4.1.2. Zayıf Yönler 304
4.1.4.1.3. Fırsatlar 306
4.1.4.1.4. Tehditler 306
4.1.5. Küreselleşmenin Denizyolu Taşımacılığına etkilerinin değerlendirilmesi 307
4.1.5.1. Küreselleşme ve Denizyolu Taşımacılığına etkileri 307
4.1.5.2. Küreselleşmenin Limanlara Etkileri 308
4.1.5.3. Küreselleşmenin Türkiye limancılığına etkileri 309
4.1.6. Gemi yakıt standartları 311
4.1.7. Türk Deniz Ticaret Filosunun Uluslararası Konvansiyonlara Uyumu 312
4.1.8. Tanker Yönetmeliği'nin hayata geçirilmesi 313
4.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri 313
4.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri 318
4.3.1. Marpol Ek VI Uygulama Yönetmeliğinin Yayınlanması 318
4.3.2. Deniz Turizmini İlgilendiren Mevzuat Düzenlemeleri Yapılması 318
4.3.3. Deniz Turizmi İşletmelerini İlgilendiren Belgelerin Azatlatılması İçin Yeniden Düzenlemelerin Yapılması 318
4.3.3.1. Sektörümüzde Mevzuat Fazlalığı ve Karışıklığı 318
4.3.3.2. Deniz Turizmi Yönetmeliği 319
4.3.4.Özel Çevre Koruma Alanlarında Kurumlarası Yetki Çelişkilerine İlişkin Sorunlar 319
4.3.5. Kamu Kurumlarında Tek Kullanıcı Adı ve Şifre ile İşlem Yapılması 320
4.3.6. Milli Emlak Genel Müdürlüğü Tarafından Kıyı Tesislerinden Alınan Kira ve Ecrimisil Uygulamaları 320
4.3.7. YİD Modeli İlahe Edilen Deniz Turizmi Tesislerina Yatırım Alanı Kullanma Kirası 321
4.3.8. Kıyılardaki Orman Alanlarının Yat Limanı Yatırımları için Tahsisine izin Verilmesi 321
4.3.9. Deniz Turizmi İşletmelerinin İhracatçı Sayılması 321
4.3.10. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmelerine Verilen Teşvik Kapsamının Genişletilmesi 322
4.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler 322
4.4.1. Denizcilik Kültürü 322
4.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler 323
4.5.1. Deniz Ticareti Stratejik Analizi ve Politikalar 323
4.5.2. Uluslararası İlişkiler Ve Hukuksal Düzenlemeler 324
4.5.2.1. Mali Sorumluluk Sözleşmeleri ile İlgili Öngörü ve Beklentiler 324
4.5.2.2. Denizcilik Anlaşmaları ile İlgili Öngörü ve Beklentiler 324
4.5.2.3. Deniz Ticaretinde Elektronik Belgelerin ve Yöntemlerin Kullanımı İle Bürokrasinin Azaltılması 324
4.5.3. Tarifeli Taşımacılık ve Denizyolu Taşımacılığında Destekler 325
4.6. Kıyı Yapıları Düzenlemesi 326
4.6.1. Limancılık Sektöründe Dünya'da Geleceğe Yönelik Beklentiler 326
4.6.2. Limancılık Sektöründe Türkiye'de Geleceğe Yönelik Beklentiler 326
4.6.3. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları 327
4.6.3.1. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları Sektöründe Dünya'da Geleceğe Yönelik Beklentiler 327
4.6.3.2. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları Sektöründe Türkiye'de Geleceğe Yönelik Beklentiler 328
4.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri 329
4.7.1. Gemi ve Yat İnşa Sanayi ile Tamir, Bakım ve Onarım Sanayisi Faaliyetleri 329

4.7.1.1. Ar-Ge 329
4.7.1.2. Devlet Politikaları 330
4.7.1.3. Mevzuatın Uyumu ve Kurumlar Arası Koordinasyonun Sağlanması 330
4.7.1.4. Teşvik ve Krediler 330
4.7.1.5. Ege ve Akdeniz İçin Tersaneler 332
4.7.1.6. Tüm Kıyı Yapılarında Kurumsallaşma, Konsolidasyon ve Master Plan Çalışmaları 332
4.7.1.7. Denizcilik Kültürü 333
4.7.1.8. Söz Sahibi Olmak 333
4.7.2. Offshore ve Yenilenebilir Enerji Yapıları Faaliyetleri 334
4.7.2.1. Offshore 334
4.7.2.2. Sürdürülebilir ve Yenilenebilir Enerji Sistemleri 344
4.7.3. Gemi İnşa Yan Sanayisi 335
4.7.4. Gemi Geri Dönüşüm Sanayisi 336

BÖLÜM 5
HEDEFLER, POLİTİKALAR VE STRATEJİLER 339
5.1. Denizyolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri 339
5.1.1. 2023 Hedefleri 339
5.1.2. 2035 Hedefleri 340
5.1.3. Önceki Çalışmalar 340
5.1.3.1. ULİMAP çerçevesinde öngörülen liman yatırımları ve yük trafiği 340
5.1.3.2. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Çalışması 341
5.1.4. 9. Kalkınma Planında Limanlara Yönelik Hedefler (2007-2013) 342
5.1.5. 10. Ulaştırma Şurası Deniz Sektörü Raporunda Limanlara Yönelik Hedefler 343
5.1.5.1. Gelecekteki Yük Tahminlerimizin İrdelenmesi 344
5.1.5.1.1. Limanlarımızda Elleçlenecek Yük Tahminlerimiz 344
5.1.5.1.2. Liman Yerleştirme Sistemine İlişkin Stratejiler 353
5.1.6. Gemi İşletmeciliği Hedefleri, Politikaları Ve Projeleri 361
5.1.6.1. Hedefler, Politikalar 361
5.1.6.2. Gemi İşletmeciliği Projeleri 362
5.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri 369
5.2.1. 2023 Hedefleri 369
5.2.2. 2035 Hedefleri 371
5.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri 373
5.3.1. 2023 Hedefleri 373
5.3.2. 2035 Hedefleri 374
5.3.3. Kıyı Master Planları 376
5.3.4. Yerel Uygulama İmar Planları 378
5.3.5. Strateji 379
5.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler 379
5.4.1. 2023 Hedefleri 379
5.4.2. 2035 Hedefleri 381
5.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler 381
5.5.1. 2023 Hedefleri 381
5.5.2. 2035 Hedefleri 384
5.5.3. Deniz Ticareti Projeleri 384
5.5.3.1. Çevreci Denizcilik Açılımları 384
5.5.3.2. Yeşil Liman Projesi 385
5.5.3.3. Engelsiz Denizler Girişimi 386
5.5.3.4. Teknepark Projesi 387
5.5.3.5. AR-GE ve Yeni Projeler 388
5.5.3.6. Uluslararası İlişkiler Ve Hukuksal Düzenlemeler 390
5.5.3.6.1. Türk P&I Şirketi Kurulması 390
5.5.3.6.2. Deniz Ticaretinde Elektronik Belgelerin ve Yöntemlerin Kullanımı İle Bürokrasinin Azaltılması 391
5.6. Kıyı Yapıları Düzenlemesi 392
5.6.1. 2023-2035 Hedefleri 392
5.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri 398
5.7.1. 2023 Hedefleri 398
5.7.2. 2035 Hedefleri 403

BÖLÜM 6

DEĞERLENDİRME, SONUÇ VE ÖNERİLER 405
6.1. Limanlar ile ilgili mevzuat gözden geçirilmelidir 405
6.1.1. Liman yatırım ve işletme mevzuatı 405
6.1.2. Limancılık faaliyetlerine ilişkin mevzuat kaynaklı zorluklar 405
6.1.3. Limanlar Master Planı uygulanmalıdır 405
6.1.4. Gümrük işlemleri hızlandırılmalıdır 406
6.1.5. Transit konteyner deniz taşımacılığı geliştirilmelidir 407
6.1.5.1. Konteyner üssü 407
6.1.5.2. Transit rejimi 407
6.1.6. Liman yatırımları ve işletmelerine teşvikler getirilmelidir: 407
6.1.6.1. Vergi muafiyeti 407
6.1.6.2. Yatırımlar desteklenmelidir 407
6.1.6.3. Sanayi tesisi statüsünden Münhasır Liman'a geçiş kolaylaştırılmalıdır 407
6.1.7. Liman yönetim modeli oluşturulmalı ve hayata geçirilmelidir 408
6.1.7.1. Bölgesel ve yerel liman yönetim modeli 408
6.1.7.2. Standardizasyon 408
6.1.8. Özel limanların ulaşım altyapısı, karayolu / demiryolu bağlantı olanakları geliştirilmelidir 408
6.1.8.1. Ulaşım altyapısı 408
6.1.8.2. Kamu desteği 408
6.1.8.3. Demiryolu sorunu 409
6.1.8.4. Liman tesislerinin kısa sürede yerleşim alanlarının içinde kalması 409
6.1.8.5. Liman tesislerinin ana yollara ve demiryollarına bağlanmasında devlet desteği 409
6.1.9. Öneriler 409
6.1.10. Demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi 413
6.1.11. Transit Ülke konumuna gelmek için yapılması gerekenler 414
6.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliğine Yönelik Sonuç ve Öneriler 414
6.3. Deniz Turizmine Yönelik Sonuç ve Öneriler 416
6.4. Denizcilik Eğitimine yönelik sonuç ve Öneriler 418
6.5. Deniz Ticaretinin Geliştirilmesi Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkilere yönelik sonuç ve öneriler 418
6.6 .Kıyı Yapılarına Yönelik Sonuç ve Öneriler 423
6.7. Gemi Sanayi Faaliyetlerine İlişkin Değerlendirme Sonuç ve Öneriler 424
6.7.1. Gemi Sanayi Faaliyetleri 424
KAYNAKLAR 426
EKLER 428

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1.1. Yurtdışı bağlantılı düzenli hatlarda uğrayan ro-ro gemi ve taşınan araç istatistikleri (2012) 4
Tablo 1.2.1. Türk Boğazlarındaki Gemi Trafiği ve Taşınan Tehlikeli Yük Miktarı 7
Tablo 1.6.1. 10. Ulaştırma Şura'sı Kıyı Yapılarına Yönelik Öneriler 27
Tablo 2.1.1. Ticari Kıyı tesislerimizin İşletme İznine göre dağılımı 40
Tablo 2.1.2. AB'de liman yönetim şekilleri 44
Tablo 2.1.3. Türk Bayraklı Gemilerin Paris Liman Devleti Denetimlerine İlişkin 2001-2012 Yılları Arasındaki Performansı 52
Tablo 2.1.4. 1985…
Tablo 2.1.5. TEN-T Ulaştırma Bağlantıları-TINA Limanları 63
Tablo 2.1.6. İthalat ve İhracat Yüklerinin Yıllık Gelişimi (Ton) 68
Tablo 2.1.7. İthalat ve İhracattaki Konteynerin Yıllık Gelişimi 68
Tablo 2.1.8. Van Gölü Yolcu ve Araç Taşıma İstatistikleri 71
Tablo 2.2.2.Küçük Tonajlı Gemilerin Yurtdışında Tutulma Oranları 99
Tablo 2.4.1. MEB'e bağlı denizcilik eğitimi veren Liseler 121
Tablo 2.4.2. YÖK'e bağlı denizcilik eğitimi veren üniversiteler 123
Tablo 2.4.3. MEB'e bağlı denizcilik eğitimi veren özel kurslar 124
Tablo 2.4.4. Dünya Genelinde Zabitan Sınıfı Arz Talebi 128
Tablo 2.4.5. OECD Ülkeleri için Zabitan Sınıfı Arz Talebi 128
Tablo 2.4.6. 2010 yılında Zabitlerin Ülkelerine Göre Dağılımı 129
Tablo 2.4.7. Coğrafi Bölgelere Göre Küresel Zabit Arzı 129
Tablo 2.4.8. Güverte Sınıfı Zabitan Sayısı (04.03.2013 İtibariyle) 130
Tablo 2.4.9. Makina Sınıfı Zabitan Sayısı (04.03.2013 İtibariyle) 131
Tablo 2.4.10. Yetkilendirilmiş Fakülte ve Yüksekokullar ve Kontenjanları 132
Tablo 2.4.11.Yetkilendirilmiş Meslek Yüksekokulları ve Kontenjanları 133
Tablo 2.5.1. Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Yıllık Gelişimi(1.000 GT ve Üzeri) 141
Tablo 2.5.2. Toplam Dış Ticaret Elleçleme Verileri (2002-2012) 142
Tablo 2.5.3. Türkiye'deki Limanlar ve Yük Tiplerine İlişkinTalep Tahmini ve Kapasite Analizi 146
Tablo 2.5.4. Denizcilik Anlaşmalarının Son Durumu 153
Tablo 2.5.5. Proje Verimlilik Analiz Tablosu 166
Tablo 2.6.1. Yürürlükteki mevzuata göre planlama kademeleri ve yetkileri 181
Tablo 2.7.1. En büyük gemi geri dönüşümcü ülkelerdeki yıllık geri dönüşüm hacimleri (GT) 200
Tablo 4.6.1. Marinalarımızın Diğer Ülkelerle Karşılaştırılması 328
Tablo 4.7.1. İthal edilen demir içeren hurdanın gemi kökenli hurdaya oranı 337
Tablo 5.1.1 Konteyner Elleçleyen Akdeniz'deki Türkiye Limanlarının Toplam Aktarma Konteyner Tahmini (TEU) 344
Tablo 5.1.2 Konteyner Elleçleyen Ege Denizi'ndeki Türkiye Limanlarının Toplam Aktarma Konteyner Tahmini (TEU) 344
Tablo 5.1.3 Konteyner Elleçleyen Marmara Denizi'ndeki Türkiye Limanlarının Toplam Aktarma Konteyner Tahmini (TEU) 344
Tablo 5.1.4 Karadeniz Konteyner Elleçleme Tahmini ve Türkiye İçin Pay Senaryoları (TEU) 345
Tablo 5.1.5 Elleçlenecek Konteyner Tahminlemesinde Test Edilen Bağımsız Değişkenlerin Korelasyon Katsayıları 345
Tablo 5.1.6 Marmara Bölgesinde Elleçlenecek Yerel Konteynerin Tahmini (TEU) 345
Tablo 5.1.7 Marmara Bölgesinde, Aktarma Dahil, Toplam Konteyner Tahmini (TEU) 345
Tablo 5.1.8 Ege Bölgesinde Elleçlenecek Yerel Konteynerin Tahmini (TEU) 346
Tablo 5.1.9 Ege Bölgesinde Elleçlenecek, Aktarma Dahil, Toplam Konteyner Tahmini (TEU) 346
Tablo 5.1.10 Akdeniz Bölgesinde Elleçlenecek Yerel ve Kara Transit Konteyner Tahmini (TEU) 346
Tablo 5.1.11 Akdeniz Bölgesinde Elleçlenecek, Aktarma Dahil, Toplam Konteyner Tahmini (TEU) 346
Tablo 5.1.12 Karadeniz Bölgesinde Elleçlenecek Yerel Konteynerin Tahmini (TEU) 347
Tablo 5.1.13 Karadeniz Bölgesinde Elleçlenecek, Aktarma Dahil, Toplam Konteynerin Tahmini (TEU) 347
Tablo 5.1.14 Türkiye'de Genel ve Dökme Yük Tahmini (Ton) 347
Tablo 5.1.15 Elleçlenecek Dökme ve Genel Yük Tahminlemesinde Test Edilen Bağımsız Değişkenlerin Korelasyon Katsayıları 347
Tablo 5.1.16 Marmara Bölgesinde Elleçlenecek Genel ve Dökme Yükün Tahmini (Ton) 348
Tablo 5.1.17 Ege Bölgesinde Elleçlenecek Genel ve Dökme Yükün Tahmini (Ton) 348
Tablo 5.1.18 Akdeniz Bölgesinde Elleçlenecek Genel ve Dökme Yükün Tahmini (Ton) 348
Tablo 5.1.19 Karadeniz Bölgesinde Elleçlenecek Genel ve Dökme Yükün Tahmini (Ton) 348
Tablo 5.1.20 Sıvı Dökme Yük Elleçleyen Limanların Toplam Yük Tahmini (Ton) 349
Tablo 5.1.21 Elleçlenecek Sıvı Yük Tahminlemesinde Test Edilen Bağımsız Değişkenlerin Korelasyon Katsayıları 349
Tablo 5.1.22 Marmara Bölgesinde Elleçlenecek Sıvı Yükün Tahmini (Ton) 349
Tablo 5.1.23 Ege Bölgesinde Elleçlenecekıvı Yükün Tahmini (Ton) 349
Tablo 5.1.24 Akdeniz Bölgesinde Elleçlenecek Sıvı Yükün Tahmini (Ton) 350

Tablo 5.1.25 Karadeniz Bölgesinde Elleçlenecek Sıvı Yükün Tahmini (Ton) 350
Tablo 5.1.26 Harici Ro-Ro Tahmini (Adet) 350
Tablo 5.1.27 Dahili Ro-Ro Tahmini (Adet) 350
Tablo 5.1.28 Harici Otomobil Tahmini (Adet) 351
Tablo 5.1.29 Marmara Bölgesinde Elleçlenecek Harici Ro-Ro Yükünün Tahmini (Adet) 351
Tablo 5.1.30 Ege Bölgesi'nde Elleçlenecek Harici Ro-Ro Yükünün Tahmini (Adet) 351
Tablo 5.1.31 Akdeniz Bölgesi'nde Elleçlenecek Harici Ro-Ro Yükünün Tahmini (Adet) 351
Tablo 5.1.32 Karadeniz Bölgesi'nde Elleçlenecek Harici Ro-Ro Yükünün Tahmini (Adet) 352
Tablo 5.1.33 Marmara Bölgesinde ElleçlenecekDahili Ro-Ro Yükünün Tahmini (Adet) 352
Tablo 5.1.34 Marmara Bölgesinde Elleçlenecek Otomobilin Tahmini (Adet) 352
Tablo 5.1.35 Ege Bölgesinde Elleçlenecek Otomobil Tahmini (Adet) 352
Tablo 5.1.36 Marmara Bölgesi Konteyner Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 353
Tablo 5.1.37 Ege Bölgesi Konteyner Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 354
Tablo 5.1.38 Akdeniz Bölgesi Konteyner Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 354
Tablo 5.1.39 Karadeniz Bölgesi Konteyner Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 355
Tablo 5.1.40 Marmara Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 355
Tablo 5.1.41 Ege Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 356
Tablo 5.1.42 Akdeniz Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 357
Tablo 5.1.43 Karadeniz Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 357
Tablo 5.1.44 Marmara Bölgesi Sıvı Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 358
Tablo 5.1.45 Ege Bölgesi Sıvı Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 359
Tablo 5.1.46 Akdeniz Bölgesi Sıvı Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 359
Tablo 5.1.47 Karadeniz Bölgesi Sıvı Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 360
Tablo 5.1.48 Marmara Bölgesi Tekerlekli Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 360
Tablo 5.1.49 Ege Bölgesi Tekerlekli Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 361
Tablo 5.1.50 Akdeniz Bölgesi Harici Ro-Ro Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 361
Tablo 5.1.51 Karadeniz Bölgesi Harici Ro-Ro Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları 361

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1.1. Limanlara ilişkin İmar Planı Süreci 35
Şekil 2.1.2. Limanlara ilişkin İrtifak Hakkı-İşletme İzni Süreci 37
Şekil 2.1.3. Türkiye Limanları 40
Şekil 2.1.4. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine göre dağılımı,2012 (Milyon DWT) 49
Şekil 2.1.5. Paris, BS ve MedMOU'da Tutulan Tüm Gemi Cinsleri 53
Şekil 2.1.6. 2012 Yılında Paris Mou Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Yapım Yıllarına Göre Analizi 53
Şekil 2.1.7. 2012 Yılında Karadeniz Mou Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Yapım Yıllarına Göre Analizi 54
Şekil 2.1.8. 2012 Yılında Akdeniz Mou Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Yapım Yıllarına Göre Analizi 54
Şekil 2.1.9. 2012 Yılında Paris Mou Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Gros Tonajlarına Göre Dağılımı 54
Şekil 2.1.10. TEN-T Ulaştırma Bağlantıları-TINA Limanları 62
Şekil 2.1.11. TRACECA Limanları 64
Şekil 2.1.12. BMAEK: (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu) Limanları 64
Şekil 2.1.13. Meda- MoS (Akdeniz Ekonomik İşbirliği Deniz Otoyolları) 65
Şekil 2.6.1. Limanların tarihsel gelişim süreci (Notteboom ve Rodrigue, 2005) 187
Şekil 2.7.1. Yeni Gemi ve Yat İhracat Değerleri 191
Şekil 2.7.2. Türkiye Gemi İnşa Sanayi İstihdam Rakamları 192
Şekil 2.7.3. Yıllara Göre Teslim Edilen Gemi ve Yatlar 192
Şekil 2.7.4. Dünya Yat İnşası Verileri 193
Şekil 2.7.5. Yeni Gemi İnşa Siparişleri 194
Şekil 2.7.6. Geri dönüştürülen tonaj hacmi 200
Şekil 4.7.1. Gemi geri dönüşüm tonaj-navlun hareketleri ve tonaj tahmini 338
Şekil 5.1.1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Deniz Otoyolları 364
Şekil 5.1.2. TINA Projesi 366
Şekil 5.1.3. TRACECA Projesi 367
Şekil 5.1.4. TINA Projesi 368

ÖZET

Denizcilik Çalışma Grubu Raporu, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın denizcilikle ilgili Genel Müdürlükleri olan Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün öncülüğünde, 188 Kamu, 94 Üniversite, 92 STK, 77 Özel Sektör Kuruluşunu temsil eden, toplamda 451 kişilik üyenin aktif katkılarıyla, 5 aylık bir dönemde yapılan toplantılar ve alt çalıştaylar marifetiyle oluşturulmuştur.

Raporda, 10. Ulaştırma Şurası kararlarıyla ilgili gelişmelerin değerlendirilmesi, Sektörün mevcut durumu ve sektördeki gelişmeler (Dünya ve Türkiye'de), Sektörün sorunları ve darboğazlar, Sektörün geleceğine yönelik öngörü ve beklentiler (Dünya ve Türkiye'de), Hedefler, politikalar ve projeler, Değerlendirme, sonuç ve öneriler ana başlıklar olarak yer almıştır.

Söz konusu ana başlıklar altında konular; Denizyolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri, Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri, Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri, Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler, Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler, Deniz Ticareti Stratejik Analizi ve Politikalar, Uluslararası İlişkiler ve Hukuksal Düzenlemeler, Tarifeli Taşımacılık ve Denizyolu Taşımacılığında Destekler, Kıyı Yapıları Düzenlemesi ve Gemi Sanayi Faaliyetleri alt başlıkları altında detaylı bir şekilde incelenmiştir.

Sonuç olarak; raporda mevcut durumda yaşanan sorunlara sektörün katkısıyla hazırlanan çözüm önerileri sunulmuş ve 10. Ulaştırma Şurasında alınan kararlar değerlendirilerek 2023 ve 2035 vizyonuyla denizcilik sektörü için yeni hedef ve politikalar belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik, Politika, Hedef, Turizm, Çevre, Emniyet, Güvenlik, Eğitim, Kıyı, Gemi.

KISALTMALAR

AB Avrupa Birliği

AIS Gemi Otomatik Tanımlama Sistemi

AIS-AtoN Automatic Identification System – Aids to Navigation

AUV Autonomous Underwater VehicleBilgi Sistemi

BKAY Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Planlaması

Bkz: Bakınız

BNWAS Gemi Köprü Üstü Alaarm Sistemi

BSY Balast Suyu Yönetimi

COSPAS-SARSAT (COSPAS: Cosmicheskaya Sistema Poiska Avariynyh Sudov; Space System for the Search of Vessels İn Distress/Tehlikedeki Gemilerin Aranmasına Yönelik Uzay Sistemi - SARSAT: Search And Rescue Satallite Aided Tracking/Uydusal Olarak Arama Ve Kurtarma Takip Sistemi)

C-TPAT Customs-Trade Partnership Against Terrorism / Gümrük-Ticaret Terörizmle Mücadele Ortaklığı

DÇÖT Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü

DPA Designated Person Ashore

DSC Acil Durum Çağrısı

DTO Deniz Ticaret Odası

ECA Emisyon Kontrol Alanları

ECDIS Electronic Chart Display and Information System

EMSA Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı

EMSA European Maritime Safety Agency

E-seyir Elektronik Seyir

ETS Emisyon Ticaret Sistemi

FAO Birleşmiş Milletler Dünya Gıda ve Tarım Örgütü

GATS Gemi Atık Takip Sistemi

GESAMP Denizlerdeki Çevre Kirliliğine Bilimsel Bakış Açıları Uzman Grubu

GFCM-CAQ Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu, Yetiştiricilik Komitesi

GT Groston

GTHS Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi

GÜSOD Güvenlik Servisleri Organizasyon Birliği Derneği

IACS International Association of Classification Societies

IALA International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities

ID Identity

IHO International Hidrographic Organization

ILO International Labour Organization

IMO : Uluslararası Denizcilik Örgütü

IMO Dünya Denizcilik Örgütü

IMO International Maritime Organization

IMPA International Maritime Pilot's Association

ISM Code International Safety Management Code

ISPS Code International Ship and Port Facility Security Code

ITU International Telecommunication Union

KBRN Kimyasal, Biyolojik, Radyasyon ve Nükleer

KDV Katma Değer Vergisi

KOSGEB Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı

LEO Satellite Low Earth Orbit Satellite

LRIT Long Range Identification and Tracking of Ships

LTGS Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu

MEB: Milli Eğitim Bakanlığı

MEO Satellite Medium Earth Orbit Satellite

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

MFİB Merkezi Finans ve İhale Birimi

MLC Maritime Labour Convention

MYO: Meslek Yüksekokulu

OTS Otomatik Tanımlama Sistemleri

ÖSYS: Öğrenci Seçme ve Yerleştirme Sistemi

QSCS Quality System Certification Scheme

R.G. Resmi Gazete

ROC Restricted Operator Certificate

RSO Tanınmış Güvenlik Kuruluşu

SGRS Sahil Gözetleme Radar Sistemi

SHOD Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı

SOLAS International Convention for the Safety of Life at Sea

STCW Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları

STCW Standart of Training Certification and Watchkeeping

STCW: Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslar arası Sözleşme

STEP Sertifikalı Teknik Eğitim Programı

TAPA Transported Asset Protection Association

TBGTH Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

TEU (Twenty feet equivalent unit)

TGİ Trafik Gözetleme İstasyonu

TRANSITLOG Seyir Izin Belgesi

TRACECA (The Transport Corridor Europe Caucasus Asia)

UDHB, GEBS: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Gemiadamı Eğitimi

UDHB: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

UNFCCC Birleşmiş Milletler İkim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi

VHF Very High Frequency

VIMSAS Voluntary IMO Member Audit Scheme

VTS Vessel Traffic Systems

YİD Yap İşlet Devret Modeli

YÖK: Yükseköğretim Kurulu

BÖLÜM 1

10. ULAŞTIRMA ŞURASI KARARLARIYLA İLGİLİ GELİŞMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

10. Ulaştırma Şurası, Cumhuriyetimizin 100. kuruluş yıl dönümünde ülkemizi dünyanın gelişmiş 10 ülkesi arasına taşınmasına katkı sağlamak amacıyla; "27 Eylül - 1 Ekim 2009" tarihleri arasında İstanbul'da gerçekleştirilmiştir. Şura kapsamında ulaşım ve haberleşme sektörlerinin geleceğine yönelik projeksiyonların daha sağlıklı yapılmasına imkan sağlanması, sektörde yaşanan problemler ve darboğazların tartışılması, misyon, vizyon ve hedeflerin ortaya konulması, buna uygun stratejik plan ve yol haritalarının belirlenmesi hedeflenmiş ve gerçekleştirilmiştir.

Şuranın "Hedef 2023" kapsamında etkin ve verimli bir içerikle gerçekleştirilmesi için; çalıştaylar, paneller ve sektör komiteleri oluşturulmuştur. Kara, Hava, Deniz ve Demiryolları, Kent İçi Ulaşım, Boru Hatları, Bilgi Teknolojileri-İletişim, Posta, Çevre, Özürlüler ve Finansman olmak üzere toplamda 11 farklıbaşlık için raporlar hazırlanarak 2023 yılına ilişkin hedefler belirlenmiş ve kararlar alınmıştır. Denizcilik Sektörü için ise toplam 111 adet hedef belirlenmiştir. Aşağıda ilgili konu başlıkları altında 10. Ulaştırma Şurasında alınan kararlara ilişkin gelişmelerin bir değerlendirilmesi sunulmaktadır.

1.1. Denizyolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri

1.1.1. 10. Ulaştırma Şurası Denizcilik Sektörü Raporu 2023 Limancılık hedefleri olarak:

- 2023 yılında Samsun-Ceyhan, Kuzey Irak-Ceyhan, Nabucco, Güney Akım ve benzeri ham petrol ve doğalgaz boru hattı projelerinin gerçekleştirilmesi ile dünyanın en önemli enerji nakil merkezlerinden biri olunması hedeflendiğinden bu hedefe uyumlu deniz terminal ve kıyı yapılarının oluşturulması,

- Trans Avrupa Ağlarının devamı niteliğindeki ve diğer ulaştırma koridorları üzerindeki deniz ulaştırma altyapısının geliştirilerek bölgede daha etkin hizmetler üreten bir ülke haline gelinmesi,

- Okyanus aşırı deniz taşımacılığı için Akdeniz ve Karadeniz'de Lojistik altyapının kurularak, Doğu Asya, Avrupa ve Amerika ile yük taşımacılığında hatların geliştirilerek bölgenin lojistik merkezi haline getirilmesi,

- Türkiye Limanlarının Etkin Yönetim Modelinin oluşturularak verimli liman işletmeciliğinin sağlanması, etkin ve verimli kıyı kullanımının sağlanması için koordinasyon kurullarının kurulması,

- Birbirine yakın olan ve iskele türündeki tesislerin bir araya getirilerek bölgesel genel hizmet limanlarına (hub port) dönüştürülmesi,

- Tüm limanlarımızın, Ro-Ro terminallerinin ve lojistik merkezlerinin demiryolu ve karayolu ağına bağlanması,

- Tüm kıyı yapılarını içinde bulunduran Türkiye kıyı yapıları bilgi sistemi, coğrafi bilgi sistemi alt yapısına sahip olunarak uygulamaya geçirilmesi ve sistemin sürekli güncel kalması sağlanarak diğer ulaştırma modlarının kıyı yapıları ve lojistik merkezlerle ilişkisi bu sisteme dâhil edilmesi,

- Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz bölgelerinde en az birer adet ana aktarma limanı tesis edilerek işletmeye alınması (Mersin, Çandarlı, Filyos), mevcut %20 lik Konteyner elleçleme oranının %40 seviyesine çıkartılması,

- Marmara denizinde kuzey-güney, doğu-batı ulaşımları için modern, fonksiyonel ve intermodal taşımacılığa uygun, 2 veya 3 katlı araç yükleme boşaltma imkânları olan Ro-Ro terminalleri inşa edilmesi, planlamıştır.

1.1.2. 10. Ulaştırma Şurasının Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliği Bağlamında Genel Olarak Değerlendirilmesi

10. Ulaştırma Şurasında "denizyolu taşımacılığı ve işletmeciliğine "**üst yapı ve operasyonel açıdan**" ön görülen orta ve uzun vadede hedefler şu şekilde belirlenmiştir:

- Türkiye'nin, bölgesinde lojistik merkez olması, bu bağlamda doğu-batı koridorunun oluşturularak İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması,
- Ulaştırmanın kurumsal boyutunun geliştirilmesi ve modernize edilmesi,
- Ulaştırma modlarının kesintisiz bir zincir oluşturmak üzere birbirine optimum entegrasyonu,
- Ulaştırmanın güvenliğinin ve sürdürülebilirliğinin sağlanması,

- Ulusal sektöre özel finans programlarının geliştirilmesi
- Kamu-özel işbirliğinin arttırılması

Denizyolu ulaştırması ve işletmeciliği için 2009 yılında orta ve uzun vadede üst yapı ve operasyonel hedefler olarak belirlenen hedeflere ulaşılmasında 2013 yılına gelindiğinde ciddi ilerlemeler sağlandığı görülmektedir. Aşağıda, 10. Ulaştırma Şurasında üst yapı ve operasyonel hedefler olarak belirlenen hedeflere erişilmesine yönelik Türkiye'de denizyolu taşımacılığı ve işletmeciliği açısından yapılan faaliyetlerin değerlendirilmesi yapılmaktadır.

- **Türkiye'nin bölgesinde lojistik merkez olması hedefi** doğrultusunda mevcut limanların geliştirilmesi, yeni limanların inşası, limanların lojistik merkezler ve organize sanayi bölgeleri ile bağlantılarının arttırılması, Türkiye'nin dış ticaret politika ve stratejileri çerçevesinde yeni Ro-Ro hatlarının geliştirilmesi, kabotajda konteyner taşımacılığının geliştirilmesi gibi çok sayıda hedefler ve projeler hayata geçirilmiştir. Uluslararası (denizyolu) ulaştırma koridorlarındaki gelişmeler yakından takip edilmiş, bu koridorlara denizyolu ulaşımı açısından Türkiye'nin etkin katılımı doğrultusunda aktif çalışmalar sürdürülmektedir. Hayata geçirilen tüm bu proje ve hedefler denizyolu ulaşımı açısından Türkiye'nin dünya ile entegrasyonunda havayolu ve karayolunda olduğu gibi, denizyolu taşımacılığı açısından da bölgesinde lojistik merkez olma hedefi doğrultusunda ciddi ilerlemelerin sağlanmasına yol açmıştır.
- **Ulaştırmanın kurumsal boyutunun geliştirilmesi ve modernize edilmesi hedefi** doğrultusunda Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak yeniden yapılandırılmış, denizcilik idaresi de Bakanlık bünyesinde denizcilik sektörünü daha etkin olarak idare etme, düzenleme, koordine etme ve sorunlarını çözmek için yeniden teşkilatlandırılmış ve düzenlenmiştir. İdari kapasitenin geliştirilmesine yönelik ciddi adımlar atılmış, ancak bu anlamda halen gelişme, iyileştirme ve kapasitenin arttırılmasına yönelik kat edilmesi gereken yollar bulunmaktadır. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, deniz ulaştırması ve işletmeciliği alanında sektörün sorunlarının çözümünde merkezi bir rol üstlenerek, diğer kurum ve kuruluşlar ile koordinasyonun sağlanmasında ve sorunların çözümünde aktif bir rol üstlenmiştir. Denizyolu taşımacılığının verimli, etkin, güvenli, emniyetli, çevreye duyarlı ve uluslararası alanda rekabetçi bir şekilde işleyebilmesi için politika ve stratejiler geliştirmiş, çok sayıda düzenlemeler yapmıştır ve bu doğrultuda planlanan çalışmalar adım adım hayata geçirilmektedir. Denizciliğimizin uluslararası alanda entegrasyonunu sağlamak amacıyla ulusal mevzuat düzenlemelerinin yanı sıra uluslar arası sözleşmelere taraf olunması için yoğun bir çalışma yürütülmektedir.

- **Ulaştırma modlarının kesintisiz bir zincir oluşturmak üzere birbirine optimum entegrasyonu hedefi** doğrultusunda denizyolu ile karayolu kombinasyonunu sağlayan Ro-Ro taşımacılığında çok büyük ilerlemeler kaydedilmiş, yeni yurt içi ve uluslararası Ro-Ro hatları geliştirilmiştir. Geliştirilen bu Ro-Ro hatları, hem AB ulaştırma politikaları ile uyum sağlanması, hem de 2023 yılı Türkiye'nin dış ticaret hedefleri ile ortaya çıkacak olan ulaştırma talebinin karşılanması ve böylelikle dış ticarette Türk bayrağının payının arttırılması açısından önem taşımaktadır.

Tablo 1.1.1. Yurtdışı bağlantılı düzenli hatlarda uğrayan ro-ro gemi ve taşınan araç istatistikleri (2012)

HATLAR	RORO GELEN GEMİ	GELEN ARAC	GİDEN ARAC	TOPLAM ARAC
PENDİK/HAYDARPAŞA - TRİESTE	334	67.033	54.709	121.742
AMBARLI-TRIESTE	205	5.208	10.410	15.618
ÇEŞME - TRİESTE	174	20.861	23.245	44.106
SAMSUN - NOVOROSSİYSK	122	5.324	2.346	7.670
ZONGULDAK - SKODOVSK	58	2.489	1.958	4.447
TRABZON - SOCHİ	69	262	256	518
TAŞUCU - GİRNE	528	16.412	17.756	34.168
MERSİN - MAGUSA	297	7.557	7.112	14.669
MERSİN - TRİESTE	102	22.797	16.951	39.748
MERSİN - İSKENDERİYE	10	789	1	790
SAMSUN-KAVKAZ	32	537	699	1.236
AMBARLI-TOULEN	118	21.109	16.396	37.505
İSKENDERUN-PORT SAID	32	.532	3.141	5.673
SAMSUN-GELİNCİK	176	4.238	3.551	7.789
SAMSUN-TUAPSE	127	1.345	1.556	2.901
TAŞUCU-TRİPOLİ	44	1.433	850	2.283
İSTANBUL-ILYICHEVSKY	101	4.001	7.527	11.528
ZONGULDAK-SEVASTOPOL	65	2.514	2.809	5.323
TAŞUCU-TARTOUS	52	4.938	3.863	8.801
TUZLA-CONSTANTA	99	5.649	5.234	10.883
ZONGULDAK-YEVPATORIA YEVPATORI	165	10.191	10.488	20.679
TOPLAM	2.910	207.219	190.858	398.077

- **Ulaşım güvenliği ve sürdürülebilirliğinin sağlanması hedefi** doğrultusunda Bakanlık tarafından projeler geliştirilmiştir. Türkiye'de ulaştırmanın sürdürülebilirliği için çoklu (intermodal, multimodal, kombine) taşımacılık, ulaştırma politikası olarak belirlenmiş ve denizyolu taşımacılığı uluslararası çoklu taşımacılıkta ana taşıma ayağı olarak kullanılmaktadır. Bu çerçevede kabotaj konteyner taşımacılığı hayata geçirilmiş ancak daha da geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması için desteklerin sağlanması gerekmektedir.
- **Ulusal sektöre özel finans programlarının geliştirilmesi hedefi**çerçevesinde koster filosunun yenilenmesi, yakın yol ve kabotaj denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi çerçevesinde çalışmalar sürdürülmektedir.
- **Kamu-özel sektör işbirliğinin arttırılması hedefi** doğrultusunda başta Ulaştırma Şurası Çalıştayları olmak üzere, denizyolu ulaştırma stratejilerinin geliştirilmesinde, sektörün sorunların çözümü ve yeni yapılan düzenlemelere yönelik olarak özel sektör ve paydaşlar ile işbirliği yapılmıştır. Kamu-özel sektör işbirliklerinin arttırılması ve projelerinin geliştirilmesi ihtiyacı bulunmaktadır
- **Gemi sayısı ve taşıma kapasitesinin arttırılması hedefi** doğrultusunda, özellikle Ro-Ro ve konteyner filomuzun arttırılması doğrultusunda gelişmeler yaşanmıştır. Ancak krizin etkilerinin sürmesi nedeniyle bazı gemi türlerinde yeterli gelişmeler sağlanamamıştır. Koster filosunun yenilenmesi yönünde çalışmalar devam etmektedir.
- **Taşıma türlerinin geliştirilmesi hedefi** çerçevesinde kabotajda konteyner taşımacılığı ve Ro-Ro taşımacılığı geliştirilmeye başlanmış, ancak LPG, LNG, Kruvaziyer taşımacılığı gibi alanlarda yeterli ilerlemeler sağlanamamıştır.
- **Türk Bayraklı gemilerin Beyaz Listede devamlılığının sağlanması hedefi** gerçekleştirilmiştir. 2008 yılından itibaren Paris Liman Devleti Kontrolü Denetimlerine göre Beyaz Listede yer alan Türk Bayrağının prestiji ve Türk ticaret filosunun itibarının korunması, ticari açıdan sağladığı avantaj bakımından gemilerin yurt dışı denetimlerinde sağlanan performansın devamlılığı ve tutulmaların önlenmesine yönelik çalışmalar devam etmektedir.
- **Dünya markası olan denizcilik şirketleri oluşturmak hedefi** çerçevesinde denizciliğin belli alt sektörlerinde ilerleme kaydedilmiş, ancak diğer bazı alt sektörlerinde aynı ilerlemeler kaydedilememiştir.
- **Denizciliğe özel finansman sisteminin kurulması hedefi** çerçevesinde çalışmalar ve projeler sürdürülmektedir.

- Ulaştırma ve haberleşme sektörlerinin Türkiye Gayrisafi Yurtiçi Hasılası (GSYİH) içindeki payı yaklaşık olarak % 15'tir. Ekonomik gelişmenin ihtiyaçlarına uygun olarak, Avrupa Birliği (AB) ve dünyanın diğer ticaret merkezleri ile yüksek kalitede ulaşım bağlantılarının ve güvenli, çevreye duyarlı, hızlı, ekonomik ve sürdürülebilir ulaştırma sistemlerinin oluşturulması hükümetin temel önceliklerdendir.
- Son yıllarda ulaştırma sektörü, Kalkınma Planı, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi, Ulaştırma Şurası kararları, Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 gibi planlama belgeleri çerçevesinde bir reform süreci yaşamaktadır.
- Aynı zamanda, 2011 yılı sonunda yapılan yasal düzenleme ile tüm ulaştırma alt sektörleri tek çatı altında toplanmış ve pek çok yeni düzenleyici birimler ihdas edilmiştir.
- Bu çerçevede, ulaşım modları arasında kabul edilebilir bir dengenin sağlanması ve modların birbirine entegrasyonu, tüm ulaşım modlarında emniyetin geliştirilmesi, mevcut altyapıların modernizasyonu ve yeni kapasite ihtiyaçları için yatırımların yapılması, intermodal uygulamaların ve akıllı ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi, kentsel taşıma sorunlarına yeterli çözümlerin geliştirilmesi, çevresel etkilerin azaltılması ve ulaştırma sistemlerinin iklim değişikliğinin etkilerine uyarlanması, hareket kısıttı olanların ulaştırma hizmetlerine erişiminin geliştirilmesi, ulusal ulaştırma sanayiinin geliştirilmesi ve AR-GE faaliyetlerinin desteklenmesi temel hedeflerdendir.
- Türkiye'nin sorunsuz bir ulaştırma sistemi ile AB'ye entegrasyonu için bu hedeflerin gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu ise, ulaştırma mevzuatının AB müktesebatı ile dinamik şekilde uyumlaştırılması, uygulama için gerekli idari ve teknik kapasitenin oluşturulması ve yeni altyapı yatırımları ile mümkündür. Bu açıdan, AB ile mali işbirliği ve ortak projelerin yürütülmesi önemli ve vazgeçilmez bir araçtır.
- **Mevzuat Uyumu ve İdari/Teknik Kapasitenin Geliştirilmesi:** 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Ulaştırma Bakanlığı; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı çatısı altında yeniden yapılandırılmıştır.
- Bu çerçevede, demiryolu, karayolu, havacılık ve uzay, tehlikeli madde ve kombine taşımacılık sektörlerinin düzenlenmesinden sorumlu yeni Genel Müdürlükler ihdas edilmiştir. Ayrıca, denizcilik idaresi, Bakanlık altında üç ayrı Genel Müdürlük olarak yeniden teşkilatlandırılmıştır.
- AB müktesebatına uyum çerçevesinde önemli sorumlulukları bulunan, başta yeni kurulanlar olmak üzere tüm ilgili Bakanlık birimlerinin idari ve teknik kapasitelerinin geliştirilmesine yönelik yoğun ihtiyaç ve talepleri bulunmaktadır.

1.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri

10. Ulaştırma Şurası kararlarının gözden geçirilmesi ve değerlendirilmesinde şura kararlarının madde numaralarına göre değerlendirilmesi uygun görülmüştür. 10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 13. maddesinde Türk Boğazlarından yapılan tehlikeli yük taşımacılığının halen taşınmakta olan miktara göre % 50 oranında azaltılmasına yönelik hedef aşağıda yer alan tablo 1.2.1.'in incelenmesinden de görüleceği üzere, somut bir ilerlemeye sahne olmamıştır. Ancak yürütülmekte olan ve projelendirilerek Çevresel Etki Değerlendirmeleri yapılan boru hattı projelerinin (Samsun-Ceyhan Boru Hattı, NABUCCO gibi) faaliyete geçirilmesinin akabinde, söz konusu taşımacılıkta önemli bir düşüş yaşanması beklenmektedir.

Tablo 1.2.1. Türk Boğazlarındaki Gemi Trafiği ve Taşınan Tehlikeli Yük Miktarı

	İstanbul Boğazı			Çanakkale Boğazı		
Yıllar	**Gemi**	**Tanker**	**Yük Miktarı**	**Gemi**	**Tanker**	**Yük Miktarı**
2000	48.079	6.093	91.044.770	41.561	7.529	102.670.327
2001	42.637	6.156	100.768.977	39.249	7.064	109.625.682
2002	47.283	7.427	122.953.338	42.669	7.627	130.866.598
2003	46.939	8.097	134.603.741	42.648	8.114	145.154.920
2004	54.564	9.399	143.898.164	48.421	9.014	155.561.833
2005	54.794	10.027	143.567.196	49.077	8.813	148.951.376
2006	54.880	10.153	143.452.401	48.915	9.567	152.725.701
2007	56.606	10.054	143.939.432	49.913	9.271	149.320.062
2008	54.396	9.303	140.357.231	48.978	8.758	149.052.174
2009	51.422	9.299	144.659.744	49.453	9.567	152.105.494
2010	50.871	9.273	146.748.375	46.686	9.250	156.928.857
2011	49.798	9.113	138.496.245	45.379	8.828	156.327.711
2012	48.329	9.027	140.411.265	44.613	8.998	161.612.965

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 24/04/2013

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 16. maddesinde tüm denizlerini izleyebilen ve deniz kazalarını önleyen bir ülke olmasına yönelik hedef uyarınca Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) ve gemilerin uzak mesafelerden tanımlanması ve izlenmesi (LRIT: Long Range Identification and Tracking of Ships) sistemi gibi sistemler ülkemizde kurulmuştur. LRIT Sistemi projesinde, 30.09.2009 tarihi itibariyle küresel olarak veri paylaşımına başlanmıştır.

Ülkemizin Ulusal LRIT Veri Merkezi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO: International Maritime Organization) tarafından koordine edilen ve veri merkezlerinin LRIT küresel sistemine entegrasyonu için zorunlu tutuldukları test sürecini 08.03.2010'da başarıyla geçmiştir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 17 ve 18. maddelerinde; Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Code: International Shipand Port Facility Security Code) kapsamına giren tüm liman tesislerinin ve gemilerin Güvenlik Planlarının hazırlanması ve Güvenlik Sertifikalarının düzenlenmesi ve kod kapsamında ki tüm limanlarımızın dünya nezdinde güvenli limanlar olduğu kanaatinin yerleştirilmesi vurgulanmıştır. Konu ile ilgili olarak, uluslararası faaliyet gösteren liman tesislerimiz (178 liman tesisi) ve uluslararası faaliyet gösteren Türk Bayraklı gemilerimiz (599 gemi) Liman Tesisi Güvenlik Sertifikası ve Gemi Güvenlik Sertifikası ile sertifikalandırılmış olup bu sertifikalara sahip olmayan gemi ve liman tesislerinin uluslararası faaliyetlerine izin verilmemektedir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 19. maddesinde; tüm liman tesislerinin internet-kamera vb. sistemlerle Bakanlığımız merkezinden gözlenebilmesi ile ilgili henüz bir gelişme sağlanamamıştır. Bununla birlikte gerçekleşmesi günümüz teknolojisi ile mümkün olan bu maddenin yerli firmalarca bir yazılım altyapısı geliştirilerek standartlaştırılması daha uygun olacaktır.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 27. maddesinde deniz trafiğinin yoğun olduğu, tehlikeli yüklerin elleçlendiği, yolcu taşımacılığının yapıldığı körfez ve deniz alanlarının tamamında Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulması kararı doğrultusunda, gerçekleştirilen Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi halen devam etmektedir. Proje; Kocaeli Körfezi, İzmir Körfezi ve Kuzey Ege ile Mersin ve İskenderun Körfez Bölgelerini kapsayan Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri Sistemleri (GTHS), tek bir ülke resminin oluşturulduğu Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) ve olağan dışı durumlarda sistemin kesintisiz çalışmasını sağlayacak, Felaket Kurtarma Sistemi (FKS) olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır. GTYS Projesi, 24 adet Trafik Gözetleme İstasyonu (TGİ) ve 3 adet Gemi Trafik Hizmetleri Merkezinin (GTHM) altyapı kurulumları ile Ankara Gemi Trafik Yönetim Merkezinin de (GTYM) dahil olduğu teçhizatların ve yazılımların kurulumunu içeren üst yapı işlemleri olmak üzere 2 ana koldan paralel olarak ilerlemektedir. Proje kapsamında yer alan İzmit Körfezi Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi faaliyete geçirilme aşamasındadır.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 28. maddesinde deniz trafiğinin yoğun olduğu tüm deniz alanlarında Trafik Ayırım Düzenleri oluşturulması kararı yer almaktadır. Kıyı şeridimizde gerekli görülen yerlere trafik ayırım düzeni çalışmalarının tamamlanarak tatbik edilmesi kıyılarımızda seyir, can, mal ve çevre emniyetinin arttırılması açısından büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda İzmir, İskenderun, İzmit, Çandarlı ve Nemrut Körfezlerine yönelik Trafik Ayrım Düzenleri oluşturulmuş ve Limanlar Yönetmeliği ile yasallaşmıştır. 31/10/2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmi Gazete yayımlanarak yürürlüğe giren trafik ayırım düzenlerininSeyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı (SHOD) tarafından haritalandırma çalışmalarıda tamamlanarak gerekli duyurular yapılmıştır. Bununla birlikte ele alınması gereken bir diğer husus ise trafik ayırım düzenleri yakınında bulunan demir ve bekleme sahalarına yönelik çalışmaların yapılmasıdır. Trafik ayırım düzenlerine bağlı olarak bu demir sahalarına giriş ve çıkışların trafik modellemesi yapılarak analiz edilmesi ihtiyacı bulunmaktadır.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 29. maddesinde, küçük deniz araçlarının yoğun bulunduğu körfezlerde Yerel Deniz Trafiği İzleme/Kontrol Merkezlerinin oluşturulması ile ilgili istenilen gelişme sağlanamamıştır.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 30. maddesinde OTS'nin tüm gemilere yaygınlaştırılması ve Türk karasularındaki hareketlerin tam görünebilir ve kontrol edilebilir olması kararı yer almaktadır. Türkiye'nin 8000 km.'nin üstündeki sahil şeridinde toplam 27 OTS istasyonu vasıtasıyla karasuları ile münhasır ekonomik bölgesinde ve çevre denizlerinde OTS Klas A ve OTS Klas B cihazlarına havi her türlü gemi ve deniz vasıtasının otomatik sorgulanmasını ve aktif izlenmesini sağlamaktadır. Ayrıca kıyılarımızda seyreden Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS:International Convention for the Safety of Life at Sea) kapsamına giren ve girmeyen tüm deniz araçlarını izleyerek deniz resminin elde edilmesi, dolayısıyla emniyetli bir deniz ulaştırmasının sağlanması amacıyla SOLAS kapsamı dışındaki gemi ve deniz araçlarının da OTS Klas-B CS cihazı ile donatılması 01.01.2010 tarihi itibari ile zorunlu hale getirilmiştir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 31. maddesinde karasularımızda seyir emniyeti ile çevre güvenliği açısından tehlike arz eden tüm batık kalıntılarının tamamen çıkartılarak temizlenmesi hedeflenmektedir. Yarı batık/batık gemilerin mümkün mertebe emniyetli ve çevreye duyarlı metotlar kullanılarak ekonomiye kazandırılması için çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Batıkların çıkarılması için gerekli prosedür (Liman Başkanlığı, Milli Emlak, Gümrük İdaresi gibi farklı Kurumların)

müsaadesi sonucunda alınabilmekte ve devletimizin çıkarılan emtiadan para talep etme durumu bulunmaktadır. Birincil amaç bulunduğu alandan batığın çıkarılarak seyir, can, mal ve çevre emniyetini ön plana almak olduğundan izlenecek prosedürlerin çokluğu ve zorluğu batık çıkaracak firmaları caydırmamalı bilakis daha kolaylaştırarak ama yapılan işi denetleyerek teşvik edici hale getirmelidir. Konu ile ilgili olarak kamu kurumlarından denetleme görevini yerine getirecek şekilde istifade edilmesi uygun olacaktır. Bu itibarla yarı batık/batık ve terk edilmiş gemilerin mahallinde geri dönüşümü iş ve işlemlerini sadeleştirme yönünde mevzuat çalışması devam etmektedir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 32. maddesinde yer alan deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla teknoloji ithal eden bir ülke olmak yerine, kendi öz kaynaklarını kullanıp, kalifiye akademisyenleri ile bu alanda teknoloji geliştiren ve geliştirdiği teknolojiyi ihraç eden lider bir ülke olması hedefi doğrultusunda, SOLAS kapsamında kabotaj hakkı bulunan sularda seyir yapacak gemilerde kullanılmakta olan OTS Klas B CS Transponder cihazlarının üretimi, yerli firmalarımız tarafından 11.09.2007 tarih ve 26640 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Tebliğ'e uygun olarak geliştirilmiş ve "Ulusal İşlevsel Ek Özellikler Teknik Kılavuzu"'nda belirtilen özellikler çerçevesinde İstanbul Teknik Üniversitesi'nde test edilerek onaylanmıştır. İTÜ'de testleri gerçekleştirilen cihazlar, Tebliğ'de tanımlanan ulusal özelliklerin tamamını sağlayacak şekilde tasarlanmış, üretilmiş ve gemilere yerleştirilmiştir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 36. maddesinde yer alan "İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazlar sistemindeki kaza riski minimuma indirilmelidir" kararına yönelik 2003 yılında faaliyete geçen GTH'nin Türk Boğazları sisteminde insan kaynaklı kaza olma riskinin minimum seviyeye indirilmesinde büyük bir rolü olmuştur. GTH'nin faaliyete geçirilmesinden günümüze kadar geçen sürede gerek insan kaynaklı gerekse çevre koşulları nedeniyle Türk Boğazları'nda önemli bir deniz kazası yaşanmamıştır. Türk Boğazlarında seyir emniyetinin ve çevrenin korunması için gerekli mevzuat düzenlemeleri kapsamında, 16/10/2012 tarihli ve 16016 sayılı Bakanlık Oluru ile Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü uygulama talimatı yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ayrıca, kaza riskinin daha da azaltılması ve Türk Boğazlarını kullanan gemilerin daha kolay takibinin sağlanması için GTH sisteminin güncellenerek modernizasyonu devam etmektedir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 37. maddesinde Türkiye'deki kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin dünyaya örnek duruma getirilmesi ifadesi yer almıştır. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri ile ilgili

olarak mevzuatta gerekli düzenlemelerin halen ilgili şura kararlarında istenildiği gibi yapılamadığı ayrıca tespit edilmiştir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 38. maddesinde ise kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde kamu payının arttırılması ifadesi bulunmaktadır. Burada bahsedilen kamu payının gerçekleştirilen operasyonlar açısından mı yoksa kamuya ayrılan ödenekler açısından mı değerlendirildiği net olmadığından değerlendirme yapılamamaktadır. Ancak operasyonel açıdan büyük önem arz eden Türk Boğazları gibi alanlarda kılavuzluk hizmetinin kamu eliyle verilmesi ulusal çıkarların ve Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması açısından son derece önemli olarak değerlendirilmektedir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 66. maddesinde, "Karadeniz'e sahil ülkelerle standart altı gemilerin caydırılması yönünde işbirliği ve gemilerin geçişinde emniyeti artırıcı diğer önlemler alınmalıdır" hükmü yer almaktadır. Ülkemizin de taraf olduğu Karadeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumu'nda Gemi Denetim Hedefleme Sistemi gözden geçirilerek standart altı gemilerin daha sık denetlenmesi planlanmaktadır. Denetim kriteri olarak işleten performansı ve klas performansının ilave kriter olarak dikkate alınması öngörülmektedir. Bayrak Devletinin VIMSAS (Voluntary IMO Member Audit Scheme) denetiminden geçmesi hususu da dikkate alınacaktır. Hedefe yönelik riskler konusunda; filonun yaşlı olması, gemiadamlarının mesleki yetersizliği, gemiadamlarının mesleki İngilizce yetersizliği, işletmecilerin sorumluluklarını yerine getirmemesi, mali sıkıntılar nedeniyle şikâyetler ön plana çıkmaktadır. Tutulmaların ortalamanın altında olmasının yüksek performans göstergesi olarak değerlendirilmekte olup, Türk Bayraklı gemilerin tutulma oranlarının 2012 yılı verilerinde Karadeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumu ortalamasının altında gerçekleştiği görülmektedir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 86. maddesinde, "Türk limanlarında yabancı bayraklı gemilere yapılan denetim oranı % 50'ye çıkartılmalıdır." hükmü yer almaktadır. 2012 yılı sonu itibariyle denetim oranımız % 39,9 olarak gerçekleşmiş olup, toplamda limanlarımıza gelen 5791 yabancı bayraklı gemiden 2283 gemi denetlenmiştir. Ülke bazında değil, memorandum bölgesinde yabancı bayraklı gemilerin denetim oranı % 70'e çıkarılmalıdır. Karadeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumu % 70 Paris Liman Devleti Denetimi Memorandumu ise % 100 oranında denetim yapmaktadır.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 87. maddesinde, “Tüm bölgesel Liman Devleti Denetimi memorandumlarında beyaz listeye ve eşdeğer konuma geçilmelidir.” hükmü 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. Tokyo Liman Devleti Denetimi Memorandumu bölgesinde Türk Bayraklı gemilerin en sıklıkla ziyaret ettikleri limanlara karşılıklı iyi niyet ziyaretleri gerçekleştirilerek, (Özellikle Çin Halk Cumhuriyeti limanları) koordinasyon sağlanmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 88. maddesinde, “Tüm gemi denetim uzmanlarının belirli konularda uzmanlaşmaları sağlanmalıdır.” hükmü yer almaktadır. Sertifikalı Teknik Eğitim Programı (STEP) oluşturulmuş ve en kısa zamanda uzmanların sistematik olarak eğitilmesi çalışmalarına başlanılacaktır.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 89. maddesinde, “Türk Bayraklı gemilere düzenlenen belgelerin hepsi internet üzerinden düzenlenmeli ve takibi sağlanmalıdır.” hükmü yer almaktadır. Hali hazırda gemilere yönelik düzenlenen Denize Elverişlilik Belgesi, Liman Çıkış Belgesi, Emniyet Belgeleri (Yük/Yolcu Gemisi İnşa Emniyet, Teçhizat Emniyet ve Telsiz- Telefon Emniyet Belgeleri), Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi gibi belgeler internet ortamında düzenlenmekte ve eş zamanlı olarak takip edilebilmektedir. İdaremiz adına hareket eden klas kuruluşlarının vermiş olduğu belgeler de dahil gemilere yönelik verilen tüm belgelerin internet ortamında düzenlenmesi sağlanacaktır.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 91. maddesinde, “Milli Klas kuruluşumuz olan Türk Loydu’nun IACS üyeliğine seçilmesi sağlanmalıdır.” hükmü yer almaktadır. Bununla ilgili olarak uzun hazırlıklar yapan Türk Loydu, 2013 yılı Ocak ayında IACS’tan, Şubat ayında Avrupa Deniz Güvenliği Ajansıdan (EMSA: European Maritime Safety Agency) denetim geçirmiştir. Denetimler genel anlamda başarılı olarak değerlendirilmesine rağmen bir takım uygunsuzluklar tespit edilmiştir. IACS üyelik süreci başlıca 3 aşamadan oluşmaktadır. Birinci aşama, Türk Loydu’nun IACS tarafından klas kuruluşu olarak teyit edilmesi hususu başarı ile sonuçlandırılmıştır. İkinci aşama Türk Loydu’nun IACSkriterlerine göre oluşturduğu kalite sisteminin IACS gözlemcilerinin katıldığı bir denetimde, IACS tarafından akredite edilen bir

denetleme kuruluşu tarafından denetlenmesi ve sonucun başarılı olması durumunda, IACS QSCS sertifikasının, Türk Loydu'na verilmesi ile sonuçlanacaktır.

Bu amaçla gerçekleştirilen denetim sonucunda bulunan uygunsuzlukların kapatılması için 2013 Eylül ayına kadar süre verilmiş, yapılacak takip denetimi sonucunun başarılı olması durumunda Türk Loydu IACS QSCS sertifikasını almaya hak kazanacaktır. Türk Loydu, IACS QSCS sertifikasını almasının ardından diğer üyelik kriterlerini nasıl sağladığını gösterir kanıtlarla IACS'a başvuracaktır. Bu kriterler; kurumun bağımsız ve tarafsız yönetim yapısına sahip olması, kendi kurallarını (kendi kaynakları ile) geliştiriyor olması, kendi kuralları ve bayrak devleti –IMO yasal (statutory) istekleri uygulaması, gemi tonaj ve sayısının toplam personel sayısına oranı, son 10 yıllık tutulan kayıtların yeterliliği, IACS çalışmalarına katkıda bulunacak yapıda olması, gemi sicili yayınlaması ve Kalite Sertifikası (QSCS) olarak ana başlıklar altında sıralanabilir.

Türk Loydu'nun IACS denetimleri sürecinde karşılaştığı en önemli konu SOLAS'a tabii yeni inşa gemilerin yeterli sayıda olmadığıdır. Bu anlamda farklı tiplerde yeni inşa gemi klaslama konusunda desteğe ihtiyaç duymaktadır. Ayrıca üyelik sürecinin oldukça fazla alt yapı ve kaynağa ihtiyaç duyması nedeni ile bir takım teşvik ve maddi destekler Türk Loydu'nun IACS üyelik sürecini hızlandırabilecektir. Bir başka konu ise IACS üyeleri kapsamında yapılacak lobi çalışmaları olabilecektir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 92. maddesinde, "Akdeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumu Başkanlığı Türkiye tarafından yürütülmelidir." hükmü yer almaktadır. Mevcut durumda, Başkanlık seçimleri ülke sırasına göre değil, üye ülkelerin oy çokluğuna göre belirlenmektedir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve Malta'nın ret oylarına karşı üye Arap ülkelerinin desteklerinin alınması için girişimlerde bulunulması önemlidir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 93. maddesinde, "Kabotajda çalışan Türk Bayraklı gemilere düzenlenen belgelerin hepsi internet üzerinden düzenlenmeli ve takibi sağlanmalıdır." hükmü yer almaktadır. Hali hazırda gemilere yönelik düzenlenen Denize Elverişlilik Belgesi, Liman Çıkış Belgesi, Emniyet Belgeleri (Yük/Yolcu Gemisi İnşa Emniyet, Teçhizat Emniyet ve Telsiz- Telefon Emniyet Belgeleri), Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi gibi belgeler internet ortamında düzenlenmekte ve eş zamanlı olarak takip edilebilmektedir. Kabotajda sefer yapan gemilere yönelik verilen tüm belgelerin internet ortamında düzenlenmesi sağlanacaktır.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı94. maddesinde, “Gemi denetim uzman sayısı 250’den 400’e çıkartılmalıdır.” hükmü yer almakta olup, denetim ve belgelendirme işlemleri ile denizde can, mal ve çevre emniyetinin etkin şekilde sağlanmasını teminen gemi denetim uzmanı sayısında artışa gidilmesi önem arz etmektedir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 95. maddesinde, “Paris Liman Devleti Denetimi Memorandumuna üye olunmalıdır.” hükmü yer almaktadır. Üyelik için 2007 yılında 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.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.5.3. Denizcilik Sektörü Regülasyon Çalıştayı 96. maddesinde, “Bağımsız bir gemi denetim üst kurulunun kurulması sağlanmalıdır.” hükmü yer almakta olup, 26.11.2012 tarih ve 18070 sayılı Bakanlık Makam Oluru ile İstanbul Gemi Sürvey Kurulu Başkanlığı kurulmuş olup, uluslararası sefer yapan gemiler başta olmak üzere belgelendirme faaliyetleri anılan Başkanlık tarafından koordine edilmektedir.

10. Ulaştırma Şurası kararlarından 7.6. Denizcilik Denizcilik Sektörü Proje Önerileri Hedef 2023 başlığı altında yer alan önemli proje öneriler ile ilgili gelişme sağlanabilen projeler aşağıda listelenmektedir:

Denizcilik Sektörü Proje Önerileri Hedef 2023 başlığı altında 13nolu projede milli teknoloji tabanlı özgün bir otomatik tanımlama, otomatik diagnostik sistemler geliştirilerek online seyir güvenliğinin izlenmesi hedeflenmektedir. Ülkemizde SOLAS kapsamında kabotaj hakkı bulunan sularda seyir yapacak gemilerde kullanılmakta olan OTS Klas B CS Transponder cihazlarının üretimi, yerli firmalarımız tarafından 11.09.2007 tarih ve 26640 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Tebliğ’e uygun olarak geliştirilmiş ve “Ulusal İşlevsel Ek Özellikler Teknik Kılavuzu”’nda belirtilen özellikler çerçevesinde İstanbul Teknik Üniversitesi’nde test edilerek, onaylanmıştır. İTÜ’de testleri gerçekleştirilen cihazlar, Tebliğ’de tanımlanan ulusal özelliklerin tamamını sağlayacak şekilde tasarlanmış, üretilmiş ve gemilere yerleştirilmiştir.

Denizcilik Sektörü Proje Önerileri Hedef 2023 başlığı altında 57 nolu projede Gemi Trafik Sistemi (VTS; VesselTrafficSystems) ve OTS’lerinin yerli teknolojilerle

üretilmesi/gerçekleştirilmesi bu sayede VTS ve OTS birleşenlerinin milli teknoloji ile üretimlinin sağlanması hedeflenmektedir.Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) Sistemleri bileşenlerinden radar, VHF telsiz, elektro optik sistemler ve OTS baz istasyonu gibi alt sistemler de milli teknoloji ile geliştirilmiş durumdadır. Ayrıca ülkemizde SOLAS kapsamında kabotaj hakkı bulunan sularda seyir yapacak gemilerde kullanılmakta olan OTS Klas B CS Transponder cihazlarının üretimi, yerli firmalarımız tarafından 11.09.2007 tarih ve 26640 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Tebliğ'e uygun olarak geliştirilmiş ve "Ulusal İşlevsel Ek Özellikler Teknik Kılavuzu"'nda belirtilen özellikler çerçevesinde İstanbul Teknik Üniversitesi'nde test edilerek, onaylanmıştır. İTÜ'de testleri gerçekleştirilen cihazlar, Tebliğ'de tanımlanan ulusal özelliklerin tamamını sağlayacak şekilde tasarlanmış, üretilmiş ve gemilere yerleştirilmiştir.

Denizcilik Sektörü Proje Önerileri Hedef 2023 başlığı altında 63 nolu projede deniz güvenliği ve emniyeti için insansız su aracının geliştirilmesi hedeflenmektedir. Deniz güvenliği ve emniyeti için Aselsan ve diğer yerli firmalar tarafından yüksek teknoloji kullanılarak, sualtı keşif ve gözetleme, liman ve kritik alan güvenliği, kıyı güvenliği, mayın tanı, teşhis ve imha, arama ve kurtarma çalışmalarında kullanılmak üzere insansız su altı aracı geliştirme çalışmaları devam etmektedir. İnsansız araç/robotların günümüzdeki yaygın kullanımı düşünüldüğünde pazardan Türkiye'nin de pay alması mümkün görünmektedir. Ancak seyir emniyeti konusunda üretilecek prototipin ve kullanım amaçlarının yaygınlaştırılması sağlanabilecektir.

Denizcilik Sektörü Proje Önerileri Hedef 2023 başlığı altında 64 nolu projede, Entegre Deniz Trafik Yönetim ve Bilgi Sisteminin oluşturulması hedeflenmektedir. Deniz trafiğinin yoğun olduğu, tehlikeli yüklerin elleçlendiği, yolcu taşımacılığının yapıldığı tüm körfez ve deniz alanlarında Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulması kararı doğrultusunda, gerçekleştirilen Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi halen devam etmektedir. Proje; Kocaeli Körfezi, İzmir Körfezi ve Kuzey Ege ile Mersin ve İskenderun Körfez Bölgelerini kapsayan Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri Sistemleri (GTHS), tek bir ülke resminin oluşturulduğu Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) ve olağan dışı durumlarda sistemin kesintisiz çalışmasını sağlayacak, Felaket Kurtarma Sistemi (FKS) olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır. GTYS Projesi, 24 adet Trafik Gözetleme İstasyonu (TGİ) ve 3 adet Gemi Trafik Hizmetleri Merkezinin (GTHM) altyapı kurulumları ile Ankara Gemi Trafik Yönetim Merkezinin de (GTYM) dahil olduğu teçhizatların ve yazılımların kurulumunu içeren üst yapı işlemleri olmak üzere 2 ana koldan paralel olarak ilerlemektedir.

Proje kapsamında yer alan İzmit Körfezi Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi faaliyete geçirilme aşamasındadır.

Denizcilik Sektörü Proje Önerileri Hedef 2023 başlığı altında 83. projede, "IMO kararlarının ulusal harmonizasyonu." hükmü yer almakta olup, 2012 yılında IMO Kararlarıyla ilgili 49 adet Genelge yayımlanmış, diğer kararların yayımlanması ve ulusal harmonizasyonu için çalışmalar devam etmektedir. Denizcilik Sektörü Proje Önerileri Hedef 2023 başlığı altında 91. projede, IMO ve IMPA (International MaritimePilots' Association) rehberine göre işleyen etkin kılavuzluk ve römorkör hizmetleri alt yapısının kurulması hedeflenmektedir. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri ile ilgili olarak mevzuatta gerekli düzenlemelerin yapılması hususunda istenilen gelişme sağlanamamıştır.

Denizcilik Sektörü Proje Önerileri Hedef 2023 başlığı altında 98 nolu projede belirttiği üzere, OTS'nintüm gemilerde yaygınlaştırılması ile Türk karasularındaki tüm hareketlerin tam görünebilir ve kontrol edilebilir hale getirilmesi önerisi yer almaktadır. 2007 yılında hizmete giren OTS ana merkezi ile Türkiye kıyılarında OTS Klas A ve OTS Klas B cihazlarının izlenebilmesi mümkün hale gelmiştir.

OTS ile ülkemiz kıyılarında güvenli seyir sağlanmakta, deniz kazalarının önlenmesi ve deniz kazalarında acil müdahale sağlanabilmekte, arama ve kurtarma faaliyetlerinde daha etkin olunabilmekte, kaçakçılık ve yasa dışı göçü engellemekte ve balıkçılık faaliyetleri kontrol altına alınabilmektedir. OTS Klas B CS tip cihazları yerli olarak ulusal imkanlarla üretilmiş ve kullanılmaya başlamıştır.

Denizcilik Sektörü Proje Önerileri Hedef 2023 başlığı altında 99 nolu projede, Uydu destekli on-line kıyı gözetim ve izleme hizmetlerinin sağlanması hedeflenmektedir. Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi (LRIT) Sistemi ile Türk Bayraklı gemileri tüm denizlerde, yabancı bayraklı gemileri ise kıyılarımızdan itibaren 1000 deniz mili mesafeye kadar takip edebilme imkânı sağlanmıştır.

Ulusal LRIT Veri Merkezimiz, TÜRKSAT Uydu Haberleşme Kablo TV ve İşletme A.Ş. tarafından Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı Telsiz İşletme Müdürlüğü'nün fiziksel ortamında kurulmuş ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte olup, IMO tarafından koordine edilen ve veri merkezlerinin LRIT küresel sistemine entegrasyonu için zorunlu tutuldukları test sürecini 08/03/2010 tarihi itibariyle başarıyla geçmiş ve faaliyete girmiştir.

Denizcilik Sektörü Proje Önerileri Hedef 2023 başlığı altında 100 nolu projede Boğaz geçişlerinde kaza riskini azaltacak önlemler alınması hedeflenmektedir. Türk Boğazlarında seyir emniyetinin ve çevrenin korunması için gerekli mevzuat düzenlemeleri kapsamında, 16/10/2012 tarihli ve 16016 sayılı Bakanlık Oluru ile Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü uygulama talimatı yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Ayrıca Türk Boğazlarında kaza riskinin daha da azaltılması ve Türk Boğazlarını kullanan gemilerin daha kolay takibinin sağlanması için GTH sisteminin güncellenerek modernizasyon çalışmaları devam etmektedir.

Denizcilik Sektörü Proje Önerileri Hedef 2023 başlığı altında 102 nolu projede Ülkemizde MEOSAR sisteminin kurulması hedeflenmiştir. Yeni nesil Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi/ COSPAS- SARSAT (COSPAS: Cosmicheskaya Sistema Poiska Avariynyh Sudov; Space System for the Search of Vessels İİn Distress / Tehlikedeki Gemilerin Aranmasına Yönelik Uzay Sistemi - SARSAT: Search And Rescue Satallite Aided Tracking / Uydusal Olarak Arama ve Kurtarma Takip Sistemi) Sistemi olarak da bilinen MEOSAR sisteminin (MEOSAR : Medium Earth Orbit Search and Rescue System / Orta İrtifalı Kutupsal Yörüngeli Uydu Arama Kurtarma Sistemi) kurulumu Ağustos 2010'da tamamlanmıştır.

COSPAS-SARSAT Sistemi kapsamında kullanılması planlanan MEO (Medium Earth Orbit Satellite) uydular, orta irtifa yörüngede yer aldığından (20.000 km) mevcut LEO (Low Earth Orbit Satellite) uydulara nazaran daha büyük footprint (ayak izi) oluşturacak şekilde hareket ederek küresel bir kapsama alanı sağlamakta ve bir LUT anteni 7 gün 24 saat boyunca bir MEO uydusunu takip edebilmekte ve bu sebeple şu anda Denetleme ve Gözetleme aşamasında (D&E Phase) olan MEOLUT sistemi beacon konumunu sistemin tam olarak devreye girmesiyle birlikte mevcut sisteme oranla çok daha hızlı ve hassas bir şekilde tespit edebilecektir.

10. Ulaştırma Şurası kararları içerisinde Limanlar Yönetmeliği'ne doğrudan bir atıf bulunmamakla birlikte limanların operasyonel etkinliğinin, verimliliğinin, emniyetinin ve güvenliğinin sağlanmasına yönelik önemli kararlara yer verilmiştir.

31 Ekim 2012 Tarihli 28453 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Limanlar Yönetmeliği emniyet kriterleri çerçevesinde hazırlanmış, bilimsel dayanaklarla yenilenmiş bir yönetmelik görünümündedir. Bununla birlikte geliştirilmeye veya düzenlemeye ihtiyaç duyulan bölümleri de bulunmaktadır.

1.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri

1.3.1. 10. Ulaştırma Şurası Kararlarıyla İlgili Gelişmelerin Değerlendirilmesi

1.3.1.1. Denizcilikte Etkin Risk Yönetim Alt Yapısının Kurulması

Denizcilikte Etkin Risk Yönetim Alt Yapısının Kurulması; 5312 Sayılı Kanun ile kıyı tesislerine ait acil müdahale planları uygulamaya konularak denetim yapılmaktadır.

1.3.1.2. Denizcilik Çevre Yönetim Sistemi Kurulması

Denizcilik Çevre Yönetim Sistemi Kurulmasıkıyı tesislerine ait acil müdahale planları uygulamasıyla paralel bir şekilde gemilerde balast denetimleri ile atık alımına ilişkin bildirimler devreye sokulmuştur.

1.3.1.3. AB Ar&Ge Fonlarından Daha Fazla Yararlanılması

Avrupa Birliği Ar&Ge Fonlarından daha fazla yararlanılmasına yönelik çalışmalar yapılmış olup, hazırlanan Acil Müdahale Merkezi Projesi için Avrupa Birliğinden talepte bulunulmuş, ancak talebimiz reddedilmiştir. Ancak, Tekirdağ'da ulusal imkanlarla Ulusal Acil Müdahale Merkezi kurulması çalışmaları devam etmektedir.

1.3.1.4. Taşımacılıkta Çevresel Duyarlılığın Arttırılması

Taşımacılıkta çevresel duyarlılığın arttırılmasına yönelik 4 tanesi uluslararası olmak üzere toplam 11 acil müdahale tatbikatı yapılmıştır.

1.3.1.5. Deniz Kirliliğinin On-Line İzlenmesi

Deniz Kirliliğinin on-line İzlenmesine yönelik olarak EMSA'dan (European Maritime Safety Agency) alınan uydu görüntüleme sistemleri ile denizlerimizdeki kirlilik kontrol edilmektedir.

1.3.1.6. Balast Suyunun On-Line Bildirimleri

Balast suyunun on-line bildirimleri alınmakta olup, pilot bölge olarak seçilen Adana, Yumurtalık Botaş Liman Başkanlığı sınırlarına riskli bölgelerden gelen gemilerden balast suyu numunesi alınarak TUBİTAK-MAM'da incelenmektedir.

1.3.1.7. Deniz Araçlarından Yayılan Sera Gazlarının Azaltılması

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

1.3.1.8. Gemilere kaynaklanan Atıkların Bertarafı

Gemilere kaynaklanan atıkların bertarafınailişkin olarak, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Bakanlığımız arasında ortaklaşa yapılan çalışmalar ile gemilerden kaynaklanan atıkların bedelleri gemiler limanlara giriş yapmadan önce alınmaktadır.

1.3.1.9. Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması

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

1.3.1.10. Ticari Yatçılık Taşıma Kapasitesinin Arttırılması

Ticari yatçılık taşıma kapasitesinin arttırılmasında, yat ve yatak sayısının artması değil, tersine arzın talebi geçtiği için otelcilikte yaşanan sorunların benzeri yaşanacaktır.

1.3.1.11. Yat Limanı Sayısının Artırılması

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.Yat Limanı (marina) yatırımcıları kurumlardan gerekli izinlerin alınması konusunda ciddi sıkıntı çekmektedir. Bu süreç yıllarca sürmektedir. Sorunun varlığı herkes tarafından kabul edilmesine rağmen çözüm hala üretilememiştir. 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.

1.3.1.12. Türkiye Kruvaziyer Pazarı

Türkiye kruvaziyer pazarı için çok önemli bir potansiyele sahip olduğundan yeni kruvaziyer limanları yapılmalıdır. Bunun için hinterlandında önemli turistik değerler barındıran kıyı beldeleri tespit edilmeli ve kruvaziyer liman/iskele planlamaları yapılmalıdır.

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

1.3.1.13. Balıkçı Barınaklarının Kısmen Yat Llimanlarına Dönüştürülmesi

Karadeniz'in deniz ve deniz bağlantılı yayla turizmine açılması ve balıkçı barınaklarının kısmen yat limanlarına dönüştürülmesine ilişkin olarak, atıl kapasitedeki balıkçı barınaklarından turizme elverişli olanların tespiti yapılmalı, seçilen balıkçı barınaklarında yapılacak onarım ve çevresel düzenlemeler neticesinde yat limanları Türk turizm sektörüne kazandırılmalıdır.

Balıkçı barınaklarının kısmen yat limanlarına dönüştürülmesi kapsamında çalışmalar yapılmaktadır. Bu dönüşüm sırasında barınaklarda yatlara elektrik, su, duş, katı ve sıvı atık hizmetlerinin devam etmesi gerekmektedir.

1.3.1.14. Deniz Sporlarının Gelişimi

Deniz sporlarının geliştirilmesine ilişkin olarak, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 1997 yılında uygulamaya konulan "Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği" tüm spor branşlarını (binicilik, dağcılık, otokros, sualtı ve su üstü su sporları gibi) içeren tek yönetmelik çıkarılmış olup, söz konusu yönetmelik günün şartlarında yeterli değildir.

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 ön görülmüş, mevcut zabitan yetiştiren okullarımızın sayısı üç katına, mevcut tayfa sınıfı ve ara eleman yetiştiren meslek okulları sayısının iki katına çıkarılması öngörülmüştür.

Bahse konu hususlarda önemli gelişmeler sağlanmış, uzakyol vardiya/makine zabiti yetiştiren okulların sayısı 10 adet Fakülte, 9 adet Meslek Yüksekokulu, 41 adet MEB'e bağlı Lise düzeyinde denizcilik eğitimi verilmekte olup, hedefe ulaşılmıştır.

Bununla birlikte aynı maddede öngörülen 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 başlanmış olup, Gemiadamları Eğiticilerinin Eğitimi konusunda önemli bir adım atılmıştır.

Denizci Millet Denizci Ülke olabilmek için denizcilik kültürü, bilgisi ve çevre bilinci konusunda eğitim faaliyetlerine ilköğretim ve lise müfredatlarında seçmeli dersler yer alması gerektiği, amatör denizciliğin desteklenip geliştirilmesi, denize kıyısı olan belediyelerin denizcilikle ilgili eğitim ve kültürel faaliyetlerin yapılması gerektiği, denizcilik alanında kariyer imkânlarının artırılması gerektiği, sektöre bu tür konularda hertürlü

desteğin artırılması gerektiği, gemiadamlarımızın uluslararası firmalarda çalışabilme engellerinin giderilmesi gerektiği hususu belirtilmiştir.

Bu konularda Milli Eğitim Bakanlığı Çıraklık ve Yaygın Eğitim Genel Müdürlüğü ile Bakanlığımız işbirliğinde ülke genelinde 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. Sektörün mümkün olduğu kadar eğitim kurumları ile işbirliğinin sağlanmasına yönelik Piri Reis Üniversitesinin kurulması ve eğitime başlanması önemli faaliyetlerden birisidir. Sektör ayrıca Lise düzeyinde de çeşitli okulların açılmasını sağlamıştır.

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 Haziran 2010 tarihinde yayımlanan MSC.Circ.1164/Rev.7 Nolu 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 ülkelerden birisi olması gerektiği hususuna değinilmiştir. Türkiye'nin IMO'nun beyaz listesinde yer alması ile STCWSözleşmesi I/10 Kuralı çerçevesinde gemiadamları eğitim ve belgelendirilmesinin tanınmasına yönelik diğer ülkelerle anlaşma yapılabilmektedir.

Bu kapsamda 30 ülke ile protokol imzalanmış ve Türk gemiadamları yeterlik 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 Bakanlığınca izlenmekte ve değerlendirilmektedir.

Bu izleme ve değerlendirme sonucunda Sözleşmede öngörülen standartları sağlayan eğitim kurum ve kuruluşların mezunlarına verilecek yeterlik seviyesine göre yetkilendirilmektedirler.

Halen denizcilikle ilgili eğitim veren okullarda görevli eğitim görevlilerinin yüksek lisans ve doktora yapmalarını sağlayacak tedbirlerin alınması hususuna değinilmiştir. Ülkemizde YÖK'e bağlı 8 adet Fakülte mevcut olup, buralarda eğitim görevlileri yüksek lisans ve doktora yapabilmektedirler.

Tüm tayfa ve zabitan sınıfı gemiadamları sınavlarının on-line olarak yapılması gerektiği belirtilmektedir. Zabitan sınıfı gemiadamlarının yazılı sınavları, Gemiadamları Yönetmeliğine göre oluşturulmuş Gemiadamları Sınav Merkezine (GASM) bağlı Gemi adamları Sınav Sistemlerinde (GSS) on line olarak yapılmaktadır.

Tayfalar, balıkçı gemisi güverte tayfası ile güverte/makine lostromo sınavları, GASM tarafından GASM'ın belirlediği konularda İdarenin öngördüğü liman başkanlıklarında bulunan 300 GT'den daha büyük bir gemide veya uygulamalı sınav ortamına uygun olan kara tesislerinde yılda ikiden az olmamak kaydıyla İdarece uygun görülen sayıda yapılmaktadır.

Tüm gemiadamlarına akıllı kart olarak adlandırılan ve yeterlikler ve deniz hizmetlerinin on-line olarak işlendiği gemiadamı belgeleri verilmesi hususuna değinilmiştir. Mevcut itibariyle yedi Liman Başkanlığımızda 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. Cüzdanların Pasaportta olduğu gibi vatandaşa posta yoluyla doğrudan gönderilmesi için PTT kargoyla ön görüşme yapılmış ve mutabakat sağlanmıştır.

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (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 olan gemiadamlarının tanınmasına ilişkin protokollerin tamamlanması hususları belirtilmektedir.

Gemiadamlarının Eğitim ve Belgelendirilmesi yönünden IMO'nun beyaz listesindeki yerini korumakta olup, EMSA tarafından ülkemizde gerçekleştirilen bir dizi denetimlerden de başarıyla çıkılmıştır. AB tarafından Türk gemiadamlarının eğitim ve belgelendirmelerinin tanındığı onaylanmıştır.

1.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler

1.5.1. Deniz Ticaretinin Geleceği ve Stratejik Analizi

1.5.1.1.Ulaştırma Şurası Kararlarıyla İlgili Gelişmelerin Değerlendirilmesi

11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurasına ilişkin sektör raporlarının ilk bölümü 10. Ulaştırma Şurasında belirlenen hedefler ve alınan kararlarla ilgili gelişmelerin değerlendirilmesini içermekte olup söz konusu projelerden 5. No'lu "Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler" alt çalıştayı kapsamına girenlerle ilgili yürütülen faaliyetler ve gerçekleşme durumları aşağıda sunulmaktadır.

Trans-Avrupa Ağları İle Liman Bağlantılarının Tamamlanması/DEVAM EDİYOR

TRACECA Deniz Otoyolları projesi kapsamında Samsun, Trabzon, Hopa, İstanbul, Derince, Tekirdağ, Bandırma, İzmir ve Filyos (Proje) limanlarımızın Proje içerisinde aktif olarak yer alması ve uluslararası taşımacılıkta mevcut imkân ve kabiliyetlerinin yansıtılarak ön plana çıkartılması sağlanmıştır. Euromed MEDA MoS Projesi kapsamında Mersin-Trieste, Ambarlı-İskenderiye, Mersin- İskenderiye Ro-Ro hatlarının iyileştirilmesine ilişkin teknik yardım niteliğindeki proje faaliyetlerimiz ve çalışmalarımız sürmektedir.

Akdeniz Politikası Geliştirilmesi/DEVAM EDİYOR

Akdeniz'de deniz taşımacılığından Türk Bayraklı gemilerin daha fazla pay alabilmesi için gerek bu çanaklardaki ülkelerle gerekse özelde bizzat limanlarla kardeş limanlar oluşturulması, kısa mesafe deniz taşımacılığı hatlarının kurulması ile bu bölgelerde gerçekleşmekte olan deniz taşımacılığının en az %20 sinin Türk bandıralı gemilerle taşınması için de çalışmalar devam etmektedir.

Karadeniz Politikası Geliştirilmesi/DEVAM EDİYOR

Karadeniz'de deniz taşımacılığından Türk Bayraklı gemilerin daha fazla pay alabilmesi için gerek bu çanaklardaki ülkelerle gerekse özelde bizzat limanlarla kardeş limanlar oluşturulması, kısa mesafe deniz taşımacılığı hatlarının kurulması ile ilgili çalışmalar devam etmektedir.

Etkin Liman Yönetim Sistemi /DEVAM EDİYOR

Kalkınma Bakanlığı'nın ön değerlendirmesine sunulan ve Bakanlığımızca son şekli verilen "Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor" ilgili

Kamu Kurumları, Üniversiteler ve Sivil Toplum Kuruluşlarının görüş ve önerilerine sunulmuş ve revize edilmiştir.

Raporda liman yönetim modeli önerisi yer almaktadır. Model çerçevesinde limanda mevcut diğer paydaşların katılımı sağlanarak ve pilot bir liman seçilerek uygulanmaya başlanabilir.

Yakın İskelelerin Ortak İşletilmesi/DEVAM EDİYOR

Kalkınma Bakanlığı'nın ön değerlendirmesine sunulan ve Bakanlığımızca son şekli verilen "Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor" ilgili Kamu Kurumları, Üniversiteler ve Sivil Toplum Kuruluşlarının görüş ve önerilerine sunulmuş ve revize edilmiştir.

Raporda Yakın İskelelerin ortak işletilmesine yönelik öneriler mevcuttur.

Karadeniz ve Akdeniz'de Ro-Ro ve Ro-Pax ve Feeder-Hatları Kapasitesinin genişletilmesi/DEVAM EDİYOR

Karadeniz'e yönelik KEİMOS ve diğer projeler kapsamında çalışmalar devam etmektedir.

Ayrıca uluslararası ikili denizcilik ilişkilerinin geliştirilerek düzenli Ro-Ro seferlerimizin bulunmadığı veya potansiyel ticaretimizin olabileceğini düşündüğümüz komşu ülke limanlarına Ro-Ro seferlerinin başlatılmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir.Son dönemde Mersin ve İskenderiye bölgesinde hareketlilik yaşanmaktadır. Zira yeni açılan ro-ro hatları ile Mersin ve İskenderun'dan Mısır'a Ro-Ro ve Ro-Pax seferleri ile gelen gemiler buradan Kızıldeniz'i yine gemilerle geçerek Suudi Arabistan'a varabilmektedir.

Koster Filosunun Büyütülmesi/DEVAM EDİYOR

Koster tipi belirleme çalışması tamamlanmış olup, özel sektörün kullanımı için özellikle devlet destekli, ulusal ve uluslararası kuruluşlardan kredi temini çalışmaları devam etmektedir.

Projenin bütçesi ile ilgili olarak Japon ve Hollanda hükümet temsilcileri ile ortak finans modeli oluşturulması konusunda kamu ve özel sektör kurum temsilcileri ile üst düzey görüşmeler ve ziyaretler gerçekleştirilmiştir. Finansal ve kredilendirme konularda halen istişareler sürmektedir.

Filo Yaş Ortalamasının AB İle Eşleştirilmesi /DEVAM EDİYOR

Sektör kuruluşları ile birlikte mutabakata varılan gemi projesinin hayata geçirilmesine yönelik olarak Hollanda ve Japonya ile ikili görüşmeler yürütülmektedir. Ayrıca, Türk sahipli filomuzun ortalama yaşı giderek gençleşerek modernize olmaktadır.

Kabotaj Taşımacılığının Genişletilmesi/DEVAM EDİYOR

Yurt içi taşımacılıkta deniz yolu payının arttırılması amacıyla, deniz araçlarında kullanılan yakıtta ÖTV indirimine gidilmiştir. 2004 yılında başlayan bu uygulama ile sektöre 2012 yılı sonunda toplam 2,858 milyar TL'lik destek sağlanmıştır.

Liman Elleçleme Kapasitesinin Arttırılması/DEVAM EDİYOR

Planlanan/inşası devam eden liman projelerinin tamamlanması ile liman kapasitesi yaklaşık 2 katına ulaşacak olup, 2023 yılı deniz taşımacılığı kapasitesini karşılayabilecek düzeye ulaşacaktır (CCI No: 2007 TR 16 I PO 002), theMinistry of Transportation, Ankara, Ekim 2007, Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı)

Çevre dostu Kıyı Yapıları İnşası ve İşletilmesi/DEVAM EDİYOR

Liman tesislerinin çevreye duyarlı, ulusal ve uluslararası standartlar çerçevesinde planlanması, işletilmesi ile ilgili düzenlemelerin ilgili kamu kurum kuruluşları ile koordineli bir şekilde tamamlanması ve "Yeşil Liman" sertifika sisteminin oluşturulmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir.

Deniz Taşımacılığının On-Line izlenmesi/DEVAM EDİYOR

Liman Yönetim Bilgi Sistemi çerçevesinde Liman Çıkış İzni Belgesi alan gemilerin taşıdığı yük bilgileri sisteme entegre olmakta, bu verilerden istatistikler üretilmektedir. Ayrıca AIS ve VTS sistemlerinden de yük trafiği bilgisi alınabilmektedir.

Entegre Bilet Rezervasyon Yönetişim Sistemi Kurulması/DEVAM EDİYOR

Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik'te anılan hususu içerecek şekilde güncelleme çalışmaları devam etmektedir.

Limanlara Yönelik Çevresel Duyarlılığın Arttırılması/DEVAM EDİYOR

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

Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Yasallaştırılması/ULAŞILDI

Yeni Türk Ticaret Kanunu 01 Temmuz 2012 tarihi itibariyle yürürlüğe girmiştir.

Kabotaj Mevzuatının Günün Gereklerine Göre Düzenlenmesi/HAYIR Mevcut durumda bir düzenleme ihtiyacı öngörülmemektedir.

Denizcilik Sektörüne Özgün Finanasman Modellerinin Geliştirilmesi/DEVAM EDİYOR

2010/406 ile 2010/1084 sayılı Kararlar kapsamında; tersane ve gemi işletmecilerine, inşası yarım kalmış gemiler ile römorkörlerin bitirilebilmesi için %10 özkaynak şartı ile kullanabilecekleri 3 yıl vadeli 10 milyon TL'ye kadar işletme, 8 yıl vadeli 30 milyon TL'ye kadar yatırım kredilerine Kredi Garanti Fonu (KGF) tarafından kredinin %75'ne kadar kefalet imkanı getirilmiştir. 11 adet Tersane, 15 adet Gemi Sahibi, 35 adet gemi için 26 adet Yararlanıcı Faaliyet Belgesi düzenlenmiştir. Yeni finans imkanları sağlanmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir.

Denizcilik Sektöründe Belirlenen Alanlarda ve Yatırım Tutarlarında Vergi İndirimlerinin Sağlanması/DEVAM EDİYOR

Kalkınma Bakanlığı'nın ön değerlendirmesine sunulan ve Bakanlığımızca son şekli verilen "Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor" ilgili Kamu Kurumları, Üniversiteler ve Sivil Toplum Kuruluşlarının görüş ve önerilerine sunulmuş ve revize edilmiştir.

Raporda yakın iskelelerin ortak işletilmesine yönelik öneriler mevcuttur. Raporda belirli bir kapasitenin üzerindeki liman yatırımlarına vergi indirimleri önerilmiştir.

Liman Yönetim Sisteminin Uygulamaya Geçirilmesi/DEVAM EDİYOR

Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor yayımlandıktan sonra mevzuat düzenleme aşamasına geçilebilecektir.

Yabancı Bayrakta Bulunan Türk Sahipli Gemilerin Türk Bayrağına Geçişine Teşvikler Sağlanması /ULAŞILDI

Türk sahipli olup, yabancı bayrakta bulunan ve özel kullanıma mahsus gemi deniz ve iç su araçlarının ithal edilmesine ilişkin tebliğ 22.08.2009 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ayrıca, 2009/15315 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 30.11.2009

tarihine kadar ÖTV sıfırlanmış ve KDV %1'e indirilmiştir. Anılan tebliğ ve Bakanlar Kurulu Kararı kapsamında 1.237 adet tekne Türk bayrağına geçmiştir.

Denizlerde Mali Sorumluluk Düzenlemelerinin Hayata Geçirilmesi/ULAŞILDI

"Deniz alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalanması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik" 14 Kasım 2010 tarih ve 27759 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

1.6. Kıyı Yapıları Düzenlemesi

Kıyı Yapıları Düzenlemesi Çalıştayı kapsamında yapılan ilk toplantı ile, 10. Şura hedeflerinin gerçekleştirilme durumu tartışılmış ve 11. Şura için proje önerileri belirlenirken, önceki Şura'dan sonra şu ana kadar gerçekleşmemiş ancak önemli görülen öneriler yeniden ele alınmıştır.

Tablo 1.6.1. 10. Ulaştırma Şurası Kıyı Yapılarına Yönelik Öneriler

Sıra no	Proje Önerisi	Önerilen Projenin Detayları
1	Deniz Terminal ve Kıyı Yapılarının Boru Hatları ile Uyumlu Hale Getirilmesi	Büyük çaplı ham petrol ve doğalgaz boru hattı projelerinin gerçekleştirilmesi hedefi ile uyumlu deniz terminal ve kıyı yapılarının oluşturulması
2	Türk Denizcilik Ana Planı Hazırlanması	2023 vizyonunun gerçekleşmesinde anahtar rol ülkemizin denizcilik master planlarının hazırlanması
3	Entegre Kıyı Alanları ve Yapıları Yönetimi Sağlanması	Etkin ve verimli kıyı kullanımı için koordinasyon kurulu oluşturulması
4	Yakın İskelelerin Ortak İşletilmesi	Yakın iskelelerin bir araya getirilerek bölgesel limanlara dönüştürülmesi
5	Limanların Kara ve Demir Yollarına Entegre Edilmesi	Limanlar, Ro-Ro terminalleri ve lojistik merkezlerin demiryolu ve karayolu ağı ile bağlanması
6	Kıyı Yapıları Coğrafi Bilgi Sisteminin Kurulması	Türkiye kıyı yapıları coğrafi bilgi sistemi kurulmalı ve sistemin sürekli güncel kalması sağlanarak, diğer ulaştırma modları sisteme dahil edilmeli
7	Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de Birer Adet Ana Aktarma Limanı Kurulması	Mersin, Çandarlı ve Filyos Limanları tamamlanarak, ülkedeki transit konteyner elleçleme payının %40 olması
8	Akıllı Liman ve Deniz Alt Yapıları Sistemi Kurulması	Tüm liman, kıyı ve deniz alt yapılarının bilgi teknolojileri ile uydu destekli olarak çözümlenmesi
9	Liman Elleçleme Kapasitesinin	Limanlarımızın 2023 yılında 32 milyon TEU konteyner, 500 milyon ton genel ve kuru dökme yük, 150 milyon ton sıvı dökme yük, 200

	Arttırılması	milyon ton transit sıvı dökme yük elleçleyebilecek kapasiteye ulaştırılması
10	7 Adet Yeni Kruvaziyer Limanın İnşa Edilmesi	7 yeni kruvaziyer liman ve 3 ana (home-port) kruvaziyer liman inşa edilmesi
11	Marina Sayısının ve Kapasitesinin Arttırılması	Marina sayısının 100'e ve yat bağlama kapasitesinin 50.000'ne çıkarılması
12	Balıkçı Barınaklarının Kısmen Yat Limanına Dönüştürülmesi	55 balıkçı barınağının yat limanına dönüştürülmesi veya ortak kullanım sağlanması ile sahillerde 40 milde bir en az bir yat limanı bulunması
13	Atıl Balıkçı Barınaklarının Tekne Çekek-Onarım Yerine Dönüştürülmesi	Atıl balıkçı barınaklarının tekne çekek-onarım yeri olarak kullanılması
14	Çevre Dostu Kıyı Yapılarının İnşası ve İşletilmesi	Tüm kıyı yapılarının ulusal / uluslararası çevre politikalarına uygun hale getirilmesi
15	Yapay Ada Üzerinde Serbest Kent Projesi	Özellikle Karadeniz'de denizciliğin gelişmesi ve KEI merkezinin Türk kıyıları ile entegre yapay bir ada üzerinde bulunması
16	Karadeniz'den Marmara'ya veya Ege'ye Kanalla Geçilmesi	Yük trafiğinin boğazlardan kanal geçişi ile Ege veya Marmara'ya aktarılması deniz kazalarının önlenmesine katkı sağlayacaktır.

Tablo 1.6.1'de verilen önerilerden; 1 ve 15 numaralı olanları; enerji ve kentleşme alanıyla bağlantılı olduğu için, çalıştay katılımcılarının görüşü dikkate alınarak, 11. Şura önerileri arasına alınmamıştır. 2. madde ise tüm denizcilik birimlerinin ortak sorumluluğunda olan bir proje olduğundan, çalıştay katılımcılarının görüşleri doğrultusunda kıyı yapıları düzenlemesine yönelik 11. Şura hedefleri içinde değil, başka bir çalıştay'a dahil edilmesi istenmiştir. 4, 5, 7, 8 ve 9 numaralı öneriler ise kısmen gerçekleştirilmiş olup (3 ana liman için proje çalışmaları tamamlanıp, Çandarlı'da inşaat başlamıştır. Ayrıca liman kapasitesinin genişletilmesine dönük olarak özel sektör projeleri de bulunmaktadır), birbirleriyle olan ilişkileri dikkate alınarak 11. Şura kapsamında ortak hedefler altındaki proje teklifleri olarak revize edilmiştir. 16. madde için ise, ilk çalışmalar başlamış olup, 11. Şura için yeni kanal projesi önerileri sunulmuştur.

12. ve 13. maddelerde bulunan balıkçı barınaklarının dönüşüm süreci henüz gerçekleşmemiş olup, konunun diğer ilgilisi olan Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından bu maddenin gerçekleşmesinin uygun görülmediği çalıştayda belirtilmiş ve 11. Şura için bu iki madde revize edilmiştir. 3. ve 6. maddeler hakkında ise, başta Çevre ve Şehircilik Bakanlığı olmak üzere çeşitli kurum ve kuruluşların çalışmaları devam etmekte olup, çalıştay katılımcılarının ortak fikri olarak, yüksek derecedeki önemlerine istinaden,

bu iki madde genişletilerek 11. Şura kapsamına da alınmıştır. 10, 11 ve 14 numaralı maddelerdeki projeler ise henüz gerçekleştirilmemiş olup, 10 ve 11 numaralı maddeler için Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca yürütülen yat limanı ve kruvaziyer liman projeleri bulunmaktadır. Bu itibarla, 10, 11 ve 14 numaralı maddeler 11. Ulaştırma Şurası'na, kapsamları genişletilerek dahil edilmiş, 14. maddenin içeriğine Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünce yürütülen "Yeşil Liman" projesi eklenmiştir.

1.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri

11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası öncesinde gerçekleştirilen Gemi Sanayi Faaliyetleri Çalıştayı'nın içerik konularına ilişkin olarak 10. Ulaştırma Şurasında alınmış kararlardan olan yani "Hedef 2023" proje önerileri hakkında 10. Ulaştırma Şurasında verilen proje numaraları üzerinden bir değerlendirme yapılması uygun görülmüştür. Bundan başka, öncelikli olarak 10. Ulaştırma Şurası'nda alınan kararlardan en güncel ve uygulanabilir projeler üzerinde durulacak ve bunlara ilişkin günümüze dair mevcut gelişmelerden bahsedilecektir.

10. Ulaştırma Şurası kapsamında 18. Proje olarak gündeme getirilmiş olan "Denizcilikte Etkin Risk Yönetim Alt Yapısının Kurulması" isimli projeye ilişkin olarak tersanelerimizde özgün güvenlik sisteminin kurulması ve iş sağlığı-iş güvenliği riskleri dünya normlarının en düşük düzeyine düşürülmesi için yapılması gereken çalışmalar, tersanelerde çalışan işçilerin iş güvenliği ve sağlığı kapsamında konunun asıl muhatabı olan Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'yla birlikte ele alınmakta olup, bu konudaki ilgili çalışmalar halen devam etmektedir.

10. Ulaştırma Şurası kapsamında 26. Proje numarasıyla gündeme konulmuş olan "Tersanelerin Proje Kapasitelerinin Yükseltilmesi" isimli projeye ilişkin olarak "Hedef 2023" kapsamında mevcutta 3,6 milyon DWT olan tersanelerin kurulu kapasitesinin 10 milyon DWT'ye çıkarılmasına dair ülkemizde bugün itibariyle yer alan faal tersane sayısı 71 iken bu sayıyı yatırımda yer alan 52 adet tersanenin en yakın zamanda faaliyete başlatılmasıyla hedef alınan 10 milyon DWT rakamına ulaşılmasının sağlanması anlamında epeyce yol kat edilmiş olunacaktır. Bu gaye çevresinde yapılması gereken çalışmalar tüm hızıyla sürdürülmektedir.

10. Ulaştırma Şurası'nda önerilen bir diğer proje ise 28. numaralı projedir. Bu projede de amaç "Özel Tip Gemi İnşa Alt Yapısı Oluşturulması" şeklinde değerlendirilmiştir. Bu konuyla ilgili olarak ülkemiz tersanelerinde gemi inşasının yapılması

amaçlanan LNG, LPG, Car Carrier, Kruvaziyer ve Ro-Ro tipindeki gemilerin üretiminde, tersanelerimizdeki gerekli alt yapı ve yerli teknoloji kullanılması adına yapılması gereken çalışmalar planlama aşamasında bulunmakta olup, henüz hayata geçirilememiştir.

10. Ulaştırma Şurası sonucunda ortaya koyulan diğer bir 2023 hedefimiz ise yani 29. Hedef olan "Gemi İnşa Sanayimizin Dünya ile Rekabet Edecek Tarzda Teşvik Edilmesi" hususudur. Bu hedefle ilgili olarak sürdürülmesi gereken uzun vadeli çalışmalar bulunmaktadır. Bilindiği üzere dünya gemi inşa piyasaları, 2008'de başlayan ve halen varlığını sürdüren küresel krizden olumsuz yönde etkilenmiş ve halen bu krizden kaynaklanan yaralarını sarmaya çalışmaktadır. Ülkemizde de bu krizin yansımaları kendini önemli ölçüde göstermiş olup, dünyadaki diğer ülkeler kadar olmasa da Türkiye gemi endüstrisi de bu krizden nasibini almıştır.

Ülkemiz gemi inşa sektörünü dünya ile rekabet edebilecek güce ulaştırabilmek adına ortaya koyulması gereken çalışmalar halen devam etmekte olup, bu konudaki en önemli somut gelişme Kredi Garanti Fonu (KGF) desteği gelmektedir. KGF, küçük ve orta ölçekli işletmeler için sağladığı kefaletle bu işletmelere destek vermekte, yatırımlarının ve işletmelerinin finansmanında banka kredisi kullanmalarını mümkün hale getirmektedir.

Yenilikçi yatırımların gerçekleştirilmesi, ileri teknoloji içeren küçük girişimler, ihracatın desteklenmesi, istihdam artışı sağlayacak yatırımlar ve bölgesel kalkınma amaçlı yatırımlar KGF kefaletlerinde öncelikli olarak değerlendirilen konulardır. Bu kapsamda, gemi yatırımları da Kredi Garanti Fonu (KGF) kapsamına dahil edilmiştir.

Ayrıca bu projeyle ilgili olarak son zamanlarda ülkemizdeki tersanelerin çoğunun yıllardır konuşlu olarak bulunduğu bölge olan Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde yer alan tersanelerimizin işgal ettikleri alanla ilgili olarak Maliye Bakanlığı ile bir ecrimisil sorunu bulunuyordu. Bilinen bu en önemli sorunu ortadan kaldırarak, ülkemiz gemi inşa sektörüne yani tersanecilerimize önemli bir fayda sağlanmıştır. Bu fayda sayesinde tersanecilerimiz, artık işlerine daha iyi odaklanabiliyor ve ileriyi görebildikleri için yeni gemi inşa siparişlerini kabul edebiliyorlar.

Ülkemizdeki gemi inşa yatırımlarının sekteye uğramadan devam edebilmesi adına yeni teşvik paketi yürürlüğe konmuştur. Buna göre, tersanelerin gemi inşa yatırımları kapsamında istihdam edilen işçiler için ödenmesi gerken 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 kapsamında 5'inci bölge kapsamında yer alan destek unsurlarından yararlandırılacaktır.

18.04.2013 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Kanun değişikliğiyle tersanelerimizden kira bedeli alınması yerine, tersanelerin elde ettikleri yıllık hasılatın binde biri oranında bir bedelin devlete ödenmesi hususu hükme bağlanarak, bu konuda sektöre önemli bir iyileştirme sağlanmıştır. Sektöre sağlanan bu iyileştirmeler sayesinde, ülkemiz tersane sahipleri dünya tersaneleriyle eşit şartlarda rekabet edebilir düzeye ulaşabilecektir.

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 konuyla ilgili olarak, dünyadaki gemi inşa sektörüne göre ülkemiz gemi inşa sektörünün avantajlı olduğu, ülkemizin bu alandaki yetişmiş iş gücü kapasitesi yani istihdamı 2003 yılında 14 bin kişi seviyelerindeyken, 2007 yılında 34 bin seviyelerine çıkmış, ancak küresel krizin etkisi ile bu rakam bugün itibariyle yaklaşık 22 bin kişi seviyelerine inmiştir. Önümüzdeki günlerde krizin etkisinin de azalmasıyla ve sektörde yapılacak iyileştirme çalışmalarıyla bu rakamın tekrar yukarı seviyelere çıkacağı düşünülmekte olup, en yakın zamanda da 2023 hedefimiz olan 100.000 rakamına ulaşılması amaçlanmaktadır.

10. Ulaştırma Şurası'nda alınan proje kararlarından olan 37 numaralı proje ile "Türkiye'nin Aliağa Bölgesinde Etkin Gemi Söküm Pozisyonunun Korunması" hususu garanti altına alınmış olup, böylece ülkemizin geleceği için önemli bir gemi sanayi alt kolu olan gemi geri dönüşüm sanayisine verilen önem bir kez daha gözler önüne serilmiştir.

Gemi geri dönüşüm sanayimiz, Bakanlığımız Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü koordinesinde yapılan yeni düzenlemeler sayesinde küresel krizi fırsata çevirebilmiş ve bu durumun sonucu olarak ta bu sektörde 1200 kişiye doğrudan iş imkânı sağlanmıştır. Gemi geri dönüşüm sektörü, bugün itibariyle İzmir Aliağa'da 21 firma ile faaliyetini sürdürmekte olup, bu mevcudiyetin korunması ileriye dönük olarak ta sağlanacaktır.

10. Ulaştırma Şurası sonuçlarından bir diğeri olan 78. Proje ile "AB Direktiflerine Uygunluk Veren Ulusal Onaylanmış Kuruluşların Teşviki" hususunda ülke olarak bugün

geldiğimiz noktada oldukça iyi gelişmeler kaydedilmiştir. Klas kuruluşları, yeni inşa edilen gemilerin malzeme ve ürünlerin tip onayı ve gezi tekneleri uygunluk değerlendirmelerini, yatlar ve gezi teknelerinin sertifikalandırılmasını, gemilerin hasar, onarım ve tadilat gibi nedenler sonucunda olağan dışı sörveylerinin yapılmasına ilişkin görevleri yürütmekte olup, denizcilik ve gemi inşa sektörü için önemi büyüktür.

Ülkemizde yetkilendirilmiş olan 9 adet klas kuruluşu bulunmakta olup, bunların içinden Türk Loydu'nun ülkemiz için ayrı bir yeri ve önemi bulunmaktadır. Türk Loydu, bugün itibariyle 50 yılı devirmiş ve geçen bu uzun süre zarfında tecrübe ve bilgi olarak dünyada söz sahibi olma başarısına erişmiş, Türk menşei altında yer alan ve ülkemizi son derece başarıyla temsil eden köklü bir kuruluştur.

10. Ulaştırma Şurası'nın en önemli sonuçlarından bir diğeri olan 104. Projede de "Milli Klas Kuruluşumuzun Uluslararası Alanda Daha Etkin Kılınması" hususundan bahsedilmekte olup, bu konuda bugün itibariyle en kayda değer gelişme, ülkemizin milli klas kuruluşu olan Türk Loydu'nun, Klas Kuruluşları Uluslararası Birliği (IACS) üyeliğine giden yolda emin ve kararlı adımlarla yürümesi ve bu konuda ülke olarak sonuna kadar desteklenmesidir.

10. Ulaştırma Şurası sonucunda ortaya konulan 2023 hedeflerine dair projelerden gemi sanayi faaliyetleriyle ilgili olan diğer projelere ilişkin olarak ta günümüze değin önemli ölçüde somut bir aşama kaydedilememiştir.

Bunun en önemli sebebiyse 2008'de başlayan ve halen geçerliliğini yitirmemiş olan dünyadaki global krizdir. Bilindiği gibi gemi inşa ve gemi yan sanayi, daha ziyade emek yoğun işgücüne dayalı bir sektör olduğu için bu krizden oldukça etkilenen bir tablo çizmiş ve malum krizin yansımaları bugüne kadar geçerliliğini koruyarak devam etmiştir.

BÖLÜM 2

DÜNYADA VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2.1. Denizyolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri

2.1.1. Limanların İşletme izni ve lisanslar

2.1.1.1. Limanların İmar Planı ve İnşa Süreci:

Kıyıdaki düzenlemelerin temel kaynağı Anayasanın 43. maddesi kapsamında çıkartılmış olan 362 sayılı Kıyı Kanunu ve bu Kanunun Uygulama Yönetmeliği olup, inşası gerçekleştirilecek Limanların 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı onayı ve müteakiben inşa işlemleri bu çerçevede yürütülmektedir.

14/4/1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu, 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanuna dayanılarak, Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik 18/2/2007 tarih ve 26438 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Yönetmeliğin amacı, Kıyı Kanununun 6.maddesinin (4).fıkrasına göre, kıyıda yapılabilecek liman, kurvaziyer liman, yat limanı, marina, yolcu terminali, iskele, rıhtım, barınak, yanaşma yeri, akaryakıt/sıvılaştırılmış petrol gazı boru hattı ve şamandıra sistemleri ve benzeri kıyı tesisleri ile deniz ulaşımına yönelik diğer üst ve altyapı tesislerine işletme izni verilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Kıyı mevzuatının uygulaması ile ilgili olarak, 1996 yılında mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca Yatırımcılar Tarafından Kıyı Yapılarında Uygulanacak Prosedür yayımlanmış ve bu doğrultuda işlemler gerçekleştirilmekte iken görülen aksaklıkların giderilmesi konusunda 2006 yılında mülga Ulaştırma Bakanlığı, mülga Denizcilik Müsteşarlığı ile Maliye Bakanlığında temsilcilerin katılımıyla Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca bir çalışma başlatılmış ve bu çalışma sonucunda 1996 tarihli Genelge iptal edilerek, yerine 2007/2 sayılı mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Genelgesi yayımlanmıştır.

Müteakiben, "Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ", **6/7/2011 tarihli ve 27986 sayılı** Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe

girmiştir.Bu tebliğe göre, kıyı tesislerine yönelik kiralama süreci ve plan teklifi verilmesi süreci aynı anda başlatılabilmektedir.

Mevcut uygulamada, liman yatırımcısı ilk aşamada, kıyı ve sahil şeridi, doldurma ve kurutma yoluyla kazanacağı arazi üzerinde yapacağı yatırıma ilişkin; yatırımın yapılacağı yeri ve mevkisini memleket koordinat değerleri, alan büyüklüğü ve özelliklerini de belirterek varsa 1/1000 veya 1/5000 ölçekli harita, yoksa 1/25.000 ölçekli harita üzerine işaretleyerek ilgili Valiliğe (Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğüne) başvurmaktadır.

Valilik yatırım talebinin yerini gösteren bilgi ve belgeleri Defterdarlığa bildirmekte, Defterdarlığa iletilen teklif, taşınmazla ilgili gerekli bilgi ve belgelerle birlikte Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğüne (MEGM) iletilmektedir.

Yatırım yapılacak alana ait ön izin işlemleri ilgili mevzuata göre MEGM'nce tamamlanmaktadır.

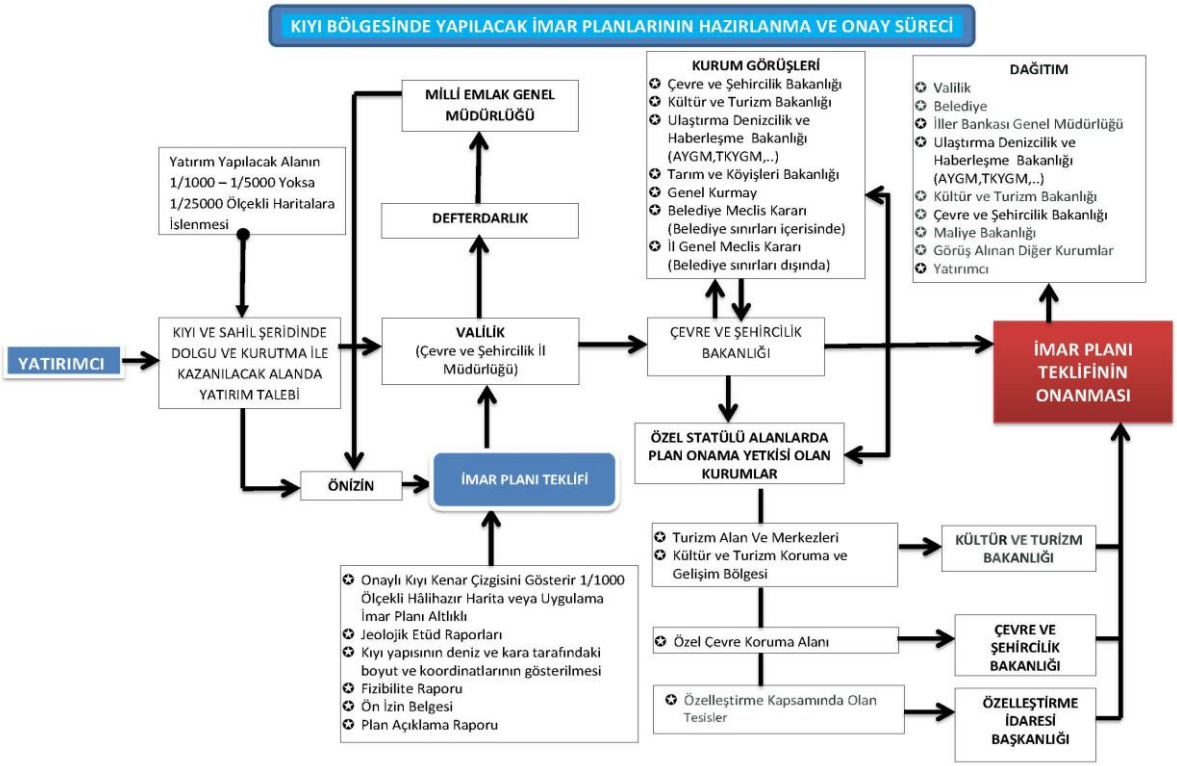
Kıyı kenar çizgisi onaylanmış uygulama imar planı teklifini, yatırım teklif dosyası ile birlikte Valiliğe müracaat etmektedir.. Valilik; talebi inceleyerek, gerekçeli görüşü ile birlikte yatırım teklif dosyasını Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğüne (Bakanlık) göndermektedir.

Bakanlık, yatırım teklifini inceleyip, uygun görmesi halinde yatırım teklif dosyasını; ilgili kurum ve kuruluşlara görüşe göndermektedir.

Bakanlıkça yatırım teklifine ilişkin görüşüne başvurulan kurum ve kuruluşlar, görüşlerini Bakanlığa bildirmekte, ancak görüş verecek kuruluşun talep etmesi halinde Bakanlık ile mutabakat sağlanarak ek süre istenebilmektedir.

Bakanlık, teklif imar planı hakkındaki görüşleri tamamladıktan sonra teklifi inceleyerek uygun bulması halinde 3621 sayılı Kıyı Kanununun 7. maddesi gereğince planı onaylamaktadır.

Onaylanan imar planları İlgili Valiliğe, Belediyesine, İller Bankası Genel Müdürlüğüne, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına(Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü(AYGM), Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü(TKYGM), Kültür ve Turizm Bakanlığına, Maliye Bakanlığına (MEGM) görüşü alınan diğer kurum ve kuruluşlar ile ilgili yatırımcıya gönderilmektedir.



Şekil 2.1.1. Limanlara ilişkin İmar Planı Süreci

2.1.1.2. Limanların İşletme İzni Aşaması

Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik kapsamında gemi inşa tesisleri ile askeri tesisler dışındaki kıyı tesislerine Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünce(DİDGM) işletme izni veya geçici işletme izni verilmektedir. Söz konusu yönetmelik gereği;

1- İlgili idaresi tarafından onaylanmış bulunan 1/1000 ölçekli uygulama imar planı, AYGM tarafından onaylanmış uygulama projeleri ile birlikte MEGM tarafından irtifak hakkı tesisi ve/veya kullanım izni işlemlerinin tamamlandığı belgelenen kıyı tesislerine,

2- Mevzuata, plana ve projesine uygun şekilde tamamlanarak faaliyetine devam etmekte iken; mevcut yüklere ilave olarak yanıcı, parlayıcı, patlayıcı ve tehlikeli özellik ihtiva ettiğinden özel tedbirler alınmasını gerektiren tehlikeli yüklerin tahmil/tahliyesi talep edilen kıyı tesislerine,

Yönetmeliğin ekinde yer alan Kıyı Tesisleri İşletme İzni Başvuru Formu (EK-1) ve faaliyetin türüne göre EK-2 (Kıyı tesislerinde sıvılaştırılmış gaz (LPG, LNG),

akaryakıt/kimyasal ve benzeri 1. sınıf tehlikeli yüklerin tahmil/tahliye kriterleri), EK-3(2. sınıf tehlikeli dökme sıvı yük ve diğer dökme sıvı yük tahmil/tahliyesi yapılan kıyı tesisleri için kriterler), EK-4(Ambalajlı tehlikeli yük(konteyner, Ro-Ro) dökme tehlikeli yük tahmil/tahliye edilen kıyı tesisleri için kriterler) veya EK-5 (Genel kargo, konteyner, Ro-Ro limanları için kriterler, yat limanları/ marinalar, kurvaziyer limanlar ve yolcu limanları için kriterler)'de belirtilen kriterleri sağladığını gösterir bilgi ve belgeler ile birlikte, işletme izni almak üzere Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına doğrudan müracaat etmekteler ve işletme izni uygun bulunan liman tesislerine 5yıla kadar süreli işletme izin belgesi düzenlenmektedir.

Geçici işletme izinleri ise;

1- Kıyı Kanunundan önce yapımı gerçekleştirilmiş ve bir kamu kuruluşunca işletilmekte iken özelleştirme kapsamına alınan liman tesislerinde, halen tahmil/tahliye edilmekte olan yük cinslerinin tahmil/tahliyesine devam edilebilmesi veya mevcut yük tahmil/tahliyesine ilave olarak özel önlem gerektiren tehlikeli yüklerin tahmil/tahliye edilebilmesi yahut depolanması gayesiyle, talep halinde; 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında. Kanun kapsamında Özelleştirme Yüksek Kurulunca 1/1000 ölçekli uygulama imar planının ve AYGM tarafından uygulama projelerinin onaylatılmasına imkân tanımak,

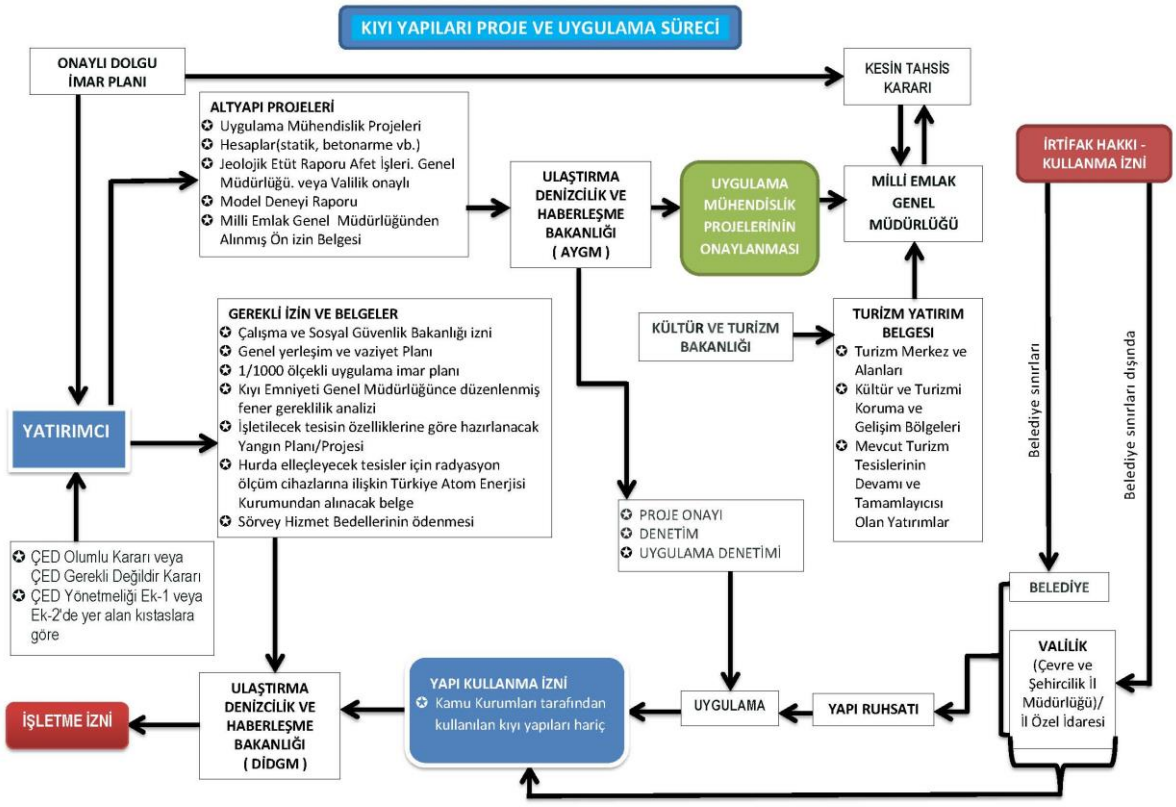
2- Kamu tarafından işletilmekte iken özelleştirilen ve ancak onaylı uygulama imar planı ve uygulama projesi bulunmayan liman tesislerinin, faaliyetlerinin devamını sağlamak gayesiyle 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının ve AYGM tarafından uygulama projelerinin onanmasını temin etmek,

3- 1/1000 ölçekli uygulama imar planı ve uygulama projeleri onaylanmış bulunan ve MEGM tarafından irtifak hakkı tesis edilen ve/veya kullanma izni verilen, 1/1000 ölçekli uygulama imar planına göre inşaatı kısmen tamamlanmış ve gemilerin yanaşmasında, tahmil/tahliye yapılmasında seyir emniyeti ve deniz güvenliği bakımından bir sakınca bulunmadığı İdare tarafından tespit edilen tesisin; inşaatın gerçekleşme aşamasını gösterir noter onaylı termin planının İdareye ibraz edilerek, tesisin onaylı imar planındaki şekliyle tamamlanmasına imkân sağlamak,

4- Gerekli izinleri alarak faaliyet gösteren kıyı tesislerinde, mevcut tahmil/tahliye edilen yüklere ilave olarak, tahmil/tahliyesi talep edilen tehlikeli yükler kapsamında olup özel tedbirler alınmasını gerektiren yüklerin, mer'i mevzuatta yer alan emniyet tedbirlerine uyulması kaydıyla, kıyı tesisi içerisinde ayrılmış bir bölümde müstakilen ve/veya supalan olarak tahmil/tahliyesine imkân tanımak,

5- İdareden işletme izni veya geçici işletme izni alınarak faaliyetine devam etmekte iken, başka bir tüzel kişiliğe devredilen veya tüzel kişiliğinin değiştirilmesi talep edilen ve yeni duruma göre işletme izni alma çalışmaları devam eden kıyı tesislerinin faaliyetini aksatmamak, amacına yönelik olarak verilmektedir.

Geçici işletme izin belgesi 6 aydan bir yıla kadar süreli olacak şekilde düzenlenmektedir. Geçici işletme izni verilen tesisler için de, işletme izninin geçici olmasına sebep olan gerekliliklerin dışında kalan tedbirler veya kriterler ile bilgi ve belge ve diğer şartlara ilişkin yönetmeliğin EK-1'inde yer alan kriterlerin yerine getirilmesi istenilmektedir. Tehlikeli yüklerin tahmil/tahliyesine yönelik olarak yatırımcılar tarafından kıyı tesisine geçici işletme izni alınabilmesi için tahmil/tahliye edilecek yükün cinsine göre yönetmeliğin EK-2, EK-3 veya EK-4'ündeki kriterlerin yerine getirilmesi zorunludur. İşletme izini ve geçici işletme izin talepleri ilgili Liman Başkanlığınca teşkil edilen, İnceleme, Tespit ve Denetim Komisyonu (İTDK) marifetiyle mahallinde incelenir. İTDK raporu, Liman Başkanlığı görüşü ve yönetmelikte yer alan diğer hususlar dikkate alınarak nihai değerlendirme yapılarak sonuçlandırılmaktadır.



Şekil 2.1.2. Limanlara ilişkin İrtifak Hakkı-İşletme İzni Süreci

2.1.1.3. Mevzuat fazlalığı

Liman yatırımları ve işletilmesi ile ilgili mevzuatın çok sayıda ve karmaşık olması yatırımsürecinin anlaşılır olmasının önünde engel olarak görülmektedir.

Yatırımlarla, doğrudan ve dolaylı olarak ilgili, 24 Kanun;(618 sayılı Limanlar Kanunu, 815 sayılı Kabotaj Kanunu, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu, 2872 sayılı Çevre Kanunu, 3004 sayılı İskelelerin Ne Şekilde İşletileceğine Dair Kanun, 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu, 3194 sayılı İmar Kanunu, 3621 sayılı Kıyı Kanunu, 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun, 4458 sayılı Gümrük Kanunu, 4875 sayılı Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kanunu, 4926 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu, 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, 5393 sayılı Belediye Kanunu, 5775 sayılı Limanların İnşa, Tevsi, Islah ve Teçhizine Dair Kanun, 6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu)belirlenmiştir.

Yönetmelikleri incelediğimizde ise; yukarıda belirtilen kanunların uygulama yönetmelikleri, ÇED Yönetmeliği, Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelik, Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Gümrük Yönetmeliği, İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik, Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik, Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği ve Limanlar Yönetmeliği bulunmaktadır.

Limanların inşaatının tamamlanmasını müteakip, işletme izinleri Kıyı Tesislerine işletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, liman güvenliğine ilişkin işlemler ise Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği çerçevesinde yürütülmektedir.Diğer taraftan, Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği gereğince liman tesisleri atık alım tesislerinin kriterleri, 5312 Sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliği çerçevesinde; risk değerlendirmesi ve kıyı tesisi acil müdahale planı kriterleri belirlenmiştir.

18/02/2007 tarihli ve 26438 Resmi Gazete'de yayımlanan Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik kapsamında idarece işletme izni ve geçici işletme izni işlemleri yürütülmektedir. Bu yönetmelik kapsamında yapılan

işlemler sürecinde zaman zaman uygulamada yaşanan sorunlar değerlendirilerek yönetmelikte gerekli değişiklikler yapılmıştır.

Mülga Denizcilik Müsteşarlığının kuruluş kararnamesi olan 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin iptali ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile yeni bir yapılanma sonucunda ortaya çıkan görev ve yetkiler bu doğrultuda yeni bir mevzuat ortaya konulması zaruretini ortaya koyduğu gibi mevcut mevzuatta da ortaya çıkabilecek etkileşimden kaynaklanan revizyon yapılması ihtiyacını da gündeme getirmektedir. Bu nedenle söz konusu yönetmelik üzerinde gerekli çalışmalar yapılmaya başlanmıştır.

Bahse konu kıyı tesislerine işletme izni verilmesi aşamasında özellikle kullanma izni sözleşmesi yapılması, ön izin ve kiralama gibi Maliye Bakanlığı uhdesinde bulunan bu konuda Başbakanlık Genelgesi yayımlandığından prosedür bir kademe daha ilerlemiştir. Ön iznin uzatılmasında rayiç bedel artış oranı ve söz konusu genelgeden kaynaklı olabileceği değerlendirilen olası gecikmeler işletme izni sürecini uzatabilmektedir.

Belirtilen bu yönetmeliklere ilave olarak, çok sayıda Tebliğ ve Genelge ile yatırım mevzuatı karmaşık bir yapı arz etmektedir. Mevcut mevzuatın taranarak yatırım ve işletme ile ilgili hususların gözden geçirilmesinin yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

2.1.1.4. Limanlarımızın sınıflandırılması:
Ülkemizde limanlar işleticilerine göre:

• Kamu kuruluşları tarafından işletilen limanlar (TCDD, TDİ vb.)

• Yerel Yönetimler tarafından işletilen limanlar/iskeleler (Belediye iskeleleri)

• Özel şirketler tarafından işletilen limanlar (Ambarlı, Gemport, Tekirdag/Akportvb.)olarak sınıflandırılabilir.

Ülkemizin 8485 km'lik sahil şeridinde bulunan 733 adet kıyı tesisinden 218 adedi ticari kıyı tesisi olup bunlardan 178 kıyı tesisi ISPS Code sertifikalıveuluslararası deniz ticaretine açıktır.

Kamu eliyle inşa edilmekte olan ve 12 milyon TEU kapasitesi ile dünyanın en büyük imanlarından bir olacak olan Kuzey Ege Çandarlı Konteyner Limanı ve inşası programlanan Filyos Limanı ve Mersin Konteyner Terminali olmak üzere 3 yeni liman projesi bulunmaktadır.

Tablo 2.1.1. Ticari Kıyı tesislerimizin İşletme İznine göre dağılımı

İzin Türü	Toplam (Adet)
İşletme İzin Belgeli Kıyı Tesisi Sayısı	112
Geçici İşletme İzin Belgeli Kıyı Tesisi Sayısı	106
Toplam İşletme İzinli Kıyı Tesisi	218

Türkiye'deki önemli liman tesisleri aşağıdaki şekilde gösterilmektedir.

Şekil 2.1.3. Türkiye Limanları

Türkiye limanlarındaki özelleştirme süreci ile birlikte özel limanların sayısı ve faaliyet alanları giderek artmaktadır.

2.1.2. Dünyada Liman Yönetimi Ve Liman Otoritesi Sistemi

2.1.2.1. Dünyada liman yönetim şekilleri

Bir limanın yönetim ya da işletim modeli için geçerli bir reçete de yoktur. Bu konuda her ülkenin yönetim anlayışı, izlediği ekonomik model belirleyici olmakta olup

üyelik süreci, coğrafi yakınlık Ülke yönetim şekillerinin benzeşmesi açısından ana olarak Avrupa limanları incelenecektir.

Limanlar genel olarak 4 kategoride sınıflandırılabilir:

Özel Sektör Limanları: Tüm varlıklar ve yük elleçleme faaliyetlerinin sahipliği, yürütülmesi ve yönetilmesi özel sektöre aittir. Tam Özel Limana örnek olarak; İngiltere ve Yeni Zelanda limanlarını gösterebiliriz

Kamu Hizmeti Modeli: Tüm varlıklar ve yük elleçleme faaliyetlerinin sahipliği, yürütülmesi ve yönetilmesi kamuya aittir. Örnek olarak; ekonomide devletin ağırlıklı olduğu eski Sovyet Cumhuriyetleri, Çin, Tayland gibi ülke limanları, Hindistan, Kenya, Gana, Sri Lanka'daki limanlarını gösterebiliriz.

Araç (tool) modeli: Liman altyapısı ve yük elleçleme ekipmanları dahil olmak üzere liman üst yapısının sahipliği, işletilmesi ve yönetilmesi liman otoritesine aittir. Ancak yük elleçleme faaliyetleri özel yük elleçleme şirketleri tarafından yapılmaktadır.

Kiralık (Landlord) Modeli: Liman otoritesi düzenleyici ve arazi sahibi özelliği taşımakta, tüm liman operasyonları özel şirketler tarafından yapılmaktadır. Günümüzde kiralık liman modeli, orta ve büyük ölçekte limanlarda kiralık liman modeli kullanılmaktadır. Kiralık limanlara örnek olarak; AB Ülkelerindeki limanların çoğu, Kuzey Amerika'daki limanların büyük bir bölümü, Estonya, Letonya, Litvanya, Rusya, Polonya'daki limanlar, Endonezya, Tayvan, Tayland ve Filipinler'deki limanlar Arjantin, Brezilya, Şili ve Meksika'daki limanlar verilebilir.

2.1.2.2. Avrupa Birliği'nde Limancılık Sistemi

Limanlar hem ulusal hem de uluslararası kuralların uygulandığı tesislerdir. Limanlar, aynı zamanda ticari işletmelerdir ve diğer ticari işletmeler gibi rekabetçi bir ortamda çalışmaktadırlar.

AB'de de birlik dâhilinde uygulanacak ortak bir model geliştirilememiş, ancak bu konuda bir decision (karar, strateji) metni kaleme alınmıştır. Üzerinde tam olarak anlaşılmamış hususlar, ana olarak, kamunun ve özel sektörün rolü, ideal yönetim modeli, liman otoritesinin hukuki çerçevesi ve işletme ve finansman açısından bağımsızlık derecesidir.

Limanların yönetim birimlerine Liman Yönetimi, Liman İdaresi veya bu kavramların hepsi yerine kullanılan Liman Otoritesi denilmektedir. 1977 de AB Komisyonu Liman

Otoritesi kavramını şöyle tanımlamıştır: Limanların inşası, idaresi ve bazen de liman operasyonları, belli durumlarda liman emniyeti gibi konulardan sorumlu olan devlet, belediye, kamu veya özel sektör birimleridir.

En önemli rolü, taşınmaz malı yönetmektir. Bu yönetim limanın ekonomik işletilmesi, liman arazisinin uzun dönemli geliştirilmesi ve liman altyapısının korunması gibi konuları içermektedir. Liman Otoritesi'nin bir başka görevi de seyir operasyonlarının gözetimidir. (TÜRKLİM, 2008)

2.1.2.3. AB liman sistemine ve limancılığına ilişkin temel tespitler

AB liman politikası dokümanı önce limanların taşıdığı bazı temel özellikleri belirlemiştir.

- Uluslararası taşımacılığın artması ucuz olması nedeniyle deniz taşımacılığına ekonomik büyümeden daha fazla talep doğurmaktadır. Bu durum gelecekteki liman yatırımlarını etkileyecektir.
- Büyük teknolojik değişimler konteyner taşımacılığına damgasını vurmuştur. Limanlar buna uyum sağlamalıdır. Aynı zamanda, IT, seyir ve iletişim teknolojilerinin daha yaygın kullanımı uyum ve eğitim gereklilikleri yaratmaktadır.
- Sera gazlarının azaltılması yükümlülüğü ve hava kalitesine ilişkin mevcut problemler zararlı salınımların azaltılmasını gerektirmektedir. Bu durum ve karayollarında trafik sıkışıklığı taşımacılığı demiryoluna, içsuyoluna ve deniz yoluna kaydırmaktadır.
- Limanların performansları ve geliştirilmesi konusunda paydaşlarla diyoloğun geliştirilmesi önemlidir. Diyalog özellikle limanların sosyal fonksiyonları, etkinlikleri, imajlarının düzeltilmesi, daha iyi alan planlaması, rekrasyon veya turizm konularında geliştirilmelidir.

2.1.2.4. Liman performansı, modernizasyonu, geri bölge bağlantıları ve çevreye duyarlılık

AB, makul bir ücretle güvenilir bir limancılık hizmeti verilmesi noktasında limanlarının çoğunu yeterli bulmamaktadır. Bu tezini çeşitli nedenlere dayandırmaktadır. Bu olumsuzluğun giderilmesi için; alanları iyi kullanarak limanların etkinliğini ve verimliliğini artırmak, liman ekipmanlarını bütünleştirilmiş yönetim kapsamında etkin kullanmak temel politikalar olarak belirlenmiştir.

Ayrıca, mümkün olduğu takdirde geri sahasında limana gelen kara araçlarının kullanabileceği alternatif yollar tahsis edilmelidir. AB liman politikası; liman geri bölge bağlantıları konusundaki uygulamaları ağırlıklı olarak bölgesel ve ulusal makamlara ve piyasa ekonomisine bırakmakla birlikte, AB Komisyonuna Trans-Avrupa Ağlarında orta vade değerlendirmelerle limanların geri bölge bağlantılarının durumunu trafik akışına etkileri noktasında inceleme görevi vermiştir.

Artan talebe bağlı olarak limanlarda büyüme ihtiyacı ortaya çıkacaktır. Bu büyüme hem liman imkân ve kabiliyetlerinin artırılmasını hem de geri bölge bağlantılarının geliştirilmesini gerektirecektir.

AB liman politikasına göre; bu tür durumlarda ilgili kamu makamları kamu yararını dikkate alarak hangi alternatiflerin uygun olduğunu değerlendirmelidir. Bu uygulamalarda habitat, kuş, su çerçeve ve atık direktiflerinden oluşan AB çevrenin korunması müktesebatı dikkate alınmalı ve uygulanmalıdır.

AB liman politikasının çevreye duyarlılık noktasında özellikle vurguladığı diğer hususlar; 2000/59/EC sayılı gemi atık alım tesisleri ile ilgili direktifin limanlarda etkin uygulanması, 2000/60/EC sayıl su çerçeve direktifinin etkin uygulanarak su ve sedimanların çevrenin korunması temelinde etkin yönetimi, hava emisyonlarının geliştirilmesi ve zararlı emisyonların azaltılmasıdır.

AB liman politikası deniz emniyeti ve güvenliğinin sağlanması için geliştirilmiş olan SafeSeaNet, AIS, LRIT ve modern iletişim sistemlerinin azami kullanılmasını öngörmektedir. Kısa deniz taşımacılığına ilişkin prosedürlerin basitleştirilmesi politikanın üzerinde durduğu diğer bir konudur. AB, kısa deniz taşımacılığının geliştirilmesinin önemli yararlar sağlayacağını değerlendirmektedir.

E-denizcilik kapsamındaki bilgi sistemleri, veri tabanları ve diğer uygulamalarla işlemlerin hızlandırılması ve etkinleştirilmesi politikanın faydasını ve gerekliliğini vurguladığı diğer bir yaklaşımdır.

2.1.2.5. AB'de liman yönetim modelleri

AB üyesi ülkelerde liman otoritesi sistemi ve diğer liman yönetim sistemlerinin yeknesak olmayışı zaman zaman AB liman yönetim reformunu gündeme getirmekte ve tartışmalara neden olmaktadır.

AB üyesi ülkelerde liman yönetim tipi olarak aşağıdaki tabloda gösterilen modellere rastlanmaktadır.

Tablo 2.1.2. AB'de liman yönetim şekilleri

Modeller	Liman fonksiyonları		
	Gayrimenkule sahip olma	Düzenleme	Kullanım
1.Tam kamu sektörü	Kamu sektörü	Kamu sektörü	Kamu sektörü
2.Ağırlıklı kamu sektörü	Kamu sektörü	Kamu sektörü	Özel sektör
3.Ağırlıklı özel sektör	Özel sektör	Kamu sektörü	Özel sektör
4.Tam özel sektör	Özel sektör	Özel sektör	Özel sektör

Aşağıdaki gerekçeler liman yönetim reformunun gündeme gelmesine ve masaya yatırılmasına neden olmuştur.

- Kamunun çekilmesinin daha fazla etkinlik yaratacağına inanç,
- Bütçe kısıtlamaları ve bunun kamu finansmanı ile aşılması beklentisi,
- Lojistiğin değişiminin limanlarda katma değer yaratabileceği düşüncesi,
- Liman kullanıcılarının güçlerinin bir araya gelmesinin olumlu etki etme beklentisi,
- Toplumun paydaşları için kesişim noktası oluşturma gayretleri (yerel yönetimler, civarda ikamet edenler, sivil toplum kuruluşları).

2.1.2.6. Türk Limanları İçin Yönetim Modeli Belirlenmesine Yönelik Yapılan Çalışmalar

Ülkemizde, son dönemde limanlara yönelik politika belirlemede yardımcı olması için, ULİMAP, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, DPT 9. Kalkınma Planı Denizyolu Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Bütünsel Kıyı Master Plan Çalışması ve Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması projeleri yürütülmüştür.

Mülga Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü'nce Eylül 2000'de Japonya Hükümetini temsilen JICA adlı kuruluşa Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Limanlar Gelişim Master Planı çalışması, (ULIMAP) yaptırılmıştır. Söz konusu çalışmanın sonuç ve öneriler kısmında, liman yönetim birimlerinin oluşturulması (Liman Otoritesi) başlığı altında, liman otoritesi, limanları birleşik işlevsel birimler olarak geliştiren ve bakımını

yapan ve kamu kullanımı için hizmetlerini güvenceye alan hukuki birim olarak tanımlanmıştır.

Türkiye'de ihtiyaç duyulanın liman yönetimlerinin merkezi hükümetin uygun katılımıyla kontrolü sağlayacak bir sistem olduğu belirtilmiştir. Böyle bir sistemde her bir liman işletmecisinin, limanları merkezi hükümetçe yürürlüğe konan master plan uyarınca yönetip işleteceği belirtilmiştir.Ayrıca liman inşaatı, liman yönetimi ve işletimi konularındaki uzmanlar ve diğer deneyimli kişilerden oluşacak bir "Limanlar Konseyi", hükümetin bu şahısların görüş ve önerilerini tavsiye niteliğinde alabilmesini sağlamak üzere, hükümet bünyesinde oluşturmalıdır şeklinde ifadeler bulunmaktadır. Ana limanlardaki liman otoritelerinin liman gelişim mastır planının oluşturulması yahut değiştirilmesi hususlarında danışmak ve yorum ve önerilerini almak üzere birer "Yerel Liman Konseyi" kurulması önerilmiştir. Bundan başka liman idaresinin iyileştirilmesi başlığı altında yine her bir limanın gelişim mastır planının hazırlanması gerektiği ve uzun vadede liman otoritesi siteminin getirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Yine Ulaştırma Bakanlığı tarafından Şubat 2005'te İstanbul Teknik Üniversitesine Ulaştırma Ana Planı Stratejisi adlı çalışma yaptırılmıştır. Bu çalışmada da, Mevcut limanlarımızın alt ve üst yapı yatırımlarına yönelik öncelik verilmesi ve yeni liman yerlerinin seçim ve projelendirilmesinde hinterlant, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve ülkemizin savunma gereksinimlerinin dikkate alınması, liman alt yapılarının tamamlanması demiryolu ve karayolu bağlantılı kombine taşımacılığın desteklenmesi, yönetimde ve denetimde dağınıklığı giderecek bir ulaşım otoritesinin oluşturulması, ulaşım türlerine ilişkin otoriteler arasında eşgüdümlü bir çalışmanın sağlanması, medya, fuar, reklam ve benzeri olanaklarla limanların tanıtımının yapılması, Bu nedenlerle coğrafi konumu, hinterlandı, ulaşım olanakları ve uluslararası konteyner ağlarına entegrasyonu gibi kriterler dikkate alınarak yeni liman yerleri belirlenmesi ve girişimci özel sektöre destek verilmesi gerektiği hususları belirtilmiştir.

Ayrıca 2007 tarihli DPT 9. Kalkınma Planı Denizyolu Özel İihtisas Komisyonu Raporunda, ülkemizde liman otoritesinin kurulmasının gerekliliği, sistemin amaç ve hedefleri ve nasıl bir yapıda olması gerektiği konusunda kısa bilgiler sunulmuştur.

Mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca bütünsel kıyı master plan çalışması başlatılmış ve bu kapsamda öncelikle İzmit Körfezi için yapılan plan tamamlanmıştır. İskenderun Körfezi için çalışmalar devam etmektedir.

Bilahare bu çalışmaların devam ettirilerek ülkemiz kıyılarını kapsayacak şekilde sonuçlandırılacağı bilinmektedir. Diğer taraftan 2010 yılında mülga Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğünce liman master plan çalışması gerçekleştirilmiştir.

Özetle, oluşturulacak sistemin;

Denizcilik idaresi altında, ilgili kamu özel ve sivil toplum örgütleri ile işbirliği içinde, limanlarda ulaşım sistemlerini, güvenliği en üst seviyede sağlayacak şekilde koordine eden, liman yönetimlerinde dağınıklığın giderilmesi ve devlet tarafından belirlenecek politikaların liman ihtiyaçlarını da göz önüne alacak şekilde uygulanmasının sağlanmasını temin eden, tüm limanları makro açıdan gözeten liman gelişim kararlarını alan ve düzeni sağlayan bir yapılanma modelinde olan, altyapıda (yeni limanların yapımında) bürokrasinin azaltılması, yükleme/boşaltma işlemlerinde kurum ve süreç kalabalığının ve gereksizliğinin giderilmesi (liman, sağlık, polis, gümrük evrakları ve bunların ayrı ayrı gelişinin sıkıntıları), kombine taşımacılığın daha etkin hale getirilmesini sağlayan bir yapıda olması gerektiği öngörülmüştür.

Bu kapsamda, dünya ve Avrupa ülkelerinin birçoğunda uygulandığı üzere, liman hizmetlerini düzenleyen ve kontrol eden, hedef ve stratejileri belirleyen bir liman otorite modeline ülkemizde de ihtiyaç duyulmuştur.

Mülga Denizcilik Müsteşarlığınca, ülkemizde uygulanabilirliği olan başlıca uluslararası liman otoritelerinin incelenerek yeni liman işletme ve yönetim modeli oluşturmak üzere 2008 yılı itibariyle bir çalışma programı başlatılmış olup Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca söz konusu çalışmalar devam ettirilmektedir.

2.1.3. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliği İle İlgili Dünya'daki Gelişmeler

Avrupa'daki dış borç krizi, artan finansal riskler, Kuzey Afrika ve Batı Asya'daki politik huzursuzluk, Japonya ve Tayland'daki doğal afetler gibi olayların bu bölgelerdeki ticareti ve düzeni etkilemesi, yakıt fiyatlarını artırması gibi faktörler 2010'daki etkinin azalmasına sebep olarak gösterilebilir.

2008 krizinin üstünden geçen üç yılda dünya filosu genişlemesine devam etmiştir ve 1.5 milyar DWT'ye ulaşmıştır. Bu değer son 4 yılda %37'lik bir büyümeye eşittir. Kriz sonrası gemi siparişlerinin nerdeyse durması dünya sipariş defterinde 1/3'lik bir azalmaya yol açmıştır. Fakat kriz öncesi verilen siparişlerin yapımı ve teslimini sürdüren tersanelerde hala iş imkanı sağlanmaktadır. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2012).

Gemi arzındaki bu fazlalık 2011 sonları ve 2012 başlarından beri süregelen, kar getirmeyen navlun fiyatlarının devamına yol açmaktadır. Gemi operatörleri, özellikle tanker ve kuru yük piyasasında, daha büyük gemilere yatırım yaparak, ölçek ekonomisi uygulamasıyla tasarruf etmeyi denemişlerdir. Birkaç ay boyunca "capesize" gemilerin navlunları "handysize" gemilerin seviyesine inmiş ve burada seyretmiştir. Küçük gemiler birçok limana servis verebilecek esnekliğe sahipken, büyük tonajlı gemiler sadece ticaret merkezi olan limanlara çalışmış ve bu da hâlihazırda bulunan tonaj arzında artışa sebep olmuştur.

Dünya konteyner liman elleçlemeleri %5.9'luk artışla 572,8 milyon TEU'yla en yüksek seviyesine ulaşmıştır. 2009'dan sonra hızla yükselen %14,5'lik artışın gerisinde kalsa da, bu artış kayda değer bir artıştır. Çin limanları ise %24,2'lik elleçleme oranlarını korumuştur.LSCI (UNCTAD Liner Shipping Connectivity Index) değerleri göstermiştir ki, 2012 de daha az sayıda şirketin, daha büyük gemiler kullanması trendi devam etmektedir. 2011 ve 2012 de ülke başına hizmet veren şirket sayısı %4,5 azalmıştır. Bu arada ortalama en büyük konteyner gemisi boyutları %11,5 artmıştır. İki ülke arası direk hat taşımacılığı oranı %17,7 iken, kalan taşımalarda en az bir transit liman gerekmiştir(UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2012).

Hukuki konudaki önemli gelişmeler, 96 LLMC konvansiyonuna, denizde güvenlik ve emniyet ve çevre hususlarına yönelik eklemeler yapılmıştır. Enerji verimliliği ve sera gazı emisyonunu azaltma konusunda önemli düzenlemeler, IMO'nun nezaretinde hayata geçirilmiş ve 1 Ocak 2013 de yürürlüğe girmiştir. Bu sürece destek olması adına IMO tarafından dört adet kılavuz hazırlanmıştır.

Yük taşımacılığı, dünya için ne kadar önemliyse de, insan sağlığı, çevre ve iklim üzerindeki etkileri tartışılmaya devam etmektedir. Taşımacılık sektörü, dünya sıvı fosil yakıtlarının %50'sini tüketmekte ve bu değerin 2035'e kadar her yıl %1,4 oranında artacağı öngörülmektedir. Ticari taşımacılık için kullanılan araçların enerji talebinin de 2040'a kadar %70'den fazla artacağı öngörülmektedir. Aynı zamanda dünya sera gazı salımının %13'ünütaşımacılık %5,5'ini yük taşımacılığı oluşturmaktadır(UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2012).

Eğer kontrol edilmezse, bu tabloların kötü yöndeki ilerlemesinin artacağı ve sürdürülebilirlik projelerine sekte vurarak küresel enerji ve çevresel krizlere yol açabilmesi söz konusudur. Navlun taşımacılığındaki sürdürülebilirlik zorunlulukları, enerji tüketiminin ve gaz emisyonlarının azalmasını sağlamaktadır. Devletler ve taşımacılık sektörü

sürdürülebilirlik kriterlerini, planlama süreçlerinde, politikalarında ve programlarında standart hale getirmeye başlamıştır.Karayolu taşımacılığının neden olduğu çevresel sorunlar ve karayolu güvenliği sorunları tüm gelişmiş ülkelerin gündeminde öncelikli yerini korumaktadır. Ulaşım sektörü, ekonomik ve sosyal gelişmeye olumlu katkısının yanında fosil yakıtlar gibi yenilenemeyen enerji kaynaklarının ana tüketicisi durumunda bulunmaktadır. Aynı zamanda ulaşım sistemleri kaynaklı gürültü ve hava kalitesini olumsuz etkileyen sera gazı salınımı da toplum sağlığı için tehdit oluşturmaktadır. Sürdürülebilir ulaştırma politikaları oluşturularak ulaştırmanın çevresel, ekonomik ve sosyal etkilerinde dengenin sağlanması gerekmektedir.

Küreselleşen dünya ekonomisi artık büyük ölçekli şirketlerin egemenliğine doğru gitmektedir. Bu yüzden üretimde özellikle ara mamul üretimi uzmanlaşmakta ve çok uzak mesafelere kaydırılabilmektedir. Eskiden Brezilya'daki maden ABD veya AB ülkelerine getirilir, işlenerek satılırdı. Küreselleşme ile birlikte aynı maden önce Çin veya Hindistan'a getiriliyor, işlenip yarı mamul haline geliyor, yarı mamuller ABD veya AB ülkelerine getirilip işleniyor veya tersi oluyor. Bu uzun taşımacılık zamanında ürünün bir kez daha işlemden geçirilmesi söz konusu olmaktadır. Örneğin otomobillerin gemilerde montajı yapılabilmektedir. Yavaş yavaş gemiler fabrika haline geleceklerinden buna göre hazırlıklı olunması gerekmektedir.

Küresel sistemde ticareti elinde tutan yaklaşık 15 şirket kendilerinin genişleme alanlarındaki (bu artık tüm dünya) sosyal, siyasi ve ticari faaliyetleri etkileyerek kendi isteklerine uygun yapıları planlamaktadır. Küresel planlara uygun suyolları ve gemiler planlanıp uygulanmaktadır. Bu planlardan habersiz olan ülkelerdeki yatırımcılar, sadece günü birlik planlarla yetinmekteler.

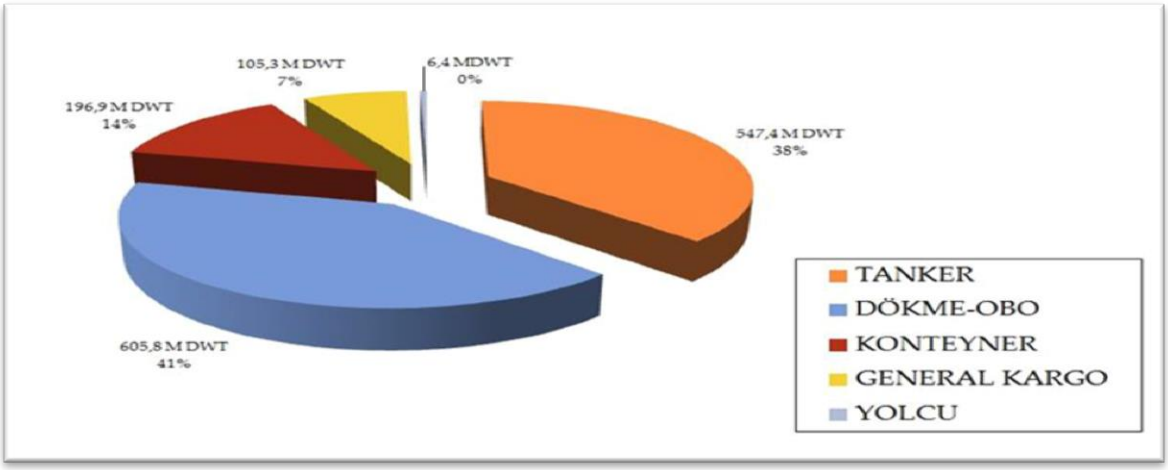
Küresel ekonomi 2010'daki ivmesini (%4,1'lik büyüme) kaybederek 2011' de % 2,7'lik gayrisafi yurt içi hasıla artışı göstermiştir. Bunun sebebi olarak Amerika Birleşik Devletleri'nin krizden yavaş çıkıyor olması, Avrupa'daki dış borç krizi, Kuzey Afrika ve Batı Asya'daki politik rahatsızlıklar, Uzak Doğu'da ki büyük doğal afetler gösterilebilir. Aynı yıl içinde OECD ülkelerindeki endüstriyel üretim artışı % 2,1'lik ufak bir artış göstermiştir. Bu artış geçen yıl % 8,5 değerinde gerçekleşmiştir. Gelişmekte olan ülkelerde (Çin, Brezilya, Rusya ve Hindistan) endüstriyel üretim artışı olmasına rağmen, hep bir önceki seneden daha yavaş şekilde oluştu. Bunun sebebi, bu ülkelerin uyguladıkları sıkı finansal politikalara bağlanabilir.2011'de ekonomik büyüme gelişmiş ülkelerde sekteye uğramışken, dünya ekonomisine en büyük katkı gelişmekte olan ülkelerden gelmiştir. Çin bu anlamda önceki senelere göre daha az oranda ve yavaş bir büyüme göstermişse de,

bölgesel gelişimin itici gücü konumundadır. Ayrıca Çin değer zincirinde de yukarılara tırmanmaktadır, düşük kalite üretici şirketler, Bangladeş ve Vietnam gibi diğer ucuz işçi ülkelerine yönelmektedir.

Dünya ekonomisiyle paralel olarak, dünya ürün ticaretindeki artışta ivmesini kaybetmiştir. Geçen senenin % 13,9 artış değeri, 2011 de % 5,9'lara gerilemiştir. Zayıf ekonomi ve dünyadaki doğal afetler ve politik huzursuzluklar bu hususta önemli rol oynamıştır. Bu meyanda artan ürün fiyatları dünya ürün ihracatı değerini %19 artırarak 18,2 trilyon Amerikan dolarına ulaştırmıştır.

Gelişmiş ekonomilerin performansı yine de beklenenden yüksek olmuştur. ABD ve AB'nin katkılarıyla ihracat % 5,1 oranında artarken, Japonya'nın ihracatı % 0,4 oranında azalmıştır. Asya'nın önderliğinde gelişmekte olan ülkelerin ihracat değerleri % 7 oranında artmıştır. Afrika'nın ihracatı Libya'nın petrol taşımalarındaki %75'lik düşüş sebebiyle % 5,1 oranında düşmüştür. Talepteki düşüş ve gelişmiş ekonomilerdeki genel zayıflık gelişmiş bölgelerin ithalat değerlerini 2011 de %11'den %3,5 gibi küçük değerlere indirmiştir.

2012 yılı başında toplam konteyner filo kapasitesi 15,3 milyon TEU'ya ulaşmıştır. 2012 yılı itibariyle,1,46 milyar DWT kapasiteye sahip dünya deniz ticaret filosunun gemi tiplerine göre dağılımını incelediğimizde dökme yük gemilerinin %41'lik oranla Dünya deniz ticaret filosunun en büyük segmentini oluşturduğu görülmektedir. Dökme yük gemi tonajının yüksek oluşunun nedeni, daha önceden tersanelere sipariş verilen dökme yük gemilerinin 2011 yılında piyasaya girmesinden kaynaklanmaktadır. 2008 yılında %40'lık oranla ilk sırada yer alan tanker filosu 2012 yılında %38'lik oranla ikinci sıraya gerilemiş, konteyner gemileri %13,5'luk oranla da üçüncü sırada yer almıştır.



Şekil 2.1.4. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine göre dağılımı, 2012 (Milyon DWT)

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. Dünya deniz ticaretinin tonaj bakımından %40'ına karşılık gelen kısmının ağırlıklı olarak petrol ve petrol ürünleri, demir cevheri, kömür, hububat ve diğer küçük dökme yüklerin ticareti oluşturmaktadır*(Kaynak: The Global EnablingTrade Report 2012).*

Parasal değer açısından ise dünya ticaretinin toplam değeri 18,3 trilyon $ olup, bunun yaklaşık 11 trilyon $'lık 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 %5.9'luk artışla 572.8 milyon TEU'yla en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Clarkson Research Hizmetlerinde göre 2011 yılında dünyada denizyolu ile taşınan toplam konteyner ticaretinin 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)

Deniz ticareti navlunlar açısından incelendiğinde, 2011 yılında dünya deniz ticaret hacminin bir önceki yıla göre %5,6 büyüdüğü, dünya deniz ticaret filosunun ise bir önceki yıla göre %8,4 büyüdüğü görülmektedir. Dolayısıyla, filo tonaj arzı, yük hacmindeki talep artışından daha yüksek olduğu için navlun fiyatları negatif etkilenmiştir.

21.05.2008'de navlun endeksi 11.973 puan iken, 02.12.2008'de 684 puana düşmüş olup, 16.07.2012 itibarıyla 1093 puan seviyesindedir. Dolayısıyla, navlun piyasaları kriz öncesine göre yaklaşık 11'de birine düşmüştür. Son günlerde gerileme olmasına rağmen genelde artan petrol fiyatları işletme maliyetlerini arttırmakta ve düşük seyreden navlun fiyatları nedeniyle sektörün ayakta durmasını zorlaştırmaktadır. Ayrıca, Avrupa'da yaşanan ekonomik krizin bankaların bilanço küçültmesine giderek sektöre verilecek kredileri daraltacağı ve denizcilik sektörü açısından finansman teminini güçleştireceği değerlendirilmektedir. Sonuç olarak, gelişmiş ülkelerde yaşanan derin kriz, talebi olumsuz etkilese de Çin ve Hindistan gibi gelişmekte olan ülkelerin geçmiş yıllarda göstermiş oldukları büyüme performanslarına paralel olarak artan hammadde ve enerji talepleri sektörü ve navlun fiyatlarını zor da olsa ayakta tutmaya devam etmektedir.

Ülkemizin de aralarında bulunduğu bu yüksek hızla gelişen ülkelerin büyüme hızlarının azalıyor olması, gelecekte küresel deniz ticaretini çok da iyi günlerin beklemediğinin habercisi olarak görülebilir.

2.1.3.1. Deniz İşletmeciliğinin Mevcut Durumu

2.1.3.1.1. Türk Bayraklı Gemilerin Yurt Dışı Liman Devleti Denetimlerinde Durumu

2001 yılı verilerine göre Türk Bayraklı gemiler, Paris Memorandumu Liman Devleti denetimlerinde % 25 denetim-tutulma oranı ile kara listede yer almakta iken, Denizcilik idaresince yürütülen kararlı ve yoğun çalışma süreci neticesinde 2003, 2004 ve 2005 yılları itibarı ile giderek iyileşen bir performans göstererek denetim-tutulma oranı yaklaşık 3,5 kat azalarak 2006 yılında % 7'ye düşmüş ve ilk kez "Gri Liste"ye ve müteakiben 2006, 2007 ve 2008 yılları itibariyle iyileşme devam ederek ilk kez Beyaz Listeye geçiş sağlanmıştır.

Bununla birlikte, dünyanın önde gelen liman devleti memorandumları olan Tokyo, Karadeniz ve Akdeniz Liman Devleti Memorandumları ile Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik Kuruluşunca yapılan denetimlerde de Türk Bayraklı gemilerin performanslarında önemli bir iyileşme sağlanmış ve tutulmalar genel olarak düşüş göstermiştir. Paris Memorandumuna göre ülkelerin durumlarının belirlendiği Kara-Gri-Beyaz liste, çoğunluğunu Avrupa Birliği ülkelerinin oluşturduğu memoranduma üye ülke limanlarında üç yıl içerisinde denetlenen ve tutulan toplam gemi sayısı baz alınarak formülize edilmiş "Excess Factor" olarak adlandırılan bir veri sonucunda oluşturulmakta olup, söz konusu listeleri dünya denizciliğinde ülkelerin denizcilik filolarının deniz emniyeti bakımından karnesi ve prestij açısından da kredibilitesi olarak değerlendirebiliriz.

Ulaşılan bu başarı sayesinde Türk Bayrağının prestiji, deniz ticaret filosunun itibarı artmış ve ticari bakımdan avantajlı konuma gelmiştir. Bununla birlikte, Beyaz Listeye geçilmesi, Türk Bayraklı gemilerin tutulma sayılarında düşüş neticesinde, gemilerimizin limanlarda daha az beklemesi, daha kolay yük bulması ve sigorta prim maliyetlerinde azalma sağlanmıştır.

Bu itibarla, Türk ticaret filosunun itibarının korunması ve ticari bakımdan sağladığı avantajlar dolayısıyla, Türk Bayraklı gemilerin yurt dışında liman devleti denetimlerinde performanslarının artırılması ve tutulmaların önlenmesi bayrak devleti uygulamalarımızda öncelikli hedef olarak yer almaya devam etmelidir.

Tablo 2.1.3. Türk Bayraklı Gemilerin Paris Liman Devleti Denetimlerine İlişkin 2001-2012 Yılları Arasındaki Performansı

YILLAR	DENETİM SAYISI	TUTULMA SAYISI	EXCESS FACTOR *	KARA-GRİ-BEYAZ LİSTEDEKİ DURUM
2001	862	212	6,28	KARA LİSTE
2002	852	160	5.49	KARA LİSTE
2003	749	131	5,03	KARA LİSTE
2004	776	67	3,29	KARA LİSTE
2005	586	45	2,11	KARA LİSTE
2006	595	42	0,92	GRİ LİSTE
2007	670	41	0,44	GRİ LİSTE
2008	774	40	0	BEYAZ LİSTE
2009	738	34	-0,29	BEYAZ LİSTE
2010	782	34	-0,50	BEYAZ LİSTE
2011	586	27	-0,55	BEYAZ LİSTE
2012	563	28	-0,50	BEYAZ LİSTE

(*) EXCESS FACTOR: Memorandum kapsamındaki üye ülke limanlarında son üç yıl içerisinde denetlenen ve tutulan tüm gemilerin değerleri baz alınarak belirlenen ve ülkelerin Kara-Gri-Beyaz Liste'deki durumlarını gösteren değer.

2.1.3.1.2. Tutulan gemilerin yaş yoğunlukları, tonaj aralıkları, gemi tipine göre dağılımları ve tutulma eksikliklerinin analizi

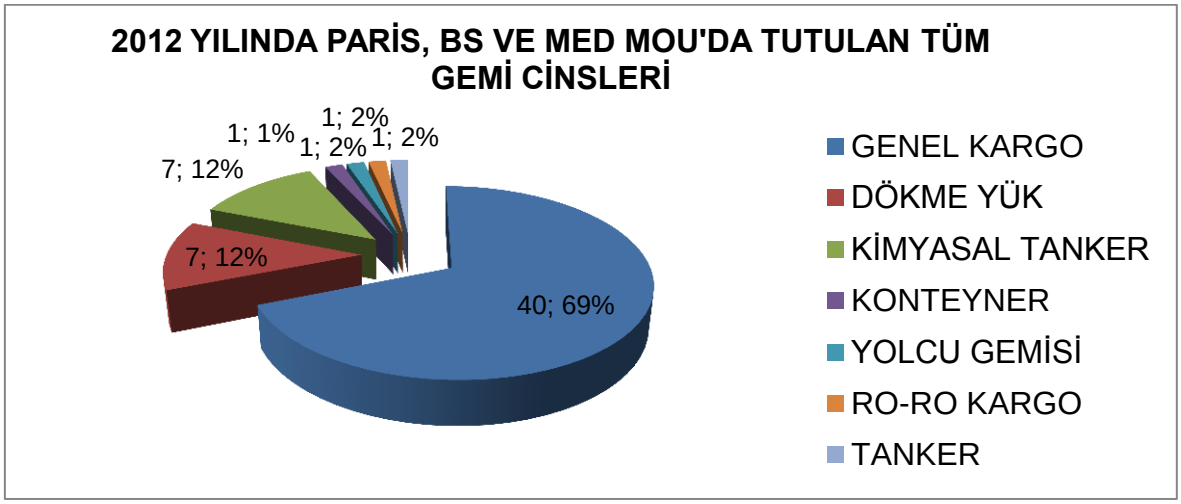
Gemi tipi, tonajı ve yaşı dikkate alındığında daha geniş yelpazede Türk Bayraklı gemilerin denetlendiği Paris, Karadeniz ve Akdeniz Liman Devleti Denetimlerinde tutulan gemilerin durumu analiz edildiğinde yoğunlukla;

-20 yaş ve üzeri,

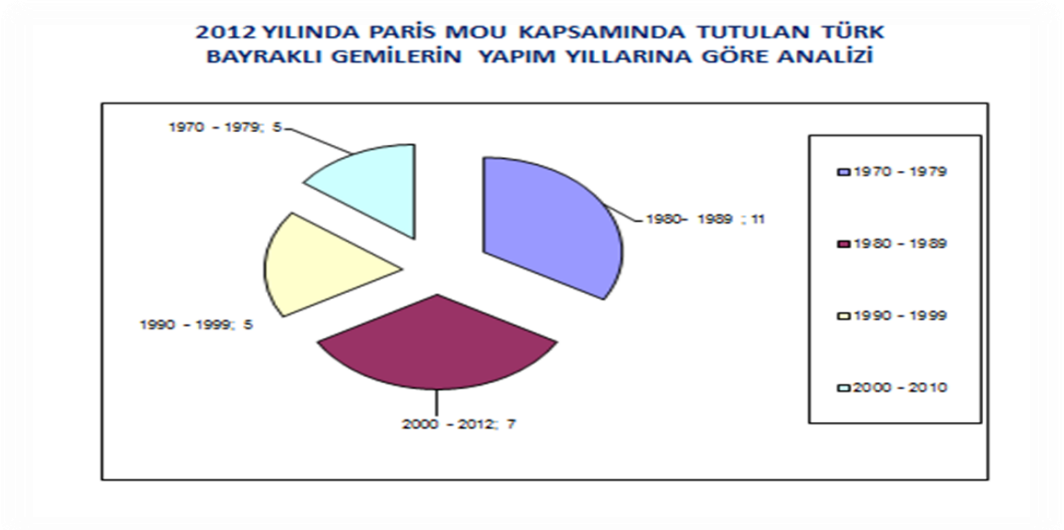
-10.000 GT altında tonaja haiz,

-Genel Kargo tipi,

Gemilerin Emniyet Yönetimi gereklerinin (Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu'nun) yeterli seviyede uygulanamaması dolayısıyla operasyonel, bakım-tutum ve personelin gemiye aşina olmaması vb. nedenlerle tutulduğu görülmektedir.Buna göre, yukarıda belirtilen gemi tipinde yaş ortalamasının düşürülmesi bu kapsamda halen çalışmaları yürütülen koster filosunun yenilenmesi projesinin hayata geçirilmesi, Türk gemi işletmeciliğinde profesyonel yönetim yapılanma ve anlayışı ile emniyet yönetimi bilincinin geliştirilmesi, gemi personelinin liman devleti denetimleri konusu dahil mesleki bilgi ve deneyimlerinin arttırılmasının önem arz ettiği değerlendirilmektedir.

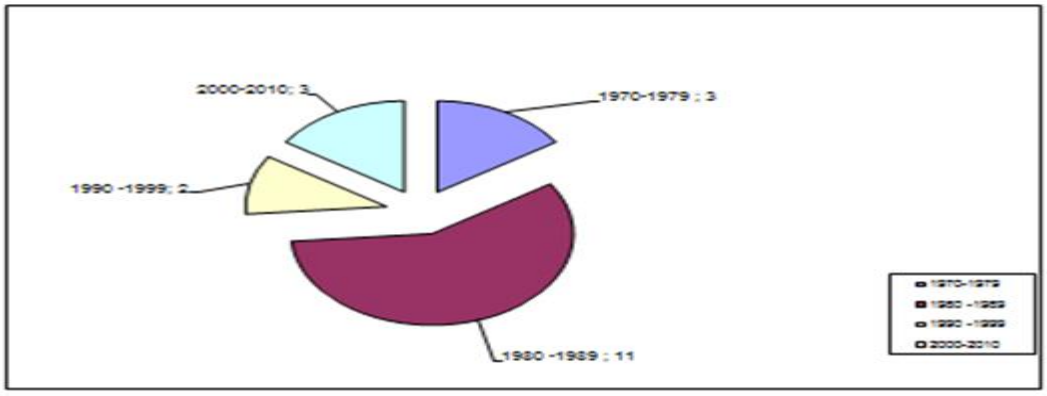


Şekil 2.1.5. Paris, BS ve Med MOU'da Tutulan Tüm Gemi Cinsleri



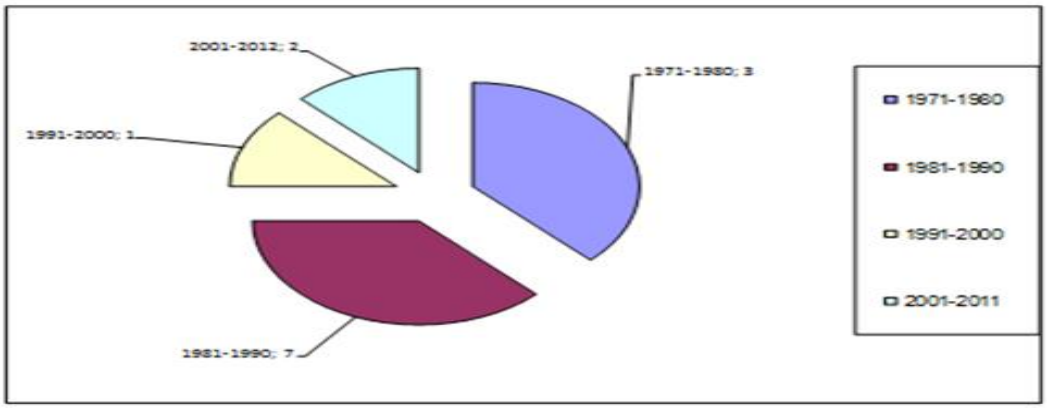
Şekil 2.1.6.

2012 YILINDA KARADENİZ MOU KAPSAMINDA TUTULAN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN YAPIM YILLARINA GÖRE ANALİZİ



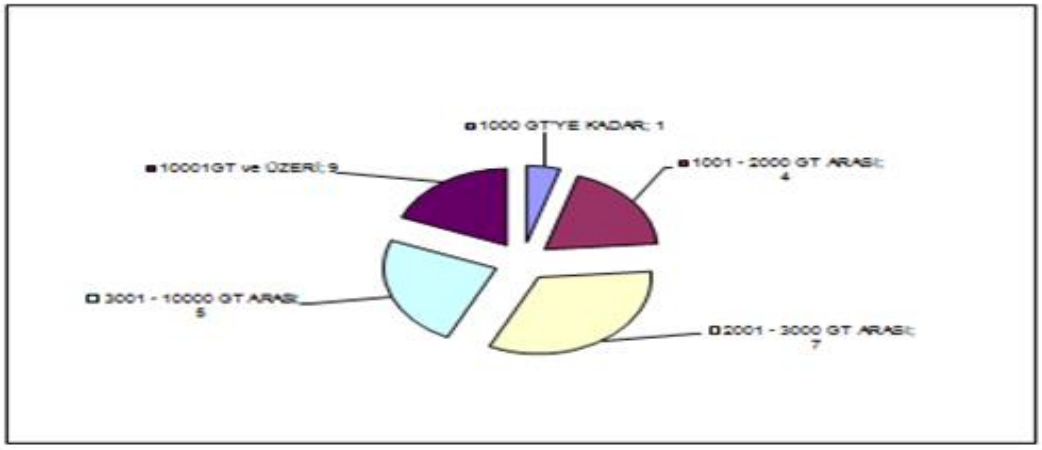
Şekil 2.1.7.

2012 YILINDA AKDENİZ MOU KAPSAMINDA TUTULAN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN YAPIM YILLARINA GÖRE DAĞILIMI



Şekil 2.1.8.

2012 YILINDA PARİS MOU KAPSAMINDA TUTULAN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN GROS TONAJLARINA GÖRE DAĞILIMI



Şekil 2.1.9.

2.1.3.1.3.Türk Deniz Ticaret Filosunun Uluslararası Konvansiyonlara Uyumu

Türk deniz ticaret filosunun ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, yurt dışı liman devleti denetimlerinde tutulmaları dolayısıyla ticari kayıplarının önlenmesi ve Türk bayrağının prestijinin korunması bakımından, profesyonel işletmecilik standartlarının geliştirilmesi mesleki yeterlik ve mali yapıları itibarıyla krizlere dayanıklı sağlam ve istikrarlı gemi işletmeciliğine yönelik gerekli düzenlemelerin yapılması ve tedbirlerin alınmasının önem arz ettiği değerlendirilmektedir.

Birleşmiş Milletler Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından 2006 yılında kabul edilen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006) 2013 yılı ikinci yarısında yürürlüğe girecektir. Bu sözleşme; gemiadamlarına daha güvenli ve emniyetli bir iş ortamı sağlayan, adil istihdam, saygın iş ve çalışma hakkı, sağlığın korunması ve tıbbi bakım, dinlenme/eğlenme olanakları ve diğer sosyal güvencelere ilişkin haklara yönelik kapsamlı düzenlemeler getirmektedir.

MLC 2006 Sözleşmesi yürürlüğe girdikten sonra, bir ülke sözleşmeyi onaylamamış olsa dahi, o ülkenin bayrağını taşıyan gemiler anılan sözleşmeye taraf olan ülkelerin limanlarına uğradıklarında, sözleşme gerekleri ile uyumlu olup olmadıkları açısından liman devleti denetimlerine tabi tutulabilecek ve ciddi bir eksikliğin tespiti halinde ise, eksikliğini giderene kadar seferden alıkonulabilecektir.

Dolayısıyla, armatörlerin/gemi işletmeciliği yapan firmaların, her ne kadar ülkemiz henüz MLC 2006 Sözleşmesine taraf olmasa da yukarıda açıklanan durumdan dolayı, MLC 2006 Sözleşmesi'nde belirtilen kural ve standartlara uyum konusunda gemi ve şirket bazlı etkin bir çalışma sistemi kurmaları, gerekli prosedürlerin oluşturulması ve uygulanmasını bir an önce hayata geçirmeleri gerekmektedir.

2.1.3.2.Gemi Acenteliğinin Mevcut Durumu

Acentelik faaliyeti, Türk Ticaret Kanunu 116-134 maddeleri hükümleri gereğince yürütülmekte olup, deniz acentelerinin mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak faaliyet göstermelerini sağlamak amacıyla; Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik 20.05.2001 tarih 24407 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak Yönetmelik aleyhine açılan davalar neticesinde iptal edilmiştir.

Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş ve Deniz Ticaret Odalarında kaydı bulunan ve gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişiler ile bunların personelini kapsayan Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik yeniden hazırlanarak 31.10.2005 tarih ve

25982 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmış ve müteakiben uygulamalarda kazanılan deneyimler ışığında günün koşullarına ve sektörün ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yeniden revize edilerek, 05/03/2012 tarihinden itibaren yürürlüğe girmesi sağlanmıştır.

Anılan yönetmelik hükümleri gereği; Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş, Deniz Ticaret Odalarına kayıtlı, çağın koşullarına uygun işyerlerinde, eğitimli personel aracılığı işlemlerini yürüten gerçek ve tüzel kişiliğe haiz işletmeler adına Gemi Acenteliği Yetki Belgesi, yeterliliği tespit edilen personel adına Personel Tanıtım Kartı, eğitime katılan şahıslar adına da Eğitim Sertifikası düzenlenmektedir. Ayrıca yetkilendirilmiş acenteler ile adına personel tanıtım kartı düzenlenen personelinin sicilinin tutulduğu ve acentelerin veri girişinde bulunduğu acente bilgi sistemi kurulmuştur. Yetkilendirilen acentelerin ve adına Personel Tanıtım Kartı düzenlenen personelin sicilleri tutulmakta. Bakanlığımızca görevlendirilen personel tarafından yetkilendirilen acentelerin iş yerlerinde gerekli denetimler yapılmaktadır. Uygulamaya konulan yönetmelikler kapsamında 18.04.2013 tarihi itibariyle; toplam 1069 Acente Yetki Belgesi başvurusu yapılmış,1058 başvuru sonuçlandırılmış, 3162 Personel Tanıtım Kartı, 270 Şube Yetki Belgesi düzenlenmiştir.05.03.2012 tarihinde yürürlüğe konulan yönetmelik doğrultusunda Eğitim Yönergesinde gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Gemi acentelerinin verdikleri acentelik hizmetleri ücretlerinin asgari düzeyi 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 12. maddesinin (p) bendi gereğince Deniz Ticaret Odalarınca hazırlanarak Gümrük ve Ticaret Bakanlığınca onaylandıktan sonra 10 Mart 2008 Tarih ve 26812 sayılı Resmi Gazete de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

2.1.3.3. Gemi Brokerliğinin Mevcut Durumu

Uluslararası bir piyasa olan deniz ticaret marketi dünyanın farklı ülkelerinde faaliyet gösteren chartering firmaları tarafından yürütülmektedir. Bu hizmeti alan armatör ve yük taşıtanları broker seçerken dikkat ettikleri iki hususdan biri işin sorunsuz halledilmesi iken diğeri belki de en önemlisi brokerlik firması tarafından verilen bu hizmetin dürüst ve etik kurallara uygun bir şekilde sağlanmasıdır. Dolayısıyla ülkemiz taşıtanı tarafından yükün sirküle edildiği durumlarda bile yabancı brokerlerin seçilmesinin arkasında yatan en önemli hususun “güven” olduğu açık bir şekilde gözükmektedir.Armatöründen, tersanecisine, yan sanayicisinden acentesine varıncaya dek tüm denizcilik sektörünü etkileyen ana unsurun “navlun” olduğu bilinmektedir. Dolayısıyla Türk denizciliğinin bu pastadan alabileceği pay ülkemiz denizciliğinin etkileyecek en önemli unsur olarak karşımızda durmaktadır. Uluslararası bir market olan chartering marketinde Türk brokerliğinin imajının yükselmesi, bağlantılarının artması bu pastadan daha fazla pay

almamızı sağlayacaktır.Ülkemizde brokerlik hizmeti, gemi sahiplerinin gemilerine yük bulma, yük sahiplerinin ise yüklerini taşıtmak amacıyla gemi bulma ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik yapıldığı gibi aynı zamanda gemi almak veya satmak isteyen armatörlere de hizmet sunmaktadır.

Dünyada ve ülkemizde brokerlik hizmeti armatör firması bünyesinde bulunan chartering/brokering departmanı; ithalatçı/ihracatçı firma bünyesinde çalışan chartering/brokering departmanı ile her hangi bir armatör veya taşıtana(İthalatçı/İhracatçı) bağlı olmayan brokerlik firmaları marifetiyle yürütülmektedir. Herhangi bir firma bünyesine bağlı olmayarak çalışan brokerlik firmalarından çoğu ise chartering departmanı kurmamış küçük armatör firmaları ile yapmış olduğu uzun vadeli anlaşmalar ile gemilere yük bulma/chartering hizmeti vermektedirler. Bu anlaşma ile kazanılan navlundan anlaşmasına göre %2,5 pay almaktadırlar.Deniz brokerliği faaliyetlerinde bulunan firmalara ve çalışanlara yönelik düzenlemeye ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir. 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye göre bu konuda yetki ve görev Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına verilmiştir. Yapılacak olan düzenleme, çalışan personelin yeterliliğinin artırılması ve hâlihazırda faaliyet gösteren firmaların fiziki durumlarının iyileştirilmesi bu piyasada faaliyet gösteren firmaların birbirleriyle olan ilişkilerinde ve genel brokerlik faaliyetlerinde etik standartların belirlenerek tüm brokerlerin Deniz Ticaret Odası ve Bakanlığımızca düzenlenecek eğitimlere katılarak sertifikaya sahip olunmasını kapsamalıdır.

2.1.3.4. Gemi İkmalciliğinin Mevcut Durumu

Ülkemizde gemi yakıt ikmallerinin %95' i İstanbul demir yeri olan, aynı zamanda "gemi yakıt ikmal bölgesi" olarak belirlenmiş Yenikapı–Bakırköy arasında yapılmaktadır. Türk gemi yakıt iİkmal sektörünü incelerken İstanbul Bölgesi uygulamalarını ve rakamlarını almak isabetli olacaktır.Türk Boğazlarından yılda 50.000 civarı gemi geçmekte olup, 18.000 gemiye İstanbul da ikmal yapılmaktadır. İkmal yapılan gemi sayısı ilk bakışta her ne kadar cazip ve yüksek gözükse de bu aynı zamanda 30.000 geminin limanlarımızdan ikmal yapmadığı anlamına da gelmektedir. İkmal yapılan yakıt miktarı yaklaşık olarak, yıllık 1,7 milyon tondur.Yabancı gemilere verilen hizmetle finanse edilen sistem, Türk Bayraklı gemiler tarafından da kullanılmaktadır. 2005 yılından bu yana gemi yakıt ikmallerinde MARPOL ANNEX VI kuralları uygulanmaktadır. Bu demektir ki yerli piyasa yüksek ikmal standartlarından düşük maliyetle faydalanmaktadır.

Türk Gemi Yakıt İkmal Sektörü önümüzdeki 10 yıl içinde İstanbul'dan hizmet alan transit gemi sayısını 18.000 den 35.000'e çıkartmayı hedeflemektedir. Bu rakama

ulaşılması özel sektörün ve ilgili devlet birimlerinin uzun soluklu, titiz, işbirliği içinde çalışmalarını gerektirmektedir.Bugün 4 terminalden, 60 yakıt ikmal barcı, 80 acente motoru, 850 gemi adamı, 400 kara personeli ile hizmet verilmektedir. Teknik altyapının ayakta tutulması için ciddi bir yan sanayi çalışması bulunmaktadır.

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı gibi "yakıt ikmalciliği faaliyetleri" denizcilik sektörümüz içinde "nitelikli istihdam" açısından ciddi bir paya sahiptir. Mevcut boyutuyla dahi yıllık 2 milyar ABD Doları döviz girdisi sağlamaktadır.

Sadece İstanbul civarında 50'nin üzerinde yakıt ikmal barcı faaliyet göstermekte olup, bu barçların bağlama limanı bulunmamaktadır. Yakıt barçları zamanlarının %70'ini ikmal yapacakları gemileri bekleyerek geçiremektedir. Bağlama limanı olmadığı için bu beklemeler sırasında güvenlik, emniyet, ışıklandırma gibi en temel ihtiyaçlar için liman jeneratörlerinin kullanımı yakıt israfına yol açmakla beraber, emisyon kontrollerinin önem kazandığı günümüzde çevreye de olumsuz etki yapmaktadırlar. Yakıt tankerlerinin her türlü hava koşulunda, barınma yeri olmadan, 12 ay, 7/24 demir bölgesinde bulunmaları mevcut riskleri artıracaktır.

Karadan elektrik sağlanabilen, personelin giriş çıkışlarının kontrol edilebildiği, temel ihtiyaçların belli standartlarda sağlanabildiği, en az 60-70 bunker barcının kullanabileceği transit gemi demirleme bölgesi göz önünde bulundurularak uygun bir konumda(Yenikapı ve Bakırköy arasında önerilmekte) bir barınak yapılması çevreci, ekonomik, uluslararası emisyon kontrollerine uygun bir yaklaşım olacaktır.

Diğer taraftan ülkemizin yakıt ikmal sektörü, Akdeniz, Karadeniz ve diğer ülke limanları ile rekabet halinde olup, ÖTV'si sıfırlanmış yakıtın ve yüksek olmayan liman masraflarının rekabet edilebilirliği artıracağı değerlendirilmektedir.

2.1.4. Türkiye'de Limanların Mevcut Durumu

2.1.4.1. Türkiye'de Limancılığın Gelişimi

Türkiye'de 1990'lı yıllardan itibaren hız kazanan limanlara yapılan özel sektör yatırımları, dökme yükten uzmanlaşmış konteyner, Ro-Ro, araba terminallerine geçiş, profesyonelleşen liman işletmelerine doğru adımlar atılması temel gelişim aşamalarını oluşturmaktadır. Günümüzde hâlihazırda süregelen birçok yeni liman projesi (Kuzey Ege limanı, Mersin konteyner limanı, vb.) Kıyı Yapıları Master Planı (2010) kapsamında incelenmiştir.

Türkiye'de limanların mevcut durumu bulundukları bölge, yüklerin özellikler (ihracat-ithalat) ağırlıklı olmaları, yük trafiği ve elleçleme miktarları, işletme yapısı, sahiplik ve yönetim yapısı gibi farklı boyutlar açısından değerlendirilebilir.

Türkiye'de özel limanların birçoğu özellikle dökme yükte uzmanlaşmış kendi iskelelerine sahip sanayi şirketlerinden (Toros, Habaş, vb.), bir kısmı ise konteyner elleçlemede faaliyet gösteren gemi sahibi işletmelerden (Marport, Mardaş, vb.) oluşmaktadır. Bu anlamda dikey birleşmeler söz konusudur. Bunun yanında, Ege Gübre ve TCE Ege terminali arasında arazi kullanımına ilişkin işbirliği ve Ambarlı bölgesindeki limanların karşılıklı işbirliği içinde çalışması limanlar arası işbirliklerine birer örnek olarak verilebilmektedir.

Bahsedilen işbirliği stratejisine ilişkin Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması'nda; İzmit Körfezi, Nemrut Körfezi ve İskenderun Körfezi'nde ticari liman ve iskelelerin bir dernek altında toplanması ve kurumsal işbirliğine gidilmesi önerilmektedir. Ayrıca, TÜRKLİM üyesi firmaların, Körfez bazında, tercihen liman ve iskelelerin yoğunlaştığı kesimlerde; iş ortaklıkları tesis edebileceği veya dernekleşerek, kurumsal kapasitelerini arttırabilecekleri belirtilmektedir. Bu tür ortaklık ve dayanışmalarla, hizmet fiyatı belirleme, ortak ekipman tedariki ve kullanımı yada ortak işletme, ortak çevre kirliliği önlemi alma gibi pek çok konuyu birlikte çözme inisiyatifi geliştirebilirler. Kurumsal kapasiteyi artıracak bu girişimin yasal formatına özel sektör kuruluşlarının karar vermesi gerektiği öne sürülmektedir (Yüksel ve Belde Proje, 2010:260).

2.1.4.2. Kalkınma Planlarında Limanların Yeri

Türkiye'de 1960'dan itibaren ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmanın hızlandırılması, uygulanan politikalar arasında uyum sağlanması, toplumsal ve kültürel dönüşümün uyumlu yönlendirilmesi ve ekonomiye rasyonel kamu müdahalesinin temini amacıyla Kalkınma Planlarının hazırlanması ve uygulanması fikri benimsenmiştir. Bu amaç doğrultusunda 30 Eylül 1960 tarihinde Başbakanlığa bağlı Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuştur.

Devlet Planlama Teşkilatı içinde ulaştırma alt birimleri ve denizyolu ulaştırması alanında uzmanların planları hazırladığı ve uygulamaları değerlendirdiği ana hizmet birimlerinden biri "İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü"dür. Ekonomik açıdan değerlendirilen liman planlama ve yatırımı bu birim tarafından incelenir, projeler değerlendirilir, genel kalkınma planlarıyla bağlantılı olarak ele alınmaktadır.

Tablo 2.1.4.. 1985 Yılından İtibaren Son 25 Yıl içinde Türkiye Limanlarına Yönelik İfade Edilen Strateji ve Politikalar

KALKINMA PLANLARI	Yükleme- Boşaltmaya Yönelik Strateji ve politikalar	Türkiye Limanlarının Planlanması ve Yatırımına Yönelik Strateji ve Politikalar
5. Beş Yıllık 1985- 1989	Bu plan dahilinde limanlarda yükleme – boşaltma faaliyetlerine yönelik herhangi bir hedef belirtilmemiştir.	Dış ticaret ve transit taşımalar önem taşıyan Samsun, Trabzon, İzmir, Mersin, İskenderun limanlarında yapılmakta olan yatırımlar tamamlanacak, ayrıca araç - gereç noksanlıkları giderilerek kapasiteleri artırılacaktır. Bu limanların konteyner faaliyetlerine elverişli hale getirilmesi için gerekli düzenlemeler, terminal inşaatları ve araç gereç temini gerçekleştirilecektir.
6. Beş Yıllık 1990- 1994	Limanlardaki yükleme-boşaltma faaliyetlerinin dönem sonunda 130 milyon tona ulaşacağı ve bunun 80 milyon tonluk bölümünün dış ticaret ve transit taşımalarından oluşacağı tahmin edilmektedir.	Otonom liman idaresi uygulamasına geçiş çalışmaları başlatılacaktır. Kamu limanlarındaki faaliyetlerin konuları itibariyle özelleştirilmesini sağlamak amacıyla gerekli girişimler ve idari düzenlemeler yapılacak, uygulamaya pilot projelerle geçilecektir. Kıyıların sanayi, ticaret ve turizm yönünden taşıdıkları önem ve özellikleri belirlenerek liman yapımına uygun kıyı kesimlerini tespit edecek kapsamlı bir çalışma yapılacaktır.
7. Beş Yıllık 1996- 2000	Liman kapasitelerinden en üst düzeyde yararlanılması ve transit taşımalardan ülkemiz coğrafi konumunun gerektirdiği payın alınması sağlanacaktır.	Liman ve havaalanlarında programlanmış yatırımlar hızlandırılacak, gerekli yerlerde yeni kapasitelerin oluşturulması sağlanacaktır. Liman işletmeciliğinin otonom bir yapıya kavuşturulması veya özelleştirilmesi suretiyle uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi sağlanacaktır.
8. Beş Yıllık 2001- 2005	Dönem sonunda limanlarımızdaki konteyner elleçlemesinin 1.900.000 TEU' ya ulaşması beklenmektedir.	Limanlarımızın; Türkiye'nin ithalat ve ihracat yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğine kavuşturulması amaçlanmaktadır. Konteyner trafiğindeki artışa paralel olarak, Yap İşlet Devret modeli ile Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projeleri gerçekleştirilecek, Derince Konteyner Limanının inşaatına başlanacak ve Kuzey Ege Liman etüdü sonuçlandırılacaktır.
9. Beş Yıllık 2007- 2013	Bu plan dahilinde limanlarda yükleme – boşaltma faaliyetlerine yönelik herhangi bir hedef belirtilmemiştir.	Önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikalar izlenecektir. Limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacaktır.

Kaynak: Özer, 2010; 289 ve 291'den düzenlenmiştir.

2.1.5. İntermodal Taşımacılık

Türkiye'nin, coğrafi olarak intermodal taşıma uygulamalarına yönelik potansiyelinin çok yüksek olduğu değerlendirilmektedir. Bu potansiyelin kullanılabilmesi için bütün taşıma modlarının birbirleri ile etkin bağlantılarının sağlanması, intermodal bağlantı noktalarının geliştirilmesi, lojistik merkezlerin inşası, limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının iyileştirilmesi öncelikli hedeflerdendir.

2.1.5.1. Limanların Ana Ulaştırma Koridorlarındaki Yerinin Tespiti, Yük Trafiği Ve İntermodal Taşımacılık

2.1.5.1.1. Türkiye'nin ana ulaştırma koridorlarındaki yeri

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. Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarından Türkiye'den geçen tek koridor, 4. Koridordur. Almanya, Orta Avrupa ve Balkan ülkeleri üzerinde İstanbul'a ulaşan bu koridorun, Gürcistan üzerinden Kafkaslar, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya ve de İran üzerinden Orta ve Güney Asya'ya bağlanması hedeflenmektedir.(http://www.mfa.gov.tr/turkce/grupe/ues_10/ulastirmaduzenlemeleri.htm) Türkiye ayrıca, Niş – Sofya – İstanbul hattı ile 10. Koridor üzerinde de yer almaktadır.

Türkiye, Karadeniz ulaşım alanı içerisinde yer almaktadır. Karadeniz ulaşım alanı, bölgesel ulaştırma altyapısının Trans-Avrupa ulaştırma ağı ile, Merkez ve Doğu Avrupa'daki ülkelerde birleştirilmesini tasarlamaktadır. Karadeniz Pan-Avrupa Ulaşım Alanının temel amacı ise; bölgedeki insan ve malların değişkenliğinin devamlılığını sağlamak, kullanıcılarına yüksek kaliteli altyapıyı kabul edilebilir ekonomik şartlarda sunmak, karşılaştırmalı üstünlüklerini hesaba katarak tüm ulaştırma şekillerini içermek, mevcut kapasitelerin optimal kullanılmasını sağlamak, ekonomik ve çevresel olarak uygulanabilir olmak ve Trans-Avrupa ağlarına, Merkezi, Doğu ve Batı Avrupa ve Akdeniz ülkelerine bağlanabilir olmaktır (www.bs-petra.org/12/88_1 html). Karadeniz ulaşım alanı dâhilindeki özellikle denizyolu bağlantılı ulaştırma faaliyetleri, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü üye ülkeleri tarafından da desteklenmektedir. Türkiye, Karadeniz ve Marmara'daki limanları ile bu ulaşım alanına dâhildir.

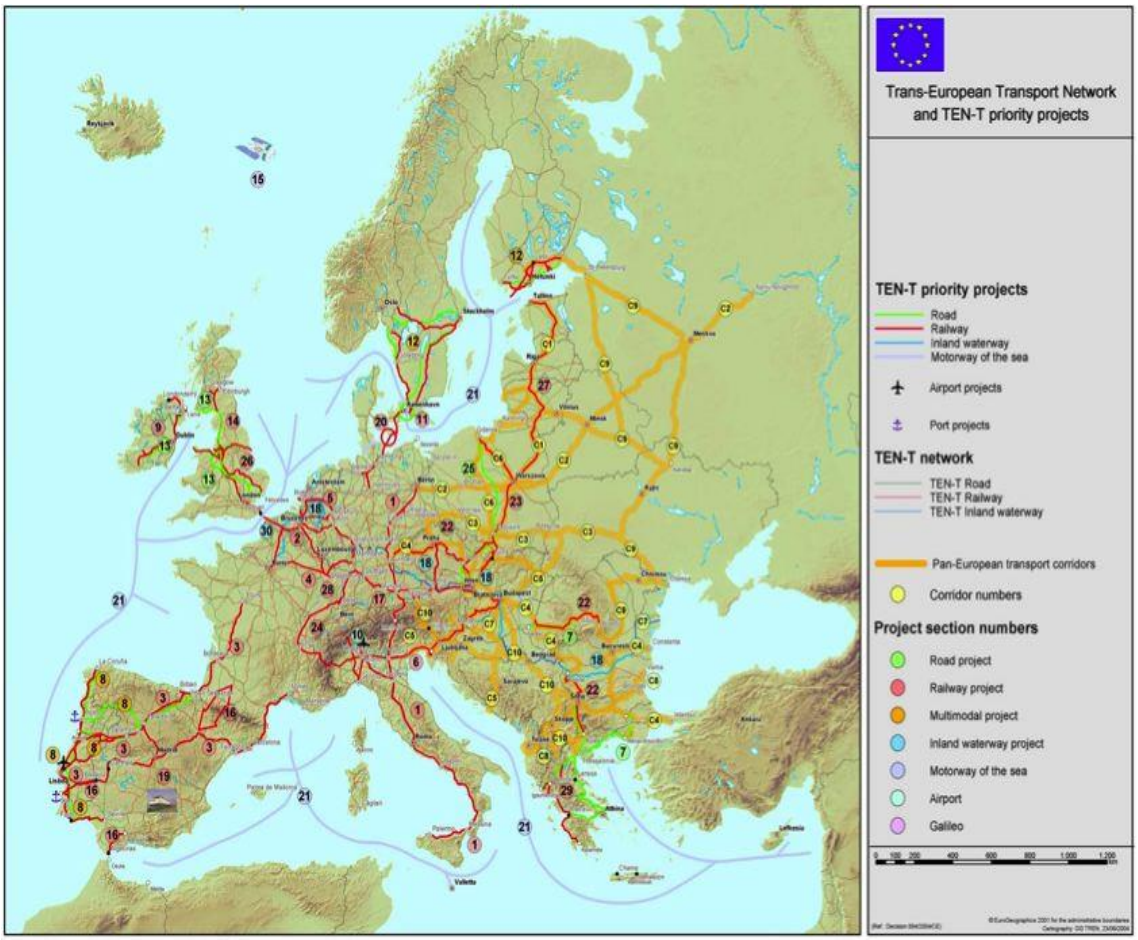
Denizyolu bağlantıları ve limanlar açısından önemli olan bir başka proje ise AB tarafından oluşturulan "Deniz Otoyolları" (Motorways of the Sea) projesidir. Özellikle Avrupa ülkeleri arasındaki ulaşımın kolaylaştırılması, büyük darboğazlar yaratan karayolu taşımalarının denizyollarına kaydırılması ve yakın yol deniz taşımacılığının desteklenmesi

amacıyla oluşturulan dört önemli deniz otoyolunun Güneydoğu Avrupa hattında, Türkiye yer almaktadır. Karadeniz ve Akdeniz'e doğru iki kola ayrılan Güneydoğu Avrupa deniz otoyollarına, Mersin ve Samsun limanları dahil edilmiştir (EC, 2005; 69).

Türkiye'yi etkileyen bir başka önemli koridor ise TRACECA koridorudur.Avrupa'da, Karadeniz Bölgesinde, Kafkasya'da, Hazar Denizi Bölgesi'nde ve Asya'da ekonomik ilişkilerin, ticaret ve ulaştırmanın geliştirilmesi amacıyla oluşturulan TRACECA koridoru, başlangıçta Türkiye'yi dışlayan bir proje olarak görülse de Türkiye 2002 yılında TRACECA haritasında yerini almıştır (TCDD, 2003).

2.1.5.1.2. Limanlarımızın uluslararası ana ulaştırma koridorlarındaki yerinin tespiti

Uluslararası çalışmaların tümünde limanlarımız doğal hinterlandları ile gerek AB destekli gerekse diğer uluslararası kuruluşlar destekli projelerde etkin şekilde yer almaktadır.



Şekil 2.1.10. TEN-T Ulaştırma Bağlantıları-TINA Limanları

Tablo 2.1.5. TEN-T Ulaştırma Bağlantıları-TINA Limanları

P= Passenger (Yolcu) Category A: International Ports

Category B: Community Ports Category C: Regional and Peripheral Ports

	Category A			Cateogory B	Category C
	Hub Ports	***Public Ports***	***Private Ports***		
1	Mersin(Current +Extension)	Trabzon	Erdemir	Rize	Hopa
2	Çandarlı	Samsun	Ambarlı	Ünye	Giresun
3	Filyos (Planned)	Derince	Gemport	Bartın	İnebolu
4		Tekirdağ	Private Sector Port Facilities in Izmit Bay	Zonguldak	Gökçeada
5		Çanakkale	Ceyhan	Mudanya	Bozcaada
6		Bandırma	İsdemir Oil Terminal	Dikili	
7		İzmir	İskenderun Bay Private Port Facilities	Çeşme (P & Ro-Ro)	
8		Kuşadası (P)	Karabiga		
9		Güllük	Aliağa-Nemrut Bay Private Port Facilities		
10		Bodrum (P)			
11		Marmaris (P)			
12		Antalya			
13		Alanya (P)			
14		Taşucu (P)			
15		İskenderun			

İzmir, Derince, Haydarpaşa, Trabzon, Samsun, Bandırma, Mersin, İskenderun, Hopa.

Şekil 2.1.11. TRACECA Limanları

Bandırma, Borusan, Derince, Gemport, Haydarpaşa, İskenderun, İzmir, Mardaş, Marport, Mersin, Antalya, Samsun, Trabzon.

Şekil 2.1.12. BMAEK: (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu) Limanları

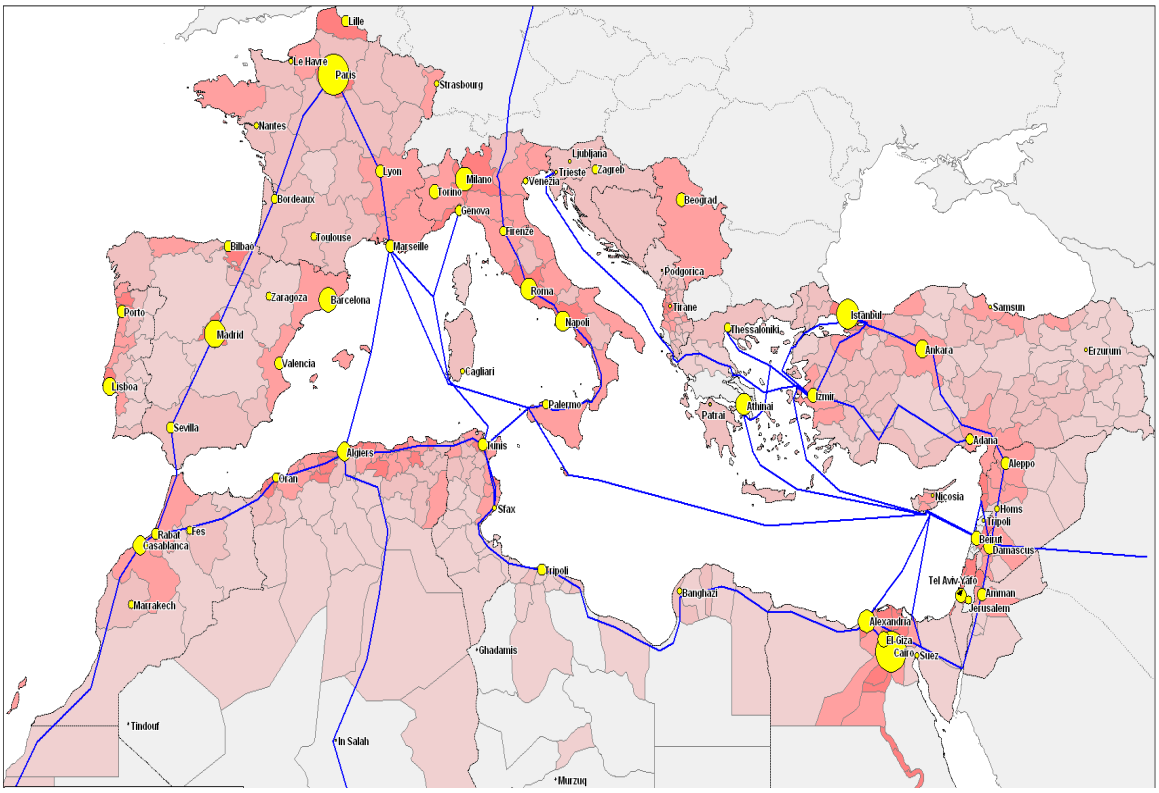
EİT : (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı) Limanları:

Mersin, Trabzon, İskenderun, Hopa, Rize, Samsun.

KEİ- MoS (Karadeniz Ekonomik İşbirliği Deniz Otoyolları)

Derince, Giresun, Hopa, İzmir, Mersin, Rize, Samsun, Trabzon, Marport, Haydarpaşa, İzmir, Mersin Limanları.

Meda-Mos Projesi kapsamında başlıca limanlar İskenderiye, Akabe, Beyrut, İstanbul veSuriye'dir.



Şekil 2.1.13. Meda - MoS (Akdeniz Ekonomik İşbirliği Deniz Otoyolları)

2.1.5.1.3. Türkiye'de İntermodal Taşımacılık ve Limanlar

Küreselleşme ile birlikte uluslararası ticaretin önündeki engellerin kaldırılması, ulaştırma teknolojilerindeki ilerlemeler ticaret hacimlerinin büyümesini teşvik etmiştir. Tüm bu gelişmeler işletmeleri düşük maliyetli yüksek kaliteli ulaştırma ve lojistik hizmetlere yöneltmiştir. Ulaştırma teknolojilerinde yaşanan hızlı gelişmeler, sektörde önemli gelişme ve değişimlere yol açmıştır. Ulaştırma sektöründe, "kapıdan kapıya taşımacılık" anlayışının gelişmesi ile ulaştırma ve uluslararası ticaret zincirinin entegrasyonu sağlanmıştır.

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kara, hava, deniz ve demiryollarından oluşan modlararası dengenin sağlanarak, daha verimli, daha az maliyetli, daha hızlı, güvenli ve çevreye duyarlı sürdürülebilir taşımacılık hedeflerine intermodal taşımacılık politikaları ile ulaşılacaktır. Türkiye'nin uluslararası ve bölgelerarası entegrasyonu bakımından, karayolu-demiryolu ve demiryolu-denizyolu intermodal taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesi ve taşıma modlarının birbirleri ile uyumlaştırılması önem arz etmektedir.

İntermodal taşıma, tek yüklemeyle ve aynı taşıma birimi içinde ürünlerin elleçlenmeden birden çok taşıma yöntemleri ile taşınması olarak tanımlanmaktadır. Bunda konteyner taşımacılığı veya treylerlerin hiç açılmadan karayolu,demiryolu veya denizyolu ile taşınması kastedilmektedir. Bu sistemde hedef, yüklemede ağzı kapatılan taşıma ünitelerinin teslim yerinde açılmasıdır.

İntermodal taşımacılık etkin altyapı ve faaliyetler tarafından desteklenen taşımacılık sistemlerini içermektedir. Bazı altyapısal faaliyetler, demiryolları, karayolları, denizlimanları, havalimanları, lojistik merkezler (köyler), konteyner depoları ve konteyner yük istasyonlarını içermektedir. Demiryolları, limanlar ve iç dağıtım merkezleri arasında büyük miktarlarda yükün daha ucuza taşınması amacıyla kullanılmaktadır.Bir toplama dağıtım limanın (ana liman) başarısı, ekonomik ve politik istikrar, stratejik konum, limanın diğer modlarla entegrasyonunun etkinliği, yeterli altyapı, basitleştirilmiş gümrük işlemleri, yeterli bilgi teknolojilerinin kullanılması gibi faktörlere bağlıdır.

Karayolu ulaştırmasına olan bu bağımlılık ulaştırma sisteminde bir takım sorunlar doğurmaktadır. Trafik sıkışıklığı, çevresel olumsuzluklar, sınır geçişlerinde yaşanan sorunlar, karayolu vergilendirmesi, karayolu trafiğindeki kısıtlamalar, ruhsat yetersizlikleri ve gümrük kısıtlamaları gibi göstergeler bu durumu ortaya koyan örneklerden bazılarıdır.

Yük taşımacılığı pazar kesiminde demiryoluyla geleneksel yükler olan dökme yük, inşaat malzemeleri, madenler taşınmaktadır. Ancak gelişen teknoloji, çevreye duyarlılık, kombine taşımacılık, taşıma maliyetlerinin azaltılmasını, ulaşımda etkin ve ekonomik modun tercih edilmesini gerektirmiştir.

TCDD taşıma payını ve gelirini artırmanın ve taşıtıcı firmaların ulaşım maliyetlerini düşürmelerine olanak sağlamanın yanı sıra makroekonomik dengeye olumlu yönde katkı sağlamak için, taşıma potansiyeli yüksek olan yerlere iltisak hattı ile bağlantı yapılması yönünde çalışmalar sürdürülmektedir. Organize sanayi bölgeleri ile yük potansiyeline sahip özel sektöre ait merkezlere iltisak hattı yapılmak suretiyle kombine taşımacılık desteklenmektedir.

Demiryolu taşıma sistemi kullanılarak diğer taşıma modlarıyla bağlantılı olarak da taşıma yapılması mümkündür. TCDD tarafından işletilen ve demiryolu bağlantısı bulunan Haydarpaşa, İzmir ve Derince limanları ile TCDD tarafından işletilmekteyken özelleştirilen Mersin, Bandırma, Samsun ve İskenderun limanlarından denizyolu + demiryolu bağlantılı kombine taşımacılık yapılmaktadır.

Kombine taşımacılık şekliyle, Avrupa ülkeleri ile Yakın Doğu ülkeleri veya Orta Asya ülkeleriyle alternatif bir taşıma koridoru oluşturulması ve uzun mesafeli taşımalarda avantajlı bir taşımacılık yöntemini oluşturmaktadır. Ayrıca, vagon parkında bulunan değişik tipteki vagonlarla ihracat ve kombine transit eşya taşımacılığı da yapılabilmektedir. Demiryollarıyla Derince ile Ukrayna'nın Ilyichevsk Limanı ve Samsun ile Rusya'nın Kavkaz Limanı bağlantılı çalışan tren ferileriyle, Kuzey Avrupa ve Kuzeydoğu Asya ve ilerisindeki ülkelere taşıma yapılması mümkündür.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından Şubat 2005'te yaptırılan Ulaştırma Ana Planı Stratejisinde, mevcut limanlarımızın alt ve üst yapı yatırımlarına yönelik öncelik verilmesi ve yeni liman yerlerinin seçim ve projelendirilmesinde hinterlant, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve ülkemizin savunma gereksinimlerinin dikkate alınması, liman alt yapılarının tamamlanması demiryolu ve karayolu bağlantılı kombine taşımacılığın desteklenmesi, yönetimde ve denetimde dağınıklığı giderecek bir ulaşım otoritesinin oluşturulması, ulaşım türlerine ilişkin otoriteler arasında eşgüdümlü bir çalışmanın sağlanması, medya, fuar, reklam ve benzeri olanaklarla limanların tanıtımının yapılması, bu nedenlerle coğrafi konumu, hinterlandı, ulaşım olanakları ve uluslararası konteyner ağlarına entegrasyonu gibi kriterler dikkate alınarak yeni liman yerleri belirlenmesi ve girişimci özel sektöre destek verilmesi gerektiği hususları belirtilmiştir.

Tablo 2.1.6. İthalat ve İhracat Yüklerinin Yıllık Gelişimi (Ton)

Yıl	İhracat				İthalat				Toplam Dış Ticaret Elleçlemesi			
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Toplam Elleçleme İçindeki %' si	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Toplam Elleçleme İçindeki %' si	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Toplam Elleçleme İçindeki %' si
2003	12.816.745	33.237.787	46.054.532	24,25%	30.864.219	72.566.763	103.430.982	54,46%	43.680.964	105.804.550	149.485.514	78,73%
2004	12.665.413	42.453.148	55.118.561	25,86%	29.240.528	91.802.850	121.043.378	56,80%	41.905.941	134.255.998	176.161.939	82,66%
2005	11.297.612	43.196.613	54.494.224	25,58%	31.577.200	94.591.907	126.169.107	59,23%	42.874.812	137.788.520	180.663.331	84,81%
2006	9.821.582	53.490.396	63.311.978	25,95%	32.794.143	106.612.163	139.406.306	57,13%	42.615.725	160.102.559	202.718.284	83,08%
2007	9.804.237	58.856.033	68.660.270	23,55%	27.187.904	126.211.445	153.399.349	52,61%	36.992.141	185.067.478	222.059.619	76,16%
2008	10.654.742	62.590.435	73.245.177	23,28%	21.151.227	130.402.523	151.553.750	48,17%	31.805.969	192.992.958	224.798.927	71,45%
2009	9.578.520	64.191.743	73.770.263	23,84%	20.387.046	119.475.045	139.862.090	45,20%	29.965.566	183.666.788	213.632.353	69,04%
2010	11.614.918	72.318.470	83.933.388	24,07%	28.872.219	133.716.509	162.588.728	46,64%	40.487.137	206.034.979	246.522.116	70,71%
2011	12.273.915	69.502.777	81.776.692	22,51%	30.120.033	143.426.365	173.546.398	47,76%	42.393.948	212.929.142	255.323.090	70,27%
2012	12.235.897	79.071.589	91.307.486	23,57%	26.476.350	165.998.578	192.474.928	49,68%	38.712.247	245.070.167	283.782.414	73,25%

Tablo 2.1.7. İthalat ve İhracattaki Konteynerin Yıllık Gelişimi

Yıl	İhracat				İthalat				Toplam			
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Toplam Elleçleme İçindeki %' si	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Toplam Elleçleme İçindeki %' si	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Toplam Elleçleme İçindeki %' si
2004	228.234	1.262.059	1.490.293	47,86%	205.442	1.204.125	1.409.567	45,30%	433.676	2.466.184	2.899.860	93,13%
2005	199.892	1.387.879	1.587.770	47,94%	182.513	1.349.183	1.531.696	45,50%	382.405	2.737.062	3.119.466	94,18%
2006	195.558	1.613.875	1.809.433	46,90%	187.672	1.652.977	1.840.649	47,70%	383.230	3.266.852	3.650.082	94,61%
2007	241.801	1.909.367	2.151.168	46,95%	235.378	1.988.566	2.223.944	48,80%	477.179	3.897.933	4.375.112	95,48%
2008	261.601	2.116.388	2.377.989	46,70%	260.822	2.174.297	2.435.119	47,80%	522.423	4.290.685	4.813.108	94,53%
2009	292.059	1.840.054	2.132.113	48,41%	285.820	1.831.943	2.117.762	48,10%	577.879	3.671.997	4.249.875	96,49%
2010	311.288	1.995.299	2.306.587	40,16%	334.465	2.019.839	2.354.304	41,00%	645.753	4.015.138	4.660.891	81,15%
2011	325.995	2.364.894	2.690.889	41,25%	349.366	2.420.823	2.770.190	42,46%	675.361	4.785.717	5.461.079	83,71%

2012	323.513	2.555.608	2.879.121	40,03%	374.088	2.568.473	2.942.562	40,91%	697.601	5.124.081	5.821.683	80,94%

2.1.6. İç sularda taşımacılığın mevcut durumu, potansiyeli, yönetimi, kurumlar arası görev-yetki paylaşımı ve mevzuat

- Fırat nehrinde iskele ihtiyacı bulunmaktadır.
- İç sularımızda yolcu ve araç taşımacılığı yapılmaktadır.
- İç sularımız debileri ve rejimleri nedeniyle yüke elverişli olmamasından, turizm ve su sporları için geliştirilmesi daha uygundur.
- Lisanslar ve hat izinleri belediyelere bağlı durumdadır ve biran önce yetkinin Bakanlığa devri gerekmektedir.

Ülkemiz iç suyolları yükseklik farklarından dolayı uzun mesafeler arası yük taşımacılığı için uygun bulunmamaktadır. Ancak kısa mesafelerde (baraj gölleri ve suni göller ile akarsuların iki yakası arasında) yük ve yolcu taşımacılığı yapılabilmekte olup daha çok feribotlar ile araç taşımacılığı yapılmaktadır. Fırat Liman Başkanlığı sorumluluk sahası içerisindeki iç sularda araç taşımacılığı yapılan yerler ve 2012 yaklaşık rakamları şöyledir;

KEBAN BARAJ GÖLÜ

Elazığ-Pertek/Tunceli : 293.400 adet

Elazığ-Çemişgezek/Tunceli : 80.640 adet

Elazığ-Ağın/Elazığ : 20.000 adet

TOPLAM : 394.040 adet

KARAKAYA BARAJ GÖLÜ

Battalgazi/Malatya-Baskil/Elazığ : 10.000 araç

ATATÜRK BARAJ GÖLÜ

Siverek/Şanlıurfa-Kâhta/Adıyaman : 20.000 araç

Bölgede bulunan suyolları turizm açısından son derece elverişli durumda bulunmaktadır. Turizme yönelik su araçlarının Bakanlığımız-yerel yönetimler-özel sektör koordinesinde temin edilmesi ve altyapı eksiklerinin giderilmesi durumunda gezi amaçlı yolcu taşımacılığı kısa vadede bölgenin tanıtımı ve ekonomisi açısından önemli katkılar

sağlayacaktır. Bölgede yapılacak olan tekne gezileri gerek denizlerden uzak olan bölge insanlarının, gerekse bölgenin doğal güzelliklerini görmek için diğer bölgelerden gelecek insanların ilgisini artıracaktır.

Fırat Nehri-Keban Baraj Gölü turistik yolcu taşımacılığı için çok uygundur. Kemaliye/Erzincan-Keban/Elazığ-Pertek/Tunceli hattı yolcu taşımacılığı ve gezi için çok elverişli bir hat olup bölgeye gelecek turist sayısında ciddi bir artış olacağı öngörülmektedir.

Fırat Nehri-Karakaya Baraj Gölü üzerinde Battalgazi-Kale-Pütürge hattı da yolcu taşımacılığı ve gezi için çok uygun olup, Nemrut Dağı karayolu ile entegre edilerek bölgeye olan ilgi ve turist sayısı artırılacaktır. Fırat Nehri-Keban Baraj Gölü ve Hazar Gölü turistik yolcu taşımacılığı ve gezi turları için önemli bir potansiyel arzetmektedir.

2.1.7. Van Gölü'nde taşımacılık faaliyetleri

İç sularımızda Van Gölü'nde, GAP bölgesindeki Atatürk, Karakaya ve Keban barajlarında birkaç noktada karşılıklı geçiş halinde içsu ulaşımı yapılmaktadır. Van Gölünde bulunan hatlar: Tatvan-Van, Akdamar, Çarpanak ve Adır Adası,Van- Ahlat Van Gölünde; Van ve Tatvan'da TCDD Vangölü Feribot İşletme Müdürlüğüne ait 2 adet tahmil ve tahliye iskelesi, Bitlis İli Ahlat İlçesinde 1 adet yat limanı, Adilcevaz İlçesinde 1 adet balıkçı barınağı, Van İli Erciş İlçesinde 1 adet balıkçı barınağı, Adır, Çarpanak ve Akdamar Adalarında 1'er adet iskele ve Gevaş İlçesinde 2 adet iskele bulunmaktadır. Ayrıca Van İli Edremit İlçesinde yapımı devam etmekte olan 1 adet Balıkçı Barınağı bulunmaktadır.

Van Gölü üzerinde yolcu ve araç taşımacılığı yapılan en önemli hat Van-Tatvan hattıdır. Van ve Tatvan iskeleleri arasında tren feribotları ile yolcu, yük ve araç taşımacılığı yapılmaktadır. Diğer liman ve iskelelerde ise, yolcu motorları çalışmaktadır.

Bitlis İline bağlı Tatvan İlçesinde 1971 yılına kadar gölde taşımacılık hizmetleri küçük su araçları yapılmakta iken, 1971 yılından itibaren Tatvan-Van-Tatvan arasındaki demiryolu bağlantısını sağlamak amacıyla inşa edilen feribotlarla taşımacılık hizmetlerinin yürütülmesine başlanmıştır. Feribotlarla, Tatvan-Van-Tatvan arasında vagonla yük taşımacılığı esas amaç olup, vagonların yüklenişi sonrası yer kalması halinde diğer araçların da taşınmaları mümkündür. Tatvan-Van arasında halen 4 tren ferisi ile vagon ve yolcu taşımacılığı yapılmakta olup, 50 vagon taşıma kapasiteli 2 yeni feribotun yapımı devam etmektedir.Ayrıca gölde yolcu taşımacılığı için İstanbul Boğazında sefer yapan

vapurlardan 4'ü Van Gölüne getirilmiş olup, bu gemilerin toplam yolcu kapasiteleri 784'tür. Van Gölü içerisinde bulunan Akdamar, Çarpanak ve Adır adasına yolcu motorları ile günübirlik yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. 2012 yılından itibaren Van-Ahlat arasında yolcu taşımacılığı faaliyetleri başlamıştır. Bu gemilerin yolcu kapasiteleri 150'dir.

Tablo 2.1.8. Van Gölü yolcu ve araç taşıma istatistikleri

Yıllar	Sefer Sayısı	Yolcu Sayısı	Vagon Sayısı	Araç Sayısı
2011	995	25.047	17.595	1.009
2012	1.181	16.081	19.691	1.195

Van Gölünde içsu taşımacılığı faaliyetleri Tatvan Liman Yönetmeliği ve Bakanlığımızca yayımlanan yönetmelikler, talimatlar çerçevesinde işlemler yapılmaktadır. İşlemler konusunda valilikler ve kaymakamlıklarla koordineli bir şekilde çalışılmaktadır. Van Gölünde taşımacılık faaliyetinde bulunan gemiler çalışacak personelin mesleki yeterlilikleri konusunda Gemiadamları Yönetmeliğinde düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Sonuç olarak, Van Gölü, İstanbul-İran demiryolu hattı bağlantı noktasında önemli bir konuma sahip olup demiryolları ile gelen yükler Tatvan iskelesinden tren ferileri ile Van'a taşınmaktadır.

Özellikle yapımı devam eden iki büyük feribotun tamamlanması ile aktarma faaliyeti daha da gelişme gösterecektir. Van-Ahlat-Tatvan güzergahına hızlı feribotların konulmasının yolcu taşımacılığını artıracağı değerlendirilmektedir. Turizmin geliştirilmesi konusunda su üstü ve su altı sportif faaliyetlerin yaygınlaşması için etkinliklerin düzenlenmesi önem arz etmektedir.

2.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri

Ülkemiz, coğrafi konumu, kıyı şeridinin uzunluğu, denizcilik sektörünün çeşitliliği ve deniz ticaret filosu ile denizciliğe her zaman değer vermiş bir ülkedir. Dünya denizciliğine daha büyük katkılar sağlamak, güvenlik ve emniyete yönelik gereken tedbirleri almak her zaman ana hedefler arasında yer almıştır. Bu amaçla özellikle son yıllarda büyük atılımlar gerçekleştirilmiştir.

Uluslararası deniz taşımacılığının doğası gereği taşıyanlar ve taşıtanlar çok uluslu

bir sistemin parçası olarak faaliyet göstermektedirler. Taşımacılık sisteminde ülkeler arası uyumun sağlanabilmesi için oluşturulan uluslararası normlar ve kurallar ülkelerin bireysel uygulamalarının önüne geçerek uygulama birlikteliğini sağlamıştır. Bu kapsamda uluslararası denizcilik örgütleri ve bölgesel örgütler kurulmuş, daha emniyetli ve çevreye karşı daha duyarlı deniz taşımacılığının sağlanabilmesi için emniyet ve gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesine ilişkin sorumluluklar her ne kadar bayrak devletlerine bırakılmış olsa da kıyı ve liman devletlerinin söz konusu tedbirleri almasındaki önemli rolü ortaya çıkmıştır.Seyir emniyetinin geliştirilmesine yönelik olarak dünyada üstünde durulan en önemli hususun elektronik seyir olduğu değerlendirilmektedir. Bu amaçla IMO'nun Deniz Emniyeti Komisyonu (MSC: Maritime Safety Commitee) 81. oturumunda e-seyir stratejisinin geliştirilmesi yüksek öncelikli olarak tanımlamış, 85. oturumunda ise e-seyir konseptini "Deniz çevresinin korunması, denizde emniyet ve güvenliğin sağlanması, geminin yanaşmadan yanaşma seyri ve ilgili diğer servislerin geliştirilmesi için elektronik ortamda deniz ticareti ve kıyı bilgilerinin analizi, sunumu, değişimi, entegrasyonu ve uyumlaştırılmış koleksiyonu" olarak tanımlamıştır (MSC 85/26/Add.1, Annex 20).

Ülkemizde de IMO bünyesinde çalışmaları devam eden e-seyir konsepti kapsamında, kıyı ve gemideki bilgilerin birbirleriyle entegrasyonu ve efektif bilgi alışverişi ile kıyı-gemi arasındaki haberleşmenin sağlanarak deniz ulaşımında emniyet ve güvenliğin daha da arttırılması amaçlanmaktadır.

Hızla gelişen deniz ticareti ve kıyı bölgelerinde hem emniyetin sağlanması hem de güvenliğin tesis edilmesi amacıyla ülkelerin kıyılarını koruma çabası teknolojinin tüm imkânlarının bu alanda da kullanılmasını beraberinde getirmiştir. Bu doğrultuda kıyılarımızda ve özelliklede Türk Boğazlar sisteminde seyir emniyetinin arttırılması, deniz kazalarının meydana gelme riskinin azaltılması ve dolayısıyla da can ve mal kayıplarının asgari düzeye indirilmesi amacıyla özellikle elektronik ve haberleşme alanındaki uluslararası gelişmelerden azami ölçüde yararlanılması hedeflenmiştir. Uluslararası alanda geliştirilen ve IMO, IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) ve ITU (International Telecommunication Union) gibi uluslararası organizasyonlar tarafından kabul edilen deniz trafiğinin anlık takibi ile kontrol ve organizasyonunu mümkün kılan GTH Sistemi, OTS ve gemilerin uzak mesafelerden tanımlanması ve izlenmesi (LRIT;Long Range Identification and Tracking of Ships) sistemi gibi sistemler ülkemizde kurulmuştur.

Milli teknoloji ile de geliştirilmiş olan OTS baz istasyonu ve GTH Sistemi bileşenleri

(radar, VHF telsiz, elektro optik sistemler vb.) gibi seyir emniyet sistemlerinin ve yazılımlarının sürdürülebilir olması ve sistemlerin milli bir yazılım ile birbirleriyle entegre edilerek milli GTH kurulumunun sağlanması ülkemizin dışa bağımlılığını azaltması açısından büyük önem arz etmektedir.

Ülkemiz açısından büyük önemi bulunan İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin arttırılması ile bölgedeki deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi amacıyla Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi kurulmuş ve 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete girmiştir. TBGTH Sistemi, Türk Boğazları'nda ilgili ulusal ve uluslararası düzenlemelere uygun olarak ve teknolojinin sağladığı imkânlardan faydalanılarak seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması amacıyla tesis edilmiş olup, bu sistem ile gemilere bilgi hizmeti, seyir yardım hizmeti ve trafik organizasyon hizmetleri verilmektedir. TBGTH Sistemi dahilinde, Şarköy, Bozcaada ve Armutlu TGİ'nın kurulumunun 02 Temmuz 2008 tarihinde tamamlanmasıyla, Türk Boğazları da dâhil Ege Denizi'nden Karadeniz'e kadar tüm deniz trafiğini kesintisiz izleme imkânı elde edilmiştir. Sistemin devreye girmesiyle birlikte, Türk Boğazlarından geçen gemi sayısındaki % 20 artışa rağmen (UDHB, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü 2012 verileri), Türk Boğazlarındaki gemi bekleme süreleri eskiye nazaran azalmış, bunun sonucunda, armatörler ve gemi işletenlerinin maliyet kalemlerinde önemli düşüşler sağlanmıştır. TBGTH Sistemi'nin kesintisiz ve yüksek kullanılabilirlik oranıyla işletiminin sürdürülmesi, ihtiyaç duyulan uygulamalar ve ilave teçhizat ile işletimsel ve yönetimsel özelliklerin sisteme kazandırılması amacıyla sistemin yükseltilmesi planlanmış olup, bu kapsamda çalışmalara başlanmıştır.

Seyir emniyetinin sağlanmasına yönelik olarak ele alınması gerekli bir diğer konu ise kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleridir. 10. Ulaştırma Şura çalışmalarında da farklı bakış açılarıyla ele alınan ve kılavuzluk hizmetlerinin verilmesi ile ilgili olarak düzenlenecek mevzuatta ele alınması muhtemel ve en çok tartışılması beklenen konu bu hizmetin rekabete açık hale getirilip getirilemeyeceği üzerinedir. Rekabet konusunda gerek kılavuzluk teşkilatları ve gerekse liman bölgeleri bazında değişik tartışmalar sadece ülkemizde değil dünyada da gündem oluşturmuştur. Bununla birlikte kılavuzluk hizmetlerinin dünyada bir iki ülke/bölge haricinde rekabete kapalı olduğu da bir gerçektir. IMPA, EMPA (European Maritime Pilots' Association) gibi uluslararası örgütlerde rekabetin kılavuzluk teşkilatları için olumsuzluğunu yaşanmış kaza ve benzeri diğer örneklerle açıklamaktadırlar. Özellikle rekabet başlığı altında değişik ülkelerdeki durum aşağıda verilmiştir. (http://www.impahq.org/policy.cfm)

Amerika Birleşik Devletleri'nde, uluslararası ticaret gemilerinin kılavuzlanmasına yönelik her bir eyaletin kendi düzenlemelerinin olduğu görülmektedir. Eyaletler kendi sularındaki özel durumlara ve ihtiyaçlarına bağlı olarak düzenlemeler yapmaktadır. Ancak bu düzenlemelerin hepsinde de uluslararası ticaret yapan gemilerin eyaletler tarafından yetkilendirilmiş kılavuz kaptan almak mecburiyetinde olduğu görülmektedir. Her bir eyalet emniyetli ve etkin kılavuzluk hizmetini sağlayacak şekilde kılavuzluk lisanslarını belirleyen bir limit koymakta ve eyalet kılavuz kaptanları arasında herhangi bir rekabet söz konusu olmamaktadır. Her bir liman veya suyolu alanı bir kılavuzluk teşkilatına veya düzenlenmiş kılavuzluk rotasyonuna verilmiştir.

Amerika Birleşik Devletleri'nde emniyet ve etkinlik son derece önemli değerlendirildiğinden kılavuzluk hizmetlerinin rekabete açık olması düşünülemez ifadesi kullanılmaktadır. Ayrıca eyalet kılavuz kaptanlarının eyaletin veya limanın bir çalışanı olmadığı gibi emniyetsiz gemi manevralarına izin vermeyerek çevreye zarar verilmemesinde son derece önemli bir rol oynadıkları ifadesi düzenlemelerde yer almaktadır. (http://www.americanpilots.org/PilotageInUs.html, 22/03/2013)

İngiltere 1987 yılında çıkardığı Pilotage Act ile sorumlu otoriteyi Harbour Authority (Liman İdaresi) olarak göstermiştir. Ancak burada bahsedilen liman idaresi ülkemizde mevcut liman başkanlığının yapısından çok farklı bir şekildedir. Bununla birlikte Sea Empress gemisinin karaya oturmasından sonra 1998 yılında bahsi geçen kanunda statükonun yeniden sağlanmasına yönelik düzenlemeler yapılmıştır. (http://www. marinepilots.ca/en/articles/competition.html, 20/03/2013)

Avustralya 1993 yılında "franchise" yaklaşımını benimseyerek kılavuzluk hizmetlerinin sürdürülmesini onaylamışken 2000 yılında Bunga Teratai Satu gemisinin "great reef" bölgesinde yaşadığı kazanın ardından çevresel endişeler ortaya çıkmış ve bir "tavsiyeler" metni hazırlanmıştır. Bu tavsiyeler metni kılavuzluk operasyonları, kılavuzluk bölgeleri, kılavuz kaptanların eğitimi, lisanslanması, kalite standartlarının belirlenmesi vb. pek çok değişik başlığı içermekteydi. Doric Chariot isimli dökme yük gemisinin 2002 yılındaki kazasının ardından da Avustralya hükümeti bahsi geçen tavsiyeleri aynı ay içinde yasalaştırarak uygulamaya koymuştur. (http://www.amsa.gov.au, 20/03/2013)

Arjantin'de ise 1997 yılında kılavuzluk hizmetlerinde rekabet uygulanması gerektiğine karar verilmiş ancak 20 yıllık süreçte hiç kaza yaşanmayan alanlarda 2000 yılında yaşanan 18 ayrı kazanın sonucu olarak, kılavuzluğun ulusal çıkarlar doğrultusunda gerçekleştirilmesi gereken ve ticari olmayan bir unsur olması, ticari olmaması ile birlikte bir

kamu hizmeti gibi yürütülmesi gerekliliği, emniyet sebebiyle reddedilebilecek manevraların rekabet nedeniyle reddedilmediği gerekçeleri ile hükümet rekabeti kaldıracak mevzuatı yürürlüğe koymuştur. (http://www.marinepilots.ca/en/articles/competition.html, 20/03/2013)

Kanada ise 1972 yılında kabul ettiği kılavuzluk yasası ile dört bölgesel kılavuz otoritesi oluşturmuştur. Otorite hangi sularda hangi tip gemilere kılavuz hizmetinin uygulanacağını belirlemektedirler. Sonrasında otoriteler bu hizmetin verilmesi için kılavuz kaptanları işe alabildiği gibi belirli kılavuzluk grupları ile de anlaşma imzalayabilmektedirler. Ancak ister çalışan isterse anlaşmaya bağlı olsun aynı amaçla çalışmakta ve rekabet yaşanmamaktadır. (http://www.marinepilots.ca/en/what-is-pilotage.html, 22/03/2013)

Almanya, Fransa, İtalya ve Hollanda'da devletin gözetim ve denetimi altında, kılavuz kaptanlara, ülke çapında kurdurulan ve kamu yararlarını gözeten teşkilatlarla söz konusu hizmetler yürütülmektedir.

Ülkemizde ise ülke çapında bir teşkilat yapısı mevcut değildir. Ülkemizde, "kamu teşkilatları", "özelleştirilen limanların teşkilatları" ve "İdare tarafından izin verilmiş limanlar ve özel kuruluş teşkilatları" biçiminde üç ayrı kılavuzluk teşkilatı yapısı bulunmakta olup, mevzuat boşluğu bulunmaktadır.

Gemi manevraları, liman alanlarındaki emniyet önceliği ile gerçekleştirilen hizmetlerdendir. Dünya deniz ticareti açısından önemli bir yere sahip olan kılavuzluk hizmetleri ve römorkörcülük hizmetlerinin de ölçek ekonomisi çerçevesinde değerlendirilerek dikkate alındığı dünya örneklerinde görülmektedir.

Türkiye kıyılarında halen mevcut iskele, terminal ve limanlar değerlendirildiğinde çok az sayıdaki bölgenin birden fazla römorkörcülük teşkilatına ticari anlamda yetebileceği görülecektir. Denenmiş olan tecrübeler uygun zemin olmadan gerçekleşecek rekabet ortamının emniyet açısından son derece tehlikeler oluşturabileceğini yukarıda açıklanan örnekler kapsamında da göstermektedir.

Kılavuzluk ve römorkörcülük işlemleri aynı amaç doğrultusunda gerçekleştirilen bir işin ayrılmaz iki kısmını oluşturmaktadır. Özellikle kılavuz kaptan ve römorkör kaptanı arasındaki iletişim ve koordinasyon, römorkör kabiliyet ve yetenekleri hakkında kılavuz kaptanın bilgi ve tecrübesi, kılavuz kaptan ve römorkör kaptanının römorkörlerin kullanımına ilişkin ortak manevra tecrübesi, römorkörlerin hizmet verdikleri gemi tiplerine bağlı olarak manevralardaki güç, yetenek ve kabiliyetleri ile üstlendikleri görevler manevra

emniyeti açısından büyük önem arz etmektedir. Gerçekleştirilen hizmetlerin özelliği değerlendirildiğinde ülkemizde de dünyada da kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin mümkün olduğunca ortak kültüre sahip örgütler tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde güncel değerlendirmelerden bir diğeri de kılavuz kaptanların yorgunluk durumlarının engellenebilmesine yöneliktir. Bu açıdan bakıldığında da kılavuzluk teşkilatlarının kılavuz kaptanlara sunduğu imkanlar başta olmak üzere manevralarda karşılaşılan durumların da büyük önemi olduğu değerlendirilmektedir. Özellikle trafiğin az olduğu belirli liman bölgelerinde görev yapan kılavuz kaptanların olması gerekenden farklı olarak hem gözcülük ve ofis evrakları hem de kılavuzluk hizmetlerinden sorumlu oldukları görülmektedir. Bu açıdan teşkilatların kılavuzluk hizmetlerini kaç kişi ile sürdürmesi gerektiği konusu da ayrıca önem arz etmektedir. Konu ile ilgili dünyada bilimsel çalışmalar bulunmakla birlikte ülkemizdeki kılavuzluk teşkilatlarında konu ile ilgili bilimsel çalışma sonuçlarına bağlı bir kılavuz kaptan istihdamı söz konusu değildir.

Günümüz deniz ticareti artan sayıda geminin kısıtlı zamanlar içerisinde elleçlenmesini zorunlu kılmaktadır. Özellikle emisyonların düşürülmeye çalışılması ve geminin demir ve/veya bekleme sürelerinin azaltılmasına yönelik ihtiyaç gemi işletmecileri açısından büyük önem arz etmeye başlamıştır. Ancak emniyet kriterlerinin mümkün olan en üst seviyede karşılanması ihtiyacı unutulmadan gerçekleştirilebilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin ticari baskılardan uzak kalması gerektiği de bilinen bir gerçektir. Ancak özellikle liman faaliyetleri açısından kılavuzluk hizmetinin öneminin ve liman emniyeti açısından özelliklerinin ayrıca ele alınacağı faaliyetlere ihtiyaç duyulduğu da bir gerçektir.

Son yıllarda artan gemi sayısı yanı sıra gemi büyüklükleri de ciddi bir artış göstermiştir. Önceki yıllarda hizmet verilen gemilerin ihtiyaç duyduğu yardımcı kuvvetlere oranla günümüzde bu ihtiyaç çok daha artmış görünmektedir. Özellikle römorkör güç ve kabiliyetleri açısından durum değerlendirildiğinde modern ve yüksek manevra kabiliyetine sahip römorkörlerin yaygın olarak kullanılmaya başlandığı da görülmektedir. Kılavuzluk ve römorkörcülük faaliyetlerinin etkin ve emniyetli olarak sürdürülmesi açısından birey olarak kılavuz kaptanlar ile ilgili düzenlemeler yanında römorkörler içinde benzer değerlendirmelerin yapılması büyük önem arz etmektedir.

Ülkemizde liman güvenliğine yönelik uygulamalar 1 Temmuz 2004 tarihinden bu yana ISPS Kod hükümleri çerçevesinde yürütülmekte olup, ISPS Kod, 12 Aralık 2002

tarihli Uluslararası Denizde Can Güvenliği Anlaşması'nda alınan bir karar ile kabul edilerek yürürlüğe girmiştir. ISPS Kod ile birlikte dünya denizciliği ilk defa güvenlik (security) kavramı ile tanışmıştır. Bu tarihten sonra dünya denizciliğinde emniyet (safety) ve güvenlik ayrı kavramlar olarak anılmakta ve uygulanmaktadır.

ISPS Kod hükümleri çerçevesinde ve Avrupa Birliği Müktesebatı (31 Mart 2004 tarihli ve (EC) 725/2004 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü, 26 Ekim 2005 tarihli ve 2005/65/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin Yönetmeliği, 10 Haziran 2005 tarihli ve (EC) 884/2005 sayılı Komisyon Tüzüğü) paralelinde hazırlanan "ISPS Kod Uygulama Yönetmeliği" 20 Mart 2007 tarihli ve 26468 sayılı Resmi Gazete ile yürürlüğe girmiştir.Liman tesislerinin güvenlik değerlendirmesi ve güvenlik planlarını hazırlamak üzere kendi tesislerine yönelik 8 liman işletici kuruluş, tüm tesislere hizmet vermek üzere 5 özel güvenlik kuruluşu idaremiz tarafından tanınmış güvenlik kuruluşu (RSO) olarak yetkilendirilmiştir.

Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi ve Güvenlik Planı onaylanan (idaremizce) liman tesislerine idare tarafından 5 yıl geçerli olmak üzere Liman Tesisi Güvenlik Sertifikası düzenlenir. Bu tesislerin, idare tarafından her yıl periyodik denetimleri gerçekleştirilir ve yıllık vizeleri onaylanır. 5 yılda bir tesislerin Güvenlik değerlendirmesi ve planları yeniden hazırlanarak idarenin onayına sunulur ve sertifikaları yenilenir. Bu doğrultuda 2009 ve 2010 yıllarında ISPS Kod kapsamında yer alan liman tesislerimizin büyük çoğunluğu ilk 5 yılını doldurarak yapılan denetimler sonucu ikinci sertifikalarını almıştır.

Liman tesislerinin güvenliğine yönelik uygulama esasları ISPS Kod hükümleri çerçevesinde idaremiz başkanlığında, Genelkurmay Başkanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'ndan oluşan "ISPS Kod Daimi İzleme Komitesi" başta olmak üzere, ilgili kurum ve kuruluşlar ile koordineli olarak belirlenmektedir. Limanlarımızın ISPS Kod kapsamında yıllık periyodik denetimleri ve onay denetimlerini yapmak üzere görevlendirilen denetim uzmanları ile liman başkanlarına 2004 ve 2010 yıllarında sertifikalı eğitimler verilmiştir. Bu güne kadar, ISPS Kod kapsamında değerlendirilen liman tesislerinden, uluslararası faaliyet gösteren 178 liman tesisi Liman Tesisi Güvenlik Sertifikası ile belgelenmiş olup 4 liman tesisinin de işlemleri devam etmektedir.

Yapılan bu çalışmalar sayesinde uluslararası faaliyet gösteren limanlarımızın güvenlik standartlarında büyük bir iyileşme sağlanmıştır. Yolcuya, personele, yüke,

gemiye ve tesise yönelik uygulanan güvenlik tedbirleri, kontrol, izleme, kayıt süreçleri ile gerçekleştirilen talim ve tatbikatlar neticesinde bugün limanlarımız güvenli limanlar olarak değerlendirilmektedir.

1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe giren ISPS Kod hükümleri, ülkemizde başarılı bir şekilde uygulanmakta olup ISPS Kod kapsamında değerlendirilen liman tesislerine ilişkin bilgiler hem Bakanlığımız web sayfasında http://www.didgm.gov.tr/ hem de IMO'nun web sayfasında güncel olarak yayımlanmaktadır. Her yıl düzenli olarak ilgili tüm kurum ve kuruluşların katılımı ile tam kapsamlı olarak ulusal boyutta güvenlik tatbikatı icra edilir.

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu(ISPS Kod),akit devletlerin deniz güvenliğine ilişkin uluslararası yükümlülüklerini düzenleyen ve SOLAS-74'e Bölüm XI-2 olarak eklenen antlaşma hükümleridir. Esas olarak, uluslararası deniz ulaştırmasına açık bulunan liman tesisleri ile bu tesisleri kullanan ve uluslararası sefer yapan belirli standartlardaki gemilere uygulanacak hükümleri ifade eder.

Gemilere yönelik ISPS Kod uygulamaları kapsamında, idaremiz adına yetkilendirilmiş 7 Tanınmış Güvenlik Kuruluşu (RSO) ile hizmetler sürdürülmekte olup 599 Türk bayraklı gemimiz Gemi Güvenlik Belgesi ile sertifikalandırılmıştır.ISPS Kod uygulamaları kapsamında gemilerin ve Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarının 2 yılda bir, liman tesislerinin ise her yıl periyodik denetimleri yapılır. Gemilerin ve liman tesislerinin 5 yılda bir güvenlik sertifikaları yenileme işlemine tabi tutulur. Gemilerin ISPS Kod kapsamındaki denetimleri 2 yılda bir gerçekleştirilir.

Limanlardan farklı olarak; ISPS Kod'a tabi gemilerimize ait güvenlik değerlendirmesi/planlarının onayından, geçici ve 5 yıllık daimi sertifikasyon işlemleri ile denetimleri gerçekleştirilmesinden yine idaremiz adına gemilere yönelik RSO'lar yetkilendirilmiştir.

Yine ISPS Kod çerçevesinde gerçekleşebilecek tehdit olayları sonucu limanlardan ve gemilerimizden (gemi güvenlik alarmı) yayınlanacak tehlike mesajlarını almak üzere belirlenen birimimiz Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezidir.

Ayrıca aşağıda, ülkemizde deniz emniyeti ve güvenliği faaliyet alanları ile ilgili seyir yardımcıları, gemi takip sistemlerine yönelik uygulamalar, entegre deniz trafik yönetim ve bilgi sistemleri, Türk Boğazlarında seyir emniyeti, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, batıklar ve batıkların çıkartılması, seferden men veya terk edilmiş gemiler, balık çiftlikleri ve denizlerdeki diğer yapılar, kablo ve boru hatları, denizcilik yayınları,

uluslararası mevzuata uyum ve ülkemizin etkin temsili, deniz güvenliği uygulama konuları, gemi denetim ve mevzuat uygulamaları, bir yönetim sistematiği olarak emniyet uygulamaları, şirket ve gemi üzerinde Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi Kodu (ISM Code: International Safety Management Code) etkinliğinin artırılması, gemide sağlık koşulları ayrı, ayrı ele alınarak mevcut durum ve işleyişte ortaya çıkan sorunların nedenlerine yer verilmeye çalışılmıştır.

2.2.1. Seyir Yardımcıları

Seyir emniyetini sağlamaya yönelik en önemli alt yapı unsuru elbette deniz fenerleri ve seyir yardımcılarıdır. Gemilerde kurulmuş seyir yardımcılarının dışında kıyı devleti tarafından seyir emniyeti amacıyla kullanıma sunulan deniz fenerleri, şamandıralar, fener gemileri, OTS ve GTH sistemleri bulunmaktadır.

Ülkemiz kıyılarında, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü uhdesinde değişik tip ve özelliklerde 546 seyir yardımcısı bulunmaktadır. Bu seyir yardımcılarının 445'si deniz feneri olmak üzere, şamandıralar vb. sistemlerden oluşmaktadır. (http://www.coastalsafety. gov.tr/default.aspx?pid=24, 12 Nisan 2013)

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünce yapılan 465 seyir yardımcısının tek merkezden kontrol edilmesi mümkündür. Seyir fenerlerinin arıza bilgileri, voltaj ve akım değerleri uzaktan izlenebilmekte gemilere AIS-AtoN (AIS–to–Navigation) cihazları üzerinden fener arıza bilgileri gönderilmektedir. Deniz fenerlerinin üzerinde bulunan sensörler vasıtasıyla OTS donanımlı deniz araçlarının bilgileri de izlenebilmektedir.

Dolayısıyla SOTAS (Seyir Yardımcıları Otomatik Tanımlama Sistemi) olarak anılan bu sistem ile Türk Deniz Yetki Sahasında OTS donanımlı cihazların takibi ve izlemesi gerçekleştirilebilmektedir. SOTAS sistemi ile deniz fenerlerinin izlemesi ve kontrolünün yanı sıra farklı pek çok önemli görevde yerine getirilebilmektedir. Bunlardan bazıları;

- Tarihsel OTS verileri ile histogram oluşturulması
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve Meteoroloji Genel Müdürlüğünün ortak çalışma ürünü 42 adet deniz fenerleri ve şamandıralarına yerleşik insansız meteoroloji istasyonlarının OTS üzerinden gemilere anlık meteoroloji verileri iletimi
- OTS trafiğini inceleyen ve istatistiğini tutan Slot analizi

Seyir yardımcıları ile ilgili bu gelişmelerin yanında ülkemiz kıyılarında bulunan kimi özelleşen liman/terminal/iskelelere ait kimi ise balıkçı barınaklarında konumlanmış,

sorumlulukları belirli ancak yasal yaptırımları bulunmayan deniz fenerleri ile ilgili sıkıntılar gündeme gelebilmektedir. Bu sıkıntıların önüne geçilebilmesi için fenerlerinin bakım/tutumu başta olmak üzere sorumluluklarının takibi ve kontrolünün daha düzenli olarak yapılması büyük önem taşımaktadır.

Konu ile ilgili olarak yürürlükteki seyir yardımcıları ile ilgili yönetmeliğin yaptırımlar sağlanması açısından kanun olarak düzenlenmesinin daha uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Seyir yardımcısı olarak kıyılarımızda kurulu bulunan ve özel limanların, balıkçı barınaklarının ya da başka tesislerin sorumluluğu altında bulunan 300 adedi sertifikalandırılmış olup, 500 kadar seyir yardımcısının ise yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bunlardan bazılarının amaca uygun olarak bakım/tutumunun yapılması veya amaca uygun hizmet vermiyorsa kaldırılması için gerekli çalışmaların yapılması gerekmektedir. 125 kadar balıkçı barınağına ait deniz fenerlerinin bakım/tutumları özel bir anlaşma ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce yapılırken geri kalanlar bakımsız, kontrolü yapılamaz ve kontrol / bakım sorumluluğu olmaksızın durmaktadırlar.

Bu konunun da yaptırımlar sağlanacak şekilde düzenlemesi yapılacak mevzuat değişikliğinde ele alınması öncelik arz etmektedir.

Türk Boğazlarında mevcut seyir yardımcılarına ilave olarak belirlenecek uygun noktalara lateral şamandıraların konulması mümkündür. Bu şamandıraların özellikle gece şartlarında kılavuz kaptansız halde seyir yapan gemiler ve küçük tekneler tarafından kullanılabileceği dolayısıyla seyir emniyetini arttıracağı değerlendirilmektedir.

Seyir yardımcılarından Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü uhdesinde bulunanların yaklaşık %70'i yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanmaktadır. Bununla birlikte geri kalan seyir yardımcıları şehir içlerinde kaldığından enerji kaynakları şehir elektrik hatlarıdır. Dolayısıyla kıyılarımızda kurulu bulunan ve yenilenebilir enerjinin kullanımının uygun olduğu tüm alanlarda buna öncelik verilmiştir.

Seyir yardımcıları denize kıyısı olan bölgelerde bulunmakta iken iç sularda seyir yardımcılarının durumu belirsizdir. Gelecekte kullanıma açılabilecek iç sularda ve mevcut iç su alanlarında seyir yardımcılarının tesisi ve işletilmesi ile ilgili olarak da mevzuatta değişiklik yapılmasının faydalı olacağı kanaati bulunmaktadır.

2.2.2. Gemi Takip Sistemlerine Yönelik Uygulamalar

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemine 2003 yılında kurulmuş olup, ilave olarak Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi kapsamında, İzmit, İzmir, Mersin ve İskenderun Körfezlerinde Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri Sistemleri (GTHS) ile tek bir ülke resminin oluşturulması planlanmaktadır.

Gemi trafiğinin yoğun ve riskli olduğu, tehlikeli yüklerin büyük bir kısmının elleçlendiği ve yolcu taşımacılığının yapıldığı alanlarda faaliyete geçmesi planlanan bölgesel GTH Sistemleri ile;

- Verimli ve emniyetli deniz trafiği akışını sağlamak ve buna göre gemi hareketlerini düzenlemek, trafik organizasyonunu sağlamak,
- Gemilere seyir yardımı hizmeti sağlamak,
- Çatma, çatışma ve karaya oturma gibi deniz kazalarını ve bunlardan doğacak riskleri mümkün olduğu kadar azaltarak seyir, can, mal ve çevre emniyetini artırmak,
- Herhangi bir kaza olayında arama-kurtarma çalışmalarına, çevre ve deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik gerekli koordinasyona katılmak,
- Olay kayıtlarının tutulmasını sağlamak ve deniz güvenliğinin arttırılmasına destek sağlamak amaçlanmaktadır.

Toplam 24 adet Gemi Trafik İstasyonu ve 3 adet Gemi Trafik Hizmetleri Merkezinden oluşmakta olan yeni GTH Sistemleri sayesinde gemilere bilgi hizmeti, seyir yardım hizmeti ve trafik organizasyonu hizmetlerinin tamamının sunulması planlanmaktadır. Aynı proje kapsamında kurulması planlanan Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) ile;

- Bölgesel GTHM'lerinde (TBGTHS, İzmit GTHS, İzmir GTHS, Mersin GTHS) oluşan deniz resimlerinin birleştirilmesi ve diğer sistemlerle (LRIT, OTS, e-denizcilik yazılımları) entegre edilmesi sureti ile tek bir ülke resminin oluşturulması,
- Ülke genelindeki tüm limanların, daha verimli ve emniyetli kullanılabilmesi amacıyla bu limanlardaki gemi ve yük hareketlerinin (varış öncesi ilk bildirimlerinden, liman alanını terk edene kadar yapacakları tüm hareket ve operasyonların) izlenip takip edilebilmesi,
- Pilot olarak seçilen İzmit Körfezindeki petrol kirliliğinin takibi,
- Olağanüstü durumlarda kriz yönetimi,

- Sistemdeki tüm limanların ve sisteme dâhil olan diğer kullanıcıların sistemin bir parçası olarak bilgi almalarının yanı sıra sisteme bilgi girişi de yapabilmeleri ve üst düzey yetkililerin, ülke resminin tamamını veya belirli bir kısmını görev mahallerinden izlemesi ve yönetmesi, imkânlarının sağlanması hedeflenmektedir.

Kıyılarımızda seyir emniyeti ve güvenliğini arttırmak, deniz kazalarının meydana gelme riskini azaltmak ve deniz trafiğini anlık olarak izleyebilmek, ÖTV'siz yakıt denetimi, balıkçılık kontrolü için balıkçılara özel uygulamaları kontrol etmek amacıyla 09 Temmuz 2007 tarihinde Otomatik Tanımlama Sistemi Ana Merkezi hizmete açılmıştır. Bu proje ile Türkiye 8000 km.'nin üstündeki sahil şeridinde toplam 27 OTS istasyonu vasıtasıyla karasuları ile münhasır ekonomik bölgesinde ve çevre denizlerinde OTS Klas A ve OTS Klas B cihazlarına havi her türlü gemi ve deniz vasıtasının otomatik sorgulanmasını ve aktif izlenmesini sağlamaktadır.

Ülkemizin çevre denizlerde ve boğaz, iç sular gibi dar sularda seyir halinde bulunan gemileri sorgulamada, bu gemilerin kimlikleri, hızları, pozisyonları gibi bilgileri otomatik olarak almada kullanılan OTS'nin, ülke güvenliği açısından ilgili kurum ve kuruluşlarca etkin şekilde kullanılması mümkündür. Özellikle denizlerdeki arama ve kurtarma faaliyetleri, kaçakçılıkla mücadele, deniz kirliliğinin önlenmesi gibi görev ve faaliyetlerini etkin ve ekonomik bir şekilde yürütebilmesi açısından denizdeki sivil gemilerin gerçek zamanlı olarak takip edilmesi zaruri bir ihtiyaç olarak değerlendirilmektedir. OTS ile;

- Ülkemiz kıyılarının daha güvenli ve seyir açısından daha emniyetli olması,
- Deniz kazalarının önlenebilmesi ve deniz kazalarına acil müdahaleye katkıda bulunulabilmesi,
- Arama ve Kurtarma faaliyetlerinde daha etkin olunabilmesi,
- Kaçakçılık ve yasadışı göçün önlenebilmesi,
- Balıkçılık faaliyetlerinin kontrol altına alınabilmesi, gibi birçok amaca ulaşım sağlanmıştır.

Seyir emniyeti ve deniz güvenliğinin arttırılması, deniz kirliliğinin önüne geçilmesi, yasadışı eylemlerin önlenmesi, kıyılarımızda seyreden SOLAS kapsamına giren ve girmeyen tüm deniz araçlarını izleyerek deniz resminin elde edilmesi, dolayısıyla emniyetli bir deniz ulaştırmasının sağlanması amacıyla SOLAS kapsamı dışındaki gemi ve deniz araçlarının da OTS Klas-B CS cihazı ile donatılması 01.01.2010 tarihi itibari ile zorunlu hale getirilmiştir. SOLAS kapsamında kabotaj hakkı bulunan sularda seyir yapacak gemilerde kullanılmakta olan OTS Klas B CS cihazının Türkiye'de üretim çalışmaları

tamamlanmış, OTS Klas B CS cihazının hangi tip ve boydaki gemilere takılacağı ve sağlaması gereken özelliklere ilişkin usul ve esasları düzenleyen IMO ve IEC kurallarına uygun olan tebliğ 11.09.2007 tarih ve 26640 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Resmi Gazetede yayınlanan "OTS Klas-B CS Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ" uyarınca yürütülen geliştirme çalışmaları sonucunda, yerli firmalarımız tarafından Tebliğ'e uygun olarak Klas-B OTS Transponder cihazları geliştirilmiş ve "Ulusal İşlevsel Ek Özellikler Teknik Kılavuzu"nda belirtilen özellikler çerçevesinde İstanbul Teknik Üniversitesi'nde test edilerek, onaylanmıştır. İTÜ'de testleri gerçekleştirilen cihazlar, Tebliğ'de tanımlanan ulusal özelliklerin tamamını sağlayacak şekilde tasarlanmış, üretilmiş ve gemilere yerleştirilmiştir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca yayımlanan tebliğ gereği, Sınıf B cihazı takması zorunlu gemiler Boğazlar ve Marmara'da boyu 10 metreden büyük tekneleri tanımlarken, diğer bölgelerde boyu 15 metreyi geçen gemiler olarak tanımlanmıştır. OTS uygulamasının yaygınlaşması ile beraber şimdilik sadece Marmara ve Boğazlarda uygulanan 10 metre gemi boyu sınırının tüm denizlerimizde uygulanmasına başlanması ayrıca önerilmektedir.

LRIT Sistemi olarak anılan ve gemilerin uydular vasıtasıyla takibine imkan sağlayan Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi, 30.09.2009 tarihi itibariyle global olarak faaliyete geçerek veri paylaşımına başlamıştır. LRIT, taraf ülkelere; kendi gemilerini tüm denizlerde, yabancı bayraklı gemilerini ise kıyılarından itibaren 1000 deniz mili mesafeye kadar takip edebilme imkânını sunmaktadır. LRIT, aynı zamanda poligon olarak adlandırılan belirli coğrafi alanlarda bulunan yabancı bayraklı gemilerin uzak mesafeden uydu aracılığı ile tanımlanmasını ve izlenmesini sağlayan bir sistemdir. Bu sistemin karasularımızda ve kıyılarımızda etkin olarak kullanılması yoluyla emniyet ve güvenlik unsurlarının ülkemiz açısından kontrolünü sağlamak, arama ve kurtarma faaliyetlerine katkıda bulunmak, deniz kazalarına acil müdahale etmek ve ilgili diğer kurumlarla işbirliğini sağlamak gibi birçok amaca hizmet verilebilmektedir.

2.2.2.1. Teknik Alt Yapı ve Uygulama Alanları Gelişimi

Seyir emniyeti açısından gemi takip sistemlerinin etkin olarak kullanımı son derece önemli olmakla birlikte kullanım alanları açısından yaygınlaştırılması gerekmektedir. Özellikle arama ve kurtarma faaliyetlerinin koordinasyonu ve takibi açısından bu kayıtlar son derece önem arz etmektedir.

Ülkemiz güncel tartışmalarından biri özellikle İstanbul Boğazı ve ülkemiz

kıyılarında ve körfez bölgelerinde artan “yerel trafik” ve bu trafiğin düzenlenmesi ile ilgilidir. Gemi takip sistemlerinin özellikle yerel trafik için değerlendirilmesi ve takibi ile daha emniyetli seyir yapılabilmesine olanak sağlayacak gelişmeler gerçekleştirilebilecektir. Yerel trafiğin yoğun olduğu körfez / liman alanı gibi alanlar için yerel trafiğe dahil araçların ve diğer teknelerin izlenmesi ve yönlendirilmesine olanak sağlanabilecektir.

Özellikle son yıllarda sınır komşularımız olan ülkelerdeki istikrarsız ve belirsizleşmiş idareler nedeniyle yasa dışı göçmenlik ve kaçakçılık olayları artış göstermiştir. Kıyılarımızda gemi takip sistemlerinin etkin kullanımı ile bu sorunlarında ciddi anlamda azalma göstereceği kanaati yaygındır.

Bununla birlikte gerek emniyet ve gerekse de güvenlik unsurlarımızın hareket kabiliyetleri artacak ve zaman kayıplarının önüne geçilebilecektir.

Seyir emniyetinin sağlanmasına yönelik teknik alt yapı gelişimleri ile ilgili eksikliği hissedilen ve geliştirilmesi önerilen diğer hususlara da aşağıda maddeler halinde yer verilmiştir;

- Uluslararası gelişmelere paralel olarak deniz trafiğinin artacağı öngörülen körfez ve limanlarda da yeni Gemi Trafik Hizmetleri Sistemleri kurulmalı, yeni sistemlerin kurulumu aşamasında deniz elektroniği konusunda faaliyet gösteren yerli üretici teşvik edilmelidir.

- Ülkemizce kurulmuş/kurulmakta olan seyir ve kıyı emniyeti sistemlerinin e-seyir konseptine uygun duruma getirilmesi amacıyla uluslararası gelişmeler yakından takip edilmeli, e-seyir konseptinin ülkemiz ihtiyaçları doğrultusunda şekillendirilip uygulamaya alınabilmesi amacıyla bir ülke stratejisi belirlenmeli ve bu strateji doğrultusunda uygulama ve teknoloji geliştirecek kamu ve özel kuruluşlar destek programları ile öncelikli olarak desteklenmelidir.

- Limanlarımız ve bayrağımızda bulunan gemilerde teknolojik iyileşmeler doğrultusunda gelişen güvenlik tedbirlerini azami derecede uygulatarak, seyir emniyetine ilişkin hususlarda ve seyir emniyetine ilişkin gerekli her türlü akademik çalışmanın yapıldığı, tüm dünya akademisyenlerinin bu alanda eğitim almak için başvuruda bulunduğu öncü bir ülke konumuna gelmek hedeflenmelidir.

- Kaza raporlarında yer alan bilgilerin işleneceği bir yazılım geliştirilmesi, oluşturulacak sisteme girilecek bilgilerin belirlenmesi, böylece kazaya neden olabilecek unsurların değerlendirilebilmesinin sağlanması amacıyla çalışma yapılmalıdır. Sisteme

kaza yerinin enlem ve boylamı, hava, deniz durumu, rüzgarın yönü, akıntı, derinlik, dip yapısı, personel sayısı, milliyeti, gemi cinsi, yaşı, klası, yükü, yük/liman operasyonları (sıklığı/süresi), kazanın saati, kılavuz kaptan alınıp alınmadığı vb. bilgilerin ve fazlasının toplanması sağlanmalıdır.

2.2.2.2. Milli Yatırımlar ve Yerli Teknoloji Kullanımı

Seyir emniyetinin sağlanması amacıyla gemi takip sistemlerine yönelik olarak milli yatırımlar ve yerli teknoloji kullanımı konusunda aşağıdaki hususlar değerlendirilmelidir;

- AR-GE ve inovasyon projelerine ilişkin yeterli finansman desteği sağlanması amacıyla özel destek programlarının oluşturulması,
- Elektronik Harita Gösterim Sistemleri (ECDIS; Electronic Chart Display and Information System) başta olmak üzere, ID(Identity) kontrollü VHF(Very High Frequency) cihazlarının gelişmesinin yakından izlenmesi gibi gerek Türk Bayraklı gemilerimizde kullanımı açısından ve gerekse bu alanda dışa bağımlı olduğumuz benzeri diğer elektronik seyir amaçlı entegre köprüüstü kontrol sistemlerinin milli imkanlarla geliştirilmesi,
- SHOD Başkanlığı tarafından uluslararası standartlarda üretilen haritalar ve notik yayınların kullanılması teşvik edilerek gerçekleştirilmesi ve bu konularda destek önceliğinin sağlanması,
- Deniz güvenliği ve emniyeti için Aselsan ve diğer yerli firmalar tarafından yüksek teknoloji kullanılarak, sualtı keşif ve gözetleme, liman ve kritik alan güvenliği, kıyı güvenliği, mayın tanı, teşhis ve imha, arama ve kurtarma çalışmalarında kullanılmak üzere geliştirilen insansız su altı aracının çalışmalarının tamamlanması sağlanmalıdır. İnsansız araçlar/robotların günümüzdeki yaygın kullanımı düşünüldüğünde pazardan Türkiye'nin de pay almasının sağlanması mümkün görünmektedir. Ayrıca seyir emniyeti konusunda üretilecek prototipin ve kullanım amaçlarının yaygınlaştırılması sağlanabilecektir.

2.2.2.3. Uluslararası İşbirliği

Gemi takip sistemleri ile ilgili olarak uluslararası işbirliği açısından ülkemiz 11.06.2005 tarihinden itibaren COSPAS-SARSAT Sisteminde Yer Kesimi Servis Sağlayıcı Ülke sıfatıyla yer almaktadır. 01 Haziran 2006 tarihinden itibaren de İran, Irak ve Afganistan SPOC (Search and Rescue Point of Contact / Arama Kurtarma Bağlantı Noktası) ülke konumunda TRMCC'nin (Türk MCC) sorumluluğu altında girmiş ve bu ülkelerin arama kurtarma bölgesinde yapılan COSPAS-SARSAT tespitleri ülkelerin RCC'lerine gönderilmektedir.

Yeni nesil COSPAS-SARSAT Sistemi olarak da bilinen MEOSAR sisteminin kurulumu Ağustos 2010'da tamamlanmıştır. COSPAS-SARSAT Sistemi kapsamında kullanılması planlanan MEO uydular, orta irtifa yörüngede yer aldığından (20.000 km) mevcut LEO uydulara nazaran daha büyük footprint (ayak izi) oluşturacak şekilde hareket ederek küresel bir kapsama alanı sağlamakta ve bir LUT anteni 7 gün 24 saat boyunca bir MEO uydusunu takip edebilmekte ve bu sebeple şu anda Denetleme ve Gözetleme aşamasında (D&E Phase) olan MEOLUT sistemi beacon konumunu sistemin tam olarak devreye girmesiyle birlikte mevcut sisteme oranla çok daha hızlı ve hassas bir şekilde tespit edebilecektir.

2.2.3. Entegre Deniz Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi

Başta Türk Boğazları olmak üzere tüm kıyı alanlarımızda ele alınması gereken entegre deniz trafik yönetim ve bilgi sistemi ile ilgili değerlendirilebilecek hususlara aşağıda maddeler halinde yer verilmiştir.

- İstanbul Boğazı'nda son yıllarda Hazar petrollerinin dünyaya açılmasına paralel olarak taşınmakta olan petrolün tankerlerle taşınması sonucu İstanbul Boğazı'nda tanker sayısı ve gemi boyutları artmaktadır. Bu artışın İstanbul Boğazı'na getireceği yük hesaplanarak kaza risklerinin somut olarak ortaya konulmasının uygun olacağı düşünülmektedir.
- İstanbul Boğazı'nda artan tanker sayısının trafik yönetim ve bilgi sistemleri ile yol açması muhtemel risklerin tahmini yapılmalıdır.
- Gemi ve liman operasyonlarının risk analizi ve değerlendirilmesi yapılmalıdır.

2.2.4. Türk Boğazlarında Seyir Emniyeti

Türk Boğazları Bölgesinde seyir, can, mal, çevre emniyeti ile deniz güvenliğinin arttırılması amacıyla kurulmuş olan TBGTH sistemi, 04.04.2000 tarihinde akdedilen sözleşme ve 09.11.2001 tarihinde akdedilen tadilat sözleşmesi kapsamında kurularak 30.12.2003 tarihinde hizmete alınmış ve bu tarihten itibaren de hizmetini kesintisiz olarak sürdürmektedir. Kesintisiz ve yüksek kullanılabilirlik oranıyla işletiminin sürdürülmesi, ihtiyaç duyulan uygulamalar ve ilave teçhizat ile işletimsel ve yönetimsel özelliklerin sisteme kazandırılması amacıyla sistemin yükseltilmesine gerek duyulmaktadır. Bu kapsamda,

- Türkeli Demirleme Bölgesi'nin radar kapsama alanına dahil edilmesi

amacıyla Kilyos Tahlisiye İstasyonuna bir adet radar sistemi ilavesinin yapılması,

- Bozcaada Trafik Gözetleme İstasyonuna VHF Telsiz Haberleşme İstasyonu ve OTS Baz İstasyonu ilavesi,
- Çanakkale GTH alanında yeni görüş sensörü ilavesinin yapılması ve bazı görüş sensörlerinin deniz seviyesine indirilmesinin sağlanması,
- İstanbul Boğazı güney girişine ve Çanakkale Boğazı kuzey girişine Radyo Yön Bulucuları ilavesinin yapılması, amaçlarıyla TBGTH Sistem Yükseltilmesi çalışmalarına başlanmıştır.

2.2.5. Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri

Kılavuzluk ve Römorkörcülük hizmetleri ve uygulamalarına yönelik olarak ortaya çıkan hususların değerlendirilmesi Bölüm 1 içerisinde 10. Şura kararlarının değerlendirilmesi, Bölüm 2'de ülkemizde ve dünyadaki mevcut durum, Bölüm 3'te ise sorunlar ve darboğazlar, Bölüm 4 içinde ise dünyada ve ülkemizde geleceğe yönelik eğilimler ve beklentilerin ayrı, ayrı ele alınması ile gerçekleştirilmiştir. 2023 ve 2035 vizyonu ile belirlenen hedefler, stratejiler ve politikalar ise Bölüm 5.1. ve 5.2.'de ele alınmıştır.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin sağlanmasının hem ticari açıdan hem de seyir emniyeti açısından can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması açısından önemi son derece yüksektir. Ticaretin gelişmesi ile birlikte artan gemi trafiği ve gemi boyutları hem kılavuzluk hizmetlerinin kalitesinde artışa hem de kullanılan römorkör gibi manevra yardımcılarının manevra kabiliyet ve güçlerinde artışa ihtiyacı beraberinde getirmiştir. Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin çağın gereklerine uygun şekilde ve yüksek emniyet algısı ile sağlanabilmesi büyük önem arz etmektedir. Emniyet kavramının sağlanabilmesi ise emniyet kültürü ve emniyet algısının geliştirilmesi ile mümkündür.

Dünya genelinde gerçekleştirilen tartışmalarda kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde karşılaşılan en büyük sorun kılavuzluk hizmetlerinin rekabete açık olmasına yöneliktir. Ancak Bölüm 1'de de açıklandığı üzere rekabet kavramının önde gelen ülkelerce denendiği ve çeşitli sorunlara yol açtığının görülmesi üzerine terk edildiğidir.Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde sorunlar ve darboğazlar bulunmaktadır. Tüm bu hususlar üzerindeki değerlendirmelere Bölüm 3 Sorunlar ve Darboğazlar kısmında yer verilmiştir. Tüm bu sorunlar ve darboğazların ise kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin düzenlenmesine yönelik mevzuat eksikliğinden kaynaklandığı da bir diğer önemli hususdur.

Dünya genelinde yapılan incelemelerde bu mevzuatın kanun şeklinde olduğu ülkemizde ise yönetmelik seviyesinde değerlendirildiği görülmektedir. Ticari açıdan bakıldığında yönetmeliklerin esnek olması, nispeten daha kolay değiştirilebilir olması bir avantaj gibi görünmekle birlikte özellikle kılavuzluk teşkilatlarındaki eksikliklerin giderilebilmesi, çağın ihtiyaçlarının karşılanması, çalışanların hakların korunması ve çalışma düzenleri ile ilgili standartların yerine getirilebilmesi açılarından yaptırım eksikliği olduğu da tespit edilmiştir.

Kılavuzluk hizmetlerinde kamunun çıkarları düşünülerek belirli bölgeler için etap kılavuzluğu kavramının artan gemi trafiği nedeniyle değerlendirilmesi gereken bir husus olduğu düşünülmektedir. Özellikle Türk Boğazları'nın durumu değerlendirilerek liman kılavuzluğu ve etap kılavuzluğunun ayrı ayrı ele alınması, etap kılavuzluğunun kamu eliyle ve seyir emniyeti açılarından düşünülerek değerlendirilmesi gerekmektedir.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin emniyet unsuru göz önüne alınarak standartlarının belirlenmesi ve sorunların giderilebilmesi amacıyla mevzuat düzenlemesi yapılırken ilgili kurum ve kuruluşların katılımları ile yukarıdaki hususlar dikkatle incelenerek hazırlanması büyük önem arz etmektedir.

2.2.6. Batıklar ve Batıkların Çıkarılması

Ulaşımın emniyet içinde yapılması önemli bir gerçektir. Özellikle kıyı şeridinde ve limanlarda bulunan batıklar, enerji hatları ve görülmeyen engeller bu sektör için büyük tehlikedir. Karasularımızdaki batıkların deniz kazalarına neden olması ve çıkarılması ihtiyacı bulunmaktadır. Bu nedenle seyir emniyeti ile çevre güvenliği açısından tehlike arz eden yarı batık/batık gemilerin mümkün mertebe emniyetli ve çevreye duyarlı metotlar kullanılarak ekonomiye kazandırılması için çeşitli çalışmalar yapılmaktadır.

Batıkların çıkarılması için gerekli prosedür (Liman Başkanlığı, Milli Emlak, Gümrük v.b.) müsaadesi sonucunda alınabilmekte ve devletimizin çıkarılan emtiadan para talep etme durumu bulunmaktadır. Birincil amaç bulunduğu alandan batığın çıkarılarak seyir, can, mal ve çevre emniyetini ön plana almak olduğundan izlenecek prosedürlerin çokluğu ve zorluğu batık çıkaracak firmaları caydırmamalı bilakis daha kolaylaştırarak ama yapılan işi denetleyerek teşvik edici hale getirmelidir. Konu ile ilgili olarak kamu kurumlarından denetleme görevini yerine getirecek şekilde istifade edilmesi uygun olacaktır. Bu itibarla yarı batık/batık ve terk edilmiş gemilerin mahallinde geri dönüşümü iş ve işlemlerini sadeleştirme yönünde mevzuat çalışması devam etmektedir.

2.2.7. Seferden Men veya Terk Edilmiş Gemiler

Sadece seyir emniyeti açısından değil aynı zamanda kıyı tesislerimiz açısından son derece önemli değerlendirilen bir durumdur. Terk edilmiş gemiler ile ilgili olarak farklı durumlar söz konusudur.

Personeli olan, yürütücü güç ve yeteneği bulunan gemiler zaman zaman işletenleri tarafından borçları nedeniyle terk edilebilmekte ve uzun süreler boyunca kıyı bölgelerimizde, koylarda veya demir alanlarında kalabilmekte ve bir anlamda yer işgal etmektedirler.Yürütücü güç ve yeteneğinden yoksun olan, üzerinde personeli bulunmayan gemiler ise yüklü olup olmamasına göre önem arz etmektedirler. Yüklü halde terk edilmiş gemiler olumsuz hava koşulları nedeniyle hem kıyı tesislerimiz hem de ülkemiz seyir emniyeti açısından risk oluşturabilmektedir. Taşıdığı yükün tehlikeli yük sınıfında olması halinde dahi yasal mevzuat açısından sınırlı durumlar söz konusudur. Bu tip durumlar ile karşılaşılmaması açısından konunun mevzuatlar dahilinde çözüme ulaştırılması için gerekli çalışmalar başlatılmalıdır. Ancak bu hususun çözümü için bulunacak yöntemlerde, kıyılarımızın bu tip gemiler için bir mezarlığa dönüşmemesini sağlayacak önlemleri içermelidir.Söz konusu seferden men veya terk edilmiş gemiler gerek demir alanlarında gerekse bağlı olduğu mahallerde çoğunlukla personelsiz, yeterli emniyet tedbirleri alınmamış, kendisi ve başka gemiler için adeta kaza davetiyesi çıkarır nitelikte sahipsiz ve başıboş durumdadırlar. Bu gemiler boş olsalar dahi içinde bulunan yakıt çevre için tehlike teşkil etmektedir.

Tüm bu gemiler için ortak bazı sorunlar ve sıkıntılar bulunmaktadır. Bunlar aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır;

- Özellikle demirde olan gemiler çoklukla personelsiz olduklarından kötü hava şartlarında seyir emniyeti için tehlike oluşturmaktadırlar. Geminin demir taraması durumunda römorkör desteği sağlansa dahi gemiden halat alacak personel olmaması çoğu zaman yardımın boşa çıkmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla geminin ancak karaya oturmasından sonra kurtarma çalışmaları başlayabilmektedir.
- Bu tip gemiler uzun süre sefer yapmadıklarından dolayı denetlenmemiş dolayısıyla bağlı kalmaktan ötürü karinesi sakal bağlayıp midye, yosun, istiridye benzeri maddelerle kaplanmıştır. Sac ölçümü yapılmadığından ve gerek duyulmadığından ötürü fiziki şartların uygun olmaması nedeni ile sac incelmesi zafiyetine uğramakta belli bir süre sonra su almaya başlamaktadır. Geminin bulunduğu yerde batması ise bir başka sorunu beraberinde getirmektedir.

Yukarıda kısaca belirtilen hususlar çerçevesinde en kısa süre içinde mevzuatta değişiklik yapılarak seferden men veya terk edilmiş gemilerin bir an önce bulundukları ortamdan satış, hurda, emniyetli hale getirilmesi yoluyla uzaklaştırılması denizlerimizin gemi çöplüğüne dönmemesi ve can, mal, seyir ve çevre güvenliği açılarından önem arz etmektedir.

2.2.8. Balık Çiftlikleri ve Denizlerdeki Diğer Yapılar

Deniz üzerindeki balık çiftliği, mendirek, dolfin, deniz deşarj boru hatları, rüzgâr enerjisi türbinleri vb. her yapı, yapının tesis edildiği bölgede seyir halindeki tüm gemiler için bir seyir tehlikesi oluşturmakla birlikte aynı zamanda gemilerin yapılara verebileceği zararlar da dikkate alındığında bu konuya verilmesi gereken önemin ne kadar büyük olduğunu da ortaya koymaktadır.

Seyir yapan gemiler ve deniz üzerinde inşa edilen/edilmeye başlanan tüm yapılar birbirleri için bir tehdit oluşturmakta ve meydana gelen kazalardan sonraki hukuki süreçte, bu yapılar hakkında denizcilerin bilgilendirilip bilgilendirilmedikleri büyük önem arz etmektedir.

Ülkemizde seyir emniyetine etki eden hususların çevre denizlerimizde seyir yapan tüm denizcileri uyarmak üzere, seyir duyuruları (Navigational Warnings) ile duyurulması veya deniz haritalarına Denizcilere İlanlar Bülteni (Notice to Mariners) ile işlenmek suretiyle yayımlama yetki ve sorumluluğuna sahip SHOD Başkanlığına bildirilmesine devam edilmektedir.

Balık çiftlikleri ve denizlerdeki diğer yapılar ile ilgili önemli bir diğer husus deniz üzerinde yapıların inşası esnasında veya sonrasında yapıların seyir emniyeti açısından uluslararası standartta görünür işaretlerle donatılmasıdır.

Bu hususlardaki taleplerin de seyir yardımcılarının kurulması ve işletilmesinde yetki ve sorumluluğa sahip Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne bildirilmesi ve anılan kurum tarafından bu işaretlerin konulduğu bildirilmeden, inşaata başlama izni veya yapı kullanım izinleri verilmemelidir.

Balık çiftliklerinin kurulmasından sonra işletme izinlerinin ilgili kurumların yerinde yapacakları ortak denetimi sonrasında verilmesinin sağlanmasının bu hususstaki sıkıntıları engelleyeceği değerlendirilmektedir.

Balık çiftlikleri son alınan kararlar ile açık denize açılma mevkilerinde kurulmaktadır. Bu durum balık çiftliklerinin seyir emniyetini olumsuz etkilemesine yol açmaktadır.

Liman Yönetmeliğine göre bu balık çiftliklerinin seyir feneri kullanmaları zorunlu olmasına rağmen bazı noktalarda kör sahaların oluşması, kullanılan seyir fenerlerinin özellikleri nedeniyle balık çiftliklerinin seyir emniyeti açısından tehlike oluşturduğu tespit edilmektedir.

Bu nedenle, seyir fenerlerine ilave olarak Otomatik Tanımlama Sistemi Seyir Yardımcısı (AIS-AtoN: Automatic Identification System Aids-to-Navigation) cihazlarının balık çiftliklerinde kullanılması hem balık çiftliklerinin konumu itibariyle seyir emniyetini sağlayacak bir konuma getirecek hem de balık çiftliklerini kontrol edecek Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ve adına Sahil Güvenlik Komutanlığı ile balık çiftlikleri sahiplerine takip ve kontrol kolaylığı sağlayacaktır.

2.2.9. Kablo ve Boru Hatları

Son yıllarda internet ve iletişim teknolojilerinde yaşanan hızlı gelişmeler, şehirlerdeki hızlı büyümeler, özelleştirme kapsamında bazı kablo ve boru hatları işlerinin taşeron firmalarca gerçekleştirilmesi sonucunda kablo ve boru hatlarının yerleri konusunda kesin olmayan bilgiler bulunmaktadır. Kablo ve boru hatlarının konumlarının arazide kontrol edilerek haritalara işlenmesi seyir emniyeti açısından olduğu kadar bu tip hizmetlerin aksamaması açısından da önem arz etmektedir. Konu ile ilgili olarak bir çalışma başlatılarak mevcut kablo ve boru hatlarının konumlarının net ve doğru şekilde belirlenmesi ve bundan sonra haritalara işlenmek için iletilen bilgilerin denetlenmesi ve kontrol eksikliğinin giderilmesi ile sektör, üniversiteler ve kurumlararası koordinasyonun arttırılması önemlidir.

Kablo ve boru hattı döşemeleri konusunda bir diğer önemli husus ise liman ve kıyı tesislerinin gelişme ihtiyacı ile kablo ve boru hatlarının sualtı temaslarıdır. Mevcut uygulamalar ve mevzuat yeniden gözden geçirilerek kıyı alanlarının gelişme süreci açısından durumun ayrıca değerlendirilmesi sağlanmalı ve gerek yapılaşma, gerekse kablo/boru hattı döşeme alanına izin verilmemeli/uygun alanlara yönlendirme yapılmalıdır.

2.2.10. Notik Yayınlar

Notik yayınlar ile ilgili olarak SOLAS, Bölüm 5, 9. Kural'ında taraf devletlere

atfedilen görevlerin yerine getirilmesi için gerekli faaliyetler SHOD Başkanlığı'nca Türkiye adına yerine getirilmektedir. Ancak bugün çok sayıda kuruluşun notik yayın olarak tanımlanabilecek yayınları bastığı ve yayımladığı görülmektedir. Bu hususun da eksik veya yanlış bilgilerin yayılmasının önüne geçilebilmesi amacıyla takibinin yapılması ve önüne geçilmesi için gerekli çalışmaların yapılması önemlidir.

Başta SOLAS ve DÇÖT gibi Notik Yayınlar olmak üzere Seyir emniyeti ile denizcilerimizin can ve mal güvenliğine doğrudan etki eden Notik Yayınların derleme ve basım işlemlerinin kişi ve özel kurum/kuruluşların dışında, gelişmeleri sürekli ulusal ve uluslararası toplantılara katılım sağlayarak takip eden, anılan konularda yetkili ve sorumlu olan başta SHOD Başkanlığı ve diğer devlet kurumları tarafından koordineli olarak yapılması büyük önem arz etmektedir.

2.2.11. Uluslararası Mevzuata Uyum ve Etkin Temsil

Geçtiğimiz son 10 yıl içerisinde gerek seyir emniyeti ve deniz güvenliği gerekse IMO sözleşmeleri ve uygulamaları konusunda ülke olarak ciddi yol kat edilmiştir. Sürekli değişen ve gelişen uluslararası düzenlemelerde günceli yakalamak ancak bu alandaki çalışmaların sürekli olarak takip edilmesi ve gelişmelerden ilgili kesimlerin güncel olarak bilgilendirilmesi ile mümkündür. Ülkemiz son yıllarda IMO'da etkin temsil kararını başarı ile uygulamakta ancak bu alandaki gelişimin süreklilik arz etmesi büyük önem taşımaktadır. Belirli bir seyir emniyeti konusu üzerinde dahi fikir bildiriminde bulunmak için IMO ve kurullarının çalışmalarının yakın takibi önemlidir. Bu nedenle atılmış adımlar son derece önemli ve değerli olmakla birlikte ilgili komisyonlarda uzun süreli istikrarı da gerektirmektedir. Bu husus göz önünde tutularak değerlendirildiğinde eksikliği hissedilen konu başlıklarına aşağıda yer verilmiştir;

- IMO kararlarına ulusal uyumunun sağlanması,
- IMO rehber/tavsiye kararlarını devamlı surette takip edecek, inceleyecek ve iç hukukumuza uygun yollarla dahil edilmesini sağlayacak bir sistemin kurulması,
- Deniz emniyeti ile ilgili gerekli görülen IMO sözleşmelerine taraf olunması ve iç hukukumuza uygun hale getirilmesi,
- MARPOL Ek-4'e taraf olunması durumunda denizlerimize özel duyarlı deniz alanı tanımının mevzuatımızda kullanılması,
- Ülkemizin ilgili kamu kurumları tarafından IMO, ITU, IHO (International Hidrographic Organization) ve IALA'da etkin temsil edilmesi yanında, özel firmaların da bu kuruluşlardan üye olabileceklerin, üye olmaları teşvik edilmeli ve konvansiyonların,

standartların oluşturulması aşamalarında ülke çıkarlarının daha etkili olarak savunulması yanında, gelişmelerin daha yakın takibi ile teknolojik uyum hızının arttırılması sağlanmalıdır.

2.2.12. Deniz Güvenliği Uygulamaları

Elektronik güvenlik sistemleri konusunda liman tesislerinin ağırlıklı olarak kamera ve turnike sistemleri kullanıldığı, bunun yanında diğer elektronik güvenlik sistemlerinin liman tesislerinde tercih edilmediği görülmektedir. Elektronik güvenlik sistemleri ile ilgili bir zorunluluk olmamakta birlikte ISPS KOD Bölüm B'de tavsiyeler bölümünde bulunulmaktadır. Elektronik güvenlik sistemleri standartları konusunda kurallar konulmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.ISPS Kod'a göre liman tesisine izinsiz girişlerin ve patlayıcı madde, silah ve tehlikeli maddelerin girmesini engellemek ve zorlaştırmak için güvenlik görevlisi istihdam edilmesi öngörülmektedir. Devlet kaynakları ile bu işlemi gerçekleştirmek mümkün olmadığından 2004 yılında 5188 sayılı Özel Güvenlik kanunu çıkarılmış ve bu kapsamda liman tesisleri özel güvenlik görevlileri istihdam etmeye başlanmıştır. Mülga Denizcilik Müsteşarlığınca, 18 Eylül 2009 tarihinde "Mülki İdare Amirliği'nin başkanlığında toplanan İl Güvenlik Komisyonlarında bu tesislerin güvenliğine yönelik olarak liman işletici kuruluşlarca özel güvenlik teşkilatlarının oluşturulması ile güvenliğin sağlanması ve asgari istihdam edilecek özel güvenlik personeli ihtiyacının karşılanmasına yönelik sayısal durumun tespit edilmesi amacıyla çalışmaların başlatılması" talep edilmiştir. Ancak yapılan denetimlerde veya tatbikatlarda liman tesislerinde hala yeterli sayıda güvenlik görevlisi istihdamı sağlanamadığı tespit edilmektedir.

ISPS Kod uygulamalarında liman tesisleri güvenlik görevlileri denizden devriye görevini yasalardan dolayı icra edememektedir.(Bakanlar Kurulu Kararı ile denizden güvenlik alanı verilen liman tesisleri hariç (Botaş, Tüpraş gibi)) Bahsekonu kanuna ilişkin çalışmaların tamamlanmasının, büyük bir eksikliği gidereceği değerlendirilmektedir.

2.2.13. Gemi Denetimi ve Mevzuat Uygulamaları

2.2.13.1. 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun

4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'da; adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araç gemi olarak, menfaat sağlamak kastıyla denizde kullanılan her gemi ticaret gemisi olarak tanımlanmıştır.

Aynı Kanun'da "yolcu; kaptan, gemi adamı veya geminin işi gereği gemide bulunan diğer kişiler, gemiyi donatan veya işletenin eş ve çocukları ile hizmetinde olan personeli, işletenin bir görev ile yolculuk eden adamı, temsilcisi ve memurları, taşınan hayvanların çobanları, mücbir sebeplerle veya kaptanın denizde can kurtarma ödevinden dolayı gemiye alınan kimseler ile bir yaşından küçük çocukların dışında kalan ve navlunlu veya navlunsuz taşınan herkesi" ifade etmektedir.

2.2.13.2. Gemilerin Teknik Yönetmeliği

4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun dayanağında hazırlanan 17/11/2009 tarih ve 27409 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nde "On ikiden fazla yolcu taşıyan ticaret gemisi" yolcu gemisi olarak tanımlanmıştır. Söz konusu Yönetmelik ile, gemilere denize elverişlilik belgesi, yükleme sınırı belgesi, liman çıkış belgesi ve su araçlarına su aracı uygunluk belgesi düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların, yükleme sınırlarının, sefer bölgelerinin belirlenmesi ile bunlara yönelik uygulama esasları ve belgelendirmelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesi amaçlanmıştır.Hareket kabiliyeti sınırlı ve engelli kişilerin deniz ulaştırmasından daha fazla yararlanmalarına yönelik olarak Yönetmeliğin Onbirinci Bölümünde tam boyu 24 metre ve üzerinde ve 150 den fazla yolcu taşıyan yeni yolcu gemilerine uygulanmak üzere "Yolcu gemilerinde hareket yeteneği kısıtlı olanlarla ilgili ek emniyet gerekleri ile ilgili genel kurallar" başlığı altında bir bölüm oluşturulmuştur.

2.2.13.3. Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik

Kabotaj hatlarında çalışan yeni ve mevcut yolcu gemileri ile yüksek hızlı yolcu gemilerinde; can ve mal emniyetini sağlamak, bu gemilerin tabi olduğu kuralları uluslararası sefer yapan yolcu gemilerinin kuralları ile uyumlaştırmak, yolcu gemilerindeki yolcular ile mürettebatın güvenliğine ve kurtarılmalarına ilişkin imkânları geliştirmek, oluşabilecek kazalarda arama ve kurtarma faaliyetlerinin ve kazanın olumsuz sonuçlarıyla mücadelenin daha etkin bir şekilde yapılmasını sağlamak amacıyla Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik hazırlanmış ve 12/12/2007 tarih ve 26728 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Yönetmelik, liman sınırlarını aşmak suretiyle kabotaj seferi yapan, yeni yolcu gemilerini, boyları 24 metre ve daha büyük olan mevcut yolcu gemilerini ve yüksek hızlı yolcu gemilerini kapsamaktadır.

12/12/2007 tarih ve 26728 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik gereği, "İdare, 1 Ekim 2010 tarihinde veya daha sonra omurgası kızağa konulan veya benzeri bir yapım aşamasında bulunan, genel taşıma amaçlı A, B, C ve D sınıfı yolcu gemilerine ve yüksek hızlı yolcu gemilerine, söz konusu Yönetmeliğin Ek-3'ünde verilen rehber esas alınarak hareket yeteneği az olan kişilerin güvenli olarak girmelerini sağlayacak önlemlerin alınmasını sağlar." hükmü amirdir.

Türkiye'de hareket kabiliyeti sınırlı ve engelli kişilerin deniz ulaştırmasından daha fazla yararlanmalarını ve bu konuda standartların yükseltilerek Avrupa Birliği normlarına uygun hale getirilmesini teminen bir proje tasarlanmış ve hazırlanan projenin Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, Merkezi Finans ve İhale Birimi (MFİB) ile Avrupa Birliği Delegasyonu'na sunulmasını müteakiben gerekli onaylar alınmış ve proje çerçevesinde gerek mevzuat oluşturma gerekse teknik anlamda kapsamlı bir fizibilite çalışması yapılmıştır.

Proje kapsamında ayrıca, hareket kabiliyeti sınırlı ve engelli kişilerin liman, iskele ve gemilerden uygun şekilde yararlanmaları ve bu çerçevede yapılacak altyapı ve deniz araçlarındaki modifikasyonlara ilişkin birer rehber kitap hazırlanmıştır.

Proje sonucunda hazırlanan Gemi El Kitabı çalışması gemilerde yapılacak değişikliklere ilişkin bir rehber niteliğinde ve Liman El Kitabı ise hareket kabiliyeti sınırlı kişilere yönelik limanlarda öngörülen değişikliklere ilişkin detaylı bilgiler içermektedir.

Ayrıca, taslak mevzuat çalışması yapılacak mevzuat değişikliği ve yürürlüğe girme takvimini içeren eylem planı oluşturulmuştur.

2.2.13.4. Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği

Hasarlı bir çarpışma durumunda Ro-Ro Yolcu Gemilerinin su üstünde kalabilirliğini arttıracak ve yolcular ile mürettebat için yüksek bir emniyet düzeyi sağlayacak olan özel denge gereklerini, bölgesel veya uluslararası çerçevede uygulanabilir bir şekilde belirlemek, Türk limanlarına veya Türk limanlarından yapılan düzenli Ro-Ro Yolcu Gemisi ve yüksek hızlı yolcu teknesi seferlerinin emniyetli bir şekilde yerine getirilmesini sağlayacak zorunlu denetimler sistemini koymak ve bu faaliyetlerle ilgili görev, yetki ve sorumluluklara ilişkin usul ve esasları tespit etmek amacıyla Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği 30/01/2008 tarih ve 26772 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

2.2.13.5. Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik

10/11/2006 tarih ve 26342 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmeliğin amacı; teçhizat, malzeme ve diğer unsurların, mürettebatın ve işletim prosedürlerinin, ulusal mevzuat hükümlerine ve gemilerden kaynaklanan deniz kirlenmesinin önlenmesi ve deniz emniyeti hususlarındaki uluslararası sözleşmelere uygunluğunun geminin kullanım amacına yönelik olarak denetlenmesine, uygun olmayanlar hakkında uygulanacak yaptırımlara ve belgelendirilmelerine ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun dayanağında, denizde can, mal ve çevre emniyetinin sağlanmasını teminen, bayrağımızı taşıyan gemilere periyodik olarak denetimler yapılmaktadır. Program dahilinde nitelendirilebilen bu denetimlerin dışında, gemilerin denize elverişliliklerinin devam edip etmediğinin, gemi işletici şirketlerinin güvenli yönetim sistemlerini tatmin edici düzeyde uygulayıp uygulamadıklarının tespitinin sağlanması ve gerektiğinde ilave önlemlerin alınması için program dışı denetimler, Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmeliği kapsamında Bakanlığımızca icra edilmektedir.

2012 yılı içerisinde kabotajda çalışan gemilerin uluslararası sefer yapan gemilerle seyir, can, mal, çevre emniyeti ile sağlık, çalışma koşulları ve yolcu konforu açısından eşdeğer ölçüde uyumlaştırılması hedefiyle "deniz ve içsularda yolcu taşımacılığı yapan gemilere program dışı denetim uygulanması"na başlanmıştır. Denetimler, gemilerin sadece teknik donanım uygunluğu yönüyle değil, insan odaklı, yolcu konforu, sıhhati ve memnuniyeti gözetilmek suretiyle gerçekleştirilmiş olup, denetimler sonucu tespit edilen uygunsuzluklar giderilmiş, eksiklik durumlarına göre gemilere mevzuat çerçevesinde İdari yaptırımlar uygulanmıştır.

2.2.13.6. Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik

25/11/2010 tarih ve 27766 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik ile ülkemiz liman/iskeleleri arasında ve ülkemiz limanları ile yabancı ülke limanları arasında yapılan düzenli seferlere ilişkin usul ve esasları belirlenmiştir.Söz konusu Yönetmelik, tüm sefer bölgelerinde, Türkiye Cumhuriyeti liman/iskeleleri arasında ve Türkiye Cumhuriyeti limanları ile yabancı ülke limanları arasında yapılan, yolcu motorları, yolcu, Ro-Ro/Yük, Ro-Ro/Yolcu Gemileri ve Feribotlar ile yapılan düzenli seferleri kapsar. Yönetmelik gereği işletmeciler, kabotaj hattında düzenli sefer yapacak gemiler için idareden hat izni almak zorundadırlar.

2.2.13.7. Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik

ISM Kodu ile denizde can, mal emniyeti ve deniz çevresinin korunması temelinde, gemi işletmeciliğinde uluslararası güvenlik standartlarını oluşturmak, gemilerin güvenli bir şekilde yönetilmesi ve işletilmesini sağlamak, bununla birlikte, deniz kazaları ile oluşabilecek deniz kirliliğini önlemek amaçlanmaktadır.

"İdare, Uluslararası Emniyet Yönetimi (ISM) Kodunun Türk Bayraklı gemilere ve işletmecilerine uygulanmasından sorumludur. İdare, yetkilendirilmiş kuruluşlara, idare adına Kodun uygunluğunun denetlenmesi ve kod belgelerinin düzenlenmesi yetkisini devredebilir. Türk bayraklı gemi ve deniz araçları ile bunların işletmecilerinin Uluslararası Emniyet Yönetimi Koduna uymasını sağlamak, gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan kirlenmeyi önlemek, gemilerin emniyetli olarak işletilmesi ve yönetilmesi için işletmeciler tarafından, işletmeci ve gemi tabanlı emniyet yönetimi sisteminin kurulması, uygulanması ve uygun şekilde sürdürülmesi, bunların idare tarafından kontrollerinin yapılması ile ilgili usul ve esasları belirlemek amacıyla 27/10/2009 tarihli ve 27389 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan, Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik yayımlanmıştır.Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin ulusal sefer yapan hat iznine sahip yolcu gemilerine ve işletmecilerine uygulanması ile ilgili asgari iş ve işlemleri belirlemek amacıyla "Ulusal Sefer Yapan Hat İznine Sahip Yolcu Gemilerine "Emniyet Yönetimi Kodu"nun Uygulanmasına İlişkin Talimat" yayımlanmıştır.

2.2.13.8. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği

26/03/2006 tarih ve 26120 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'nin amacı, deniz yetki alanlarımızda gerçekleşen taşımacılığın standarda uygun gemiler ile yapılmasını sağlamak üzere; gemilerin deniz emniyeti, deniz çevresinin korunması, gemide yaşam ve çalışma koşulları bakımından uluslararası sözleşmelere ve ulusal mevzuata uygunluğunu denetlemeye ve uygun olmayanlar hakkında yaptırım uygulamaya yönelik usul ve esasları belirlemek olup, 2012 yılı sonu itibariyle denetim oranımız % 39,9 olarak gerçekleşmiş ve toplamda limanlarımıza gelen 5791 yabancı bayraklı gemiden 2283 gemi denetlenmiştir.

2.2.14. Bir Yönetim Sistematiği Olarak Emniyet Yönetimi Sistemi

Emniyet Yönetimi Sisteminin genel olarak amacı, iş hedeflerini emniyetli bir şekilde yerine getirmesini sağlamaktır. Bu hedeflerin günümüzün sürekli değişmekte olan ve karmaşık gemi ortamında, işletmenin, emniyete ilişkin olarak kendisine düşen tüm yükümlülükleri yerine getirdiğini göstererek gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

İşin yapılandırılmış bir şekilde yönetilmesinin geniş kapsamlı faydaları olduğu bilinen bir husustur. Genel performansların iyileştirilmesine, işletme verimlilikleri getirilmesine, limanlardaki ve denetimlerdeki ilişkilerin geliştirilmesine ve müspet bir emniyet kültürü oluşturulmasına yardımcı olarak işe değer katar.

Yapılandırılmış bir yaklaşım benimsenmesi, emniyete ek olarak, kazaları önlemek amacıyla tehlikelerin teşhis edilmesine ve işletmenin kendi faaliyetleriyle ilgili risklerin sürekli yönetimine olanak sağlar. Bir emniyet yönetimi sistemi, ilgili tüm unsurlarının doğru bir şekilde uygulanması, işletmenin kendi faaliyetleriyle ilgili tespit edilmiş tüm riskleri her koşulda kontrol ettiği ve etmeye devam edeceğine dair gereken teminatı sağlar.

Emniyet Yönetimi Sisteminin uygulanması, Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik kapsamında hukuki açıdan bağlayıcı bir zorunluluktur. Fakat bu sisteminin uygulanabilirliği, tüm personelin zorunlu tutulması yerine, ihtiyaç olması bilinci ile sisteme katılımıyla mümkündür.

2.2.14.1. Az Sayıda Gemisi Bulunan İşletmelerde, Emniyet Kültürünün Oluşturulması ve Geliştirilmesi

Az sayıda gemisi bulunan ve genellikle küçük tonajlı (3000 groston altı) gemilere sahip firmalarda, emniyet yönetimi sisteminin uygulanmasında sorunlar bulunmaktadır. Bu sorun Paris, Akdeniz ve Karadeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumu kapsamında, Türk Bayraklı Gemilere yapılan denetimlerde de açıkça görülmektedir.

Aşağıda bu memorandumlara ait tutulmaların tonaja göre verileri bulunmaktadır.Tabloda görüleceği üzere, 01/01/2010 ile 01/01/2013 tarihleri arasında yapılan denetimler sonucunda, tutulmaların yarıdan fazlası, küçük tonajlı tabir edilen gemilerimizde yaşanmaktadır.

Bu sebeple bu gemilerin ISM sistemlerini etkinleştirmek, sadece tutulmaları önlemekle kalmayacağı gibi gemideki emniyet standartlarını da daha üst seviyeye çıkaracaktır. Ayrıca Türk Bayraklı Gemilerin prestiji de artırılmış olacaktır.

Tablo 2.2.2. Küçük tonajlı gemilerin yurtdışında tutulma oranları

	Toplam Tutulma Sayısı	3000 GT Altı Gemilerin Tutulma Sayısı	Küçük Tonajlı Gemi Tutulmalarının Toplam Tutulmalara Oranı (%)
Paris MoU	87	49	56
Akdeniz MoU	48	24	50
Karadeniz MoU	63	38	60

2.2.14.2. Yaşanan olumsuzların Türk Bayrağı Prestijine Etkileri ve Bu Etkilerin Azaltılması İçin Yapılması Gereken Uygulamalar

Gemilerimiz yurt dışı denetimlerindeki durumu ile, sadece bayrağımızı dalgalandırmamakta, ülkemizi, kültürümüzü ve gelişmişliğimizi de temsil etmektedir. Bu denetimlerde, gemilerimizde eksiklik tespit edilmesi, gemilerimizde emniyet standartlarının, sağlık koşullarının, yaşam standartlarının da düşük olduğunu göstermektedir. Her denetiminde gemilerde eksikliklerin tespit edilmesi normal bir durumdur. Gemi personeli sürekli aynı ortamda yaşadığı için en tecrübeli insanların bile gözünden kaçacağı hususlar olabilmektedir. Bunları en aza indirmek için ise yapılabilecekler arasında;

- Gemi ve şirket personeline, ISM sistemini uygulamayı bir zorunluluk yerine ihtiyaç olduğunun öğretilmesi,
- İşletmelerde, Emniyet Kültürünün oluşturulması ve sürekli gelişiminin sağlanması,
- Gemilerin ISM sisteminde bulunan gemi iç denetlerinin titizlikle uygulanması,
- Belirli periyotlar ile şirket yetkilileri tarafından geminin ISM sistemindeki hususların denetiminin titizlikle yapılması,
- Şirket ve gemide yapılan denetimlerde Bayrak Devleti ve/veya tetkilendirilmiş klas kuruluşlarının daha ayrıntılı denetimler yapması sıralanmaktadır. Unutulmamalıdır ki, ISM sistemi insan merkezli çalışan, yaşayan bir sistem olması sebebi ile bu sistemde oluşan çözümler insan odaklı olmak durumundadır.

Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik ile birlikte 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Yönetmeliği, Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik ve ilgili mevzuat kapsamında emniyet tedbirlerinin artırılması hususunda işlemler yapılmaktadır.

2.2.15. Şirket ve Gemi Üzerinde ISM Sisteminin Etkinliğinin Artırılması

Emniyet Yönetimi Sistemi, bir gemi adamının işe alınmasıyla başlayan, bir süreçtir. Gemiye katılmadan önce, kendi görev tanımlarının yanı sıra ofiste şirketin ISM sistemi, şirket politikaları, emniyet kültürü, yangın emniyeti, deniz emniyeti, gemi güvenliği, çevre kirliliği ile mücadele ve kirlilik önleme, konularını da içeren bir eğitim verilmektedir. Her gemi adamının gemideki görevlerine göre yoğunlaşan bu eğitimler, personel gemiden ayrılana kadar devam ettirilmektedir.

Ayrıca, gemi personelinden başlayarak, şirket, denetim görevlileri, yetkilendirilmiş kuruluşlar ve idare bu sistemin işleyişinde ve gelişmesinde pay sahibidir. Gemi personeline verilen eğitimlerden, idarenin yapmış olduğu ulusal ve uluslararası mevzuata kadar geniş bir çerçeveye sahip olan bu sistemin geliştirilmesinde tüm ögelere sorumluluk düşmekte ve herkesin kendi üzerine düşen sorumlulukları yerine getirmesi gerekmektedir.

2.2.16. Gemide Sağlık, Hijyen Konularında Şartların İyileştirilmesi ve Acil Durumlarda Uygulama Prosedürlerinin Geliştirilmesi

Uluslararası seyahat ve ticarette önemli rol oynayan gemiler, sağlık açısından çok farklı ve özel koşullara sahiptirler. Karadan dolayısıyla sağlık hizmetlerinden uzakta, uzun ve zorlu sefer şartlarında çalışan ve birbirine yakın kamaralarda kalan, yemek ve suları ortak tedarik edilen, kaza ve yaralanma risklerine açık izole insanları taşırlar. Bu koşullar, çeşitli sağlık sorunlarının ortaya çıkması için elverişli bir ortam oluşturur.

Gemiler, insanları veya sivrisinekler ve fareler gibi diğer bulaşıcı hastalık taşıyan canlıları limanlar arasında taşıyabilir ve bu nedenle hastalığın ve hastalık etkenlerinin ulusal ve uluslararası yayılımının bir aracı olarak hareket edebilir. Tarih boyunca gemiler, bulaşıcı hastalıkların bütün dünyaya yayılmasında önemli bir rol oynamıştır.

Gemilerdeki sağlık risklerinin (yaralanma, hastalık vb) bu denli yüksek olması nedeniyle risklerin azaltılması, gerçekleşmesinin önlemesi ve risk gerçekleştiğinde ise uygun yanıt verilmesi süreçlerinin iyi yönetilmesi hayati önem taşımaktadır.

Gemilerimizdeki bu iyileştirme/geliştirme faaliyetleri, mevzuat yükümlülüklerinin yerine getirilmesi, gerçekleştirilen ulusal/uluslararası denetimlerin sorunsuz olarak tamamlanması, olası maddi kayıpların önüne geçilmesi ve ülke prestiji açısından da elzemdir. Gemi inşasında sağlık-hijyen faktörünün göz önünde bulundurulması ile iyi bir sağlıklı tasarım, gemiden kaynaklanan veya gemi limanda dış risklerle temas kurduğu zaman ortaya çıkan kötü sağlık sonuçlarının oluşması ihtimalini büyük ölçüde azaltmaktadır. Gemi inşası ve planı, kullanım amacına uygun olmalıdır. Bunun için gemi sağlığını etkileyen önemli tasarım ve yapım ayrıntılarına dikkat edilmelidir. Geminin sağlık tasarımı ne kadar iyi ve tehlikelere karşı ne kadar güvenli olursa, gemi donatanı/işletenin, geminin tabiatında bulunan riski en aza indirgemesi o kadar kolay olur. Bunun aksine, çok sayıda kusuru ve operasyonel uygulamalara aşırı derecede bağımlı çok sayıda bölümü olan bir gemi tasarımının salgınlara neden olma ihtimali vardır. Genel olarak, gemilerin tasarımı ve inşası ve bununla bağlantılı ekipmanlar, uluslararası kabul görmüş standartlara uygun olmalıdır.

Gemi sağlık ve hijyen emniyet sistemlerinin (gıda, su, atık, vektör vb) geliştirilmesi ve sürdürülebilirliğinin sağlanmasıyla ilgili olarak, gemilerin, yolcular ve mürettebat için güvenli bir ortam sağlayacak şekilde kullanılabilmesini, hastalıkların oluşmasının ve bulaşmasının engellenmesini sağlamak için su, gıda, atık, vektör, hava kalitesi güvenlik sistemlerinin oluşturulması, etkin işlerlik ve sürdürülebilirliğinin sağlanması gerekmektedir.

Gemide, tüm acil durumlara hazırlıklı olunması konusunda eğitim ve uygulamalar yapılmasıyla ilgili olarak, gemide herhangi bir acil sağlık durumu meydana gelmesi halinde gerekli yanıtın doğru, zamanında ve tam olarak verilebilmesi için;

- İlgili personelin eğitimlerinin sağlanması ve bilgilerinin güncel tutulması,
- Gemi revir, tıbbi ekipman ve ilaç altyapısının güçlendirilmesi ve sürekli hazır tutulması,
- Acil durum yazılı planlarının hazırlanması, planların periyodik olarak test edilmesi,
- Acil tıbbi görüş hizmetleri (tele medikal) alabilmek için dışarıdan destek istemek ve bunun sonrasında gemideki halk sağlığı riskini yetkili makama bildirmek üzere gemide iletişim alt yapısı ve prosedürlerin bulunması, çalışmaların hassasiyetle yürütülmesi gerekmektedir.

Gemi Denetimleri ve Gemi Sağlık Sertifikası Düzenleme El Kitabı, Gemi Sağlık Rehberi ve Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan

“Gemiler İçin Tıbbi Rehber” kitabında yukarıda belirtilen tüm faaliyetler hakkında detaylı bilgilere yer verilmiş olup, söz konusu rehberler çalışmaların yürütülmesinde yol gösterici olmaktadır.

2.2.17. 2012 Yılı Bayrak Devleti Uygulamaları Sonuçları

Liman Başkanlıklarımızda görevli gemi denetim uzmanlarınca, 2012 yılı içinde uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerin emniyet standartlarına uyumunu teminen; 1328 bayrak devleti denetimi (ön sürvey ve program dışı sürvey), 1072 uluslararası geçerliliği olan belgelendirme gerçekleştirilmiştir.

Yapılan bu faaliyetler neticesinde; gemilerimizin emniyetli işletimi sağlanarak liman devleti denetimlerinde performanslarının artırılması ve gereksiz beklemelerin de önüne geçilerek ticari bakımdan kayıpların önlenmesi sağlanmıştır.

2.2.18. MLC 2006 Sözleşmesi Çalışmaları

MLC 2006 sözleşmesi, gemi adamlarının güvenli ve emniyetli iş ortamı, adil istihdamı, gemide saygın iş ve çalışma hakkı, sağlık koruması ve tıbbi bakımı, refah tesisleri ve diğer sosyal güvencelere ilişkin haklarına ilişkin önemli düzenlemeler getirmektedir. Sözleşme 2013 yılı ikinci yarısında yürürlüğe girecektir. Bu bağlamda, 500 GT(Groston) ve üzeri uluslararası sefer yapan tüm gemiler bu sözleşme hükümlerine tabi olacaktır. “Türk Bayraklı Gemilerin 92 ve 133 Sayılı ILO Sözleşmeleri Kapsamında Denetimi ve Belgelendirilmesi hakkında Talimat” yayınlanarak, yeni bir denetim ve belgelendirme mekanizması oluşturulmuştur. Konuyla ilgili olarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

2.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri

2.3.1. Deniz Çevresi

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. Dünya üzerinde meydana gelen büyük ölçekli kazalarda halkın gönüllü katılımı ile çalışmaların yapılmaktadır. Ülkemiz coğrafi konumu itibariyle, deniz ulaştırması açısından dünyanın önemli geçiş yolları üzerinde bulunmaktadır. Bu nedenle, boğazlarda yoğun bir deniz trafiğine sahiptir. Türkiye’yi çevreleyen Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz

yarı kapalı denizler olduklarından, suların kendini yenileme süreci çok uzun yıllar almaktadır. Bu durum Ülkemizi önemli kirlilik sorunlarıyla karşı karşıya bırakmaktadır.

Gemilerin sintine ve balast sularını, çöp ve kanalizasyonlarını uygun olmayan şekilde denize boşaltmaları, denizlerde ve limanlarda büyük ölçüde kirliliğe yol açmaktadır. Kirliliğin bir başka önemli nedeni deniz kazaları sonucunda meydana gelen kirliliktir.

Özellikle Karadeniz ile Akdeniz arasındaki tek deniz ulaşım yolu olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları Gemi Trafik Hizmetlerinin gözetlemesine rağmen kaza riskinin en yüksek olduğu geçiş yollarıdır. Boğazlarda, ham petrol, türevleri ve kimyasal yükler taşıyan gemilerin kaza yapma ihtimali nedeniyle büyük bir kirlilik riski oluşturmaktadır.

2.3.1.1. Acil Müdahale Merkezleri

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.

2.3.1.2. Denizde Petrol Kirliliğine Acil Müdahale

Ülkemizin kazalara yönelik ulusal anlamda organizasyonları mevcuttur. Bu konuda ülkemizde sadece kamu ve özel kuruluşların değil, halkın da yeterli bilgi ve kabiliyet ile acil müdahaleye katılım sağlayabilmesi gerekmektedir.

Ulusal anlamda yapılan çalışmalar neticesinde, kurum ve kuruluşlar bazında önemli bir bilinçlenme oluştuğu, hazırlanan kıyı tesisi acil müdahale planları, ekipman bilgi ve donanımı, eğitimli personel ve düzenlenen tatbikatlar, kamu kuruluşlarının da desteğiyle bu alandaki çalışmalar için önemli düzeyde farkındalık yaratmıştır.

Geçtiğimiz yıllarda Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 5312 sayılı yasa çerçevesinde yürütmüş olduğu yoğun, geniş katılımlı hazırlık çalışmaları ülkenin bu alandaki düzeyini gözle görülür ve ölçülebilir şekilde yükseltmiştir. Yoğun hazırlık çalışmaları sonucunda, üç önemli ürün ortaya çıkmıştır.

a) Türkiye, artık kendi programını daha da geliştirebilecek öz bilgisini üretmiştir.

b) Başta kamu yönetim birimlerinde olmak üzere, yaygın farkındalık yaratılmıştır.

c) Saha uygulamasının “anaç” ayağı olarak nitelediğimiz Kıyı Tesisleri Acil Müdahale programına işlerlik kazandırılmıştır.

Başarılı bulunan genel programın değerlendirilme ve revizyonunun Şura programında tartışmaya açılması da, “ülkenin kendi bilgisini üretmiş olmasının” özgüven ifadesi olarak görülmektedir. O nedenle, aşağıdaki sunulan tüm görüş ve değerlendirmeler, eleştiri veya dar bakışlı yakınmalar olmayıp, bu başarılı programın daha da ileriye gitmesi arzulanmaktadır. Böylelikle denizlerimizin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde doğrudan ilgisi olan her kamu/özel kurum/kuruluşun eğitilmesi ve operasyonları doğru yönetmesi amaçlanmıştır. Eğitimlerinin tamamlanmasının ardında bu konuda tatbikatlar artarak devam edecek ve olaylara hazırlıklı olunması ve zararların en aza indirilmesi sağlanmıştır.

Kamu kurum/kuruluşları, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının kaza sonucu olan petrol ve diğer zararlı madde kirliliklerine karşı birlikte hareket edebilme hazırlıklı olma ve erken reaksiyon kabiliyetlerinin artırılması amacıyla;

1. Karadeniz Ereğli Sulh 2007 Uluslararası Tatbikat Eylül 2007,
2. İzmit Körfezi’nde Petrol Kirliliğine Müdahale Bölgesel Tatbikatı Mayıs 2008,
3. İskenderun Körfezi’nde Petrol Kirliliğine Müdahale Bölgesel Tatbikatı Kasım 2008,
4. İzmir Aliağa Körfezi’nde Petrol Kirliliğine Müdahale Ulusal Tatbikatı Mayıs 2009,
5. Romanya Köstence’de Uluslararası Tatbikat Temmuz 2009,
6. Samsun’da Petrol Kirliliğine Müdahale Bölgesel Tatbikatı Kasım 2009,
7. Çanakkale’de Petrol Kirliliğine Müdahale Bölgesel Tatbikatı Mayıs 2010,
8. Antalya’da Petrol Kirliliğine Müdahale Ulusal Tatbikatı Ekim 2010,
9. Gürcistan’da Karadeniz’e kıyısı olan Ülkelerke Yapılan Tatbikat-Eylül 2011
10. İstanbul’da Petrol Kirliliğine Müdahale Ulusal Tatbikatı Eylül 2011,
11. KKTC’da Petrol Kirliliğine Müdahale Ulusal Tatbikatı Kasım 2011,

tarihlerinde icra edilmiştir.

Ülkemiz denizlerinde meydana gelebilecek kaza sonucu kirliliklere acil müdahalede bulunabilecek ve kıyı tesisleri ile beraber ortak hareket edecek, operasyonları doğru gerçekleştirebilecek, dolayısıyla kirlilik zararlarının en az seviyede tutulmasını sağlayacak profesyonel firmaların oluşumu için “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Görevi Verilebilecek Kurum/Kuruluşların

Seçimine İlişkin Tebliğ" yayımlanmıştır. Kazalara acil müdahalede bulunabilecek ve kıyı tesisleriyle ortak hareket edebilecek 11 adet firma yetkilendirilmiştir.

Kıyı tesisleri: %90 oranında acil müdahale firmalarıyla sözleşme imzalanmış bulunmaktadır.

2.3.1.3. Acil Müdahale Merkezlerinin Oluşturulması ve Denizlerimizde Mevcut Durumun Tespiti Projesi

Projenin hedefi, petrol ve diğer zararlı maddelerle meydana gelebilecek deniz kirlenmesine müdahale edecek acil müdahale merkezleri için en uygun sayı, konuşlanma, yer, araç, ekipman, malzeme ve personel ile kirlenmeye müdahale için en uygun yöntemleri ve buna yönelik eğitim metodlarını belirlemek, deniz çevresinin ve kıyılarının bu maddelerle kirlenmesine karşı hassasiyetlerini ve acil durumlarda alınacak tedbirler ile deniz ortamını kirletici bu maddelerin etkilerini içeren bir veri tabanı oluşturarak müdahalede etkinliği artırmaktır. Söz konusu veri tabanı coğrafi bilgi sistemi içinde yer almakta, petrol ve diğer zararlı maddelerden kaynaklı kirliliğin yayılım modelleri de yine aynı sistem içinde çalışmaktadır.

Kısaca proje kapsamında elde edilen tüm veriler coğrafi bilgi sisteminde bir karar destek sistemi ile beraber çalışmakta acil bir durumda karar vericilerin veriyi bir anda yorumlayabilmesini, dolayısı ile etkin ve doğru müdahaleyi yapmasını sağlamaktadır. Söz konusu coğrafi bilgi sistemi TÜBİTAK MAM tarafından geliştirilmiş ve Ekim 2009 yılında Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi binasına kurulmuştur. Ulusal acil müdahale merkezi tamamlandığında ise sistem merkezin kurulacağı alana taşınacaktır. Proje dâhilinde kıyılarımıza ait hava fotoğrafları Genelkurmay Başkanlığı tarafından çekilmiştir. Türk sahillerinde ve Türk sularında duyarlılık haritaları oluşturarak riskli ve az riskli bölgeler belirlenmiş ve bu çalışmalar sonucunda bir risk yönetim sistemi oluşturulmuştur.

Denizlerimizin mevcut kirlilik durumu ve kıyılarımızdaki çevresel açıdan hassas alanlar belirlenmiş, çevresel açıdan hassas haritalandırma tamamlanmıştır. Ulaştırma Denzicilik ve Haberleşme Bakanlığı Tekirdağ Marmara Ereğlisi'nde bulunan 4490 parsel numaralı LORAN-C İstasyonu arazisi, 5312 sayılı Kanun gereği petrol ve diğer zararlı maddelerden kaynaklı kirliliğe karşı "Ulusal Acil Müdahale Merkezi" olarak, Antalya ili Konyaaltı ilçesinde, Hurma Köyü sınırları içinde yer alan 3952,6 metrekarelik alanda "Bölgesel Acil Müdahale ve Eğitim ve Koordinasyon Merkezi" olarak belirlemiş ve gerekli ödenekler ayrılmıştır. Bunun dışında kalan ülkemiz deniz alanları için ise depolama

istasyonları, kıyı tesislerinin imkan ve olanakları ile acil müdahale hususunda yetki verilecek firmaların görevlendirilmesi ve bunların ulusal merkezden koordinasyonu şeklinde bir yapılanmanın başlangıç olarak uygun olacağı, daha sonra yapılacak risk analizlerinde ve ülkemizin ihtiyaçları doğrultusunda istasyon sayılarının artırılması planlanmıştır. İlk aşamada Tekirdağ ve Antalya'da yapılacak olan merkezlerin dışından ülkemiz deniz alanlarından boşluk bırakmadan kontrol altında tutabilecek 16 adet depolama istasyonun da yerleri belirlenmiş olup, 2014 yılında hizmete girmesi planlanmaktadır.

Antalya ilindeki Deniz Kirliliğine Karşı Bölgesel Acil Müdahale-Eğitim ve Koordinasyon Merkezi tamamlanmış olup 2013 yılı sonunda hizmete girecektir. Tekirdağ'da yapılacak olan Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi için ise ihale hazırlıkları başlamış olup 2013 yılı sonunda yapım ihalesine çıkılması planlanmaktadır.

PROJE BÜTÇESİ

Proje Toplam Bütçesi	109,158,000 TL
Etüd-Proje	5,184,000 TL
Hizmet Tesisleri	31,369,000 TL
Makine-Teçhizat	72,605,000 TL

2.3.1.4. Denizde Kirliliğin İzlenmesi

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın kirliliğin önlenmesine yönelik en önemli faaliyetlerinden biri uydu fotoğrafları yardımıyla kirleten gemilerin tespit edilerek işlem yapılması veya ilgili ülkelere bildirilerek işlemin yapılması talep edilmektedir. Bu sayede gemilerin izlendiklerini fark etmeleri sonucu daha dikkatli davranmaları sonucunda gelen ihbarların azalmış olup, dolayısı ile kirlenmenin önlenmesine yönelik önemli bir adım atılmıştır.

Uydu görüntülerinin elde edildiği "Clean Sea Net" sisteminden gelen ihbarlar 24 saat esasına göre çalışmakta olan Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezine ulaşmakta, oradan ilgili birimlere dağıtılmaktadır. İhbarın alınmasına müteakip Sahil Güvenlik Komutanlığımızın deniz ve hava unsurları ile kirliliğin yerinde tespiti yapılmakta ve kirliliğe sebep olan bir gemi ise vardığı limanda detaylı bir şekilde denetlenmekte, denetlemeler sonucunda kirlilik yaptığını kanıtlayan deliller bulunmasına müteakip cezai işlem uygulanmaktadır.

2011/2 sayılı Genelgenin yürürlüğe girmesinden bugüne kadar 84 adet şüpheli gemi tespit edilmiş bu gemilerden 38 adeti liman başkanlıklarımıza 46 adeti yabancı ülkelere denetimleri yapılmaları için iletilmiştir.

2.3.1.5. Gemilerin Balast Suları ile Taşınan Zararlı Sucul Organizmalar ve Alınan Tedbirler

Gemilerin balast suları ile taşınan zararlı sucul organizmalar sonucu çevrenin olumsuz etkilenmesinin azaltılması amacıyla; gemilere, liman devletlerine ve bayrak devletlerine kurallar getiren bir uluslararası sözleşme olan Uluslararası Balast Suları ve Sedimanları Yönetimi ve Kontrolü Sözleşmesi Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde görüşülen ve geliştirilen bir sözleşme olup, Türkiye sözleşmeye taraf olmamıştır. Ancak sözleşmenin tüm gereklerini yerine getirmek üzere hazırlıklarını tamamlamış ve Sözleşme ile ilgili kanun tasarısı Türkiye Büyük Millet Meclis'inde görüşülmektedir.

"Balast Suları ile Taşınan Zararlı Sucul Organizmaların Kontrolü ve Yönetimi Projesi" kapsamında proje çıktılarının Türk deniz alanlarında uygulanması, deniz ticaretindeki gereksiz gecikmelerin önlenmesi, balıkçılık, kültür balıkçılığı, turizm, çevre alanlarında balast sularının neden olduğu zararın giderilmesi, geçimini denizler vasıtası ile yapan kişilerin kayıplarının önlenmesini sağlayacaktır.

Proje Sonucunda Elde Edilenler;

- Proje Temmuz 2008 de tamamlanmıştır.
- Limanlarımıza taşınan balast suyu envanteri çıkarılmıştır.
- 10 yıllık balast suyu taşınımı için trend analizi yapılmıştır.
- Limanlarımıza taşınan zararlı türler tespit edilmiş ve türler hakkında detaylı bilgiler içeren bir istilacı türler veri tabanı oluşturulmuştur.
- Limanlarımız için risk değerlendirmesi yapılmış ve risk seviyelerine göre sınıflandırılmıştır.
- Hassas kıyı alanlarımız belirlenmiştir.
- Çevre denizlerimizdeki balast değişimi yapılabilecek alanlar uluslararası sözleşme gereklilikleri esas alınarak belirlenmiş ve haritalandırılmıştır.
- İnternet üzerinden çalışan balast suyu raporlama sistemi hazırlanmıştır.
- Coğrafi bilgi sistemi oluşturularak proje kapsamında toplanan tüm veriler bu sisteme eklenmiştir.
- Taslak ulusal mevzuatlar hazırlanmıştır.

- Konu hakkında eğitim notları hazırlanmış ve kitap haline getirilmiştir.
- Balast suyu arıtımı ve sediman alım tesisleri ile ilgili teknolojiler derlenmiştir.
- 100'den fazla gemiden balast suyu numuneleri alınarak analizleri yapılmıştır.

Uluslararası Balast Suları ve Sedimanları Yönetimi ve Kontrolü Sözleşmesinin imzalanması süreci IMO'nun Deniz Çevresini Koruma Komitesi Toplantısı'nın 59 uncu dönem oturumunda projeye ilişkin bir belge sunulmuş, yine aynı komitenin 2010 yılındaki 60 ıncı oturumunda projenin İskenderun Körfezi BOTAŞ Limanı için pilot uygulamasının başlayacağı tüm üye ülkelere duyurulmuştur. Bunlara ek olarak Türkiye, IMO tarafından yürütülen "Gelişmekte Olan Ülkelere Destek Vermek İçin İşbirliği Oluşturulması Projesi (Globallast Partnership Projesi)"nin Akdeniz bölgesi için lider ülke görevini yürütmektedir.

2.3.1.6. Balast suyu raporlamaları ve raporlama sistemi

TÜBİTAK MAM tarafından gerçekleştirilmiş olan Balast Suyu Yönetimi projesinde geliştirilen ve internet üzerinden ulaşılan Balast Suyu Raporlama Form Sistemi 2007 yılından beri tüm limanlarda kullanılmaktadır. Ulusal limanlara yanaşan her bir gemi tarafından doldurulan IMO-Balast Suyu Raporlama standart formu acenteler tarafından sisteme girilmektedir. Sisteme girilen bilgiler liman başkanlıkları tarafından onaylanmaktadır. Balast Suyu Raporlama Form Sistemi her bir gemi tarafından limanlarımıza basılan balast sularının miktarı ve orijini ile ilgili verileri sağlayan bir veri tabanı olarak oldukça yararlı olmakla birlikte sistemdeki verilerin doğruluğunun sağlanmasında liman ve acentelerin farkındalıklarının artırılması gerekmektedir.

2.3.1.7. Gemi İşleticileri İçin Arıtım Sistemleri, Sertifikasyon

Uluslararası Balast Suları ve Sedimanları Yönetimi ve Kontrolü Sözleşmesinin kabul edilmesi durumunda gemilerin D-2 kuralında tanımlı tarihlere göre balast suyu arıtım sistemleri ile inşa edilmesi, daha önce inşa edilen gemilerin de kapasitelerine göre 2016 yılına kadar balast suyu arıtım sistemine geçişlerini tamamlamaları gerekmektedir.Balast sularının zararlı etkilerinin azaltılması için kullanımı planlanan balast suyu arıtım sistemlerinin, Sözleşmeye göre geliştirilme aşamasının başlangıcından sonuna kadar, yani kullanılabilir oluncaya kadar bir takım onay süreçlerinden geçmesi gerekmektedir. Bu onay süreçleri sistemin hem çevre üzerindeki etkilerini hem de performansını test etmeye dayanmaktadır.

2.3.1.8. Gemi Kaynaklı Emisyonlar ve İklim Değişikliği

Özellikle, gemi emisyonlarından kaynaklanan hava kirliliği yaygınlaşacak bir durum haline gelmektedir. Kullanılan yakıtların egzoz emisyonları küresel ısınmayı, asitleşmeyi ve hava kalitesinde kötüleşmeyi arttırdığı kanıtlanmıştır. Diğer taraftan nüfusun yoğun olduğu kıyı şeridindeki bölgelerde, gemi kaynaklı emisyonların yarattığı kirlilik insan sağlığı üzerinde olumsuz etkilere yol açabilmektedir.

1978 Protokolü ile Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1997 Protokolü ile "Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi için Kurallar" isimli Ek VI (MARPOL Ek VI) Sözleşme'ye eklenmiş ve 19 Mayıs 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 14 Temmuz 2012 tarihi itibariyle 68 ülke bu protokole taraf olmuştur.

Protokol ile gemilere getirilen kurallar şu şekildedir:

Ozon inceltici özelliği olan gazların (HCFC dışında) geminin soğutma ve yangın söndürme sistemlerinde kullanılması yasaklanmaktadır. Gemi yakıtlarındaki kükürt oranları 2012 yılı itibariyle en fazla %3,5 olacak şekilde sınırlandırılmış olup, bu değer 2020 den sonra %0,5 olacaktır. Ancak Emisyon Kontrol Alanlarında (ECA) ise 2010 yılından itibaren %1,0 2015 ten sonra ise %0,1 olacaktır. (mevcut ECA alanları: Baltık, Kuzey Denizi, Kuzey Amerika, Karayipler) Düşük kükürt kullanımı yerine gemi bacalarının kükürt oksit emisyonunu sınırlandırmaya imkân veren sistemler kullanılması alternatifi gemilere verilmiştir. Ancak bu sistemler ticari olarak yaygın değildir.

1997 Protokol'ü kapsamına giren ve yabancı limanlara giden Türk Bayraklı gemiler, liman devleti kontrolü ve uygulamaları gereği, Ülkemiz taraf olmamasına rağmen, Ek VI hükümlerine tabi olmaktaydı. Söz konusu Protokole taraf olduğumuz için artık Türk limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilere de bu Ek'in hükümlerini aynı şekilde uygulamaya yönelik yasal zemin oluşmuştur.Bunların dışında, "Denizcilik Yakıtlarına İlişkin Teknik Düzenleme Tebliği" ile II. grup deniz motorini ile ilgili düzenleme yapılarak kükürt içeriği %1,5'i geçen II. Grup deniz motorininin piyasaya arzı 01/11/2009 tarihinde yasaklanmış ve "Denizcilik Yakıtlarına İlişkin Teknik Düzenleme Tebliği'nde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Tebliğ" ile denizcilik yakıtları içerisinde yer alan I. Grup deniz motorini ile ilgili düzenleme yapılmış ve kükürt içeriği %0,1 'i geçen I. grup deniz motorininin piyasaya arzı 31/12/2011 tarihinden sonra yasaklanmıştır.

Kabotaj taşımacılığı için MARPOL EK VI gerekliliklerine uyan deniz yakıtları arz edilmekte ve tüketilmektedir. Bu da MARPOL EK VI nın kabotaj seferi yapan sektöre etkisinin olmayacağının bir göstergesidir. Ancak, 15.03.2012 tarihi itibariyle Resmi Gazetede yayınlanan metin 01.01.2013 tarihinde yürürlüğe giren ve sera gazı emisyonları ile ilgili MARPOL Ek VI değişikliklerini içermemektedir.

Marpol EK VI değişikliklerini onaylamaya söz konusu Kanun kapsamında Bakanlar Kurulu yetkilidir. Bu yetki kapsamında gerekli değişikliklerin Bakanlar Kurulu tarafından yayınlanması gerekmektedir.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yürütülmekte olan Gemi Kaynaklı Emisyonlar AB Eşleştirme Projesi kapsamında, MARPOL Ek VI'nın uygulanmasına yönelik yapılması gereken mevzuat çalışmaları belirlenmiştir. Bu kapsamda;

Çevre Kanununda değişiklik yapılarak Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına idari para cezası kesme yetkisinin devredilmesi,

"Bazı Akaryakıt Türlerindeki Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik" te değişiklik yapılması,

Projenin yürütülmesi için İspanya Krallığı seçilmiş olup, 2012 yılı Mayıs ayı sonunda proje resmi olarak başlamıştır.

Başlama : 2012 Mayıs
Bitiş : 2013 Son çeyreği
Süresi :18 ay

Gemi kaynaklı hava kirliliği ve sera gazlarıyla mücadeleye yönelik önlemler MARPOL Ek VI Kapsamında düzenlenmektedir.

2.3.1.9. Gemi Kaynaklı Emisyonlar

- SOx (Kükürt Oksitler) ler;
- NOx (Azot oksit) ler:
- SOx ile ilgili ulusal mevzuat;

Bazı Akaryakıt Türlerindeki Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik 6/10/2009 tarihli ve 27368 nolu Resmi Gazetede yayımlanmış olup aşağıda özetle belirtilen denizcilikle ilgili hükümler 1/1/2012 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir:

(1) Türkiye Cumhuriyeti deniz yetki alanları ve kirlilik kontrol alanları içerisinde yer alan SOx emisyonkontrol alanlarında kükürt içeriği kütlece %1,5'i geçen denizcilik yakıtlarının kullanılmaması için gerekli tüm tedbirler alınır. Bu hüküm, seferine ülkemiz deniz yetki alanları dışında başlamış gemileri de içerecek şekilde bayrağına bakılmaksızın her gemiye uygulanır.

(2) IMO tarafından "MARPOL Sözleşmesi Ek-VI"da tanımlanan SOx emisyonkontrol alanlarında seyreden tüm Türk bayraklı gemiler kükürt içeriği kütlece %1,5'i geçen denizcilik yakıtı kullanamaz.

(3) Düzenli sefer yapan tüm yolcu gemileri, ülkemiz deniz yetki alanları ve belirlenen kirlilik kontrol alanlarında seyrederken kükürt içeriği kütlece %1,5'i geçen denizcilik yakıtını kullanamaz. Bu hüküm, seferine ülkemiz deniz yetki alanları dışında başlamış gemileri de içerecek şekilde, bayrağına bakılmaksızın her gemiye uygulanır.

Aşağıdaki gemilerde kükürt miktarı kütlece % 0,1'i aşan denizcilik yakıtları kullanılamaz.

a) İç su araçları.

b) Rıhtımdaki gemiler. Ayrıca;

1. Ülkemiz deniz yetki alanlarında IMO tarafından Emisyon Kontrol Alanı (ECA) alanı ilan edilmiş halihazırda bir bölge bulunmamakla beraber, 25 Mayıs 2012 de başlayan "Türkiye'de Gemi Kaynaklı Emisyonların Kontrolü" AB Eşleştirme Projesi kapsamında Türk Boğazları ve Marmara Denizi Bölgesinin ECA ilan edilebilmesi amacıyla IMO nezdinde başvuru yapılabilmesine bilimsel altyapı oluşturacak çalışmalar gerçekleştirilecektir.

2. Ülkemizin MARPOL Ek-VI'ya taraf olma teklifi Meclis Alt Komisyonundan ve Genel Kuruldan geçmiş olup, Resmi Gazetede yayınlanma aşamasındadır.

Liman Başkanlıklarının Yükümlülükleribaşlığı altındaki MADDE 11 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)'de Liman Başkanlıkları;

a) Gemilerin limanlara gelmeden önce yapmaları gereken atık bildirimlerini kontrol etmekle,

b) Gemilere ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde yapılan denetimler ile liman devleti ve bayrak devleti denetimlerinde; gemilerin bir sonraki limana varana kadar

oluşacak atıkları için atık tanklarında yeterli depolama hacminin olmadığının belirlenmesi halinde atıkları alınıncaya kadar kalkışına izin vermemekle,

c) Gemilere ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde yapılan denetimler ile liman devleti ve bayrak devleti denetimlerinde; yeterli atık depolama hacmine sahip olup da atık vermeyen gemileri, gideceği bir sonraki limanın bağlı olduğu liman başkanlığına ve/veya denetleme yetkisi olan kurumlara bildirmekle yükümlüdür.

Atık Alım Hizmetlerinin Ücretlendirilmesi başlığı altındaki MADDE 26 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)'de;

Atık kabul tesislerinin ve atık alma gemilerinin verecekleri hizmetler gemilerden alınacak bir ücret karşılığında yapılmak zorundadır. Gemilerden alınacak ücret tarifesi; atıkların azami düzeyde toplanmasını sağlamak üzere, adil, şeffaf şekilde olmasına dikkat edilerek Bakanlık tarafından belirlenir. Belirlenen ücret tarifesi Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girer. Atık alım ücreti, atık alım hizmetini veren atık alım yükümlüsü tarafından tahsil edilir.

Atık Kabul Tesislerinin ve Atık Alma Gemilerinin Denetlenmesi başlığı altındaki MADDE 27 – (Değişik: 18.03.2010 – 27525 R.G.)'da;

Atık alma gemilerini ve atık kabul tesislerini bu Yönetmelik gereklerinin yerine getirilmesi açısından denetleme yetkisi ve yükümlülüğü Bakanlık ve Valiliğe aittir. Atık alma gemilerinde liman başkanlıklarınca yapılan denetimlerde tespit edilen tüm aksaklıklar Bakanlığa ve Valiliğe yazı ile bildirilir.

Askeri gemi ve tesislerin çevre denetimi ile ilgili iş ve işlemleri, 24/7/2009 tarihli ve 27298 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Türk Silahlı Kuvvetleri Çevre Denetimi Yönetmeliğine göre yürütülür**.**

Yönetmeliğin 10 uncu maddesindeki;

"Bir limana varmak için yola çıkan gemilerin donatan, işletici, kaptan ya da acenteleri; gemilerin ürettiği atıkların atık türü ve miktarını, bu atıkları verip vermeyeceğini veya bir sonraki limanda atıklarını boşaltacağını, ilgili atık alım yükümlüsüne ve liman başkanlığına Bakanlık ve Müsteşarlık tarafından belirlenecek haberleşme yöntem ve sistemi ile bildirir. " hükmü gereğince gemilerin bildirim yönteminin ve şeklinin her iki Bakanlıkça belirlenmesi gerekir. Ancak mavi kart uygulamasında olduğu gibi Bakanlığımızın uygun görüşü alınmamış, çalışmalar başlatılırken değil bütün çalışma

bitirildikten sonra Bakanlığımız görüşü alınmış ve çalışmalar oldu bittiye getirilmiştir. Gerek 2872 sayılı Çevre Kanunu gerekse her iki Bakanlığın görev ve yetkileri incelendiğinde gemilere ilişkin her türlü düzenlemeden sorumlu kurumun Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olduğu Kanunla verilmeyen bir yetkinin Çevre Bakanlığınca kullanıldığı ve yönetmeliklerle düzenlemeler yapıldığı ancak Kanuni bir zemine oturmadığı görülecektir.

2.3.1.10. Gemi Atıklarının Takibi İçin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Uygulamaları

05/08/2011tarihli 2011/1 Sayılı Mavi Kart Uygulama Genelgesiyle; 150 Gt Altındaki Tankerler, 400 Gt Altındaki Gemiler,Liman İçi Sefer Yapan Bütün Yolcu Gemileri, 05/08/2011 tarihli 2011/2 Sayılı Gemi Atık Takip Sistemi Genelgesiyle, 150 Gt ve Üzerindeki Tankerler, 400 Gt ve üzerindeki Gemiler ve Liman Dışı Sefer Yapan Bütün Yolcu Gemileri düzenleme altına alınmaktadır.

Turizm bölgelerindeki deniz kirliliği sorunlarına çözüm üretmek amacıyla 27-31 Mart 2006 tarihlerinde Bodrum'da çok geniş katılımlı toplantı düzenlenmiş ve aşağıdaki kararlar alınmıştır;

- Özel alanların belirlenmesi,
- Gezi teknelerine pis su tankı zorunluluğu getirilmesi,
- Gezi teknelerinin atık alım tesislerine pis su tahliyesi yapabilmesi için bağlantı noktalarının uyumlaştırılması,
- Bölgede pis su alımı için bağlantı noktalarının oluşturulması ve sayısının artırılması.

Alınan kararlar neticesinde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı görev ve yetki sınırları içinde gezi teknelerinde kullanılan pis su sistemlerine ilişkin detaylı çalışma başlatılmış ve 17.11.2009 tarihinde yayımlanan "Gemilerin Teknik Yönetmeliği" içinde kurallar getirilmiştir.

2.3.2. Dünyada ve Ülkemizde Deniz Turizmi

II. Dünya Savaşı sonrasında yapılan ciddi yatırımlar neticesinde Akdeniz Bölgesi ve Karayip Adaları dünya yat turizminin önemli merkezlerinden biri haline gelmiştir. 1940'lı yıllarda yatçılığa başlayan Fransa, İtalya ve İspanya, Doğu Akdeniz ülkeleriyle kıyaslanamayacak marina ve bağlama kapasitesine ulaşmışlardır. Avrupa ülkelerinden kaynaklanan potansiyel için Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerde deniz turizmi için alt yapılarına ağırlık vermeye başlamışlardır. 20. yüzyılın başından itibaren, mutedil rüzgarlara,

korunaklı tabii koylara sahip, turizm mevsiminin uzun olduğu Akdeniz kıyılarına yatçıların ilgisi artmıştır. Avrupalı Yatçıların hedef ülkeleri arasında İspanya, Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Yunanistan ve Türkiye gelmektedir.

2009 yılında Fransa ev sahipliği yaptığı 74,2 milyon turist ile dünyada ilk sırayı alırken, Türkiye 25,5 milyon turist ile 7. sırada yer almıştır.

Ülkemizde, turizm, denizcilik ve ulaştırma sektörleri ile yakın ilişki içinde bulunan yatçılık faaliyetleri tüm kıyı ülkelerinin ilgi alanını oluşturmaktadır. Bunun temel nedeni de bir çok alanda sağladığı ekonomik getirilerdir.

Deniz turizmi Yirminci Yüzyılın son çeyreğinde tüm dünyada önemli bir gelişme trendi yakalamıştır. Bu hızlı gelişimin 21. Yüzyılda da hız kesmeyeceği tahmin edilmektedir. Sektördeki bu olumlu gelişmenin ülkemizdeki yat turizmini de pozitif yönde etkileyeceği muhakkaktır.

Ülkemizdeki bu rakamsal verilerin ardından popülaritesi hızla artan yatçılığın sonuçları olarak belirli bölgelerdeki Yat Limanlarında (marinalarda) yer bulma sorunlarının başladığından ve yeni yat limanı (marina) yatırımlarının da özel ve kamusal kaynaklarca hızla hayata geçirilmeye çalışıldığı görülmektedir.

Deniz turizminin; kruvaziyer, marinacılık, yatçılık, su altı ve su üstü su sporları, günü birlik geziler ve feribotçuluk gibi pek çok alanında ülkemizin coğrafi konumu ve yapısından kaynaklanan çok büyük avantajlara sahiptir.

Mavi Yolculuk ülkemizde doğup büyüyen bir turizm destinasyonunda da neredeyse rakipsiz olmamızı sağlamaktadır. Deniz turizmi, mavi yolculuk ve yatçılık ile paralel gelişen marinacılık, yat yapım bakım gibi alanlarla birlikte bize turizmimizi çeşitlendirme ve sürdürülebilir turizm yapma imkanı sağlamaktadır.

Dünyada kruvaziyer truzimi, küresel toplam turizm endüstrisinin %1-2 gibi çok küçük bir bölümünü oluştursa da, en hızlı büyüme gösteren segmentlerin başında gelmekte ve yüksek büyüme potansiyeli taşımaktadır.

Ülkemizde kruvaziyer gemi işletmeciliğinin teşvik edilmesi ne yönelik, vergi muafiyeti, yatırım teşviki, mevzuat kolaylığı, yolcu gemilerinin inşasına yönelik olarak gemi İnşa sektörü teşvik edilmeli, kamu payları, özel harçlar ve liman tarifelerinde Kabotaj hattında seyreden yerel kruvaziyer gemilerine kolaylıklar sağlanmalıdır.

2.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler

2.4.1. Mevzuat

Ülkemizde denizcilik eğitimi "Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)" ve değişikliklerine uygun olarak yürütülmektedir.

STCW Sözleşmesi, 07/07/1978 tarihinde Gemiadamlarının Eğitim ve Belgelendirilmesi Hakkında Uluslararası Konferansta kabul edilmiş ve anılan sözleşme taraf devletler açısından 28/04/1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti bu sözleşmeye katılmayı 20/04/1989 tarihli ve 3539 sayılı Kanun ile uygun bulmuş ve uluslararası boyutta taraf olmak için Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne(IMO) 22/07/1992 tarihinde bildirimde bulunmuştur. 28/10/1992 tarihinde başvurusunun tesciliyle Sözleşme Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

Gemiadamlarının belgelendirilmesinden sorumlu idare olan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 1994 yılından itibaren Sözleşmenin amir hükümlerini yerine getirmek için çalışmalarına başlamış ve yapılan çalışmalar çerçevesinde; STCW Sözleşmesinin geçiş hükümleri de göz önünde bulundurularak 1997 tarihli Yönetmelik ile anılan sözleşme hükümlerine kısmi uyum sağlanmıştır.

Sözleşme gereklerini tam olarak uygulamak için gemiadamlarının eğitimi boyutu da dahil olmak üzere, 1995 Değişikliklerinin yürürlüğe giriş tarihi olan 1 Şubat 2002 tarihi de göz önünde bulundurarak Gemiadamları Yönetmeliğinde gerekli revizyonlar yapılmış ve 31 Temmuz 2002 tarihinde yürürlüğe konulmuştur. Gemiadamları Yönetmeliği ve bağlısı yönergeler düzenlenirken aynı zamanda AB müktesabatına uyumu da dikkate alınmıştır.

Bununla birlikte STCW 78 Sözleşmesi, günümüz teknolojilerini, sektörün ihtiyaçlarını, gemiadamları eğitiminde ortaya çıkan yeni ihtiyaçları giderebilmek amacıyla 2010 yılında yapılan STCW Diplomatik Konferansında revize edilmiştir. Bahse konu değişiklikler yapılırken, sözleşmesinin 1995 yılında yapılan değişikliklerinin yapısı ve amacının korunması, standartların aşağıya çekilmemesi, zamanla ortaya çıkan bazı uyumsuzlukların, yorumların açıklığa kavuşturulması, güncel ihtiyaçların, teknolojideki yeniliklerin sözleşmeye uyarlanması, endüstrisinin ihtiyaç duyduğu özel çerçevenin belirlenmesi göz önüne alınmıştır.

Bu kapsamda Gemiadamları Yönetmeliğinin eğitim, sınav ve belgelendirme ile kalite standartlarına ilişkin hükümlerinde yukarıda belirtilen STCW 78 Sözleşmesinde 2010 yılında yapılan değişiklikler göz önüne alınarak değişiklik yapılmış sözleşme değişikliklerine geçiş hükümleri ile birlikte tam uyum sağlanmıştır.

Gemiadamları Yönetmeliğne bağlı olarak çıkarılan yönergeler de aşağıda yer almaktadır :

- Eğitim ve Sınav Yönergesi,
- Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına İlişkin Yönerge,
- Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standardları Hakkında Yönetmelik,
- Telsiz Operatör Yeterlikleri ve Sınav Yönetmeliği,
- Gemiadamları Sağlık Yönergesi .

Gemiadamları Yönetmeliğinde yapılan değişiklilere kısaca değinecek olursak Deniz Kuvvetlerinden ayrılan personele düzenlenen yeterlikler ile mevcut eğitim kurumlarından mezun olarak belgelendirilecek gemiadamlarının şartları eşitlenmiştir. Güverte ve makine sınıfı gemiadamlarının terfilerinde aranan deniz hizmeti süreleri 24 aydan 36 aya çıkarılmıştır.

Gemiadamların terfilerinde reel deniz tecrübesi önemli hale getirilmiştir. Türk bayraklı gemilerde çalışan gemiadamlarının STCW Sertifikalarının yenilenmesinde sınav zorunluluğu kaldırılarak gemi kaptanı tarafından verilen eğitimle yenilenmesi öngörülmüştür.

Temel denizde güvenlik sertifikalarının yenilenmesinde sınavda başarısız olunması durumunda yeniden kurs mecburiyeti kaldırılmıştır. Sınav hakkı sınırlamasına son verilmiştir. Balıkçı gemisi kaptanı ve tayfasına yönelik balıkçıların lehine eğitim ve belgelendirme standartları tanımlanmıştır. Yat sınıfı gemiadamlarının eğitim ve belgelendirilmesi standartları 500 GT'dan küçük 500-2999 GT arası ve 3000 GT ve üzeri yatları kapsayacak şekilde yeniden oluşturulmuştur.

Gemiadamları Sınav Merkezinin oluşumu, çalışma usul ve esasları yeniden belirlenmiştir. Gemiadamlarının gemide telsiz kullanımı ile ilgili hususlar kabotaj ve uluslararası olmak üzere yeniden düzenlenmiştir. Gemi İnşaa Fakültesi mezunları ile makine mühendislerine ilave eğitim ile uzakyol yeterliği hakkı verilmiştir.

Gemilerde görev yapan gemiadamlarımızın yaşam ve çalışma standartlarının ILO Sözleşmeleri ve Avrupa Birliği Direktifleri ile belirlenen standartlara getirilmesi amacıyla,

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile koordineli yürütülen çalışmalar çerçevesinde, deniz çalışanlarına ilişkin 13 adet ILO Sözleşmesi TBMM tarafından onaylanmıştır. (55, 68, 73, 69, 92, 133, 108, 134, 152, 164, 166, 53, 146) ILO ofisince tescilleri ve yürürlüğe girişlerini müteakip, uygulamalarına ilişkin çalışmalar anılan bakanlık ile koordineli bir şekilde yürütülmektedir. Bununla birlikte bahse konu ILO Sözleşmelerinin iç mevzuatımıza derc edilerek uygulanmasında sıkıntılar yaşanmaktadır.

Gemiadamlarının çalışma şartlarını ve haklarını düzenleyen Deniz İş Kanunu ve ILO Sözleşmelerine uyumlu olarak çıkarılan yönetmelik ve yönergeler ile iaşe bedelleri, sağlık gereklilikleri gibi hususlar teminat altına alınmakla birlikte,burada önemli olan yürürlükte olan mevzuatlarda yer alan hususların ne derece uygulandığıdır.

Gemiadamlarının ücret alacakları, bazı firma sahibi ve işletenlerle yurt dışında yaşadıkları sorunlardan dolayı gemiadamlarının Türkiye'ye intikali ve dönüş masraflarının karşılanması kapsamında kontrata aykırı hareket eden gemiadamı veya donatanın haklılığı konusunda bir problem olması durumunda son dönemde meydana gelen aksaklıklar Bayrağımızın prestijini olumsuz yönde etkilemektedir.

Bilindiği üzere, ILO Yönetim Kuruluna denizcilik oturumlarında görüşülecek konulara yönelik önerilerde bulunan iki taraflı "Müşterek Denizcilik Komitesi" tarafından Ocak 2001'de düzenlenen toplantıda, uluslararası denizde çalışma standartlarının yeniden gözden geçirilmesi ve tek bir çatı altında, tutarlı ve günümüz koşullarına uyumlu hale getirilmiş yeni bir konvansiyonun oluşturulması çalışmalarına başlanması kararlaştırılmıştır.

Bu kapsamda, 2001-2005 yılları arasında gerçekleştirilen toplantılarda yürütülen çalışmalar çerçevesinde 60 adet ILO sözleşmesi ve tavsiye kararı güncellenerek yeni bir sözleşme oluşturulmuştur.

Denizcilik Çalışanları Sözleşmesi olarak adlandırılan yeni sözleşme genel hükümleri düzenleyen 16 madde ve 5 ana başlık altında kural standart ve rehber kısımlarını düzenleyen iki bölümden oluşmaktadır.

Sözleşmenin Kod bölümünü oluşturan bu başlıklar altında zorunlu hükümler (standartlar) A bölümünde, tavsiye niteliğindeki hükümler ise (rehber) B bölümünde yer almıştır.

Anılan Sözleşme 07-23 Şubat 2006 tarihleri arasında Cenevre/İSVİÇRE'de gerçekleştirilen ILO-94. Uluslararası Çalışma (Denizcilik) Konferansında kabul edilmiştir. Sözleşme SOLAS, MARPOL ve STCW Sözleşmesinden sonra denizcilik sektöründe 4 üncü ayak olarak kabul edilmektedir.

Sözleşmeye, Avustralya, Kanada, Danimarka, Norveç, İsveç, İsviçre, Polonya, Hırvatistan, Hollanda, Rusya, Filipinler, GKRY, Singapur, İspanya, Lüksembourg, Bulgaristan, Bosna Hersek, Fas, Marshal Adaları, Liberya, Panama gibi toplamda 30 ülke taraf olmuştur.

ILO tarafından 23 Şubat 2006 tarihinde kabul edilen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006) 2013 ikinci yarısı itibariyle yürürlüğe girecektir.

MLC, 2006 Sözleşmesi kapsamında gemilerdeki çalışma ve yaşam koşullarının taraf devletlerce denetlenmesi ve sertifikalandırılması gerekmektedir.

Ayrıca, bayrağını taşıdığı ülke sözleşmeye taraf olsun yada olmasın, sözleşmeye taraf olmuş ülkelerin limanlarına uğrayacak gemilere Liman Devleti Denetimleri (PSC) uygulanacak, uygunsuzluk tespit edilen gemiler seferlerinden alıkonulabilecek, bu durumda ciddi ticari ve ekonomik kayıplar söz konusu olabilecektir.

2.4.2. 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 (STCW) ile belirlenmektedir.

Ülkemizde denizcilik eğitimi Yükseköğretim Kuruluna (YÖK) bağlı üniversiteler, Milli Eğitim Bakanlığına (MEB) 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 belgelendirilen 41 denizcilik meslek lisesi, 19 fakülte yüksekokul ve meslek yüksekokulu, 56 özel kurs bulunmaktadır. Eğitim kurumlarından Bakanlığımızca yetkilendirilenler aşağıdaki tablolardadır.

Denizcilik eğitimi veren eğitim kurumlarının kalitesinin artırılmasına yönelik bahse konu 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 eğitimine 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.

2.4.2.1. 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 veritabanında 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 tarafından 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.

2.4.2.2. 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,
- İlanların ilgili liman başkanlığınca onaylanması,
- Onaylanan eğitim ilanlarına eğitim kurumu tarafından öğrenci kaydedilmesi,
- Yaygın eğitimde kayıtlı kursiyerlerin yoklama işleminin yapılması,

işlemleri yapılabilmektedir.

2.4.2.3. 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.

Tablo 2.4.1. MEB'e bağlı denizcilik eğitimi veren Liseler

Meb'e Bağlı Denizcilik Eğitimi Veren Liseler
ANTALYA FETTAH TAMİNCE DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
ANTALYA MANAVGAT TİCARET VE SANAYİ ODASI (MATSO) DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
AYDIN DİDİM SELÇUK ÖZSOY KIZ TEKNİK VE MESLEK LİSESİ
ÇANAKKALE GELİBOLU ARMATÖR YAKUP AKSOY DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
GEMLİK HALK EĞİTİM MERKEZİ
GİRESUN BULANCAK KAPTAN AHMET FATOĞLU DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
GİRESUN ESPİYE ŞEHİT CENGİZ SARIBAŞ TEKNİK VE ENDÜSTRİ MESLEK LİSESİ, DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ, DENİZCİLİK MESLEK LİSESİ
GİRESUN TİREBOLU DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
HATAY İSKENDERUN SEFA ATAKAŞ DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
İSTANBUL BEŞİKTAŞ ZİYA KALKAVAN DENİZCİLİK ANADOLU TEKNİK LİSESİ
İSTANBUL BEYKOZ BARBAROS HAYRETTİN PAŞA D.A.M.L.
İSTANBUL PENDİK DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
İSTANBUL PENDİK ERYETİŞ REİS DENİZCİLİK MESLEK LİSESİ
İSTANBUL TUZLA PİRİ REİS DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
İSTANBUL ÜSKÜDAR HACI RAHİME ULUSOY DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ, ANADOLU TEKNİK LİSESİ
İZMİR ÇEŞME ULUSOY DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
İZMİR ÇINARLI TEKNİK VE E.M.L DENİZCİLİK MESLEK LİSESİ
İZMİR GÜZELBAHÇE İMKB DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
İZMİR KONAK GÖZTEPE KIZ TEKNİK VE MESLEK LİSESİ
İZMİR KONAK NEVVAR SALİH İŞGÖREN DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ

Meb'e Bağlı Denizcilik Eğitimi Veren Liseler
İZMİR ŞEHİT İDARİ ATEŞE ÇAĞLAR YÜCEL DENİZCİLİK ANA. MESLEK LİSESİ
KOCAELİ GÖLCÜK DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
KUŞADASI ADVİYE ERTUĞRUL ACUN DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
MERSİN DENİZ TİCARET ODASI DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
MUĞLA BODRUM ANADOLU MESLEK VE KIZ MESLEK LİSESİ
MUĞLA BODRUM TURGUTREİS ANADOLU OTEL VE TURİZM MESLEK LİSESİ
MUĞLA KÖYCEĞİZ DENİZCİLİK MESLEK LİSESİ
MUĞLA MARMARİS 75.YIL ANADOLU MESLEK VE KIZ TEKNİK LİSESİ
ORDU FATSA ATATÜRK DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
RİZE ÇAYELİ AHMET HAMDİ İSHAKOĞLU DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ, DENİZCİLİK ANADOLU TEKNİK LİSESİ
RİZE HASAN KEMAL YARDIMCI İMKB DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
RİZE IŞIKLI DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
SAMSUN ALAÇAM HALK EĞİTİM MERKEZİ
SAMSUN TEKKEKÖY N.SERAP ULUSOY DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
SİNOP DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
TRABZON ÇARŞIBAŞI MESLEKİ VE TEKNİK EĞİTİM MERKEZİ, DENİZCİLİK MESLEK LİSESİ
TRABZON OF HACI MEHMET BAHATTİN ULUSOY DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
TRABZON SÜRMENE TÜRK TELEKOM DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
TRABZON TEKNİK VE ENDÜSTRİ MESLEK LİSESİ DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
VAN DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ
ZONGULDAK KARADENİZ EREĞLİ HATİCE ERDEM ANADOLU DENİZCİLİK ANADOLU MESLEK LİSESİ

Tablo 2.4.2. Yök'e Bağlı Denizcilik Eğitimi Veren Üniversiteler

Yök'e Bağlı Denizcilik Eğitimi Veren Üniversiteler
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ M.Y.O.
BEYKOZ LOJİSTİK MESLEK YÜKSEK OKULU
BÜLENT ECEVİT ÜNİVERSİTESİ ALAPLI M.Y.O.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ MESLEK YÜKSEKOKULU
İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ (İTÜ) DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ BARBAROS DENİZCİLİK Y.O.
KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ KARAMÜRSEL MESLEK YÜKSEKOKULU
KTÜ SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
MERSİN ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
ORDU ÜNİVERSİTESİ FATSA DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
ORDU ÜNİVERSİTESİ FATSA M.Y.O.
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ TURGUT KIRAN DENİZCİLİK YÜKSEKOKULU
YAKINDOĞU ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
YAKINDOĞU ÜNİVERSİTESİ MESLEK YÜKSEKOKULU
YALOVA ÜNİVERSİTESİ YALOVA M.Y.O
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
ZİRVE ÜNİVERSİTESİ MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ

Tablo 2.4.3. MEB'e bağlı denizcilik eğitimi veren özel kurslar

Meb'e Bağlı Denizcilik Eğitimi Veren Özel Kurslar
ÖZEL AKADEMİ DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
ÖZEL AKTEN DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
ÖZEL ALBATROS DENİZCİLİK VE YAT KAPTANLIĞI EĞİTİM MERKEZİ
ÖZEL ALİAĞA MERKEZ DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL ALKAN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL ARMADA DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
ÖZEL AS KARADENİZ DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
ÖZEL ATILIM DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL AVRUPA DENİZCİLİK GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
ÖZEL BEYAZ ERGUVAN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL BİLİMSEL DENİZCİLİK GEMİADAMLARI KURSU BEYOĞLU ŞUBESİ
ÖZEL BİLİMSEL DENİZCİLİK GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU KADIKÖY ŞUBESİ
ÖZEL BOĞAZİÇİ DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
ÖZEL BONCUK DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL BONCUK DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU(ALANYA)
ÖZEL ÇAPA DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL DEM DENİZCİLİK KURSU
ÖZEL DEM DENİZCİLİK KURSU (ALANYA ŞUBESİ)
ÖZEL DENİZ ARAS MESLEKİ EĞİTİM KURUMU
ÖZEL DOĞA DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL DÖNENCE DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL DR.ÖZHAN GÜRKAN DENİZCİLİK KURSLARI
ÖZEL EKOL DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ

Meb'e Bağlı Denizcilik Eğitimi Veren Özel Kurslar
ÖZEL ERYETİŞ REİS DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
ÖZEL FETHİYE DENİZCİLİK KURSU
ÖZEL GİRESUN DENİZCİLİK GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL GÜLAY DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
ÖZEL GÜLLÜK GEMİADAMLARI EĞİTİM KURSU
ÖZEL İZMİR PUSULA DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL KALYON DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
ÖZEL KAPTAN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL KÖRFEZ DANIŞMANLIK DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
ÖZEL MARİNA DRAGOS BODRUM DENİZCİLİK EĞİTİM KURSU
ÖZEL MARTI DENİZCİLİK EĞİTİM KURSU MURATPAŞA ŞUBESİ
ÖZEL MARTI DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
ÖZEL MODERN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
ÖZEL NETA GEMİADAMLARI EĞİTİM VE TİCARET LTD. ŞTİ.
ÖZEL OYAK SAVUNMA VE GÜVENLİK ANONİM ŞİRKETİ
ÖZEL ÖZ OSKAR ÖZEL DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
ÖZEL RİZE SAHİL DENİZCİLİK GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL SAMSUN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL SANCAK DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
ÖZEL SAYAR DENİZCİLİK KURSU
ÖZEL ŞİMAL DENİZCİLİK VE GEMİADAMI YETİŞTİRME KURSU
ÖZEL URLA ÇAĞDAŞ DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL URLA DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL YEDİ YILDIZ DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL YENİ KAPTAN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU

Meb'e Bağlı Denizcilik Eğitimi Veren Özel Kurslar
ÖZEL YENİ VİRA DENİZCİLİK YELKEN VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL YUNUS EMRE DENİZ EĞİTİM MERKEZİ DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARIYETİŞTİRME KURSU.
TÜRK DENİZ EĞİTİM VAKFI (TÜDEV) EĞİTİM MERKEZİ ÇEŞME ŞUBESİ
ÖZEL ANKER DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL GÖKOVA YELKEN DENİZCİLİK VE GEMİADAMI YETİŞTİRME KURSU
ÖZEL HERGÜNER DENİZCİLİK KURSU
ÖZEL MELTEM DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
ÖZEL MERCAN DENİZCİLİK VE GEMİADAMI KURSU

Türkiyede Denizcilik Eğitiminin Genel Değerlendirilmesi

STCW 78/95 Sözleşmesinin, IV üncü Maddesi ile I/7 Kuralı ve KOD-A I/7 hükmü gereğince, Bakanlığımızca hazırlanan ve 1998 yılında IMO Genel Sekreterliğine gönderilen ve ülkemizde uygulanan denizcilik eğitimi standartları ile gemiadamlarının belgelendirilmesine yönelik hükümleri içeren ülke raporumuz, IMO nezdinde kabul görmüş ve IMO-Deniz Güvenliği Komitesinin (MSC) 73. Dönem Toplantısında, Türkiye'nin Beyaz Listeye girdiği açıklanmıştır. Sözleşmenin ilgili hükümlerine göre 1 Ağustos 1998 tarihine kadar Sözleşmeye taraf 133 devletten 82'si raporlarını IMO Genel Sekreterliğine iletmiş, IMO Genel Sekreterliğinin belirlediği uzman kişilerce yapılan değerlendirme sonucunda da aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 71 devleti kapsayan ilk beyaz liste ilan edilmiştir.

STCW Sözleşmesinde belirlenmiş hedeflere ulaşmak için, tüm denizcilik eğitimi, yeterlik değerlendirmesi, belgelendirme, uygunluk onayı, belgelere tekrar geçerlik verme çalışmaları, eğitimcilerin ve denetleyicilerin nitelikleri ve deneyimleri de dahil olmak üzere tüm sistemin bağımsız olarak değerlendirilmesi öngörülmektedir. Bağımsız Değerlendirme STCW Sözleşmesi'nin zorunlu hükümlerini içeren KOD-A, A-I/1 Kısmı 6 ncı paragrafında tanımlanmış olup, Sözleşmenin I/8 Kuralı ile belirlenen standartların neleri kapsadığı KOD-A Kısım A-I/8 ve Sözleşme hükümleri bakımından rehber KOD-B Kısım B-I/8'de açıklanmıştır. STCW Sözleşmesinin yukarıda belirtilen amir hükümleri, 31 Temmuz 2002 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Gemiadamları Yönetmeliği" ile ulusal mevzuatımıza derç edilmiştir. Bununla birlikte anılan yönetmeliğin idarenin bildirim

yükümlülüğünü de düzenlemekte olup, bu kapsamda idare, Sözleşmenin Kod Bölümünün A-I/7 Kısmının 4 üncü paragrafı uyarınca, belirlenen bağımsız denetleme kurulu raporları ile gemiadamlarının kalite standartları hakkındaki ilave düzeltici uygulamaları, daha önce gönderilen devlet raporuna ek olarak periyodik olarak, her beş yılda bir IMO Genel Sekreterliğine bildirmekle yükümlüdür.

Bakanlığımız, STCW Sözleşmesi ve Gemiadamları Yönetmeliğinin amir hükümleri doğrultusunda, gemiadamlarının eğitim, öğretim, sınav ve belgelendirme faaliyetlerini yürüten kurum ve kuruluşların sahip olmaları gereken kalite standartlarını ve bu standartların denetim esaslarını belirleyen Kalite Standartları Yönergesini 28.07.2003 tarihinde yürürlüğe koymuştur ve bu yönerge esasında denetimleri gerçekleştirilmesini sağlamıştır. Kalite Standartları Sistemi ile Bağımsız Denetleme Kurulunun faaliyetleri, 26 Ocak 2004 tarihinde IMO'ya gönderilen ikinci ülke raporumuzda önemli bir yer tutmuştur. IMO Genel Sekreterliğine gönderilen bahse konu rapor Türk gemiadamlarına ilişkin uluslararası topluma beyan niteliğinde olup, gemiadamları eğitim ve belgelendirilmesini gerçekleştiren kurum/kuruluşların kalite sistemi çerçevesinde denetlenmesi ve bu denetim raporları doğrultusunda Bakanlığımızn yaptığı uygulamaları tüm mevzuat dahil belgeleriyle içermektedir. Söz konusu raporun kabulü 20 Mayıs 2004 tarihinde IMO Genel Sekreterliğince açıklanmış ve ilk 17 devletin yer aldığı listede Türkiye de yer alarak "Beyaz Liste"deki yerini korumuştur.

Bununla birlikte STCW Sözleşmesinin amir hükümleri doğrultusunda 5 yıllık periyotlarla IMO'ya verilmesi gereken, üçüncü ülke raporumuz Ocak 2009 tarihinde IMO'ya gönderilmiş ve IMO tarafından 01 Haziran 2010 tarihinde yayımlanan MSC.Circ.1164/Rev.7 Nolu Sirküler ile Türkiye Cumhuriyeti Devleti "Beyaz Liste"deki yerini koruduğu bildirilmiştir. Gemiadamlarının eğitim ve belgelendirilmesi yönünden IMO'nun beyaz listesindeki yerini korumakta olan Türkiye Avrupa Birliği adına hareket eden Avrupa Deniz Güvenlik Ajansı (EMSA) heyeti tarafından ülkemizde gerçekleştirilen bir dizi denetimlerden de başarıyla çıkmış, Avrupa Birliği tarafından Türk gemiadamlarının eğitim ve belgelerinin tanındığı onaylanmıştır.Sözkonusu raporun onaylanması ve Türkiye'nin IMO'nun beyaz listesinde yer alması ile STCW Sözleşmesinin I/10 Kuralı çerçevesinde gemiadamları eğitim ve belgelendirilmesinin tanınmasına yönelik diğer ülkelerle anlaşma yapılabilmektedir. Bu kapsamda 30 ülke ile protokol imzalanmış ve Türk gemiadamları yeterlik belgeleri, Almanya, İtalya, Portekiz, Malta gibi Avrupa Birliği üyesi ülkeler ve büyük deniz ticaret filosuna sahip diğer ülkeler tarafından tanınmakta ve bu ülkeler ait gemilerde Türk gemiadamları çalışabilmektedir.

2.4.4. Dünya' da Gemiadamlarının Arz/Talep Durumu

BIMCO/ISF Manpower Report 2010'a göre dünya genelinde 624.062 zabit ve 747.000 tayfa arzı bulunmaktadır. Buna karşın 636.543 zabitana 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 öngörülmeye göre ise iyimser tahminde 13.000 zabitan fazlası, normal koşullara göre 7.917 (%1), zabitan açığı ortaya çıkacaktır.

Tablo 2.4.4. Dünya Genelinde Zabitan Sınıfı Arz Talebi

	Zabit Arz Talep Farkı (%)			**Normal Senaryoya Göre Arz Talep Farkı (Sayısal olarak)**		
	İyimser	**Normal**	**Kötümser**	**Arz**	**Talep**	**Fark**
2010	% -2	% -2	% -2	624.062	636.543	-12.481
2015	% -2	% -5	% -11	690.199	720.440	-30.241
2020	% +2	% -1	% -9	764.281	772.198	-7.917

Kaynak: BIMCO/ ISF Raporu

Özellikle yönetim seviyesindeki zabitan sınıfında (Kaptan, Başmühendis, 2. Kaptan ve 2. Mühendis) ve tanker ve açık deniz destek gemilerinde gemiadamı açığı daha fazla hissedilmektedir.OECD ülkelerinde ise arz talep arasındaki açık daha belirgin olup, zabitler için açık 45.000, tayfalar için ise açık 145.000'dir. Bu açığın zabitler için 2015 yılında 63.000'e ulaşacağı tahmin edilmektedir (European Commission,2011).

Tablo 2.4.5. OECD Ülkeleri için Zabitan Sınıfı Arz Talebi

	Arz	**Talep**	**Fark**
2010	184,000	229,000	-45,000
2015	194,000	257,000	-63,000

Kaynak: BIMCO/ ISF Raporu

Tablolara göre 2015 ve 2020 yıllarında da zabitan açığının devam edeceği görülmektedir.

Tablo 2.4.6. 2010 yılında Zabitlerin Ülkelerine Göre Dağılımı

Sıralama	Ülke	Zabit Sayısı	Toplam Zabitlere Göre % Oranı
1	Filipinler	57.688	9,2
2	Çin (Halk Cumhuriyeti)	51.511	8,3
3	Hindistan	46.497	7,4
4	Türkiye	36.734	5,9
5	Ukrayna	27.172	4,4
	Toplam	**624.062**	**100**

Kaynak: BIMCO/ ISF Raporu

Tablo 2.3 dünya genelinde zabitlerin ülkelerine göre nasıl dağıldığını (ilk 5 ve toplam) göstermektedir. Türkiye 36.734 zabit sayısı ile toplam zabit arzının % 5,9'unu karşılamakta olup dünya genelinde Filipinler, Çin ve Hindistan'dan sonra 4. sıradadır. Dünya genelinde OECD ülkeleri 184.000 zabit ile küresel arzın %29,4 karşılamaktadır.

Tablo 2.4.7. Coğrafi Bölgelere Göre Küresel Zabit Arzı

Bölge	Mevcut Arz	
	Sayısal	**%**
OECD Ülkeleri	184.000	29,4
Doğu Avrupa	127.000	20,3
Afrika/ Latin Amerika	50.000	8
Uzakdoğu	184.000	29,5
Hindistan Alt kıtası	80.000	12,8
Tüm Ulusal Gruplar	624.000	100

Kaynak: BIMCO/ ISF Raporu

2.4.4.1. Türkiye'nin Gemiadamı Arz Durumu

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın verilerine göre Türkiye'de aktif zabitan sınıf gemiadamı sayısı 41.972'dir. Güverte sınıfı zabitan sayısı 23.985 ve makine sınıfı zabitan sayısı 18.001'dir.(Bkz Tablo 2.4.5. ve Tablo 2.4.6.)

2007-2013 yılları arasında Uzakyol Vardiya Zabitlerinin sayısı 3186'den 5348'e ulaşarak her yıl ortalama %11,3 oranında bir artış göstermiştir. Aynı dönemde Uzakyol Birinci Zabitlerinin sayısı her yıl ortalama %14,4, Uzakyol 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. (Kaynak: UDHB, GEBS)

Tablo 2.4.8. Güverte Sınıfı Zabitan Sayısı (04.03.2013 İtibariyle)

Yeterlik Adı	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Yıllık Ort. % Artış
Sınırlı V.	1677	1938	2166	2306	2476	2708	2747	**10,63**
Sınırlı	2126	2738	3039	3229	3447	3619	3636	**9,49**
Vardiya	4237	4505	4799	5054	5287	5504	5539	**5,12**
Birinci Zabit	2734	2824	2845	2894	2949	2999	3002	**1,63**
Kaptan	1285	1354	1388	1438	1476	1510	1514	**2,97**
Uzakyol	3186	3575	3886	4282	4801	5309	5348	**11,30**
Uzakyol I.	1387	1828	2220	2589	2972	3313	3383	**14,37**
Uzakyol	2370	2620	2876	3117	3489	3841	3887	**10,66**
Toplam	**19002**	**21382**	**23219**	**24909**	**26897**	**28803**	**29056**	**8,81**

Zabitan sınıfı gemiadamlarının eğitimleri Yükseköğretim Kuruluna (YÖK) ve Mili Eğitim Bakanlığı'na (MEB) 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 zabit adayı eğitim görmektedir (MEB, Resmi İnternet Sitesi). 2012 yılı için Bakanlık tarafından yetkilendirilmiş olan lisans düzeyinde eğitim veren sekiz fakülte ve yüksekokulların kontenjanları Tablo 2.4.10.'da belirtilmiştir. 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 Maine Maritime Academy ve İstanbul Teknik Üniversitesinin ABD-Sunny Maritime College ile yürütülen ortak programları ve İTÜ'nün Kuzey Kıbrıs Kampüsündeki eğitimlerde kontenjanlara dahil edilmiştir.

Tablo 2.4.9. Makina Sınıfı Zabitan Sayısı (04.03.2013 İtibariyle)

Yeterlik Adı	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Yıllık Ort. % Artış
Sınırlı Makina Z.	1009	1184	1374	1505	1653	1759	1774	**2,72**
SınırlıBaşmakinist	622	730	809	865	943	1008	1011	**10,42**
Makina Zabiti	3055	3321	3641	3872	4155	4421	4461	**7,67**
II.Makinist	1606	1681	1728	1779	1859	1929	1937	**3,43**
Başmakinist	1281	1360	1394	1444	1488	1526	1533	**3,27**
Uzakyol V. Müh.	566	651	763	909	1152	1352	1379	**23,93**
Uzakyol V. Makinisti	785	821	864	901	1044	1137	1143	**7,60**
Uzakyol II. Müh.	478	538	580	611	657	733	751	**9,86**
Uzakyol II. Makinisti	174	292	408	521	587	638	647	**45,30**

Uzakyol Başmühendis	1132	1209	1272	1311	1363	1418	1427	**4,34**
UzakyolBaşmakinisti	290	360	410	471	566	659	679	**22,35**
Toplam	**10998**	**12147**	**13243**	**14189**	**15467**	**16580**	**16742**	**8,71**

Tablo 2.4.10. Yetkilendirilmiş Fakülte ve Yüksekokullar ve Kontenjanları

	Üniversite	**DUİM**	**GMİM**	**Toplam**
1	Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi	83	47	**130**
2	İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi	198	142	**340**
3	Karadeniz Teknik Üniversitesi(KTÜ) Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi	82	-	**82**
4	Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi	120	120	**240**
5	Yakındoğu Üniversitesi Denizcilik Fakültesi	70	50	**120**
6	Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı Ve Denizcilik Fakültesi	-	62	**62**
7	Zirve Üniversitesi Mühendislik Fakültesi	40	40	**80**
8	Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Yüksekokulu	77	-	**77**
		670	**461**	**1121**

Bakanlık tarafından yetkilendirilmiş olan ön lisans düzeyinde eğitim veren meslek yüksekokullarının sayısı dört olup ve kontenjanları Tablo 2.4.11.'de belirtilmiştir. Ülke genelinde yetkilendirilmiş meslek yüksekokulları bünyesindeki deniz ulaştırma ve işletme, ve güverte bölümlerinin toplam kontenjanları 185, gemi makinaları işletme bölümü kontenjanları ise toplam 185 kişidir.

Tablo 2.4.11. Yetkilendirilmiş Meslek Yüksekokulları ve Kontenjanları

	Üniversite	**DUİ**	**GMİ**	**TOPLAM**
1	Galatasaray Üniversitesi Meslek Yüksekokulu	25	25	50
2	Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Meslek Yüksekokulu	100	100	200
3	Mersin Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	20	20	40
4	Yakındoğu Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu (Güverte)	40	40	80
	Toplam	**185**	**185**	**370**

Kaynak: (ÖSYS) 2012 Kılavuzu,

(DUİ: Deniz Ulaştırma ve İşletme, Güverte Bölümü, GMİ: Gemi Makinaları İşletme Bölümü)

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 personelde deniz ticaret filosu için gemiadamı arzına katkı sağlamaktadırlar. Ayrıca, gemi inşaatı ile gemi makineleri mühendisliği, makine mühendisliği, gemi inşaatı ve deniz teknolojisi mühendisliği bölümleri mezunları tamamlama eğitimleri yolu ile uzakyol vardiya zabiti olabilmektedir.

2.4.4.2. Türkiye'nin Gemiadamı Talebi

Türk deniz ticaret filosunun Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline kayıtlı gemi sayısınınson yıllarda hızla arttığı gözlenmektedir. Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Sicile kayıtlı 1000 Grt'dan büyük gemi sayımız 2005 yılında 648 iken, yıllık ortalama % 11,6'lık artışla, 2012 yılı itibariyle 1174'e ulaşmıştır (UNCTAD,2012). 150 GRT ve üzeri gemiler göz önüne alındığında Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı gemilerin toplam sayısı yıllık ortalama %7,4 artışla 2003 yılında 1148 iken 2011 yılında 1832 olmuştur.

2.4.5. Kültürel Faaliyetler

Denizciliği sevdirmek, denize olan ilgiyi arttırmak amacıyla, çağdaş, muhatabına güvenen bir anlayışla hazırlanan "Özel Teknelerin Donatımı, Kaydı ve Belgelendirilmesi ile Özel Tekneleri Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik" 2008 yılında yayımlanmıştır. Amatör denizcilik sınavları bilgisayar ortamında çevrimiçi olarak yapılmaya başlanmış olup, sınava girmek isteyen vatandaşlarımız bilgisayar ortamından sınav başvurusu yaparak, yine bilgisayardan kendisi için uygun olan tarih için 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, bu güne kadar yaklaşık 140.000 kişiye belge düzenlenmiştir. Milli Eğitim Bakanlığı Çıraklık ve Yaygın Eğitim Genel Müdürlüğü ile Genel Müdürlüğümüz işbirliğinde ülke düzeyinde düzenlenecek amatör denizcilik kursları ile toplumda deniz sevgisini ve kültürünü geliştirmek 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 Bakanlığımızbünyesinde, hem kamu çalışanları hem de diğer vatandaşlarımız için çevrimiçi sınav merkezi açılmıştır. Amatör denizci belgesi almak isteyen kamu görevlilerine, eğitici seminerler düzenlenmeye başlanmıştır. Bunun yanısıra, amatör denizci eğitimi almak isteyen için, seyir, can ve mal emniyetine uygun olarak standart bir eğitim alabilmeleri için Milli Eğitim Bakanlığı Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığında Amatör Denizci Belgesi Sınavına Hazırlık Kurs Programı Amatör Denizciler için Tekne Sevk ve İdare Kurs Programı, Amatör Denizciler için Can Kurtarma Araçlarını Kullanma ve Denizde Sağ Kalma Kurs Programı, Deniz Araçları İçin Kısa Mesafe Telsiz (KMT) Operatörü, Yeterliği Sınavına Hazırlık Kurs Programı müfredatları onaylanmıştır.

Ayrıca İlköğretimde denizciliğin sevdirilmesine yönelik seçmeli ders olarak eğitim müfredatı Milli Eğitim Bakanlığı ile koordineli bir şekilde hazırlanmıştır. MEB Çıraklık ve Yaygın Eğitim Genel Müdürlüğü 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. Bununla birlikte içsularda denizciliğin sevdirilemsi ve geliştirilmesine yönelik çeşitli su sporları faaliyetleri ve yarışları düzenlenmektedir.

2.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler

2.5.1. Deniz Ticareti Stratejik Analizi ve Politikalar

2.5.1.1. Küresel Deniz Ticareti Sektörü ve Türkiye

GSYİH'daki artış dünya mal ve hizmet ticaretine olan talebi doğrudan etkilemektedir. Bu anlamda GSYİH'daki artış mal ve hizmetlere olan talebi arttırmakta, düşüş ise mal ve hizmetlere olan talebi düşürmektedir. Talebin artması dünya mal ve hizmet üretimi için sipariş olarak yansımakta ve bu sayede üretim endeksleri yükselmektedir. Böylece taşımacılığa olan talep ortaya çıkmaktadır.

2012 yılında dünya ticaretinin toplam parasal değeri 18,3 trilyon $'a ulaşmıştır. Dolayısıyla, parasal değer bakımından dünya ticaretinin %60'ı denizyoluyla gerçekleştirildiği göz önüne alındığında, 2012 yılında parasal değer olarak deniz ticaretinin payı yaklaşık 11 trilyon $'a karşılık gelmektedir. (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 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).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 hatlarında taşınan araç sayısı 2002 yılında 200 bin

araç iken, 2012 yılında%102 artışla 403 bin araç taşınmıştır. Türkiye'de Ro-Ro taşımacılığı önemli bir noktaya gelmiştir. 2010 – 2013 döneminde mevcut Ro-Ro hatlarına ilave olarak 14 yeni hat faaliyete geçmiştir.

2.5.1.1.1. Deniz Ticaretindeki Akımlar, Krizler/Fırsatlar ve Gelecek Beklentisi

Küreselleşme denizyolu taşımacılığını artırırken, denizyolu taşımacılığı da küreselleşmeyi artırmıştır. Denizyolu taşımacılığında ise küreselleşmeyi artıran en önemli unsurların başında konteynerleşme gelmektedir (Rodrigue and Notteboom, T, 2008). Geçtiğimiz yarım asırda deniz ticaretinin en önemli mihenk taşlarından biri konteynerleşmenin başlaması olmuştur.Ülkelerin refah seviyesi arttıkça konteynerleşmenin de hızla arttığı görülmektedir. Almanya'da %89, Hollanda'da %82 civarında olan konteynerleşme oranı, ülkemizde ise %70'ler civarındadır. Diğer taraftan, Türkiye'nin GSYİH'sı 2004-2011 yılları arasında dünya gayri safi büyüme hızının iki katı civarında olmuş (IMF, WB verileri), buna bağlı olarak konteyner artış hızı da dünya ortalamasının üzerinde gerçekleşmiştir.

Denizcilik sektöründeki akımlar incelendiğinde, son zamanlar fırsatlar yüzyılı olarak tanımlanmaktadır. Zira bu yüzyılda sürekli siyasi çalkantılar yeni fırsatlar yaratmaktadır. Diğer bir akım da ülkelerin her ihtiyaçlarını kendileri karşılamaya çalışmaları çabaları nedeniyle çoğu zaman orta veya küçük ölçekli işletmelerin varlıklarıyla o işletmelerin ihtiyaç duydukları düşük tonajlı çalışmalardır.Ticaretten pay vermek istemeyen büyük şirketler taşımacılığı büyük gemilerle limandan limana okyanustan yapacak şekilde organize olmaktadırlar. Büyük tonaj, artan taşıma süresine karşılık, birim başına maliyeti de azaltmaktadır. Üstelik kimseye de pay verilmemektedir. Bu duruma hazırlıklı olunması gerekir. Uzun deniz taşıma süresi ve yeni çıkan Marpol VI hava kirliliği kuralları ile enerji maliyetleri gemilerin yakıt sarfiyatlarını ön plana çıkarmakta. Bu nedenle ECO tipinde gemi dizaynına çalışılmaktadır. Gelecekte mevcut gemilerin ne zamana kadar SECA alanlarına girebilecekleri bilinmemektedir. Bu nedenle yeni tip gemiler alınmaya başlanmalıdır. Denizcilikte ulusal savunma için üretim yapan veya yapacak olan yan sanayini desteklenmesi için tersanelerin mutlaka faal kalmaları sağlanmalıdır.

2.5.1.1.2. Navlun ve Emtia Piyasalarının Analizi ve Geleceği

Küresel denizcilik piyasasında krizin etkileri azalmakla birlikte halen devam etmektedir. 2008 -2009 yıllarında hızla azalan talep ve 2011-2012 yılları arasında kapasitedeki rekor büyüme sektörde arz/talep dengesinde büyük bir boşluk yaratmış, bu durum navlun piyasası üzerinde negatif etki olarak ortaya çıkmıştır.

Dökme yük piyasasında kriz öncesi siparişi verilen gemi siparişlerini absorbe etme problemiyle karşı karşıyadır. Kriz öncesi siparişler kuru yük gemi piyasasında büyük bir arz fazlası ortaya çıkartmıştır. Uzak Doğu ekonomik verilerinin olumlu gelmesinin bir sonucu olarak 2012 yılı sonlarına kadar piyasa kısa dönemli bir hareketlilik yaşanmıştır. 2013 yılı başında, Baltık Kuru Yük Endeksi 2012 yılsonu rakamlarının %25 altında, 750 puan civarına gerilemiştir.

Demir cevheri ve kömür talebinin yüksek olduğu piyasada kuru yük gemilerinin hurdaya çıkma hızları, gemi sahiplerinin kısa ve orta vadede kendilerini zor günler beklediğinin fark etmiş olmaları şeklinde yorumlanmakta. Ekonomik krizin etkilerinin devam etmesi, sipariş defterlerinde kayıtlı gemilerin hizmete girmesi, Çin büyüme rakamlarının düşme eğiliminde olmasına rağmen Çin'in kuru dökme yüklere olan talebi piyasanın ilgi odağı olarak kalmaya devam edeceği, gemi arz ve talep faktörüne bağlı olmayan yüksek yakıt fiyatları nedeniyle 2013 navlun seviyelerinin 2012 navlun ortalamalarına çok yakın olacağı, Genel olarak büyük tonajlı gemilerin çoğunlukla maliyetlerinin altında kazançlara çalışacağı tahmin edilmektedir. Tüm bu şartlar altında,dökme yük piyasasında önümüzdeki dönem için zor geçeceği beklentisi hâkimdir.

Konteyner navlun piyasası yaşanan ekonomik ve mevsimsel hareketlilik ile 2011 yılının ortalarına kadar toparlanma sürecine girmiş ve 2011 yılı ikinci yarısında ise seviye 2009 yılı ortalarındaki seviyeye geri gelmiştir.

Tersanelerin gemi inşa fiyatlarını aşağı çekmeleri ve üretim teknolojisindeki gelişmeler ile birlikte, armatörler işletme maliyeti daha düşük olan yeni nesil büyük kapasiteli konteyner gemisine yönelerek, fazla tonaj arzına neden olmuşlardır. Yüksek kapasiteli gemilerin filoya eklenmesi diğer segmenteki konteyner gemileri üzerinde de baskı yaratarak, navlun piyasasına negatif etki yapmış ve yapmaya devam etmektedir.

2012 Ocak ayı başlarında 1400 puan seviyelerinde bulunan ve 2012 Kasım ayı sonlarında 1082,82 puan seviyelerine gerileyen Şanghay Konteyner Yük Endeksi (ShanghaiContainerizedFreight Index – SCFI), 2013 Ocak ayı başında 1148,08 puan ve 2013 Temmuz ayının son haftası itibari ile 1078 puan seviyelerindedir.

Harpex endeksi,2012 Ocak ayı verilerine göre %9,6 ve 2011 Ocak ayı verilerine göre ise %0,8 bir düşüşle 2013 Ocak ayına 357,5 puanla başlamıştır.

Öncelikle kiralama piyasasındaki kayıpların dengelenmesi ile navlun piyasasında istikrarın sağlanacağı, talep artışının meydana gelmesi ile mevcut dengelerin çok fazla

değişime uğramayacağı, ancak gelişmiş ülkelerde oluşan talep dalgalanması konteyner piyasasının yumuşak karnı olmaya devam edeceği tahmin edilmektedir.

Tanker piyasasında da dökme ve konteyner yük pazarında olduğu gibi talepler filo kapasitesinin altında kalmaktadır. 2012 yılında tanker filosundaki toplam tonaj büyümesi %4,3 iken sıvı yüklerdeki talep artışı sadece % 3,5 ini oluşturmuştur.

Yaşanan bu talep artışı, Çin ve Hindistan'ın istikrarlı büyümesi ve Japonya'nın nükleer enerji yerine petrole yönelmesi sayesinde bu seviyelerde gerçekleşebilmiştir.

Öte yandan ABD'nin kaya gazı üretiminin artması ve Avrupa'daki ekonomik dalgalanmalar da talebin yükselmesini engelleyen faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tankerler büyüdükçe fiyatlar üzerindeki baskılar da artmakta olup, tanker günlük kiraları 20.000 ABD Dolarının altındaki seviyelerde seyretmektedir. VLCC spot piyasasında 2008 yılına göre %73,5, 2011 yılına göre ise %14,6'lık kayıplar söz konusu oldu. Uzun vadede, petrol rafinelerin üretim kuyularının yakınlarına inşa edilmesi ve petrolün boru hatları ile taşınması tanker piyasasını olumsuz etkilemesi beklenmektedir. (Kaynak: ISL)

Bazı ülkelerin çelik ithalatına vergi getirmesi (örneğin Mısır ve BAE) bazılarının ise yerel yönetimlerin çevre ve insan sağlığı gerekçesiyle bazı üreticilerin fabrikalarını kapatması (örneğin İtalya'da Ilva vakası) ortalama üretimi düşürmüştür.

Türkiye bölgede ve dünyadaki en büyük hurda ithalatçısıdır ve hurda ticaretine tesiri ortadadır. Fakat çelik üretilen tüm bölgelerden hurda talebi olması beklenmektedir. Türkiye'nin hurda alımları kuvvetli devam ettiyse de, büyümesi de ülkenin azalan ithalatları gölgesinde fiyatlarda düşüş göstermiştir.

Avrupa'daki ekonomik daralma ve imalattaki yavaşlama sebebiyle, bölgenin ham çelik üretimi de ciddi düşüşlere sahne olmuştur.

Buna karşılık Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki ekonomilerin nispeten daha iyi performans göstermesiyle, üretimlerde artışlar görülmüştür. Çimento ticareti genel olarak yerel kalkınma ve bunun etkilediği inşaat talebiyle, büyük projelerle ve genel anlamda siyasi ve ekonomik istikrarın yansımalarıyla artmakta veya azalmaktadır.

Akdeniz ve Karadeniz'de genel olarak çimento ticareti şu hususlardan etkilenmiştir:

- Avrupa'daki krizden ötürü birçok çimento şirketinin Avrupa içi satışları düşmüştür.

- 2012'nin ikinci yarısından itibaren Batı Akdeniz'de Cezayir'in Portekiz ve İspanya'dan, Orta Akdeniz'de ise Libya'nın Türkiye'den çimento ithalatları hızlanmıştır.

Doğu Akdeniz'in önemli çimento üreticilerinden ve en büyük çimento ihracatçılarından biri olan Türkiye'nin ise bölgeler bazında çimento ihracatları 2012 yılında bir önceki yıla göre bir genel olarak düşüş arz etmektedir.

Türkiye'nin Karadeniz'den genelde Rusya'ya olan çimento ihracatları hızlı bir artış kaydederek 557 bin tonu bulmuştur. Buna karşılık Arap Baharı'ndan ve Kuzey Afrika ülkelerindeki çimento üretim tesisi yatırımlarından ötürü Ege ve Akdeniz'den ihracatlarda ciddi düşüşler kaydedilmiştir.Karadeniz ve Akdeniz'de 2012/2013 hasat yılında tahıl emtiaları konusunda başlıca gelişmeler şu şekilde sıralanmaktadır:

- Karadeniz'de sert bir kıştan sonra 2012/2013 hasat yılında verimlerin düşmesiyle Rusya ve Ukrayna'nın tahıl ihraçları beklenen seviyede gerçekleşmediğinden, koster ticareti ciddi oranda olumsuz etkilemiştir.
- Bölgedeki başlıca ithalatçılar, Mısır, Cezayir, Fas ve Türkiye olmuştur.
- Başlıca ihracatçılar ise Fransa, Rusya, Ukrayna ve Kazakistan olmuştur.
- Avrupa Birliği'nin buğday ihraçları 2012/2013 hasat yılında 19,5 milyon tonu bulmuş, bir önceki yıla göre 1 milyon tonluk bir artış kaydetmiştir.

Dünyada 2010 yılı başından beri tahıl ve buna bağlı olarak gıda fiyatlarının hızlı bir yükseliş gösterdiği malûmdur. Karadeniz ve Akdeniz havzası da bu durumdan belki politik ve ekonomik olarak en yoğun biçimde etkilenen bölge olmuştur.

Uluslararası Gübre Sanayi Birliği (IFA) tarafından sağlanan istatistiklere göre küresel gübre talebi 2009, 2010 ve 2011'de istikrarlı biçimde artmıştır. 2012-2013 ve 2013-2014'te ise yavaş dahi olsa artışını sürdüreceği belirtilmektedir.

Bölgedeki başlıca gübre ithalatçıları ise Baltık Denizi ve Kuzeybatı Avrupa'da Belçika, Almanya ve İngiltere; Akdeniz'de Fransa ve Türkiye olmuştur. Belçika'nın ihracatlarının ithalatlarını karşıladığı göz önüne alınırsa bunun daha çok ticarete yönelik olduğu görülmektedir.

Genel itibariyle ise 2011 ve 2012 yıllarında Avrupa'nın gübre talebinin sert bir düşüş kaydettiği görülmektedir.

2.5.1.1.3.Deniz Ticaret Filosuna ve Taşımacılığına Stratejik Bakış

2.5.1.1.3.1. Avrupa Birliği (AB) Ülkelerinde Deniz Ticaret Filosu ve Taşımacılığı

Deniz ticaret filosu istatistiklerine bakıldığında, 1.000 GT ve üzeri gemilerden oluşan AB-27 filosunun 2012 yılı sonu itibarıyla 13.103 adet gemiden oluştuğu ve filonun toplam kapasitesinin 545 milyar DWT ulaştığı görülmektedir. Deniz ticaret filosunda en fazla gemi bulunduran ülkeler ise Almanya ve Yunanistan'dır. Bu ülkelerin filolarındaki gemi sayılarının toplamı (7.791) AB-27 toplamının yarısından fazlasını oluşturmaktadır.(Kaynak:ISL)2012 yılı sonu itibarıyla AB ülkeleri limanlarında yapılan toplam elleçleme 3,54 milyar tona ulaşmıştır. 2012 yılında gerçekleştirilen toplam elleçleme bir önceki yıla göre %1,3 azalmıştır.

Avrupa'nın en büyüklimanı olan Rotterdam, 2011 yılının aynı dönemine göre, 2012 yılının 3.çeyreğinde elleçlenen yük miktarı % 3,4 artmış ancak, bir önceki çeyreğe göre % 2,7 azalmıştır. Avrupa'daki diğer ilk 5 liman arasında, Amsterdam 2011 yılının 3.çeyreğine göre önemli bir artış kaydederken, Antwerp, Hamburg ve Marsilya limanlarında elleçlenen yük miktarında azalma olmuştur.

Rotterdam Ro-Ro yükleri dışındaki her türlü kargo içinen büyük Avrupa limanıdır. Rotterdam limanında kurudökme yük hacimleri düşerken, 2012 yılının 3. çeyreğinde bir önceki yıla göre sıvı dökme yük ve konteyner hacimleri artmıştır.

Diğer büyük AB limanları arasında, Amsterdam sıvı ve kurudökme yüklerde artış kaydederken, İspanya'nın Algeciras limanı konteynerize yüklerde artış kaydetmiştir. Buna karşılık, İtalya'nın Taranto limanı ve Hamburg limanında 2011 yılının 3. çeyreği ile karşılaştırıldığında kuru dökme yük elleçlemesinde düşüş yaşanmıştır. Kanalın karşı tarafındaki Dover ve Calais'te ise aynı dönemde Ro-Ro yüklerinde düşüş yaşanmıştır. (Kaynak: Eurostat)

2.5.1.1.3.2. Türkiye'de Deniz Ticaret Filosu ve Taşımacılığı

2002 yılında, 1000 GT ve üzeri Türk sahipli filomuz 9.329.000 DWT olup, bunun 1.514.000 DWT'luk bölümü yabancı bayrakta bulunmakta idi. 2013 yılına gelindiğinde bu rakam Türk bayraklıda 9.488.000 DWT'a yabancı bayrakta ise 20.838.000 DWT'a, toplamda 2002 yılına göre % 225'lik artışla 30.327.000 DWT'a ulaşmış olup, yabancı bayraktaki gemi oranı tonaj olarak %68,7'dir.

Türk sahipli filonun 2002 yılında dünya sıralamasındaki yeri 17. sıradan 2013 yılında 13. sıraya yükselmiştir.

Tablo 2.5.1. Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Yıllık Gelişimi (1.000 GT ve Üzeri)

Yıl	Dünya Sırası	Ulusal Bayraktaki Filo				Yabancı Bayraktaki Filo				Toplam Filo			
		Toplam Adet	DWT-1000	TEU-1000	Ort. Yas	Toplam Adet	DWT-1000	TEU-1000	Ort. Yas	Toplam Adet	DWT-1000	TEU-1000	Ort. Yas
2002	17	451	7.815	52	19,1	117	1.514	15	20,1	568	9.329	67	19,3
2003	19	432	7.045	58	19,0	147	1.772	22	19,0	579	8.817	80	19,0
2004	18	408	6.556	56	18,5	163	2.159	24	19,5	571	8.715	80	18,8
2005	20	420	6.427	53	18,4	237	2.725	24	21,8	657	9.152	77	19,7
2006	19	432	6.844	50	18,7	353	3.609	24	20,7	785	10.453	74	19,6
2007	19	446	6.464	50	18,7	424	4.650	36	20,7	870	11.114	86	19,6
2008	17	490	6.592	62	18,5	513	6.591	50	20,0	1.003	13.183	112	19,3
2009	16	520	6.736	69	18,1	636	8.592	61	19,7	1.156	15.328	130	19,0
2010	15	560	7.246	70	17,5	665	9.954	66	18,6	1.225	17.200	136	18,1
2011	15	547	7.797	72	16,8	672	11.863	59	17,6	1.219	19.660	131	17,2
2012	15	523	8.479	76	16,5	642	14.093	60	16,2	1.165	22.572	136	16,3
2013	13	627	9.488	88	17,4	842	20.838	91	16,7	1.469	30.327	179	17,0

Kaynak:ISL-Veriler her yıl için 1 Ocak itibariyle alınmıştır.

Dünya ülkeleriyle kıyaslama yapıldığında, ülkemizin ulusal bayrakta bulanan gemilerinin oranının dünya ülkelerine göre daha iyi konumda olduğu görülmektedir. Şöyle ki; ilk sırada bulunan Yunanistan'ın %28'i ulusal, %72'si yabancı, ikinci sıradaki Japonya'nın %7'si ulusal, %93'ü yabancı bayraktadır. Toplam 1,53 milyar DWT'luk dünya filosunun 1,43 milyar DWT'luk kısmını yani %93,7'sini 30 ülke kontrol etmekte olup, söz konusu 30 ülkenin filolarında bulunan gemilerin ortalama %74,8'i yabancı bayrakta bulunmaktadır. Bu gelişmeler sonucunda, 2002-2013 döneminde ulusal filo yabancı bayraklı filoya göre daha az büyümüştür. (Kaynak: ISL, Ocak 2013)

Filodaki olumlu gelişmelerin aksine dış ticaret taşımalarında Türk Bayraklı filo payı 2002 yılından itibaren bir düşüş trendine girmiş olup, 2002 yılında %33 seviyelerinden %14 seviyelerine gerilemiştir. Ancak, burada belirtilen taşıma oranı sadece ülkemiz limanlarına gelen ve giden yüklere yönelik Türk Bayraklı gemiler için hesaplanmıştır. Dolayısıyla, uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlar arasında gerçekleştirdiği taşımalar ile yabancı bayrak altındaki Türk sahipli gemilerin çoğunlukla yabancı limanlar arasında gerçekleştirdiği taşımaların kaydı tutulamadığından, bu konuda herhangi bir rakam verilememekle birlikte, Türk sahipli filodaki göz kamaştırıcı büyüme rakamları filonun dünyadaki deniz taşımacılığından aldığı payın sürekli artmakta olduğunun en somut göstergesidir.Diğer taraftan, ülkemizde serbest piyasa ekonomisi uygulanması, dış ticaret taşımalarında kamu yüklerinin payının az olması ve dışarıdan

gelen ithalat yüklerinin ihracat yüklerinin iki katından fazla olması nedeniyle, özel sektör ağırlıklı taşımaların genellikle ucuz fiyata yabancı bayraklı gemilere taşıtılması dış ticaretimizde Türk Bayraklı gemilerin payını düşürmektedir.

Tablo 2.5.2. Toplam Dış Ticaret Elleçleme Verileri (2002-2012)

Yıl	İhracat				İthalat				Toplam Dış Ticaret Elleçlemesi			
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	İhracat İçindeki Türk Bayrak %' si	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	İthalat İçindeki Türk Bayrak %' si	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Dış Ticaret İçindeki Türk Bayrak %' si
2002	13.605.330	29.398.716	43.004.046	31,64%	30.562.121	59.266.412	89.828.533	34,02%	44.167.451	88.665.128	132.832.579	33,25%
2003	12.816.745	33.237.787	46.054.532	27,83%	30.864.219	72.566.763	103.430.982	29,84%	43.680.964	105.804.550	149.485.514	29,22%
2004	12.665.413	42.453.148	55.118.561	22,98%	29.240.528	91.802.850	121.043.378	24,16%	41.905.941	134.255.998	176.161.939	23,79%
2005	11.297.612	43.196.613	54.494.224	20,73%	31.577.200	94.591.907	126.169.107	25,03%	42.874.812	137.788.520	180.663.331	23,73%
2006	9.821.582	53.490.396	63.311.978	15,51%	32.794.143	106.612.163	139.406.306	23,52%	42.615.725	160.102.559	202.718.284	21,02%
2007	9.804.237	58.856.033	68.660.270	14,28%	27.187.904	126.211.445	153.399.349	17,72%	36.992.141	185.067.478	222.059.619	16,66%
2008	10.654.742	62.590.435	73.245.177	14,55%	21.151.227	130.402.523	151.553.750	13,96%	31.805.969	192.992.958	224.798.927	14,15%
2009	9.578.520	64.191.743	73.770.263	12,98%	20.387.046	119.475.045	139.862.090	14,58%	29.965.566	183.666.788	213.632.353	14,03%
2010	11.614.918	72.318.470	83.933.388	13,84%	28.872.219	133.716.509	162.588.728	17,76%	40.487.137	206.034.979	246.522.116	16,42%
2011	12.273.915	69.502.777	81.776.692	15,01%	30.120.033	143.426.365	173.546.398	17,36%	42.393.948	212.929.142	255.323.090	16,60%
2012	12.235.897	79.071.589	91.307.486	13,40%	26.476.350	165.998.578	192.474.928	13,76%	38.712.247	245.070.167	283.782.414	13,64%

2.5.1.2. Liman Operasyonları ve Lojistik Yönetimi

Denizyolu toplam dış ticaret taşımaları 2002 yılında 133 milyon ton iken, %114 artışla 2012 yılında 283 milyon tonu aşmıştır. Dış ticaret taşımalarımızın son on yıllık ortalamasının %87,6 oranında denizyolu ile yapılmış olması limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır.

Mevcut durumda kıyılarımız boyunca hizmet veren 76 adet liman tesisi, 74 adet iskele, 59 adet depolama tesisi, 362 adet balıkçı barınağı, 48 adet marina, 114 adet yanaşma yeri, 71 adet tersane, 21 adet gemi geri dönüşüm tesisi olmak üzere toplamda 825 adet kıyı tesisi bulunmaktadır.

Türkiye'deki limanlar genellikle belirli sanayi tesislerine hizmet veren parmak iskele formunda olup belli yük türünde uzmanlaşmış münhasır liman ve terminal işletmeciliği gelişim sürecindedir (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023).

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 hatlarında taşınan araç sayısı 2002 yılında 200 bin araç iken, 2012 yılında%102 artışla 403 bin araç taşınmıştır. Türkiye'de Ro-Ro taşımacılığı önemli bir noktaya gelmiştir. 2010 – 2013 döneminde mevcut Ro-Ro hatlarına ilave olarak 14 yeni hat faaliyete geçmiştir. Türkiye ekonomisindeki büyüme trendi limanlardaki yük hacmini sürekli artırmaktadır. Artan yük hacmine limanların hizmet verebilmesi için verimliliğin artırılması en ekonomik çözümdür. Bununla beraber belli bölgelerde ve belli yük tiplerinde yeni yatırım ihtiyaçlarının doğması kaçınılmazdır. Yeni nesil limanların birer lojistik üs olarak planlanması ve hayata geçirilmesi gereklidir.

2.5.1.2.1. Lojistik Yönetiminde Limanların Yeri ve Geleceği

Limanların tedarik zinciri ve lojistik ağlar içinde değişen rollerinin, limanlara ilişkin yazın incelendiğinde üç başlık altında toplanabileceği görülmektedir. Bunlar; katma değerli lojistik hizmetler ve limanlar, liman art alan ilişkileri ve liman tedarik zinciri bütünleşmesidir. Öncelikle limanların, tedarik zinciri ve lojistik ağlar içerisindeki yeri ve önemine değinmek gerekmektedir (Karataş Çetin, 2011).

Limanlar, küresel endüstriyel ve lojistik ağlarda önemli rol oynayan, lojistik ve endüstri merkezleri şeklinde gelişen, denizyolu bağlantısına ve art alana erişime sahip bölgeler olarak tanımlanabilirler (Van der Lugt ve Nijdam, 2005:9). Limanlar, diğer ulaştırma hizmeti türleri ile kesişim noktası (Branch, 2007:382), karmaşık tedarik ve lojistik zincirinin en merkezi bağlantı noktaları (Banister vd., 1995) ve kesintisiz ulaştırma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesini sağlayan önemli noktalardır (Branch, 1986:1,Karataş Çetin, 2011).Paixao ve Marlow (2003:358) limanları, "çift-yönlü lojistik sistemler"olarak tanımlamakta ve bu lojistik sistem, liman sistemi içinde yüksek düzeyde koordinasyonu ve süreçlerin birbiriyle bağlantı içinde çalışmasını gerektirmektedir (Panayides ve Song, 2006:136). Bu anlamda liman sistemi içindeki "içsel bütünleşme" (Woo ve Pettit, 2009:9) öne çıkmaktadır.

Taşımacılığın tüm tedarik zincirinin ayrılmaz bir parçası olması dolayısıyla, limanlar materyal ve bilgi akışının yönetimi ve koordinasyonunda önemli rol oynamaktadırlar (Carbone ve De Martino, 2003:305, Karataş Çetin, 2011).

Günümüzde ulaştırma bir bütün olarak planlanmakta ve yönetilmektedir. Lojistik zincirin önemli bir halkasını ise limanlar oluşturmaktadır. Deniz, kara ve demiryolu ulaşımının kesim noktası olan limanlar doğal olarak lojistik sürecin yönetim merkezinde yer almaktadır.

2.5.1.2.2. Limanların Etkin ve Verimli Kullanımı

Sayareh ve Lewarn (2006:11)'in çalışmasında verimlilik, bir örgütün ürün ve hizmet açısından ne derece verimli (üretken) olduğunun bir göstergesi iken, etkinlik; zaman, çaba ve maliyet tüketimini minimize ederek istenen sonuca ulaşma becerisi olarak ifade edilmektedir. Etkin bir liman, temel üretim faktörlerinin (işgücü ve sermaye) verimliliğini arttırmakta ve dolayısıyla daha yüksek düzeyde çıktı, gelir ve istihdama yol açarak üretim birimlerinin karlılığı da artmaktadır (Song ve Panayides, 2008:73, Karataş Çetin, 2011).

De ve Ghosh (2002:360), çalışmalarında liman verimlilik ölçümünde işgücü verimliliğini bağımlı değişken olarak almakta ve girdileri kullanmadaki etkinliği ise bu verimliliği etkileyen bir faktör olarak görmektedir (Karataş Çetin, 2011). Limanların etkililiğin arttırılmasında, öncelikle liman operasyonlarının etkinliğinin arttırılması gerekmektedir ki bu da limanların operasyonlarda kayıplardan arınmış yani yalın ve çevreyle etkileşimde daha uyumlu bir başka deyişle çevik olması ile sağlanabilmektedir (Pettit ve Beresford, 2009:256; Karataş Çetin, 2011).

2.5.1.2.3. Limanların Arz-Talep Analizi

Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması kapsamında gerçekleştirilen yük talep tahminlerinde ortalama bir büyüme senaryosunda konteyner yükleri dikkate alındığında 2020 yılı için aktarma dahil Marmara bölgesinde 7,1 milyon TEU (2030 yılı için 13,1 milyon TEU), Ege bölgesinde 2,4 milyon TEU (2030 yılı için 4.5 milyon TEU), Akdeniz bölgesinde 4,3 milyon TEU (2030 yılı için 10 milyon TEU), Karadeniz Bölgesi'nde 1,3 milyon TEU (2030 yılı için 2,4 milyon TEU) yüke ulaşılacaktır.

Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması kapsamında gerçekleştirilen yük talep tahminlerinde ortalama bir büyüme senaryosunda Türkiye'de genel kargo ve dökme yük elleçlemesi yapan limanların 2020 yılı için tahmin edilen yük hacmi 395 milyon tondur.

Aynı çalışma temel alındığında 2020 yılı için Marmara Bölgesinde 110 milyon ton (2030 yılı için 201 milyon ton), Ege Bölgesinde 48 milyon ton (2030 yılı için 78 milyon ton), Akdeniz Bölgesinde 71 milyon ton (2030 yılı için 140 milyon ton), Karadeniz Bölgesi'nde 38 milyon ton (2030 yılı için 66 milyon ton) yüke ulaşılacaktır. Türkiye'de sıvı dökme yük elleçlemesi yapan limanların 2020 yılı için tahmin edilen yük hacmi 113 milyon tondur.

Master plan çalışması temel alındığında 2020 yılı için Marmara Bölgesinde 41 milyon ton (2030 yılı için 63 milyon ton), Ege Bölgesinde 31 milyon ton (2030 yılı için 47 milyon ton), Akdeniz Bölgesinde 38 milyon ton (2030 yılı için 64 milyon ton), Karadeniz Bölgesi'nde 2,7 milyon ton (2030 yılı için 5,4 milyon ton) yüke ulaşılacaktır.

Master plan çalışmasında Türkiye'de tekerlekli yük elleçleme tahminlerde tekerlekli yükler 3 sınıflandırmaya tabi tutulmuştur. Bu sınıflandırmaya göre Ro-Ro taşımaları kabotaj ve dış ticaret taşımaları olarak ikiye ayrılmakta ve son olarak otomobil dış ticareti taşımaları da ayrı olarak değerlendirilmektedir.

Dış ticarete konu olan Ro-Ro yükü elleçleyen tüm limanların gelecekte elleçleyecekleri araç miktarları ortalama bir senaryo ile 2020 yılında 588 bin adede ulaşacaktır. 2030 yılında bu değer 1 milyon adedi aşacaktır. Kabotaj taşımalarına konu olan Ro-Ro yükü elleçleyen limanların 2020 yılı liman yük trafiği 799 bin araç, 2030 yılında ise 1,7 milyon adet olarak tahminlenmiştir. Dış ticarete konu olan otomobil yükü elleçleyen limanların 2020 yılı araç elleçlemesi 3 milyon adet, 2030 yılında ise 6 milyon adet olarak tahminlenmiştir.

Dış Ticarette Ro-Ro taşımalarının bölgesel tahmini temel alındığında 2020 yılı için Marmara Bölgesinde 257 bin adet (2030 yılı için 480 bin adet), Ege Bölgesinde 57 bin adet (2030 yılı için 96 bin adet), Akdeniz Bölgesinde 135 bin adet (2030 yılı için 231 bin adet), Karadeniz Bölgesi'nde 139 bin adet (2030 yılı için 275 bin adet) yüke ulaşılacaktır.

Kabotaj Ro-Ro taşımalarının bölgesel tahmini temel alındığında 2020 yılı için Marmara Bölgesinde 799 bin adet (2030 yılı için 1,7 milyon adet), yüke ulaşılacaktır.

Türkiye'de elleçlenen dış ticarete yönelik otomobil yükü sadece Marmara ve Ege Bölgesinde elleçlenmektedir. 2020 yılı için yapılan tahminler Marmara Bölgesinde 2,9 milyon (2030 yılı için 5,6 milyon) adet araç, Ege Bölgesinde 186 bin (2030 yılı için 265 bin) adet araç elleçleneceğini göstermiştir.

Tablo 2.5.3. Türkiye'deki Limanlar ve Yük Tiplerine İlişkin Talep Tahmini ve Kapasite Analizi

Marmara Bölgesi	**2030 Tahmini (Ort)**	**Mevcut Kapasite**	**Kapasite Farkı**
Konteyner (TEU)	13,098,320	5,238,197	-7.860.123
Genel ve Dökme Yük (Ton)	200,967,589	118,185,000	-82,782,589
Sıvı Kimyasal Yük (Ton)	63,314,147	49,261,000	-14,053,147
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	480,194	1,050,000	569,806
Ro-Ro Kabotaj (Adet)	1,714,316	250,000	-1,464,316
Otomobil (Adet)	5,673,034	1,789,230	-3,883,804
Ege Bölgesi	**2030 Tahmini (Ort)**	**Mevcut Kapasite**	**Kapasite Farkı**
Konteyner (TEU)	4,539,989	1,705,101	-2,834,888
Genel ve Dökme Yük (Ton)	77,818,977	42,930,810	-34,888,167
Sıvı Kimyasal Yük (Ton)	46,950,593	36,362,889	-10,587,704
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	95,908	50,000	-45,908
Otomobil (Adet)	265,176	200,000	-65,176
Akdeniz Bölgesi	**2030 Tahmini (Ort)**	**Mevcut Kapasite**	**Kapasite Farkı**
Konteyner (TEU)	10,015,515	1,907,000	-8,108,515
Genel ve Dökme Yük (Ton)	139,670,042	54,574,052	-85,095,990
Sıvı Kimyasal Yük (Ton)	63,795,770	54,510,000	-9,285,770
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	230,999	130,000	-100,999
Karadeniz Bölgesi	**2030 Tahmini (Ort)**	**Mevcut Kapasite**	**Kapasite Farkı**
Konteyner (TEU)	2,170,230	505,000	-1,665,230
Genel ve Dökme Yük (Ton)	65,729,245	53,725,000	-12,004,245
Sıvı Kimyasal Yük (Ton)	5,381,525	2,912,000	-2,469,525
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	274,929	449,800	174,871
TÜRKİYE TOPLAMI	**2030 Tahmini (Ort)**	**Mevcut Kapasite**	**Kapasite Farkı**
Konteyner (TEU)	29,824,054	9,355,298	-20,468,756
Genel ve Dökme Yük (Ton)	484,185,854	269,414,862	-214,770,991
Sıvı Kimyasal Yük (Ton)	179,442,035	143,045,889	-36,396,146
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	1,082,031	1,679,800	597,769
Ro-Ro Kabotaj (Adet)	1,714,316	250,000	-1,464,316
Otomobil (Adet)	5,938,210	1,989,230	-3,948,980

(Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu).

Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması bütün bölgeler ve yük tiplerinde önemli kapasite açıklarının oluşacağını göstermektedir.

Mevcut limanların etkinlik ve verimliliğinin arttırılması, modern ekipmanlar ile donatılması, başlanan liman yatırımlarının tamamlanması önümüzdeki yıllarda daha da önem kazanacaktır.

2.5.2.Uluslararası İlişkiler ve Hukuksal Düzenlemeler

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 şeklindedir.

Bahse konu hedefe ilişkin öngörülen mali sorumluluk düzenlemelerinin önemli bir ölçüde gerçekleştirildiği ve hedef takvimine uygun olarak hareket edildiği değerlendirilmektedir.

10. Ulaştırma Şurasının Denizcilik Sektörü Alt Çalışma Grubu’nun sonuç raporunun 82. maddesinde; proje önerisi olarak; “Yabancılarla imzalanan sözleşmelerin iç hukuka uyarlanması” hususu yer almış, önerilen projenin detayları olarak da; birçok devletle imzalanan deniz ticaretine ilişkin ikili sözleşmelere işlerlik kazandırılması konusuna yer verilmiştir.

Yukarda belirtilen hususlara ilişkin olarak öncelikli hedeflerimizden bir tanesi ülkemizin komşu ve bölge ülkelerinin tamamıyla denizcilik anlaşması imzalanması hedefi günümüz itibariyle gerçekleştirilmiştir.

Ayrıca güncelliğini kaybetmiş olan denizcilik anlaşmalarının tadil edilmesi çalışmaları hızla devam etmektedir.

Bu çerçevede, Ukrayna, Mısır, Fas ile bahse konu anlaşmaların tadil edilmesi çalışmalarında sona yaklaşılmış, 2012 itibariyle deniz yoluyla gerçekleştirilen ticarette ilk 20’de olan, denizcilik anlaşması olup da tadil edilmesi gereken veya denizcilik anlaşması olmayan ülkelerden Mısır, Ukrayna, Belçika, İspanya, Hollanda, Kanada, Almanya, Malta, İngiltere, Singapur, İtalya, Kuveyt ve Bosna-Hersek ile denizcilik anlaşması imzalanması veya tadil edilmesi çalışmaları resmi olarak başlamış, Afrika kıtası ülkelerine yönelik ülkemizin politikalarının gereği olarak Kamerun ile 2013 yılında denizcilik anlaşması imzalanmış, Gabon, Moritanya ile bu kapsamda çalışmalara devam edilmektedir.

10. Ulaştırma Şurası kararları ile ilgili ticaret hacminin arttırılmasına yönelik sipesifik bir karar bulunmamaktadır.

Ancak, denizcilik ayağında ki her türlü kararın dolaylı olarak deniz ticaret hacminin arttırılmasına katkı sağlamak üzere alındığı işin doğası gereğidir.

- ✓ **Taraf Olduğumuz Hukuki Sorumluluk Sözleşmeleri**

Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 92) :

"Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme" veya "Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi" olarak bilinen CLC 69 Sözleşmesi petrol taşıyan tankerlerin sebep oldukları kazalar sonucunda ortaya çıkan petrol kirlenmesinden etkilenenlerin zararlarının tazmin edilmesini sağlamak üzere hazırlanmıştır. 1969 yılında kabul edilen ve 1975 yılında yürürlüğe giren 1969 CLC Sözleşmesine 1992 Protokolü (CLC 92) ile köklü değişiklikler yapılarak yeni ödeme sistemi getirilmiştir.

Türkiye 1992 tarihli CLC Protokolüne 24.07.2001 tarih ve 24472 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan kararla taraf olmuştur.

CLC 92 sözleşmesi, 1992 yılında kabul edilmiş ve 1996 yılında yürürlüğe girmiştir. 1969 Sözleşmesinden farklı olarak; yürürlüğe giriş şartları yumuşatılmış, coğrafi kapsama alanı münhasır ekonomik bölgelere veya karasularının ötesindeki benzeri deniz alanlarına yaygınlaştırılmış, önleyici tedbirlerin maliyetleri tazmin kapsamına alınmış, petrol taşımak amacıyla inşa edilmiş tankerlerin yakıtlarından kaynaklanan kirlilik de Sözleşme kapsamına alınmış ve kirlilik yaratma kastıyla ihmal veya sonuçlarını bilerek yapılan fiillerin neden olduğu olaylarda sorumluluğun sınırlandırılması imkânı kaldırılmıştır.

1992 Mali Sorumluluk Sözleşmesi tankerlerden yayılan petrolün yol açtığı petrol kirliliği hasarlarında uygulanır.

1992 CLC Sözleşmesine göre 2000 tondan fazla dökme halde ağır hidrokarbon yük olarak tarif edilen ham petrol ve fuel oil gibi ürünleri taşıyan gemi sahipleri sigorta yaptırmak zorundadır. Tankerler, sigorta poliçeleri karşılığında bayrak devletlerinden veya hrhangi bir taraf ülke otoritesinden temin ettikleri CLC 92 sertifikasını gemide bulundurarak beyan etmelidir. 1992 Mali Sorumluluk Sözleşmesine taraf olan devletin limanına ya da terminal tesisine girişinde ve çıkışında bu sertifika istenmektedir.

Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmeye Getirilen 1992 Protokolü (FUND 92) :

CLC 69 Sözleşmesinin kurduğu tazmin sistemi, bazı ülkelerce gemi sahiplerine ağır yükümlülükler getirdiği, bazı ülkelerce de Sözleşmenin tazmini limitleri öngörmesi

nedeniyle büyük tankerlerin neden olabileceği ağır zararların bu sistem tarafından karşılanmada çok yetersiz kalacağı yönünde eleştirilmiştir.

Ancak, özellikle büyük tankerlerin neden olacağı zararların Sözleşmenin öngördüğü limitlerin çok üzerinde olacağı bir gerçektir. Son dönemde meydana gelen tanker kazalarından alınan dersler ışığında bu olumsuzluğu gidermek üzere limitlerin ötesindeki zararların ve karşılanamayanların giderilmesi için bir tazmin fonu oluşturulması kararlaştırılmış ve "Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND 71)" hazırlanmıştır.

18 Aralık 1971'de uluslararası bir konferans tarafından kabul edilen FUND 71, 16 Ekim 1978 tarihinde yürürlüğe girmiştir. FUND 71'de 27 Kasım 1992'de kabul edilen ve 30 Mayıs 1996'da yürürlüğe giren 1992 Protokolü (Bundan sonra FUND 92 olarak belirtilecektir) ile köklü değişiklikler yapılmıştır. 24 Mayıs 2002 tarihinde 1971 FUND Sözleşmesi ile oluşturulan tazmin fonu için tasfiye süreci başlatılmıştır.

FUND 92 ile FUND 71 Sözleşmesinin; yürürlüğe giriş şartları yumuşatılmış, tazmin limitleri artırılmış, coğrafi kapsama alanı CLC 92'ye bağlı olarak münhasır ekonomik bölgelere veya karasularının ötesindeki benzeri deniz alanlarına yaygınlaştırılmıştır.

150.000 tondan fazla petrol satın alan şahıs ya da şirketin kurulan fona ülkesi adına katkı payı ödemesini ve oluşabilecek zararların bu fondan karşılanmasını öngörmektedir. 1992 FUND Sözleşmesi, 1992 Mali Sorumluluk Sözleşmesine ilave olup eğer CLC kapsamındaki uygulanabilir tazmin yeterli değil ise hasara uğrayana ilave tazminat uygulanır.

Türkiye 1992 tarihli bu protokole 18.07.2001 tarih ve 24466 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olmuştur.

Ek Fon 2003 (Supplementary Fund 2003):

FUND 92 olarak bilinen Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND 92) ile kurulan fonun limitleri bu protokolle artırılmıştır.

Bu fon sayesinde yaklaşık 1 Milyar USD'ye kadar deniz çevresinin petrol ve türevleri ile kirlenmesi durumunda zarara ilişkin tazminat talebinde bulunulabilecektir. Türkiye açısından Ek Fon, 5 Haziran 2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirlenmesi İçin Hukuki Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKER 2001)

Gemi yakıtı olarak taşınan petrol ürünlerinden kaynaklan zararların tazmini konusunu düzenleyen uluslararası işbu sözleşme, donatana mali sorumluluk sigortası karşılığında taraf ülke idareleri tarafından düzenlenilen bunker sertifikasını gemide bulundurma şartını getirmiştir. Ülkemiz açısından anılan sözleşme Şubat 2013'te Meclis onayından geçmiştir.

✓ **Taraf Olunması Gereken Uluslararası Sözleşmeler**

Atina Sözleşmesi

Donatanın yolcu taşımacılığında yolculara ilişkin sorumluluğunu belirleyen mali sorumluluk sözleşmesidir. Teknik çalışması tamamlanıp Meclis'e gönderilen Sözleşme Genel Kurul'da onay için sıra beklemektedir. Bu Sözleşmeye göre 12'den fazla yolcu taşımacılığı yapan gemiler yolcu başına 250.000 SDR'lik (SDR: Özel Çekme Hakkı) mali sorumluluk sigortası yapmakla yükümlü olacaktır.

Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar İçin Tazmin ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme (HNS 1996)

Gemilerde yük olarak taşınan petrolden başka diğer zararlı maddelerden kaynaklanan zararların karşılanması konusunu ihtiva eden HNS 2010; CLC ve FUND sözleşmelerinin diğer zararlı maddeler için karşılığı olarak iki aşamalı bir tazmin sistemi oluşturmuştur. Taşıyanın sorumluluk limitlerinin aşılması durumunda HNS fonundan fon limitleri kadar zararların tazmini söz konusudur. Ülkemiz bu sözleşmenin ilk imzacı ülkelerinden biridir. Sözleşmeye ilişkin teknik çalışma tamamlanarak Dışişleri Bakanlığı'na gönderilmiştir. Bu iki sözleşmenin de yürürlüğe girmesi ile Türkiye tüm uluslararası mâli sözleşmelere taraf olmuş olacaktır.

✓ **Diğer Uluslararası Sözleşmeler**

Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme (LLMC 76):

Bu sözleşmeye taraf olan devletler, deniz alacaklarına karşı mesuliyetin sınırlandırılması hakkında bazı yeknesak kaideleri bir anlaşma ile tespit etmenin faydasını

takdir ederek, bu maksatla bir sözleşme akdine karar vermişler ve sözleşme üzerinde gerekli hususlarda mutabakata varmışlardır.

Sözleşme yeni bir tazmin sistemi oluşturmamakta, diğer uluslararası sözleşmelerin kapsamına girmeyen kirlenmelerde hangi kirlilik zararlarının hangi limitlere kadar ödeneceğini, batıkların çıkartılması, çatma zararları, gemiadamlarının ölüm ve yaralanması gibi donatanın karşılaşabileceği diğer 3. Şahıs mali sorumluluğuna ilişkin kuvertür alanlarını ve limitlerini belirlemektedir.

Uygulamada bu tür durumlarda sözleşmede belirtilen limitlere kadar tazmin garantileri P&I kuruluşları tarafından sağlanmaktadır.

2.5.2.1. Uluslararası Deniz Sigortaları Mevzuatının Etkinliği

Ülkemiz, uluslararası deniz sigortaları mevzuatına uyum çerçevesinde 1. başlıkta açıklanan uluslararası mali sorumluluk sözleşmelerine taraf olma çalışmalarını sürdürmektedir.

İzah edildiği gibi mali sorumluluğa ilişkin Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC), IOPC FUND 92 (Petrol Kirliliğinin Tazmini için Uluslararası Fon Sözleşmesi: 92, Supplementary Fund 2003 (Ek Fon 2003) ve Bunker Convention 2001 sözleşmelerine ülkemiz taraf olmuştur.

Bunların dışında gemilerin deniz sigortası ilişkin düzenlemeler gerek Türk Ticaret Kanunu'nda gerek ise Sigortacılık Kanunu'nda yer almaktadır.

Ayrıca Ulusal mevzuatta gemilerin sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğu ikincil mevzuat ile düzenlenmiştir.

2.5.2.2. Denizcilik Anlaşmalarının Etkinlik Sorgulaması

Denizcilik anlaşmaları iki düzeyde gerçekleştirilen anlaşmalar olmakla beraber IMO konvansiyonları genel olarak çok taraflıdır.

Türkiye'nin imzaladığı 54 adet denizcilik anlaşması bulunmaktadır. Bunların 43'i yürürlüktedir.

11 adet anlaşmanın onay süreci ile 12 adet ülkeyle denizcilik anlaşması imzalanması, 2 adet ülkeyle de revizyon çalışmaları devam etmektedir.

2.5.2.2.1. Denizcilik Anlaşmalarının Etkinlik Değerlendirmesi

Denizcilik anlaşmaları, genel olarak ülkeler arasında denizcilik alanında meydana gelen ilişkilerin genel prensiplerini belirleyen bir irade beyanı olmakla beraber içeriği itibariyle teknik hususların çerçevesinin çizmektedir.

Bu hususlar, genel olarak;

- Bürokratik engellerin minimuma indirilmesi,
- Deniz taşımacılığının çevresel tahribatının azaltılması
- Gemi adamı belgelerinin karşılıklı olarak tanınması,
- Denizcilik alanında meydana gelen faaliyetlerde işbirliği yapılması
- Taşımacılık faaliyetinde bulunulan deniz araçlarının kaza yapması durumunda alınması gereken tedbirler,
- Klas kuruluşları arasında işbirliği ve
- Düzenli hatların kurulmasıdır.

Söz konusu teknik düzenlemeler vasıtasıyla ilgili ülkeler arasında denizcilik alanında bir entegrasyon oluşmakta, bu entegrasyon ve kurulan network vasıtasıyla ülkeler arasında sorun çıkması halinde hemen müdahale ve sorunların uzun diplomatik prosedürlerden ziyade daha kısa sürece çözülmesine olanak sağlanmaktadır.

Ayrıca ülkeler arasında denizcilik alanında bir sorun çıktığında denizcilik anlaşmasında konuya ilişkin bir hüküm bulunmasının sorunun hızlı bir şekilde çözülmesi, denizcilik anlaşmalarını sağladığı bir diğer katma değer olarak değerlendirilebilir.

2.5.2.2.2. Denizcilik Anlaşmaların Uygulamalarında Meydana Gelen Aksaklıklar

- ✓ Sürecin uzun zaman alması
- ✓ Tarafların anlaşmanın etkin bir şekilde uygulanmasından imtina etmeleri
- ✓ Meydana gelen siyasi, konjonktürel değişiklikler
- ✓ Denizcilik sektörünün dinamik yapısı

Tablo 2.5.4. Denizcilik Anlaşmalarının Son Durumu

Türkiye'nin 38 farklı ülke ile imzaladığı 54 adet denizcilik anlaşması bulunmakta olup bunların 43'i yürürlüktedir. 11 adet anlaşmanın onay süreci ile 11 adet ülkeyle denizcilik anlaşması imzalanması, 2 adet ülkeyle de revizyon çalışmaları devam etmektedir.

Denizcilik Anlaşması Yürürlükte Olanlar		**Denizcilik Anlaşması İmzalananlar (Onay süreci devam eden)**	**Denizcilik Anlaşması İmzalanacak Ülkeler**
Arnavutluk**	Libya (3 adet) *	Arnavutluk **	Polonya
Azerbaycan	Litvanya	Bosna-Hersek	Belçika
Bahreyn Krallığı	Lübnan	Endonezya	Hollanda
Bangladeş	Malezya	Hırvatistan	Almanya
Bulgaristan (2 adet)*	Mısır	Nijerya	İspanya
Cezayir	Pakistan	Rusya Federasyonu	Singapur
Çin Halk Cumhuriyeti	Romanya (3 adet)*	Sudan Cumhuriyeti	Malta
Fas Krallığı	Rusya Federasyonu (2 adet)*	Ürdün Haşimi Krallığı	İngiltere
Fransa	Suriye Arap Cumhuriyeti (2adet)*	Kamerun	İtalya (Revizyon)
Gürcistan	Suudi Arabistan Krallığı (2adet)*	Fas Mısır	Ukrayna (Revizyon)
Hindistan	Tunus Cumhuriyeti (2 adet)*		Moritanya
Irak	Türkmenistan		Kuveyt
İran	Ukrayna (2adet)*		Kanada
İtalya (2 adet)*	Yemen Cumhuriyeti		
KKTC (2 adet)*	Yunanistan Cumhuriyeti		
Letonya			

**Sayılar hem denizcilik anlaşmaları, hem de arama kurtarma anlaşmaları ve protokolleri içermektedir.*

*** Arnavutluk, Mısır, Fas'la 2 adet denizcilik anlaşması bulunmaktadır. 2.lerinin onay süreci devam etmektedir.*

2.5.2.2.3. Denizcilik Alanında Uluslararası İlişkilerin Verimliliği

Uluslararası ilişkileri düzenleyen uluslararası anlaşmalar ve buna müdahil taraflar, etkinlik ve teşmil alanının belirleyicisidir. Karasal olarak çok önemli bir jeopolitik konumda bulunan ülkemiz, bunu deniz ve denizcilik açısından da taşımaktadır ve bu bağlamda uluslararası ilişkiler, denizcilik sektörünün en önemli ticari faktörlerindendir.

Ekonomik olarak, günümüzün en önemli mübadele araçlarından birisi olan enerji faktörü, bulunduğu ülkeler kadar taşındığı ülkeleri de önemli kılmaktadır.

Bakü-Tiflis-Ceyhan, Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı ve Ceyhan Kırıkkale Boru Hattının deniz irtibat noktasında Ceyhan Deniz Terminali ile doğal gaz boru hatlarına Nijerya ve Cezayir'den alınan sıvılaştırılmış doğal gaz taşıyan LNG gemileri ile Marmara Ereğlisi İthal Terminalinde liman hizmeti verilerek kamusal gelir elde edilse de sektörel bazda bu iki terminalde yapılan denizcilik faaliyetlerinden ülkemizin ne kadar yararlandığı ayrı bir değerlendirme konusudur.

Ayrıca, ülkemiz limanlarının jeostratejik konumları ve çok zengin lojistik hinterlandı ve mutlak rekabetçi üstünlüğü dikkate alındığında, karadan intikali söz konusu olmayan ürün intikallerinde liman hizmetlerine uygulanan tarifede navlun fiyatları gerekçe gösterilerek 1 Ağustos 2003 tarihinden itibaren geçerli olarak yapılan indirimin tarife fiyatı ile ilgisi olmadığı, esas itibarı ile dünya ticareti koşullarına bağlı olduğu, 2003 yılından bugüne kadar devam eden periyotta, bahse konu tarife sabit iken BIFFEX indeksinde görülen inişli çıkışlı trendler ile de ortaya konulmuştur.

- Ülkemiz limanlarına gelen gemilerin %80 ila 85'inin yabancı bayraklı gemiler olması, bu gemilerin sayıları, tonajları ve sefer sıklıkları bilgileri çerçevesinde; gemilerimizin diğer ülke limanlarında pahalı tarife ile hizmet alırken, yabancı bayraklı gemilerin limanlarımızda ucuz tarife ile hizmet alması,
- Hizmet maliyeti unsurlarındaki artış (işçilik %226, yakıt ve yağ fiyatlarına yansıyan petrol fiyatlarındaki artışın %357 civarında gerçekleşmesi.(2003 ham petrol varil değeri 28 USD iken 2012 yılında 100 USD olması)
- Limanlarımıza yanaştırılan gemi sayı, büyüklük ve tonaj artışının daha yüksek maliyetli römorkörler gerekmesinden dolayı sabit kıymet yatırım maliyetinin artması,
- Bahse konu tarife ile alınan ücret baz alınarak hazineye aktarılan %6,5 kamu payında da düşük getiriye neden olduğu,
- Transit yüklere sağlanan ilave indirimin 2003 yılından günümüze kadar ne derece artış sağladığının tesbiti, gerekirse bu kaldırılması,

- Bahse konu tarifede, karşı ülkelerin uyguladığı tarifede mütekabiliyet esası ile yerel müteşebbisleri koruyucu (kamu-özel) güncellemeler gerektiği düşünülmektedir.

Ayrıca, denizcilik sektörümüzde gerek kamu ve gerekse özel kesiminin önünü açacak yaklaşımlar için uluslararası ilişkileri düzenleyen uluslararası ticari anlaşmalarda, özellikle boru hatları ile petrol ve doğal gaz taşıması anlaşmalarında, denizcilik ile ilgili faaliyetler söz konusu olduğunda, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının da müdahil tasarruf sahibi taraf olarak, onayının alınması gerektiği konusunda yasal düzenlemeler yapılması gerektiği değerlendirilmektedir.

2.5.2.2.4. Sektörün Dış İlişkiler Vizyonu: Öncelikli Ülkeler ve Uluslararası Kuruluşlar

Ülkemiz son yıllarda Akdeniz'deki deniz ticaret üstünlüğünü korurken Karadeniz'de etkinliğini artırmaktadır. Zira Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü kapsamında Deniz Otoyolları Geçici Çalışma Grubuna aktif olarak katkı sağlanmaktadır.

01 Mayıs 2013 tarihinden başlamak üzere söz konusu çalışma grubunun teknik sekretaryası 2 yıllığına ülkemize geçecektir. Sekretarya görevi Bakanlığımız Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü sorumluluğunda yürütülecek olup İstanbul Liman Başkanlığı bünyesinde hizmet verecektir.

Üye ülkelerde bulunan limanlar arasında deniz otoyollarının geliştirilmesi amacıyla bir master plan oluşturulacaktır. Öncelikle limanların mevcut durumu belirlenecek, sonrasında olası yük akışları ortaya konacak ve liman ile gemi işletmecilerine öneriler getirilecektir. Sekretarya görevinin icrasında Karadeniz limanlarımızın etkinliğinin artırılması için özel sektörün daha çok katkı sağlaması beklenmektedir.

Ayrıca bölgesel entegrasyonun sağlanması amacıyla bölge ülkemizin içinde yer aldığı bölgedeki tüm ülkeler ile denizcilik anlaşması ve mutabakat zabıtları imzalanmıştır. Buna ilave olarak ticaret hacmimizin yoğun olduğu ülkeler ile de denizcilik anlaşmaları, mutabakat zabıtları ve ortak çalışma grupları kurulması çalışmalarına devam edilmektedir.

2.5.2.2.5. Deniz Haydutluğu İle Mücadelede Yeni Yöntemler, Yapılabilecekler

Denizyolu taşımacılığına yönelik talebin istikrarlı bir şekilde karşılanması için deniz ticaretini aksatacak tehditlerin önlenmesine yönelik tedbirlerin alınması gerekmektedir. Denizcilik sektörüne yönelik başlıca tehditler: Deniz haydutluğu ve terörizm, yasadışı uyuşturucular, yasadışı faaliyetler, kaçak yolculardır. Günümüzde deniz haydutluğu ve terör birbiri ile örtüşmektedir. Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) Raporu'nda deniz

haydutlarının deniz terörizmi için potansiyel tehlike oluşturduğu ve korsanlar ile teröristlerin benzer taktikleri uyguladıkları, dar bir coğrafi bölgede hareket ettikleri ve aralarındaki etkileşimin gittikçe arttığı belirtilmektedir.

Son yıllarda başta Somali açıkları ve Aden Körfezi olmak üzere deniz ticareti açısından stratejik öneme sahip geçiş yollarında meydana gelen deniz haydutluğu faaliyetlerinde kayda değer artışlar görülmüştür. Deniz haydutluğu olaylarında yaşanan bu artış, denizyolu taşımacılığının güvenliğini sorgulanır hale getirmiştir.

Deniz haydutluğunun yol açtığı sonuçlara bakıldığında, bölge ülkeleri başta olmak üzere dünya ticaretini ve ekonomisini olumsuz yönde etkilediği görülmektedir. Yüklerin çalınması ve seyrin gecikmesi ağır mâli kayıplara neden olmakta, yük sahipleri, armatörler ve sigorta şirketleri bu durumdan etkilenmektedir.Öte yandan saldırı tehdidi karşısında risk taşıyan su yollarını geçmek istemeyen gemi sahipleri, alternatif güzergâhlara yönelmişlerdir. Dolayısıyla bir yandan taşıma ücretleri bu şekilde yükselirken, diğer yandan artan risk karşısında sigorta şirketleri primlerini artırma yoluna gitmektedir.

Deniz haydutluğunun denizcilik sektörüne getirdiği ek maliyetler şu şekildedir:

• Güzergâh değişimleri

• Güvenlik teçhizatı ve özel koruma

• Güvenli geçiş için hız arttırılmasından ileri gelen fazladan yakıt tüketimi

• Personeli kurtarmak için ödenen fidyeler

• Personel için ödenen tazminatlar

• Riskli bölgeler geçişinde sigorta primlerinin artması ve ilave sigortalar

• Personele riskli bölge geçişi için ödenecek ilave ücretler

Deniz haydutluğunun devletlere getirdiği ek maliyetler ise şu şekildedir:

• Yargılama ve hapsetme masrafları

• Askeri operasyonlar

•Deniz haydutluğuna karşı oluşturulan çok uluslu organizasyonlara yapılan katkılar.

Yapılan hesaplamalarda, korsanlığın uluslararası ekonomiye yıllık maliyetinin, 7 ila 12 milyar $ arasında değiştiğini göstermektedir.

Doğrudan Maliyetler;

- Fidye,
- Sigorta Maliyeti; Sigorta şirketlerinin, artan korsanlık tehdidi karşısında sigorta oran ve primlerini, özellikle de yüksek risk taşıyan bölgeler için arttırmalarına sebep olmuştur
- Güzergâh Değiştirme Maliyeti,
- Caydırıcı Güvenlik Teçhizatı Maliyeti: Armatörler, kendi mallarını ve personellerini, riskli bölgelerdeki korsan saldırılarına karşı korumak için gemilerine güvenlik teçhizatı ve/veya personeli yerleştirmelerinin maliyetidir.
- Deniz Kuvvetlerinin Maliyeti: Korsanlık faaliyetlerini caydırmak amacıyla, 27'den fazla ülke oluşturulan deniz kuvvetlerine katkıda bulunmuştur.
- Korsanlık Yasal Takibat (Kovuşturma) Maliyeti
- Deniz Hayduluğuna Karşı Kurulan Organizasyonlar

Makro Maliyetler

Makroekonomik bazda maliyetler, korsanlık faaliyetinin meydana geldiği bölgelerde bulunan ülkelerin uğramış olduğu ekonomik kayıplardan, oluşmaktadır (bölgesel ticarete, gıda enflasyonuna ve dış ticarete maliyeti vb.).

- Bölgesel Ticaret Maliyeti
- Gıda Fiyatı Enflasyonu Maliyeti
- Dış ticaret maliyeti
- Diğer sektörlere etkileri (Deniz haydutluğu saldırılarının Yemen, Şeyseller, Tayvan vb. ülkelerde balıkçılık ve diğer sektörlerine olumsuz etkileri olmaktadır.
- Ayrıca söz konusu bölgedeki bazı ülkelerin petrol endüstrisinin gerek gemileri ve gerekse petrol platformaları açısından deniz haydutluğu ve silahlı soygun saldırılarının direkt hedefi olması nedeniyle bu ülkelerdeki petrol üretiminin düştüğü belirtilmektedir).

- ✓ **Deniz Haydutluğuyla Mücadelede Yeni Yöntemler, Yapılabilecekler**

  - Açık Deniz Şartının Kaldırılması
  - Bölgesel Düzeyde İşbirliği Sürecinin Başlatılması
  - BM Güvenlik Konseyi Kararları Doğrultusunda Zorlayıcı Yöntemlere Başvurulması
  - Gemilerde Özel Güvenlik Bulundurulması

İkili denizcilik anlaşmaları, özellikle ilgili ülkelerin denizcilik alanında entegrasyon sağlamak amacıyla kullandıkları önemli araçlarından bir tanesi olduğundan, denizcilik anlaşmalarının etkinliğinin önünde duran en büyük engelin imza ve onay sürecinde meydana gelen uzun bürokratik süreç olduğu, bu sürecin azaltılması gerektiği değerlendirilmektedir.

Denizcilik sektöründe hâkim olan piyasa yapısında, navlun piyasasının tamamını belirleyen en etkin unsurun piyasa şartları olması nedeniyle, mütekabiliyet esasına göre ülkelerin anlaşmalara koyacağı mâli ve bürokratik kolaylıklar deniz ticaretini arttıracağı değerlendirilmektedir.

Liman hizmet tarifelerinin ürünün karasal sevkiyatının durumu, piyasa koşulları ve mütekabiliyet esasına göre belirli parametrelere bağlanarak, gemi ve liman bazında yerel müteşebbisler korunmak suretiyle güncellenmesi gerekmektedir.

Deniz haydutluğu ile mücadelede yeni yöntemler konusunda, açık deniz şartının kaldırılması, bölgesel düzeyde işbirliği sürecinin başlatılması, BM Güvenlik Konseyi Kararları doğrultusunda zorlayıcı yöntemlere başvurulması, haydutlara cezai sorumluluk getirilmesi, gemilerde özel güvenlik bulundurulması ve bölge ülkelerinde sağlam bir idari ve hukuki yapı tesis edilmesi gerekmektedir.

Taşınacak yük bağlamında denizcilik sektörümüz için önemli bir pazar potansiyeli bulunduğundan, uluslararası petrol ve doğal gaz boru hatlarının deniz irtibat noktasındaki terminallerdeki denizcilik faaliyetlerinden millî çıkarlarımız (Kamu ve özel sektör) için daha verimli yararlanılmasını teminen, bu anlaşmaların hazırlık süreci de dâhil olmak üzere UDH Bakanlığının, her aşamada tasarruf sahibi onay mercii taraf olarak yer alması, bunun için gerekiyorsa hukuki düzenleme yapılması gerekmektedir.

Çok kanallı sismik veri alma kabiliyeti ile ülke güvenliğini ilgilendiren deniz dibi kaynaklarını ve enerji rezerv bilgilerini temin etme kabiliyetleri olduğundan, ülkelerin politika ve stratejilerini belirlemede etkin rol oynayabilen "Bilimsel Araştırma Gemilerinin" (ne tür ve miktarda bilgi edindiği ve ne kadarını paylaştığı hiçbir şekilde tespit edilemeyeceğinden) mevcut ve potansiyel deniz yetki alanlarımızda -gerekçesi bilimsel dahi olsa- araştırma yapma konusunda, kendi "bilimsel araştırma gemimizin" tek yetkili olması. Taraf ülkelerden gelecek bu tür taleplerde, istenen bilgi türü ve miktarın, yalnızca denizcilik devlet makamı tarafından onaylandığı şekliyle olacağının hukuki bir norma oturtulması gerektiği değerlendirilmektedir.

11. Şurada alınan kararların uygulanmasını tayin, tespit ve takip için UDH Bakanlığı bünyesinde bir birim oluşturulması gerektiği değerlendirilmektedir.

Son olarak özellikle Doğu Akdeniz'de ülkemizin deniz yetki alanları konusunun büyük önem arz ettiğinden, konunun 11.Ulaştırma Şurasında; Dışişleri Bakanlığı, Genel Kurmay Başkanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilileri ile akademisyenlerden (Siyasal Bilimler, Denizcilik) oluşan ayrı bir çalışma grubu tarafından ele alınmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

2.5.2.3. Deniz Ticaret Trafiğinin Kolaylaştırılması

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın öncelikli hedefleri ülkeye para kazandırmak ve kaçakçılığın önüne geçmektir. Kurumlar arası koordinasyon ve işbirliği noktaları doğru tespit edilemez ise ticareti destekleyici yeniliklerin uygulaması mümkün olmayacağı düşünülmektedir.

2.5.2.3.1. Deniz Ticaretinde Elektronik Belgelerin ve Yöntemlerin Kullanımı İle Bürokrasinin Azaltılması, Dünya Örnekleri (E-Docs, EDI, Single Window)

Bürokrasinin azaltılması için deniz ticaret trafiğinde en etkin entegrasyon modelinde ilk olarak bürokrasi, evrak fazlalığı ve karışıklığını azaltmak için devlet resmi otoritelerinin tek bir siber altyapı sistemine geçilip gerekli tüm bilgilerin acente veya armatör tarafından bu sisteme aktarılıp kontrolünün de buradan tek elden yapılması deniz ticaret trafiğini kolaylaştırma yönünde büyük katkı sağlayacaktır.

AB Gümrük uygulamalarının hedefi – ki ülkemiz gümrük uygulamaları da AB den tercüme olarak alınmıştır- (yani aynı hedefi benimsemiştir) kâğıtsız ortam yaratmaktır. Bu

uygulamanın ülkelerin ekonomisine milyar dolarlık katkılarla olumlu yansıyacağı birçok çalışmada ifade edilmektedir. Gümrük ve Ticaret Bakanlığının tüm çalışmaları da bu hedef paralelinde yapılmaktadır ve yapılmaya da devam edilmelidir. Her ne kadar istenilen hız ve sistemde entegrasyonları konusunda gereken adımlar şimdiye kadar atılmamış olsa da elektronik ortamda ticaretin akmasını sağlamak yük ve gemi ilgililerine büyük zaman kazandırmakta, işleri kolay hale getirmektedir. Elektronik ortamı günümüz gelişmeleri içinde kabul etmemek mümkün değildir. Bu itibarla, kurumlar ve ilgili kuruluşlar arası entegrasyon bir an evvel tesis edilmeli ve deniz ticaret trafiğinin sürdürülebilirliği sağlanılmalıdır**.**

Veri akışının yük-gemi-liman operasyonlarında hızlandırılması ve bürokratik engellerin ortadan kaldırılması maksadıyla STK'ların, liman işletmelerinin, gümrük idarelerinin, Sahil Güvenlik Komutanlığının, bakanlıkların, deniz ticari kurumlarının arasında "e-tabanlı bir veri aktarımı işbirliği" konseptine geçilmesi gerekmektedir. Oluşturulacak "e-taban"ın yetkilendirilecek özel bir kuruluş tarafından (Türk Telekom örneğinde olduğu gibi) -gerekli güvenlik kıstasları ile ilgili sözleşmeler de düzenlenerek- dizayn edilebileceğini, bu kapsamda ilgili bakanlıklar arasında yetki kısıtlarının ve koordinasyonun belirleneceği bir protokol yapılması gerekmektedir. Bu yönde bir kuruluşun kamu idaresi bağlamında tesisi veya yukarıda değinildiği üzere ilgili özel sektör biriminin oluşturulması/yetkilendirilmesi konularında Başbakanlık İdareyi Geliştirme Başkanlığı'na öneride bulunulması gerekmektedir.Uluslar arası alanlda bu alanda ki uygulamalar 'TEK PENCERE' sistemi olarak anılmaktadır. Ülkemiz ivdilikle 'ulusal Tek Pencere Sistemi' oluşturmalı ve bu hususu teminen kurmlar arası koordinasyon için bir komisyon yukarıda anıldığı gibi tesis edilmelidir. Aksi halde aynı veriler deniz ticaretinin yük ve gemi akışı esnasında gereksiz yere bir çok kuruma defaten verilmek üzere zaman ve para kayıplarına sebep olmaya devam edecektir.

E-ticaret/e-denizcilik alanındaki entegrasyonu gerçekleştirmek ve zaman içinde yaygınlaştırmak amacıyla; mevcut web tabanlı "Marine Traffic" sistemi benzeri bir uygulama ile, gerek duyulan bilgilerin yetkilendirilmiş kullanıcılar tarafından girilebilmesine olanak sağlayacak yazılımın, söz konusu ulusal sistem mimarisine bir arayüz/modem eklenmesi suretiyle gerçekleştirilebilmesi imkanlarının araştırılması gerekmektedir.

2.5.2.3.2. Deniz Ticaret Trafiğinin Kolaylaştırılması ve Ticaret Hacminin Arttırılması

- ✓ *Deniz ihtisas gümrüğü oluşturularak bürokratik adım ve dokümanların azaltılması*

Gemi operasyonlarında, yük akışında konuya gümrük uygulamaları açısından bu noktadan yaklaşılmayıp da, rutin gümrük uygulaması gibi işlem yapıldığında çoğu zaman firmalar ile gümrük memurları arasında ciddi sorunlar yaşanabilmektedir. Armatör veya hizmet verenin kuralları çiğnemeden işinin rahatlıkla yapılabilmesi açısından ihtisas gümrüğü kavramının içinin çok iyi doldurulup yürürlüğe konulması gerekmektedir.

- ✓ *Boğazlardaki ticaretin artırılması*

Boğaz geçişlerinde hizmet verilen gemi sayısı tahminen yıllık geçiş yapan gemilerin %6'sı civarındadır. 2012 yılında Çanakkale Boğazından 44.613 ve İstanbul 48.328 Boğazından adet olmak üzere boğazlarımızdan geçiş yapan gemi sayısının yılda ortalama 50.000 adet olduğu düşünüldüğünde gemilere hizmet verilememekten kaynaklanan kayıpların boyutu ortaya çıkmaktadır. Transit gemilere gemi çıkış noktalarının artırılması ve maliyet artırıcı idari işlemlerin azaltılması gerekmektedir. Böylelikle boğaz geçişi yapan bir gemi transitinin bozulması endişesi ile kendisine ilave maliyet çıkacağı endişesinden sıyrılarak boğaz geçişi esnasında ihtiyacı olan her türlü hizmeti satın alma eğilimi gösterecektir. Boğaz geçişlerinde gemilerin transitlerinin bozulma koşulları donatan ve tedarikçiler lehine iyileştirilmelidir.

Transit teslimatlarda belli iskelelerin tekeli ile işlem yapılması ticaretin önünde bir engeldir. Yapılacak işlemler tamamen limanı işleticisin inisiyatifinde yürütülmekte olup, ikmalin yapıldığı limana bağlı başka bir antrepo olmadığından dolayı da antrepo ve elleçleme ücretleri piyasa rayicinin üzerinde uygulanmaktadır. Bu sorunu belli başlı liman işleticilere ilave olarak benzeri başka çıkış noktalarına da müsaade edilmesi ile düzeltilebilecek bir sorundur. Buna ilave olarak, mevcut ikmal işlemine müsaade edilen liman işletici kuruluşa bağlı başka özel antrepoların da kurulması veya var olanların mevcut liman işletici kuruluşa bağlanmasıyla da aşılabilir.

- ✓ *Tersane bölgesine gelmesi gerekmeyecek yüzer tamirler konusunda yaşanan sıkıntıların aşılması*

Genel yapı itibarı ile açıkta veya limanlarda gemi tamirleri konularında ciddi kısıtlamalar bulunmaktadır. Bu kısıtlamaların haklı gerekçeleri olsa da ülkemizin ciddi döviz kaybına sebebiyet vermektedir. Özelikle Boğaz geçişlerinde bekleyen gemilerin tamir taleplerinin belirli iş ve çevre güvenliği sınırları çerçevesinde izne bağlanarak

yapılması hem konuyu kontrol altına alma konusunda hem de gemilerin tamir sırasında pek çok malzeme alımına da sebep olacaktır.

Bazen gemilerde ufak çaplı, gemi personeli tarafından yapılabilecek işlere izin verilmesi ya da verilecek izinlerin kolaylaştırılması gerekmektedir, ayrıca gemi üzerinde ufak kaynak işlemlerine de ihtiyaç duyulmaktadır. Bu tür kısa sürecek tamir işlerini gemi personeli basitleştirilmiş bir prosedürle iznini alabilmeli ve tamir işlemini yapabilmeli ya da lokal teknik personel tarafından yapılacak işlemler için gemiyi seferinden çıkartıp tersaneye gitmeye zorlamak yerine benzer bir prensiple basitleştirilmiş bir müsaade prosedürü uygulanabilmelidir. Bu durumda hem armatör için ortaya çıkacak ekstra bir masraf oluşmamış olacak hem de kaybettiği seferi için maddi zarara uğramasının önüne geçilmiş olacaktır. Bu yüzden herhangi bir ekonomik ya da başkaca bir sorun ile karşılaşmamak için ufak çaplı tamir işlemlerine müsaade edilmesi sıkıntıların çözülmesine yardımcı olacaktır.

Bu konuda transit gemiler için ise yine 48 saat sınırlaması sorun oluşturmaktadır. Ayrıca arıza, tamir gibi konular VTS'e bildirildiği anda, gemilere sörvey çıkma zorunluluğu vardır. Kumkapı'daki tamirler için müsaadeli liman işletici kuruluştan tamirci götürmek, yedek parça sokmak veya bir parçayı tamir için atölyeye götürmek çok bürokrasisi ve prosedürleri fazlaca olan işlemlerdir. Bu tür işlemleri basitleştirmek için uygun prosedürler hazırlanmalıdır. Yine tamir için Tuzla'ya demirleyen gemiler için servis motoru sıkıntısı vardır. Servis motorlarının yanaşacakları bir iskele bulunmamaktadır.

- ✓ *Gemilere verilen transit ürünlerin aktarma işlemlerinde karşılaşılan sorunlar ve çözüm önerileri*

Gemilere verilen transit ürünlerin aktarma işlemleri sırasında ürünün bulunduğu gümrük ile gemiye verileceği gümrükte iki ayrı beyanname açılmaktadır. Bu işlem hem maliyet artırıcı hem de zaman kaybettiren bir durumdur. Gemilere verilecek olan transit ürünlerin bulunduğu gümrüklerde beyannamesi açılması ve kapanması konusunda bir çalışma yapılmalıdır. Bu hususta önem arzeden bir diğer öneri ise, Deniz İhtisas Gümrüğü kurularak tüm işlemler tek bir gümrüğün içindeki basit yazışmalar ile çözülebilmelidir. Ayrıca bu ihtisas gümrüğünün muhakkak hafta sonu da hizmet verebiliyor olması çok önemli bir konudur. Bunun dışında transit işlemleri sırasında ürünlere ait KDV ve tüm vergilerin karşılığında bloke verilmesi gereken para veya teminat mektuplarının maliyetlerinin azaltılması veya toplam bedelin belli bir yüzdesi ile sınırlandırılması bu işlemlerin maliyetini daha aşağıya çekebilecektir.

Gemilere verilen transit ürünler/malzemeler/parçalar en çok gümrük aşamasında problem yaşamaktadır, gümrüğün prosedürel uygulamalarından sebep yavaş çalışması ve transit gelen bir ürün için istenilen evrak fazlalığından dolayı gemiye sağlanacak tedarik noktasında zamanlamada problemler yaşanmaktadır.

Çözüm olarak transit rejiminde değişiklik yapılmalı, normal bir ithalat ihracat işlemi yapılıyor gibi bir işleme tabi tutulmadan daha kolaylaştırılmış bir sistem uygulanabilir. Bazen gemilerden tamir için parça çıkarılmakta, bu parçalar 4-5 saat içinde tamir edilip gemiye verilebilecek iken gümrük prosedürleri yüzünden aksaklıklar oluşmaktadır, ortalama bir geminin limanda 8-9 saat kaldığı düşünülürse tamir için bu sure yeterli olacak iken, gümrük açısından bu parçanın gemiden çıkartılıp tekrar gemiye tamirden sonra verilmesi için bu sure yeterli olmamaktadır.

Bu tür işlemlerde hali hazırda uygulanan geçici ithalat işlemi (beyanname açılıp kapatılması) 5-6 saat içinde yapılamamaktadır. Böyle durumlarda acentenin sorumluluğunda refakatle özel tutanak ya da dilekçe ile çıkartılıp tamir işlemi bittikten sonra tekrar acente refakatinde gemiye iade edilirse hem zamandan, hem bürokratik evrak yükünden kurtulmuş olunup, tamir işlemini ülkemiz sınırlarında yapılarak ülke ekonomisine katkıda bulunulabileceği değerlendirilmektedir.

- ✓ *Gemi ekipman üreticilerinin küresel boyutta ticaretine engel olan başlıca sorunların çözülmesi*

Tersanelerimiz montaj işçiliğinin ötesinde katma değer yaratmak isteseler bile yan sanayinin bu talepleri karşılaması şu an için mümkün değildir. Ayrıca AB uyum yasaları çerçevesinde tersanede iş ve çevre güvenliklerinden ötürü maliyetler artmakta ve bu tür ilave maliyetler ilerleyen senelerde Türkiye belli projelerde artık tercih edilen inşa ülkesi olmaktan çıkmasına sebep olabilecektir. Avrupa teknolojisi yüksek gemiler ile yüksek cirolar elde ederken bir o kadar geliri de gemi ekipmanlarının üretiminden ve dünya pazarına satışından elde etmektedir.

Devletin Kurumlarının, Eximbank'ın ve özel sektörün ivedilikle gemi ekipman üretimi konularında Ar-Ge ve finans destekleri oluşturması önemlidir. Markalaşmış gemi ekipmanı üretmeden Türk Gemi Sanayi'nin yaşaması ve para kazanması mümkün değildir. Ekipman üretiminin en önemli sorunu sertifikasyondur, bunu aşmak üzere çok amaçlı büyük bir akredite laboratuvarın kurulması çok önem kazanmıştır. Bu laboratuvar global ölçekteki tüm sertifikasyon konularına hizmet vermek üzere adım adım kurulmalı ve

nihayetinde bölgesel olarak tüm sektöre hizmet vermelidir. Ülkemizde üretilen ekipmanların dünya piyasalarında kabul edilmesi için gerekli belgelendirme işlemleri en büyük sorundur. Bu konuda özellikle Türk Loydu'na ve üniversitelere önemli görev düşmektedir. TSE ve TURKAK ile entegre çalışmalar yürütülerek ülkemizde üretilen her tür ekipmanın tüm dünyada kabulü sağlanmalıdır. Son zamanlarda çokça konuşulan koster yenileme projesinde Hollanda Hükümeti kendi ürünlerinin kullanılması şartına bağlamaktadır. Bunun gibi bizim de Türk malı ürünlerin kullanımı konusunda birçok alanda zorunluluk getirmemiz faydalı olur. Yine MİLGEM projesinde kullanılan ekipmanın daha yüksek oranda milli ürünler olması konusuna da çalışılmalıdır. Yine ARGE konusunda gerekli yatırımların yapılması, çıkacak yeni kuralların takip edilerek çok daha önceden gerekli hazırlıkların yapılması, yeni ürünler üzerinde çalışılması, test ve izin aşamalarının kural yürürlüğe girmeden hazır hale gelmesi gerekmektedir.

- ✓ *Denizyolu ile yapılan İthalat ve ihracat sırasında yaşanan sorunların çözülmesi*

Özellikle komşu ülkelerle yüklerin karayoluyla taşınmasının yerine denizyolu ile taşınması için gerekli kolaylıklar ve teşvikler sağlanmalıdır. Ro-Ro taşımacılığına daha fazla önem verilerek yeni hatların açılması sağlanmalıdır. Mesela Orta Afrika ülkelerine tırlarla taşınacak yükler için Libya ve Tunus gibi ülkelere yeni hatlar açılabilir.

Deniz ticaret hacminin arttırılması için ise, gümrük memurlarının, deniz ticaretine, gemilerin işletilmesine ve düzenine ilişkin bilgi sahibi olmasının temin edilmesi, gemiler tarafından teslim edilen bazı malların testlerini gümrük memurları yapamadıkları için gemi ihtiyaçlarının karşılanmasında gecikmelere sebebiyet verilmektedir. Bu kapsamda gümrük memurlarının deniz ticaretinin işleyişine yönelik bir eğitime tabi tutulmalarının veya tercihen deniz ihtisas gümrüğünün kurulmasının son derece faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca boğaz açıklarında yapılan transit işlemlerde kullanılan tek liman çıkış uygulamasının daha rekabetçi bir hale getirilmesi özelikle limana bağlı özel antrepo sayısının artırılması düşük maliyetli ve daha kaliteli hizmet alımını sağlayacaktır.

Açıkta gemi tamirinin mevcut mevzuat ile yasaklanmış olduğundan, bu durum armatörlerin gemilerindeki acil tamir gereksinimlerinde mevzuat dışı uygulamalara sevk etmekte ve söz konusu durum nedeniyle devlet gelir kaybına uğramaktadır. Bu kapsamda gemi üzerinde küçük çaplı tamirat gibi operasyonlara müsaade edecek uygun çalışma şartları üzerinde bir çalışma yapılarak, öncelikle basit makine arızalarının alargada (açıkta) giderilmesine imkan verecek düzenlemelerin yapılmasının hem armatörlere hem de devlete kazanç getireceği düşünülmektedir. Türkiye'de 100'ü aşkın tersaneyi

besleyecek düzeyde bir küresel talebin bilhassa 2008 sonrasında oluşmasının pek mümkün olamadığı istatistikî verilerle ortadır. Verimliliği tartışmalı büyük tersaneler yerine, ilgi alanlarında uzmanlaşmış küçük ve orta boy işletmelerin teşvik edilmesi idare tarafından tekrar değerlendirilmesi gereken bir konudur.

Ayrıca gemi sanayinin markalaşarak dünya da pay ve söz sahibi olunması için denizde kullanılan ürünlere ait sertifikasyon alımı konusunda sanayinin desteklenmesi ve özelikle ülkedeki laboratuar imkânlarının sektör ihtiyaçlarına uygun hale getirilmesi büyük önem arz etmektedir. EDI, single window, AR-GE desteği, denizcilik laboratuarı, Türk Loydu'nun IACS üyeliği gibi, uygulamalarda eksikliklerin görüldüğü ve geliştirilmeye muhtaç alanlara ilişkin idari çalışmaların bir an önce tamamlanması önem arz etmektedir.

2.5.2.3.3. Türk P&I Kulübü Kurulması Projesi, Verimlilik Analizi

2.5.2.3.3.1. Türk P&I Sigorta Şirketi Kurulması Projesinin Gerekçeleri

Türkiye'de hâlihazırda P&I sigorta veren yerli bir kuruluş bulunmamakta bu hizmet yurtdışından P&I kulüpleri veya sigorta şirketleri tarafından temin edilmektedir. Bu durumun analizinde aşağıdaki sonuçlar ortaya çıkmaktadır:

- Yurt içinde bu sigorta hizmetini veren yerli bir kuruluş bulunmadığından, donatanlarımızca P&I sigortası için ödenen primler yurtdışına gitmektedir. Türk P&I kurulmasının ardından bu finansal kaynak yurtiçinde kalacaktır.
- Kabotaj hattında oluşabilecek vakalarda, Türk mevzuatı kullanılacağından İdari işlemler çok daha hızlı tamamlanacak ve sorunlar ivedi bir şekilde çözüme kavuşacaktır.
- Türk P&I tarafından Türk Boğazları geçişi için isteğe bağlı teminat bedeli belli bir sigorta hizmeti verilebilecektir. Türk P&I Sigorta Kuruluşu, Türk mevzuatına tabi olacak ve Türkçe dilini kullanacaktır.
- Verilecek sigorta hizmetinde, uyuşmazlıklarda Türk Mahkemeleri yetkili kılınacaktır.
- Türk Loydu ile karşılıklı mutabakat ile çift üyelikte teşvikler uygulanabilecektir.
- Türk denizcilik ve sigorta sektörlerinin uluslararası itibarı artacaktır.
- Yeni bir istihdam sahası yaratılacaktır.

2.5.2.3.3.2. Proje Verimlilik Analizi

1. Türk P&I şirketinin asgari kuruluş sermayesi 5.450.000 TL'dir. Diğer kuruluş maliyetleri ile de hesaba katıldığında projenin yaklaşık 15.000.000 TL'ye mâl olması beklenmektedir.

2. Projenin 3. Fazda hayata geçirilmesi planlanmaktadır:

Tablo 2.5.5. Proje Verimlilik Analiz Tablosu

1. FAZ	2013-2018	Kabotaj'da çalışan 10.000 GT altı tehlikeli yük taşıyan hariç	1000 gemi 2 Milyon GT	5-6 Milyon USD
2. FAZ	2018-2023	Akdeniz&Karadeniz 10.000GT altı tehlikeli yük taşıyan hariç	3000 gemi 6 milyon GT	25 Milyon USD
3. FAZ	2023-	Coğrafi bölge ve tonaj kısıtlaması olmaksızın Tekne&Makine ve tüm denizcilik sigortaları sunabilen yapı	6000 gemi 20 Milyon GT	70 Milyon USD+

3. Son 3 yıllık verilere göre, 1. fazdaki gemilerin yıllık prim üretimi 4,5 Milyon USD, hasar ödemesi ise 1,5 Milyon USD olarak gerçekleşmiştir.

Atina Sözleşmesi ile Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar İçin Tazmin ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşmesine taraf olma, tüm deniz sigortalarına ilişkin mevzuatın derlendiği genel bir "Deniz Sigortaları Kanunu" çıkarılması ve milli bir P&I şirketinin kurulması ile uluslararası mali sorumluluk entegrasyonu tamamlanmış olacaktır.

2.5.3.Tarifeli Taşımacılık ve Denizyolu Taşımacılığında Destekler

2.5.3.1. Yetkilendirme ve Denetim

Son yıllarda artan denetimler gemi ve kıyı tesisleri operasyonlarının daha iyiye gitmesi ve disipline edilmesine olumlu katkı sağlamıştır. Fakat bu denetimler yapılırken aşağıdaki hususlara dikkat edilmelidir:

- Denetim planlamaları tarifeli sefer programı dikkate alınarak yapılmalıdır.

- Denetimler tüm kurumlara eşit, aynı şartlarda ve eşit oranda yapılmalıdır.

- Farklı denetçilerin talepleri farklılıklar göstermektedir. Denetlemelerde bir yeknesaklık getirilmelidir.

- Denetim sırasında GS (Gemi Survey) uzmanları denetim yaptıkları geminin veya iskelenin ilgili kurum (TL veya onaylı kuruluşlar) ve Liman Başkanlıkları tarafından onaylanmış olan plan ve projeleri üzerinde ekstra emniyet adı altında başka isteklerde veya daha fazla ekipman isteğinde bulunmaktadırlar. Onaylı planlar ve dokümanlar için yeni bir kural çıkmadıkça ekstra emniyet adı altında istekler yapılmaması yönünde uzmanlar bilgilendirilmelidir.

- Gemi denetim uzmanlarının bir plan dâhilinde sürekli olarak eğitimleri sağlanmalıdır. Özellikle denetime gelecek olan denetçinin denetçi vasıflarına uygun olması ve konu hakkında bilgi sahibi olması gerekmektedir. Aksi takdirde bir makine denetimine güverte mezunu veya bir güverte denetimine makine mezunu bir deneyimsiz ve eğitimsiz bir denetçinin gönderilmesi sıkıntı yaşatmaktadır.

- Denizcilik idaresinin gayretleri yabancı limanlarda tutulmaları azaltmak için uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemilere yoğunlaşması kabotaj hattında özellikle düzenli sefer yapan kent içi yolcu-araç taşımacılığı yapan kamu ve özel sektör gemilerin emniyeti, bu gemiler üzerinde bayrak devleti uygulamaları ve alt standart gemilerin bu hatlarda yoğunlaşmaları konularında tereddütler oluşturmuştur. Etkin ve ciddi bayrak ve liman devleti uygulamaları ile standart altı gemilerin kullanılması engellenmiş olacaktır.

- GS uzmanları tarafından yapılan denetimlerde; kamu veya özel şirket, büyük veya küçük şirket, (kara desteği) ofiste çalışan çok veya az, eski veya yeni gemi gözetimi yapılmaksızın tüm gemi ve iskele denetimlerinde eşit şekilde denetimin yapılması sağlanmalıdır. Denetimler sırasında gemi sade bir işletme olarak görülüp gemi, personel ve sistem denetimi yapılmalıdır.

- ISM-emniyetli yönetim sistemi denetimi yapacak olan GS uzmanlarının gemideki kaptanların ve personelin yeterliliğini düşünerekten uluslararası sefer yapan gemi ISM denetimi değil ulusal ISM denetimi yapacak şekilde eğitilmesi ve ISM üzerine yapılacak denetimleri bu konuda eğitilmiş GS uzmanları tarafından yapılması gerekmektedir.

- Kent içi toplu ulaşımda kullanılan yolcu gemileri için verilen her türlü muafiyetin kurumlara özel değil bölgesel olması gerekmektedir.

- Tuvalet bulundurma zorunluluğunun dakika sınırı arttırılmalı 10 dakikadan fazla olan seferlerdeki zorunluluk daha da yükseltilmelidir. Teknelerin atıkları dışarı verme sorunları vardır.

- Denizcilik ile ilgili iş ve işlemlerin hızlanması gerekmektedir. Mevcut personel işleri yetiştirmekte zorlanmakta ve süreçler uzamaktadır. Yazışmalar hala eski usul posta ile yapılmaktadır. Elektronik imza kullanılmamaktadır.

- Uzman personel sayısının artırılması ve işlerin e-posta ile yapılması ve sonuçlanması gereklidir.

2.5.3.2. Yeni Hatların Tespiti Var Olanların Sürdürülebilirliği

Marmara Bölgesinde kuzey- güney ve doğu-batı yönlü ticaretin ve Marmara Denizi çevresindeki şehirlerdeki nüfus artışı ve gelişmişlik mevcut hatların kapasitelerinin artışını etkileyebilecektir. İşletmeler artacak talebi karşılamak amaçlı idareye başvurular yapmaktadırlar. Yeni hat başvurularında, prosedürlerin en aza indirilmesi işletmelere kolaylıklar sağlanması gerekmektedir.

Mevcut hatların devam etmesini kısıtlayacak her hangi bir durum söz konusu değildir. Çalışılan hatlarda yolcu talebi olduğu sürece hatlarda sürdürülebilirlik devam edecektir. Hatlarda kara ve deniz entegrasyonunun sağlanması, işletme maliyetlerin düşük olması (yakıtın ÖTV' siz olmasına rağmen maliyetlerin yüzde kırkını oluşturması), Marmaray ve bağlantı projelerinin sisteme entegresi sürdürülebilirliği etkileyecek unsurlardandır.

Mevcut hatların sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla bazı hatlarda altyapı çalışmaları ve finansal destekler verilmektedir.Ancak, Marmara Bölgesinde planlanan bazı projeler, mevcut bazı hatları olumsuz yönde etkileyecektir.

2.5.3.3. Parsiyel Denizyolu Taşımacılığı

Şehir içi ve şehirlerarası yolcu ve araç taşımacılığı yapan işletmeler parsiyel kargo taşımacılığı yapmamaktadır.Şehirlerarası ve uluslararası Ro-Ro ve feribot taşımacılığında ise yüksek liman ücretleri ve toplam maliyetler nedeniyle yük taşımacılığının yapılması oldukça güç olmaktadır. Anacak, zaruri olanlar yapılmaktadır. Liman ücretleri düşürülmeden ve taşımacılığa KDV muafiyeti tanınmadan parsiyel yük taşımacılığı

yapmak oldukça güçtür.Deniz yolu parsiyel taşımacılık iş modelindeki tüm unsurların maliyetleri teker teker ele alınıp, uygun bir tarifeye bağlanmadan, yapılan taşımacılıkta gemilerin kullandıkları yakıtlara KDV istisnası getirmeden geliştirilmesi mümkün değildir.

2.5.3.4. Denizcilik Sektörü Finansman Modelleri ve Destek Uygulamaları

- ÖTV' siz Yakıtın Tarifeli Denizyolu Taşımacılığına Getirdiği Katkılar

ÖTV'siz yakıt uygulaması ile düşük yakıt alımı maliyetlerin düşmesine neden olmuştur. Bu durum yolcu-araç bilet ücretlerinin daha düşük seviyelerde tutulmasını doğurmuştur.

ÖTV'siz yakıt uygulaması ile sektörün yakıt maliyetlerine sağlanan avantaj ile kara yollarının kullanımının kısmen denize kaydırılması, karayollarının bakım-onarım masraflarının dolaylı olarak azaltılması, trafik kazalarının kısmen önlenmesi, karayollarında aynı miktar taşımacılık için oluşan lastik kullanımı, atık yağ üretimi ve egzost gazı vb. oluşan çevre kirliliğinin kabul edilebilir seviyelere indirgenmesi gibi bir çok alanda sağlanan fayda sayesinde ülke genelinde ekonominin canlanması ve çevre kirliliğinin asgariye indirgenmesi dolaylı olarak sağlanmaktadır.

Yakıt maliyetlerin daha kabul edilebilir seviyelerde olması ile ülke genelindeki denizcilikle bağlantılı tüm faaliyetlere ekonomik fayda sağlanmaktadır.

Tüketici daha ucuz balık, seyahat imkanı, 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.

- Ücret İndirimi Uygulanması Nedeniyle Sağlanan Yolcu ve Araç Sayısındaki Artış

Kabotajda taşınan yolcu sayısı 2004 yılından evvel 100 milyon seviyelerinde iken, 2012 sonu itibariyle 159 milyona ulaşmıştır. Taşınan araç sayısı ise 2004 yılından önce 6,2 milyon adet iken 2012 sonu itibariyle 10,7 milyon adede ulaşmıştır. Ayrıca, 2009 yılından itibaren iç sularda ticari amaçlı faaliyet gösteren kamuya ait yük ve yolcu gemileri de ÖTV'siz yakıt uygulaması kapsamına alınmıştır.

Bugüne kadar Keban, Siverek ve Tatvan'da kullanılan ÖTV'siz yakıt miktarı bin ton olup sağlanan destek yaklaşık 1,4 milyon TL'dir. Bunun sonucunda iç sularımızda yıllık 500 bin civarında araç taşıması yapılmaktadır.

- ÖTV'siz Yakıt Uygulaması Konusundaki Beklentiler

Uygulamanın, ülke genelinde sağladığı faydalar göz önüne alındığında devamlılığının sağlanması zaruriyet arz etmektedir. Bu nedenle sektör içi veya sektör dışından uygulamaya zarar verecek kötü niyetli davranışların önlenmesi gerekmektedir. ÖTV'siz yakıt uygulanmasından yararlanan sektörün önde gelen ÖTV'siz yakıtın dağıtıcı/nakliyeci/tüketici temsilcileri arasında Deniz Ticaret Odası tarafından sağlanacak koordinasyon ile uygulama planı oluşturulmalıdır.

Uygulama planı kapsamında sektör, kötü niyetli kişiler ile kötü niyetli uygulamalara yönelik olarak resmi yazılar ile sektör bilgilendirilme ve bilinçlendirme eğitimleri ile sektör yakıt kullanıcıları bilinçlendirilmelidir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından kurulan **"ÖTV'siz Yakıt Bilgi Sistemi"** sektör tarafından bilinmeli ve kullanılmalıdır. ÖTV'siz yakıt defteri damga vergilerinin kaldırılması gerekmektedir. ÖTV'siz yakıt defterinde yeterli yer var ise yeni defter çıkartılması yerine mevcut sayfanın vize yapılması limanlarda yaşanan yoğunluğu engelleyecektir.

Ro-Ro ve feribot taşımacılığındaÖTV'siz yakıtın olmaması durumunda, kabotaj deniz taşımacılığının çok büyük oranda azalması beklenmektedir. ÖTV'siz yakıt şu anda sektörü ayakta tutan en önemli unsur olarak görülmektedir.

2.5.3.5. Denizyolu Taşımacılığında Teşvikler

Deniz ticareti ve yolcu taşımacılığı alanında yatırım yapmak isteyen firmaların desteklenmesi ve bu alanda yatırımın teşvik edilmesi amacıyla, firmalara kredi ve finansman sağlayacak banka ve diğer finans kuruluşlarının uyguladıkları faiz oranlarının belirli bir oranının devlet tarafından teşvik kapsamında karşılanması veya ilgili bankanın ve finans kuruluşu açısından vergi avantajına çevrilmesi yönünde uygulamalar yapılması uygun olacaktır.

Özellikle iskele ve liman yatırımında devlet bankası bünyesinde bir denizcilik sektörü birimi kurulması iyi olacaktır. Özel kredi metotları ile kabotaj hattında kurulmuş olan iskeleler ve kurulacak olan iskelelere destek, sermaye sağlamak üzere kredi, nakit borçlanma, teminat ve vadesi gelmiş kredi ödemelerinin ötelenmesi gibi haklar tanınabilir.

Bankalar tarafından verilen kredinin geri ödemesinin uzatılması yapılabilir. KDV oranının % 1' e düşürülmesi. Ancak, ÖTV'siz yakıtta olduğu gibi bu düşüşün bilet

fiyatlarına yansıtılmayarak kaynak oluşturulması. ÖTV' siz yakıt uygulamalarına devam edilmelidir.

Enerji verimliliği ve çevreye duyarlılığı ön planda olan yeni gemiler inşa edilebilmesi için teşvikler verilmelidir. Sektörün gereksinimi olan istatistikler tutulmalı ve paylaşılmalıdır. Kıyı tesisleri işletme izinleri ve hat izinleri süreçlerinde değerlendirilen taşınan yolcu ve araçların istatistiki bilgilerin derlenmesi için önerilen sayım tekniklerinin sağlanmasına yönelik yapılacaklar çok yüksek maliyetler gerektirmektedir. Hatların karakteristik özelliklerine yönelik farklı çözümlere ihtiyaç duyulmaktadır.

Belge (DEB, tasdikname vb.), sicil, liman çıkış, TUGS vb harçlarının, fener rüsumlarının, belgeler ile ilişkili Deniz Ticaret Odasına yatırılan harçların, sağlık belge harçlarının, telsiz kullanım ücretlerinin gözden geçirilerek tarifeli seferlere yönelik indirimler değerlendirilmelidir.

Şehirlerarası ve uluslararası Ro-Ro ve feribot taşımacılığında toplam taşıma maliyetlerin indirmesine yönelik düzenleme yapılması gereklidir. Bu kapsamda:

- Düzenli seferler ile araç -yolcu taşıması ve parsiyel taşımacılık yapan gemilere ve deniz yolu taşımacılık ücretlerine KDV istisnası gereklidir.

- Yüksek liman ücretleri ve diğer maliyet unsurlarında düzenleme ve indirim yapılması ve tarifeye bağlanması gereklidir.

- Ayrıca haksız rekabeti önlemek için taban taşıma ücretleri oluşturtmalıdır. Mil/yolcu, mil/kamyon, mil /otomobil, mil/ton yükü hesap edilmelidir.

2.5.3.6. Denizyolu Taşımacılığında Yatırım/Finansman Politikaları

2.5.3.6.1. Denizyolu Taşımacılığında Finans Kaynakları ve Araçları

İşletmelerin finans kaynakları temel olarak öz kaynaklar ve banka kredileriden oluşmaktadır. Bunun yanında proje finansman kredileri kullanılmaktadır. Proje finansman kredisinden yararlanan bazı işletmeler faiz ve kur riskine karşı korumak amacıyla kullanılan 'interest rate swap' ve 'kur hedging' işlemleri de gerçekleştirmektedirler. Bunların dışında aşağıdaki finansman yöntemlerinden faydalanılmaktadır:

- Gemi alımları için farklı bankalardan (yabancı bankalar dahil) gemi alımı finansmanı amaçlı kullanılan uzun vadeli ECA kredilerinden (alıcı kredisi anlaşmaları) faydalanılmaktadır.

- Gerekmesi durumunda veya bazen spesifik sözleşmeler çerçevesinde peşin ödeme yerine vadeli ödeme sağlayan çek ödemeleri.

- Günlük nakit akışı ve likiditesini en efektif şekilde yönetmek amacıyla döviz alım/satım, mevduat işlemleri

- Nakit değil ancak gayri nakit risk tahtında gerekmesi durumunda kamu otoriteleri, gümrükler, icra daireleri lehine verilen teminat mektupları, yine günlük alımlarda vadeli ödeme kolaylığı itibarıyla akreditif, avalli poliçe gibi gayri nakit risk yaratacak işlemler gerçekleştirilebilir.

- Bir diğer gündemde olan ve ileride hayata geçirilebilecek finansman aracı ise gemi alımları için leasing ve yakıt fiyatlarının aleyhimize hareketine karşı koruma amaçlı 'yakıt hedging' işlemi olabilir.

2.5.3.6.2. Denizyolu Taşımacılığında Yatırım İmkanları

- Yolcu ve araçtaşımacılığı için iskele yapımı (yeni yapılacak olan Gelibolu İskelesi ve yapılması düşünülen Karacaören-Akbaş iskeleler).

- Yeni tip, modern ve çevreci araç yolcu taşımacılığı yapabilen gemi yapımı (çift rampalı).

- Adalara 365 gün-24 saat kesintisiz hizmet sağlayacak gemi yapımı (Bozcaada hattı için).

- Mevcut iskelelerin düzenlenmesi (yolcu salonu, araç alanı vb özelliklerle Çanakkale İskele benzeri yapılması)

- Boğazlarda araba vapuru işletmeciliği.

2.6. Kıyı Yapıları Düzenlemesi

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

Dünya'da ve özel olarak Türkiye'nin de dahil 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 öneminin altını çizmiş kıyı alanları yönetiminin ana hatlarını belirlemiştir.

Avrupa Birliği Tavsiyeleri (Avrupa Parlamentosunun Bütünleşik Kıyı alanları Yönetimi (BKAY) Konusundaki Genel Tavsiyeleri – Ana Başlıklar (30 Mayıs 2002 tarihli Tavsiye Kararı)

- Ulusal envanterin çıkarılması,
- Ulusal stratejilerin belirlenmesi,
- İlgili ya da kıyıdaş ülkelerle işbirliği ve eşgüdüm esaslarının belirlenmesi,
- Raporlama ve yeniden inceleme yönteminin belirlenmesi.

Bütünsel Kıyı Alanı Yönetimi: Kıyı alanlarında; doğal kaynaklara olan talepler ve değişik eylemler arasındaki etkileşim gözetilerek, sürdürülebilir ekolojik gelişmeyi ve toplumsal kalkınmayı başarabilecek, ilgi alanları farklı olmakla birlikte, ortak hedefler doğrultusunda hareket eden kurumlar, sektörler ve topluluklar için kurumsal yapılanma sürecini gerçekleştirmeyi amaçlar.

Türkiye'de ise, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri ile ilgili 4 Temmuz 2011 tarih ve 644 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile kurulan ''Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü''nün görevleri arasında ''Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Planlaması çalışmaları, Ulusal Kıyı Stratejisi'nin hazırlanması, kıyı alanlarının düzenlenmesine dair iş ve işlemler ile bu alanlara ilişkin jeolojik ve jeoteknik etütleri yapmak, yaptırmak ve onaylamak, kıyı kenar çizgisini tespit etmek, onaylamak ve tescilini sağlamak'' konuları yer almaktadır. Kanun Hükmünde Kararname, Bakanlığa 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun yanı sıra, ulusal düzeyde strateji geliştirilmesi, kıyı alanlarının bütünleşik yönetim ve planlaması, konularında yeni görevler vermektedir.

Bütünleşik Kıyı Alanları Strateji Planı 644 sayılı KHK'nın Bakanlığa verdiği yetkilere göre yeni bir plan türü olarak ele alınmış, kıyı alanlarında bölgesel düzeyde stratejik kararların yer aldığı "tematik" bir plan olarak kurgulanmıştır. Buna uygun bir plan tekniği/dili geliştirilmiştir. Bütünleşik Kıyı Alanları Strateji Planı'nın kararları esnek, gösterimi şematiktir. Bütünleşik Kıyı Alanları Strateji Planı, kara ve kıyı alanlarını kapsayan araştırma ve sentez çalışmaları ile ortaya çıkan bulgular, sektörel potansiyeller ve gelişme eğilimleri ile koruma ilke, esasına dayalı olarak geliştirilen mekansal öneri ve stratejileri kapsamaktadır. Bölge ve alt bölge düzeyindeki öneriler, stratejik karar, şematik gösterim ve sembollerle ifade edilmiştir. Bölge ve alt bölgeler düzeyinde önerilen mekansal gelişme stratejilerinin kapsamı;

- Mevcut durum ve gelişme eğilimleri
- Yerleşmeler ve baskın kullanımlar
- Gelişme eğilimleri, yatırımlar ve projeler
- Kıyı ve deniz özellikleri, kıyı morfolojisi
- Rüzgar ve dalga iklimi
- Kıyı çizgisi dinamiği
- Doğal tehlike ve riskler
- Ekosistem özellikleri ve koruma statüleri
- Kıyı arkası gelişme stratejileri
- Sanayi, enerji, denizcilik, turizm, rekreasyon, su ürünleri vb. sektörel gelişme stratejileri
- Arazi kullanım stratejileri, çevre ve altyapı, ulaşım
- Doğal ve kültürel çevrenin korunması
- Kıyı planlama stratejileri
- Liman, ticari iskele, dolfen
- Yat limanları, kruvaziyer limanlar
- Balıkçı barınakları, balık çiftlikleri
- Rekreasyon amaçlı dolgular
- Gemi inşa ve onarım tesisleri
- Körfez içi deniz ulaşımı, vapur iskeleleri
- Kıyı koruma yapıları
- Kıyı ve deniz ortamının korunması
- Kıyı ve seyir güvenliği.

Bütünleşik Kıyı alanları Planlarında; kıyı kenar çizgisinin kıyı ve deniz tarafına ilişkin karar ve stratejiler ilgili idareleri bağlayıcıdır. Sahil şeridi ve kara tarafına ilişkin stratejiler ilgili idarelerin uygulamalarına yol göstericidir. Planlar arası uyumun sağlanması amacı ile Kıyı Alanları Bütünleşik Strateji Planının bulgu öneri ve stratejilerine dayalı olarak, Bölge Planı, Çevre Düzeni Planları ve İmar Planlarında ilgili idarelerce gereken revizyon ve değişikliklerin yapılması önerilmektedir.

Kıyı yapılarının üst ölçekteki planlamasında etkili olan bir diğer unsur sektörel planlardır. Bu kapsamda; Bakanlığımızca Ulaştırma ve Turizm Kıyı Yapılarına yönelik master planlar Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünce tamamlanmıştır. Söz konusu master planlar sektörel planlardır. Bunun yanısıra, AYGM tarafından Balıkçılık Kıyı Yapılarına yönelik olarak Master Plan benzeri hazırlanmış bir İhtiyaç Analizi Çalışması

bulunmaktadır. Bu planlar ile, farklı amaçlara yönelik yeni yapılması gereken kıyı tesislerinin, ülke bütünündeki bölgesel konumları ve büyüklükleri (Master Planlar dahilinde yapılan sınıflandırmalara göre) belirlenmiştir.

2.6.2. Dünya'da 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 unsurlar, dünya kıyıları 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. Çalıştay içerisinde bildirilen görüşlere göre kıyı yapılarının planlama ve tasarımında önemli olan unsurlar aşağıdaki şekilde özetlenebilir;

- **Kıyı Tesislerinin Planlaması** (kıyı alanları planlama ilkeleri, kıyı yapıları planlaması ile ilgili yasal düzenlemeler, kıyı tesislerinin sınıflandırılması, kıyı tesislerinin çevresel etkileri, kıyı tesisi ulaştırma bağlantıları, kıyı tesisi kuruluş yeri seçimi, mevcut tesisler ile ilgili olarak öneriler),

- **Kıyı Tesislerinin Su Alanlarının Tasarımı** (Gemi ve tekne özellikleri, seyir yardımcıları ve fonksiyonları, seyir kanalı ve ölçüleri, manevra alanı ve ölçüleri, gemi ve tekne bağlama kriterleri, bağlama düzeni modellemesi, köprüüstü simülatörü modellemesi, mevcut tesislerle ilgili öneriler),

- **Kıyı Tesisi Üst Yapılarının Planlaması** (kapasite tahminleri, simülasyon modellemeleri, optimum saha planlaması, üst yapı planı ve ölçüleri, depolama alanları ölçüleri, yanaşma yeri ve sayısı),

- **Deniz Alanlarının Tasarımı** (çevresel kuvvetlerin tasarıma etkisi, çalkantı modellemesi, katı madde taşınımı ve modellemesi, kıyı yapıları sismik tasarımı, dalga kıran tasarımı, yanaşma yapıları tasarımı, kıyı yapılarının bakım onarım ve korunması, su alanı tarama opsiyonları, mevcut tesislere ilişkin öneriler).

Kıyı yapılarının tasarımı yapılmadan önce, yer seçim ve planlama 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 çalıştay katılımcılarına yöneltilen anketler ile belirlenmiştir (4. bölümde anket çalışmalarının detayları belirtilmiştir).

Limanların yer seçimi ve planlamasına yönelik olarak önemli hususlar aşağıdaki şekilde belirtilmiştir:

- Geri sahadaki üretimlerin bölge dışına taşınması veya bölgenin ihtiyaçları için bölge dışından gelecek yük ve yolcu taşımacılığı ihtiyaçları temelinde planlanması (sanayi, enerji, tarım gibi malların üretildiği veya tüketildiği sektörlerin veya miktarı nüfusa bağlı olarak insan ihtiyaçları).
- Bölgedeki ihtiyaçlar dışında kalan ulusal ve uluslararası transit taşımacılık.
- Kıyı ve deniz alanının topoğrafik yapısı.
- Hinterland bağlantısı ve muhtemel lojistik alanlarına yakınlık.
- Ayrıca,lojistik alanlara ulaşımda yerleşim alanlarından geçilmemesi ve kent trafiğinin olumsuz etkilenmemesi önemlidir.
- Mevcut limanının en az 3 katı büyüklüğünde (hektar başına 4000 TEU) gelişim alanları olmalı, gemi kabul kapasitesi ile geri saha orantısı.
- Mevcut kapasite doluluğu %60-80 oranına ulaştığında yeni yatırımlar planlanmalı.
- Seyir kanalı, rıhtım derinlikleri, emniyetli manevra mesafeleri.
- Post panamax gemilere hizmet verme (>13,5 metre draft).
- Demiryolu ve karayolu bağlantıları.
- Limanlar Yönetmeliği içerisindeki “liman tesisi” tanımı dikkate alınmalı.
- Farklı liman tesislerinin bir arada planlanması için finansman modeli oluşturulmalıdır.
- Su çekimi, gemi yanaşma sayısı, 3. şahıs hizmet durumu, elleçlenen yük tiplerine göre fiziki planlama ve sınırlama.
- Sektörel planlar, BKAY ve AB normları.

- Liman planlamasına yönelik tek bir odak noktası ve BKAY kapsamında ilgili kurum/kuruluş temsilcilerinden oluşan merkez ve taşrada kurul yapılanması.

Deniz içi boru hattı sistemlerinin yer seçimi ve planlamasına yönelik olarak önemli hususlar aşağıdaki şekilde belirtilmiştir:

- Boru hattı kıyı yapıları ülkemizde büyük oranda petrol ve türevlerinin taşınması ve geçici depolama tesislerine transferi, istisnai durumlarda diğer sıvı tehlikeli yüklerin taşınması için kullanılmaktadır. Bu nedenle,bölgelerin akaryakıt ihtiyaçları karşılanmalıdır.

- Kentlere yakınlık ve tankerlerin kent trafiğini olumsuz etkilememesi ve taşıdıkları yükler nedeniyle çevre ve insan sağlığı üzerinde en az risk yaratması dikkate alınmalıdır.

- Farklı boru hatlarına bir araya getirmeye dönük ortak platform benzeri sistemlerin planlanması ve finansman modelinin oluşturulması.

- Su çekimi, gemi yanaşma sayısı, 3. şahıs hizmet durumu, elleçlenen yük tiplerine göre fiziki planlama ve sınırlama

- Sektörel planlar, BKAY ve AB normları ile enerji gibi diğer sektörlerin ihtiyaç ve planlamaları.

- 10/09/2004 tarihli ve 25579 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan ‘’ Petrol Piyasasında Uygulanacak Teknik Kriterler Hakkında Yönetmelik’e uyum sağlanmalıdır.

Yat limanlarının yer seçimi ve planlamasına yönelik olarak önemli hususlar aşağıdaki şekilde belirtilmiştir:

- Yatçılık sezonunun yıl içindeki uzunluğunu etkileyen iklimsel özellikler,

- Seyir mesafesinde yer alan adalar, koylar, kıyı ve deniz karakteristikleri.

- Ulaşım ağlarına (özellikle havaalanı), uluslararası turizm güzergahlarına, tarihi ve turistik merkezler ile kent merkezlerine yakınlık.

- Seçilen yerin uluslararası yatçılık güzergâhlarına göre konumu.

- Yat limanının diğer yat limanlarına uzaklığı.

- Bölgesel anlamda arz-talep dengesi.
- Korunaklı koylar, iklim, rüzgar gibi çevre ve iklim koşulları.
- Akarsu alüvyonundan etkilenmemesi
- Çevre gürültüsü kaynaklarından (eğlence merkezleri, yol, üretim tesisleri vs) yeterli uzaklıkta olması.
- Doğal ortam ile olabildiğince uyum sağlanması.
- Mevcut doğal ortamın (kumsal, ormanlık alan, tarım alanı vs) inşaat nedeni ile bozulmaması.
- Emsal oran ve inşaat yüksekliği kriterleri bölgelere göre farklılaştırılması ile yoğun ve yüksek yapılaşmanın meydana gelmeyeceği kıyıların seçimi.
- Artan yat boyları ve mega yatlara uyumlu yanaşma ve bağlama yerleri.
- Yat bakım-onarım birimlerinin yoğunluğu ve kalitesi.
- Yat limanı hinterlandı. Örneğin, tesis yerleşim birimi içinde ise tesise komşu alanların fonksiyonel açıdan değerlendirilip yatçıya da hitap eden mekanlar bulunması durumunda yatçının sirkülasyon alanının deniz-liman olması yerine deniz-liman-kara olması mümkün kılınabilir. Bu bakımdan, yat limanının doğal ve fiziksel çevre ile entegrasyonunun iyi olması ve yat limanı-kent ilişkisinde sürekliliğin sağlanması gerekmektedir.
- Bütünleşik kıyı alanları planları, yapılacak analizlere göre her bölge için yat limanı adedi, kapasitesi, vb. hususlarda belirleyici olmalı ve deniz alanlarının taşıma kapasiteleri belirlenmelidir.
- Yeni yat limanlarının sahip olduğu altyapı ve üstyapı özelliklerinin, bütünleşik kıyı alanları planlarına interaktif olarak eklenmesi ile planlar teknolojik imkanlar ile kendilerini güncelleyerek bölgesel fizibilitelerin oluşturulması sağlanabilir.
- Bütünleşik kıyı alanlarının planlaması merkezde ve taşrada, Kültür ve Turizm, Çevre ve Şehircilik, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve ilgili sektör (Deniz Ticaret Odası ve Deniz Turizm Birliğivb.) temsilcilerinden oluşan bir daimi kurul tarafından etkin bir şekilde değerlendirilerek güncellenmelidir.

- 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununa dayanılarak Kültür ve Turizm Bakanlığınca hazırlanan, 24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Deniz Turizmi Yönetmeliğinde yat limanı tanımı yapılmış olup yat limanlarının sahip olması gereken altyapı ve üstyapı nitelikleri belirtilmiştir. Ayrıca, söz konusu Yönetmelikte, yat limanları sahip oldukları üstyapı niteliklerine göre 3 çıpalı, 4 çıpalı ve 5 çıpalı yat limanları olmak üzere sınıflandırılmışlardır.

- Yat Limanları ve çevresi sosyalleşme ihtiyaçlarını karşılayacak şu birimlerle planlanmalıdır:

- Spor alanları, Koşu yolları, Sağlık merkezi,

- Alışveriş merkezi,

- Eğlence merkezi,

- Yeme – içme merkezi,

- Konaklama merkezleri.

- Yat limanlarında, elektrik, su, akaryakıt deposu ve travel lift bulunması.

Balıkçı barınaklarının yer seçimi ve planlamasına yönelik olarak önemli hususlar aşağıdaki şekilde belirtilmiştir:

- Balıkçılık kıyı yapıları tesisi kullanacak balıkçı gemilerinin tipleri ve sayılarına göre sınıflandırılarak planlanmalı ve inşa edilmelidir.

- Avcılık politikası ve geri sahadaki ürün dağıtım ağı.

- Balıkçılık amaçlı kıyı yapıları eğer yatların bağlanmasına da hizmet verecekse yeni yapılanlar sürdürülebilirliğin sağlanması açısından bu durum göz önünde bulundurularak planlanmalıdır.

- Balıkçı barınakları kısmi olarak sezona dönük olarak kullanılmaktadır ve sezon dışında atıl kalmaktadır. Yüksek yatırım gerektirdiğinden, kamuya maliyeti göz önüne alınarak atıl kapasite ve süreler iyi değerlendirilmelidir.

- Balıkçı barınakları inşaatı bittiğinde Balıkçı Barınakları Yönetmeliğinde belirtildiği gibi kooperatiflere teslim edilmek yerine, kamu, yerel yönetim ve sektör

temsilcilerinden oluşan bir kurula teslim edilip işletilebilir (Bu modelin uygun olup olmadığı araştırılmalıdır)

- BKAY açısından değerlendirmeler yat limanlarına benzer şekilde yapılmalı ve çok fonksiyonlu kullanımı sağlayabilmek için merkez ve taşradaki kurul tipi yapılanmaların üzerinde durulmalıdır.

- Yer seçimi için tüm kıyı yapıları için önemli olan denizel ve çevresel kriterler barınaklar içinde geçerlidir.

- Barınaklar içerisinde balıkçıların sosyal ihtiyaçlarını karşılayacak birimler olmalıdır.

- Barınaklarda balık satış alanı ve amatör denizcilerinde faydalanabileceği çekek alanları.

- Barınakların fiziksel eksikleri tam olarak belirlenmiş ve fener yeri ayrılmış olmalı.

Balık çiftliklerinin yer seçimi ve planlamasına yönelik olarak önemli hususlar aşağıdaki şekilde belirtilmiştir:

- Kıyıdan açıkta, uygun akıntıda ve yeterli derinlikte ve su kalitesinde (su derinliği 30m, akıntı 10cm/sn ve kıyıdan uzaklık 0,6 mil).

- Kıyıdan çiftliklere erişim için lojistik amaçlı iskelesi bulunması.

- Sosyal-ekolojik-oşinografik-ekonomik açıdan uygun, en az 4-5 tesisin kurulabileceği alanlar belirlenmeli.

- Yakın çevresinde konut, turizm gibi balık çiftliğinin kokusundan etkilenebilecek bir alan olmaması.

- Kapalı koy ve körfezler, akarsu ağızlar ile seyir güzergahları ile askeri atış sahalarında bulunmaması.

- BKAY çalışmalarında belirli bir alan ayrılması.

- 24.01.2007 tarih ve 26413 sayılı Resmi Gazete ile yürürlüğe giren “Denizlerde Balık Çiftliklerinin Kurulamayacağı Hassas Alan Niteliğindeki Kapalı Koy ve Körfez Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Tebliğ”.

Amatör denizcilik amaçlı kıyı yapılarının yer seçimi ve planlamasına yönelik olarak önemli hususlar aşağıdaki şekilde belirtilmiştir:

- Amatör denizcilerin üye olduğu derneklerin vasıtasıyla balıkçı limanlarında minimum ücretlerle bağlama yeri imkanı sağlanması ve kıyı yapısı tasarımında bu kullanımın dikkate alınması.

- Turizm amaçlı kıyı yapılarında amatör denizcilik faaliyetlerine yer ayrılması.

- Yerel yönetimler eliyle yapılan kıyı düzenlemelerinde amatör denizcilerin teknelerini denize atıp- çekebileceği kızak yada rampalar yapılması.

- BKAY çalışmaları ve diğer kıyı planlamalarında yelken klüpleri ve diğer amatör denizcilik faaliyetleri için yer ayrılması.

2.6.2.2. Türkiye'de Kıyı Yapılarının Planlanması Süreci

Türkiye'de mekansal planlama işlemleri 3194 sayılı İmar Kanunu kapsamında yapılmakta olup, kıyı şeridindeki planlamalar ise, 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca gerçekleştirilmektedir. Tablo 2.6.1.'de belirtilen plan kademelenmesi ve yetkileri karadaki planlamaları kapsayan 3194 sayılı İmar Kanunu'na göre olan durumu belirtmektedir.

Tablo 2.6.1. Yürürlükteki mevzuata göre planlama kademeleri ve yetkileri

Plan Kademesi	Plan Adı	Ölçeği	Planlama Yetkisi
Üst Ölçekli Planlar	Bölge Planı	1/250.000 - 1/100.000	Kalkınma Bakanlığı
	Çevre Düzeni Planı	1/100.000 - 1/25.000	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı İl Özel İdareleri Büyükşehir Belediyeleri
İmar Planları	Nazım İmar Planı	1/25.000 - 1/5000	Belediyeler - Valilikler
	Uygulama İmar Planı	1/1000	Belediyeler - Valilikler

Ülkemizdeki kıyı yapıları yatırım süreci içerisinde planlama, 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında çıkartılan ve 06/07/2011 tarihli ve 27986 sayı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" hükümleri çerçevesinde yürütülmektedir. Bu tebliğ kapsamında kıyı yapılarının imar planları onay süreci özetle aşağıdaki şekilde gerçekleşmektedir. Bu prosedür,balık çiftlikleri ve sökülüp takılabilir malzeme kullanılan ve ilgili mevzuattaki gereklilikleri sağlayan ahşap iskeleler dışındaki yatırım teklifleri için oluşturulmuştur.

- Yatırımcı tarafından,kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yatırıma ilişkin olarak hazırlanan yatırım teklif dosyası (YTD) ile birlikte, Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğünden arazi için önizin alınarak ilgili Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne müracaat edilir. Bakanlığa yapılan başvurular bakanlıkça ilgili Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğüne iletilir. Yatırım teklif dosyasında,teklifin yakın çevresine ilişkin mevcut durumu da gösterecek şekilde hazırlanan analiz paftası, kadastral durum, 1/1.000 ölçekli uygulama imar plânı teklifi ve plan açıklama raporu, hidrografik ve oşinografik rapor, fizibilite ve modelleme raporu (Bakanlığımızca gerekli görülürse), plan koordinatlarının sayısal nüshası bulunur.

- Yatırım teklif dosyasının içerisinde bulunan bilgi ve belgeler ilgili kurumlara görev alanları dahilinde gereken bilgilere göre gönderilerek, 45 gün içinde kurum görüşlerini tamamlamaları istenilmektedir. Mevcut bir tesise bir takım ilaveleri kapsayan planlamalar için ise daha az sayıda kurum görüşü alınmaktadır.

- Bu süreçte ön izin işlemlerinin tamamlanması ve "ÇED Olumlu" veya "ÇED Gerekli Değildir" kararının da ortaya konması beklenmektedir.

- Kurum görüşleri ve diğer hususlar tamamlanan teklif plan, 3621 sayılı Kıyı Kanun'un 7 nci maddesine göre onaylanmak üzere, ilgili Bakan onayına sunulur. Kıyı yapılarıyla ilgili plan onama yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığında olup, turizm bölgelerinde Kültür ve Turizm Bakanlığı, özelleştirilecek tesislerde ise Özelleştirme İdaresi Başkanlığı plan onama yetkisine sahiptir. Teklife konu yatırımın, içerik yönünden tamamlayıcısı niteliğinde olan ve kıyı kenar çizgisinin kara tarafında bulunan bölümleri var ise, bu alanlar, plânlamaya dahil edilir ve teklifin bütünlüğünün ve işleyişinin kolaylaştırılması maksadıyla, 3621 sayılı Kıyı Kanun'un 7 nci maddesi ile 3194 sayılı İmar Kanun'un 9 uncu maddesi uyarınca onama yapılır. Onaylanan plânların ilân ve askı işlemleri, 3194 sayılı İmar Kanun'un 8 inci maddesi uyarınca valilik ve belediyesi tarafından yerine getirilir.

Türkiye'de kıyı yapılarının planlanması sürecinin, özellikle yük elleçlemesi yapan konteyner limanları dikkate alındığında, aşağıdaki şekilde 5 aşamada kademelendirilebileceği önerisi yapılmıştır (M.Kalaycıoğlu, 2012, Denizcilik Uzmanlık Tezi):

- Aşama 1: Liman yatırımının hangi kıyı bölgesinde olacağının tespiti (ulusal / uluslararası deniz ticareti, bölgesel yük trafiği ve bölgesel nüfus – ekonomi uyarınca ulaşım yatırımı gereksinimi dikkate alınarak),

- Aşama 2: Seçilen bölge içerisinde hangi alanda liman yapılabileceği (sosyo-ekonomik yapı dikkate alınarak çevresel etkiler ile mülkiyet durumuna göre, mevcut arazi kullanımında boş olan veya dönüşümü uygun bulunan yerlerde),

- Aşama 3: Limanın karayolu ve demiryolu bağlantılarına göre yer seçimi (mevcut art bölge ulaşımı veya yeni planlamalar dikkate alınarak, daha geniş hinterlanda hızlı erişilebilir alanların tercih edilmesi, trafik yükü çok olan geri saha bağlantılarını kullanmadan ve kentiçi yolların minimum kullanılacağı bağlantılara göre limanın yer seçimi),

- Aşama 4: Limanın bulunacağı alandaki topografya (yükselti, eğim vb.) / arazi kullanımına göre imar ölçeğinde karasal olarak liman alanı ve yakın çevresinin planlaması (yapı / depolama yer ve büyüklüklerinin deniz kıyısı siluetine etkisi, yakın çevredeki kıyı kullanımları / geri alandaki yerleşim dokusu ile liman ilişkisinin incelenmesi ve sanayi – ticaret – depolama – konut gibi fonksiyonların liman ile bağlantılı kurgulanması)

- Aşama 5: Liman projesinin vaziyet planı ölçeğinde denizel planlaması (meteorolojik / oşinografik durum (su derinlikleri, dalga, akıntı, rüzgar vb.) ve tesisi kullanacak deniz araçlarına göre iskele/rıhtım büyüklükleri ve şekillerinin belirlenerek gemi yanaşma / ayrılma manevralarındaki emniyet unsurunun sağlanması ve çevresel açıdan negatif etkilerin azaltılmasına yönelik projelendirme, kıyı koruma yapılarının (mendirek vb.) projeye dahil edilmesi).

2.6.3. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Denizcilik Birimlerinin, Kıyı ve Deniz Alanlarının Yönetimi ve Kıyı Yapılarının Planlanması Konusundaki Faaliyet Alanları

1- <u>Limanlar Yönetmeliği:</u>

- Tüm kıyılarımızdaki Liman Başkanlıkları'nın görev sahalarına ait deniz koordinatlarının belirtildiği yönetmelik, belirtilen alanlar için deniz araçları ve kıyı yapılarına yönelik çevre ve emniyet unsurlarını dikkate alan temel uygulamaları belirtmektedir.

- Yönetmelik içerisinde koordinatları ile yer alan demir sahaları ve gemi geçiş güzergahları (trafik ayrım düzeni), SHOD tarafından uluslararası deniz haritalarına işlenerek karasularımızı kullanan tüm gemiler için uluslararası geçerlilik kazanmaktadır.

2- Kıyı Yapıları İmar Planları:

- Kıyı Kanunu kapsamında kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında hazırlanan tüm kıyı yapısı imar planları için Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından Bakanlığımız adına görüş verilmektedir.

- Kıyı yapılarına yönelik görüşler "seyir emniyeti" ve "çevrenin, denizin ve kıyı şeridinin korunması" ilkeleri kapsamında verilmekte olup, teklif edilen kıyı yapısının denizcilik sektörü ile bağlantılı tersanecilik, limancılık, yatçılık ve balıkçılık gibi fonksiyonları içermesi durumunda, önerilen fonksiyonun bölgedeki ihtiyaç durumu ve benzeri unsurlar dikkate alınarak, planı onaylayacak idare'ye görüş bildirilmektedir.

- Kıyı yapılarına yönelik imar planları bölgesel ölçekte hazırlanan "Bütünleşik Kıyı Alanları Planları" ile örtüştürülmektedir. Bu planlar henüz tüm Türkiye kıyıları için tamamlanmamıştır. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) kıyıların planlama ve yönetimi için uluslararası kabul görmüş ve AB normları kapsamında öngörülen bir yöntemdir. BKAY kapsamında hazırlanan planların onay merci ve uluslararası normlara uyum açısından yetkili kuruluşu Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'dır.Bakanlığımızca bu planlara kıyı yapılarının yer seçimi açısından görüş belirtilmektedir.

- Bakanlığımızca ulaştırma, turizm ve balıkçılık kıyı yapılarına yönelik master planlar Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünce 2010 yılında tamamlanmıştır. Kıyı yapıları için sunulan teklif imar planları bu planlara uygunluğu kapsamında da değerlendirilmektedir.

3- Tersaneler ve Kıyı Tesisleri İşletme İzinleri:

- Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından tersanecilik ve tekne imal yerleri için, kıyıda ve tesislerinde belli emniyet unsurlarını sağlamaya yönelik

gerekli işletmecilik tedbirlerini aldıklarının tespit edilmesinden sonra bir izin belgesi verilmektedir.

- Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından tersanecilik ve tekne imal fonksiyonları dışında kalan kıyı tesislerine (liman, boru hattı, yat limanı, balıkçı barınağı), kıyıda ve tesislerinde belli emniyet unsurlarını sağlamaya yönelik gerekli işletmecilik tedbirlerini aldıklarının tespit edilmesinden sonra bir izin belgesi verilmektedir.

2.6.4. Limancılık Sektörü

Bir ulaştırma kıyı yapısı olarak günümüzdeki kullanımına göre bir liman Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu içerisinde (UDH, 2010, sf. 4): "gemileri dalga, akıntı ve rüzgâr gibi etkilerden koruyan ve yükleme/boşaltma yapabilmeleri için çeşitli tesisleri olan suni veya doğal korunaklı su ve kara alanlarının yanısıra gümrük, depolama, liman yönetimi, lojistik gibi çeşitli hizmet tesislerini içeren bir kompleks" olarak tanımlanmıştır.Limanlar verdikleri hizmete göre şu şekilde sınıflandırılabilirler (UDH, 2010, sf. 5):

- Ana Liman (Hub port):Bu limanların hinterlantlarından ithal/ihraç ettikleri kendi orijinal bölgesel yükleri vardır. Ayrıca, diğer limanlardan gelen ulusal ya da uluslararası yüklerin uğrak veya besleme limanlarına aktarılmasını da (aktarma hizmeti) sağlarlar.

- Aktarma Limanı (Hub port veya transshipment port):Genellikle uluslararası yük aktarımı için kargonun elleçlendiği limanlardır. Kendi hinterlantlarına hizmet etmezler.

- Uğrak Limanı (Calling port):Bu tip limanlara uluslararası ya da kıtalararası gemiler de belli periyotlarda uğrayabilir, ancak aktarma kargosu elleçlemezler. Aktarma konteynerielleçleme potansiyellerine sahip olduklarından bu limanlar kolayca ana limana dönüşebilir.

- Besleme Limanı (Feeder port):Ana limanlara uğrayan konteyner gemileri bu limanlara uğramazlar, sadece ana limanlardan aktarılan yükleri elleçleyerek, kendi hinterlantlarına hizmet ederler.

Antik dönemden bugüne kadar ticaretin devam edebilmesinde ve büyük kentlerin oluşumunda önemi sürdüren limanlar, sanayi devrimi sonrası farklı gelişim süreçlerinden geçmişlerdir. Dünya'da limanların gelişim sürecini, Notteboom ve Rodrigue (2005) tarafından ortaya konulan şematik anlatım üzerinden açıklamak uygun olacaktır. Şemaya

göre, ilk fazdan dördüncü faza kadar olan bölüm 19 yüzyıldan 1980'lerin sonuna kadar olan bir dönemi özetlemektedir.

Bu dönemde, kendi art bölgelerine 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.

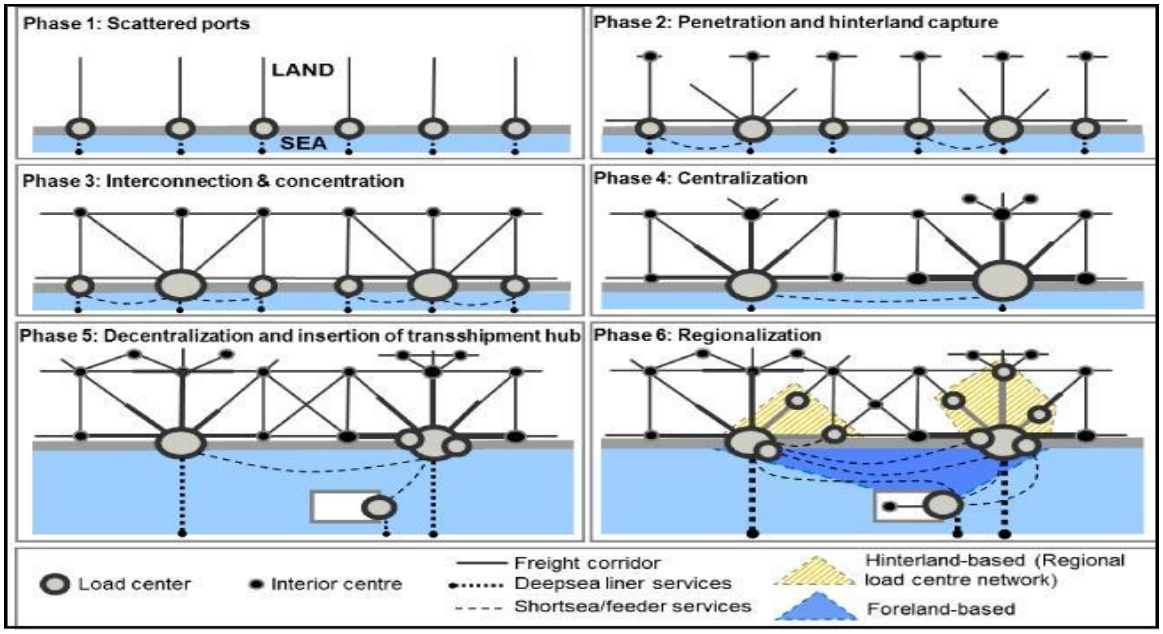
Şemada beşinci faz olarak görünen 1990'lara gelindiğinde ise, merkezileşen ana liman alanları yakın çevrelerine bazı uzmanlaşmış limancılık fonksiyonlarını dağıtmaya başlamış ve ana deniz yolu hatları üzerinde aktarma limanları oluşmuştur.

Altıncı faz ise, limanların karada tarafındaki art bölgesinde lojistik yükleme / dağıtma merkezleri oluşması ile limancılığın kara ve denizyolu ulaşımındaki çok modlu ulaşım zincirinin bir halkası halini alması ile bölgeselleşmesi şeklinde son bulmaktadır."Liman bölgeselleşmesi" kavramı, liman gelişimini fiziksel altyapının tamamlanması ve işletmecilik niteliklerinin ötesinde, art bölgeye yönelik intermodal (modlararası) erişim imkanının arttırılması ve lojistik merkezlerin oluşturulması ile ortaya çıkmaktadır (Notteboom ve Rodrigue, 2005).

Türkiye'deki dış ticaret taşımalarının son on yıllık ortalamasının %87,6 oranında denizyolu ile yapılmış olması limanların öneminin arttığını göstermektedir (UDH, 2011, sf. 95).

Buna karşın, Notteboom ve Rodrigue (2005) tarafından ortaya konan limanların bölgeselleşmesi kavramının, Türkiye'de henüz gelişmekte olan özel liman işletmeciliği ve kıyı yapılarına yönelik fiziksel altyapılar belirli bir noktaya geldikten sonra, limanların ekonomik rekabet gücünü arttırabilmesi ve diğer limanlar arasında ön plana çıkabilmesi için yakın gelecekte etkili olabileceği anlaşılmaktadır.

Mevcut durumda Türkiye kıyıları boyunca hizmet veren 182 adet liman tesisi (liman, iskele, dolfen, platform / şamandıra sistemi veya rıhtım şeklinde) bulunmaktadır. Türkiye'deki limanlar genellikle belirli sanayi tesislerine hizmet veren parmak iskele formunda olup, belirli yük türünde uzmanlaşmış münhasır liman ve terminal işletmeciliği gelişim sürecindedir (UDH, 2011, sf. 95).



Şekil 2.6.1. Limanların tarihsel gelişim süreci (Notteboom ve Rodrigue, 2005)

2.6.4.1. Limancılık Sektörünün Dünya'daki Mevcut Durumu

Dünyadaki ekonomik gelişmelere paralel olarak deniz ticareti de değişiklik göstermektedir. Dünyadaki ekonomik durumu ifade eden birkaç önemli göstergeden birisi olan GSYİH bir ülke sınırları içinde belirli bir zaman içinde üretilen tüm nihai mal ve hizmetlerin para birimi cinsinden değeridir. Mal ve hizmet üretimine ilişkin talebin artışıyla taşımacılık da artış göstermektedir. Ekonomik kriz deniz yolu ticaretini de etkilemiş ve krizin ardından 2010 yılından itibaren deniz ticareti de artış göstermeye başlamıştır.

2010 yılında dünya limanlarında toplam 8,408 milyar ton yükleme (kumanya, yakıt, yağ gibi gemi temel ihtiyaçları dahil), 8,378 milyar ton tahliye yapılmıştır. (Türk Limancılık Sektör Raporu 2012) Ülke grupları kapsamında bakıldığında en fazla yük elleçlemesi gelişmekte olan ülkelerde yapılmıştır. Dünyadaki toplam yüklemenin %60,2'si gelişmekte olan ülkelerde, %33'ü ise gelişmiş ülkelerde gerçekleşmiştir. Geriye kalan %6'lık pay ise geçiş ülkelerine aittir. Tahliyenin ise %55,7'si gelişmekte olan ülkeler, %42,9'u gelişmiş ülkeler ve %1,5'i ise geçiş ülkelerinde gerçekleşmiştir.

Dünya limanlarında elleçlenen yükler petrol ve petrol ürünleri, kuru yükler, konteyner ve genel yükler, olarak sıralanabilir. Bu yüklerin limanlardaki elleçleme miktarları her yıl artış göstermektedir. Dünyanın en çok konteyner elleçlenen 10 limanından 8 tanesini Çin limanları geri kalan ikisini ise Singapur ve Rotterdam

oluşturmaktadır. Ülkeler bazında bakıldığında da en çok konteyner elleçlenen ülkeler Çin, Singapur, Hong-Kong, Güney Kore şeklinde sıralanmaktadır.

2.6.4.2. Limancılık Sektörünün Türkiye'deki Mevcut Durumu

Ülkemiz limanları Türkiye'nin konumu nedeniyle komşumuz olan ülkelerle özellikle konteyner yükleri konusunda ciddi bir rekabet halindedir. Yakın çevremizde yer alan limanlar içerisinde 2010 yılı verilerine göre en fazla elleçleme yapılanları 86 milyon ton ile Marsilya, 81 milyon ton ile Novoroski Limanlarıdır.

Yakın çevremizdeki limanlar 2010 yılı verilerine göre konteyner açısından incelendiğinde Akdeniz'de en fazla konteyner elleçlenen limanlar 4,2 milyon TEU ile Valencia Limanı, 3,5 milyon TEU ile Port Said Limanı yer almaktadır. Ülkemizde en çok konteyner elleçlemesinin yapıldığı Ambarlı Limanları 2010 yılında 2,5 milyon TEU olarak gerçekleştirdikleri elleçleme ile yakın çevremizdeki ülke limanları arasında 4. sırada yer almıştır.

Ülkemiz limanlarında 2011 yılında gerçekleştirilen toplam elleçleme miktarı 363.346.723 ton iken 2012 yılında bu rakam 387.426.232 ton olarak gerçekleşmiştir. Ülkemiz limanlarında 2001-2011 yılları arasında elleçlenen yük miktarlarına bakıldığında yılda ortala %8'lik bir artışın olduğu gözlenmektedir. (Türk Limancılık Sektör Raporu 2012) Bu rakamlarla Ülkemiz 2010 yılında Avrupa'da yük elleçleme sıralamasında 5. olmuştur.

(http://epp.eurostat.ec.europa.eu)

Ülkemiz limanlarında en çok elleçlenen yük cinsi dökme/genel kargo yükleri, daha sonra ham petrol dahil sıvı yükler ve konteyner yükleridir. Ülkemiz limanlarında elleçlenen yüklerin%45'ini oluşturan kömür, demir cevheri, hurda, tahıl gibi yüklerin oluşturduğu dökme/genel kargo yükleri 2012 yılı elleçlemesi 167.288.089 ton olarak gerçekleşmiştir.

(https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)

2012 yılında 7 milyon TEU konteyner ile 79.310.916 ton yükün elleçlendiği limanlarımızın mevcut kurulu kapasiteleri 11,5 milyon TEU civarındadır. Konteynerin yoğun olarak elleçlendiği bölgemiz Marmara Bölgesidir. Bu bölgemizi sırasıyla Akdeniz, Ege ve son olarak Karadeniz Bölgeleri takip etmektedir.

Ülkemizdeki petrol ürünleri ve diğer sıvı yüklerin yoğun olarak elleçlendiği limanlar Marmara, Akdeniz, Ege ve Karadeniz şeklinde sıralanmaktadır. Ro-Ro taşımacılığı daha

çok Marmara, Doğu Akdeniz ve Ege'de yer alan limanlarımız üzerinden gerçekleştirilmektedir.

2.6.5. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları

2.6.5.1. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları Sektörünün Dünya'daki Mevcut Durumu

Turizm sektörü mevcut durumda;

1- OECD raporlarına göre Dünyada son 10 yılda ticaret hacmi %9 büyürken, turizm %12 oranında büyümüştür. Dünya Turizm Örgütü verilerine göre 2012 yılında dünyada seyahat eden turist sayısı 1 milyar 35 milyon'dur.

2- 2012 Yılı Ocak-Aralık döneminde ülkemizi ziyaret eden turist sayısı önceki yılın aynı dönemine göre % 1,04 artış göstererek 31.782.832 kişi, turizm geliri ise 29,4 milyar Dolar olmuştur.

3- 2013 yılı Ocak ayında ülkemizi ziyaret eden yabancı sayısı geçen yılın aynı ayına göre %12,54'lük bir artışla 1 milyon 104 bin 754 oldu.

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. AB Genelinde bu sektör 315 bin istihdam sağlamıştır.(http://www.ashcroftandassociates.com/downloads/EIR_2012_Report.pdf)

Dünyada toplam marina sayısı ise 24.000 civarındadır (ABD'de 16.500, Avrupa, Asya ve Avusturalya'da ise 7.500). Toplamda 4,5 milyon yatın denizlerde dolaştığı (3,5 milyon ABD bayraklı) bilinmektedir. Avrupa Kıtasında, 750.000 tekne trafiği olduğu değerlendirilmektedir (650 bin Akdeniz Çanağı, 100 bin İskandinav Ülkelerinde). 250 bin tekne ise diğer ülkelerdedir (Asya ve Avusturalya Kıtası).

Yat turizminin en yoğun olduğu iki merkez Akdeniz ve Karayiplerdir. Bu iki bölge ikliminde yardımı ile yaz ve kış dönemlerinde birbirini tamamlamaktadırlar. Akdeniz 600 bin yata ev sahipliği yapmaktadır. Ancak bu 600 bin teknenin boy-seyir hacmi itibari ile %50'sinin yöresel tekneler olduğu belirtilmektedir.

2.6.5.2. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları Sektörünün Türkiye'deki Mevcut Durumu

Ülkemizde son yıllarda kruvaziyer gemiler ile yapılan seyahatler artmakta ve deniz hudut kapılarında yoğun yolcu trafiği yaşanmaktadır. Kruvaziyer gemilerinin Türkiye'de en çok uğradığı limanlar Kuşadası, İstanbul, İzmir, Bodrum, Marmaris, Antalya Limanları'dır. Bu limanlar içinde Kuşadası, İstanbul ve İzmir Limanları toplam gemi ve yolcu sayılarının %80'inden fazlasına ev sahipliliği yapmaktadır.

10. Ulaştırma Şurasında alınan kararlar kapsamında ülkemizde yeni kruvaziyer limanlar yapılması uygun görülmüş ancak henüz bu limanlar tamamlanmış değildir.

Bunun yanısıra, Turizm Kıyı Yapıları Master Planı'da, mevcut durumda uğrak limanı statüsünde kruvaziyer limanlarımız olan Türkiye'de, başta İstanbul, İzmir ve Antalya olmak üzere en az üç bölgede "home-port (ana liman)" niteliğinde kruvaziyer liman olmasını öngörmüştür.

Türkiye'de yat turizmi hareketleri, 1980'li yılların ikinci yarısından sonra çoğunlukla Ege ve Akdeniz kıyılarında gelişim göstermiştir. Dünya'da yatçılarının temizlik, yoğunluk ve alışkanlık bakımlarından diğer yatçılık bölgelerinden kaçmaları, Türkiye'de yatçılık hareketlerine ivme kazandırarak, yat limanlarına olan talebi arttırmıştır. Dünya genelinde yatçılık faaliyetlerinin en yoğun olarak Akdeniz'de gerçekleşmesi, ülkemizin bu sektördeki gelişimini sağlamak noktasında önemli bir fırsat sunmaktadır.

Türkiye yaklaşık 50 adet marina ve 15.000-20.000 sayı aralığındaki yat bağlama kapasitesi ile, 10. Ulaştırma Şurasında alınan 2023 hedeflerindeki 100 marina ve 50.000 bağlama kapasitesi hedefine henüz ulaşmamıştır.

2.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri

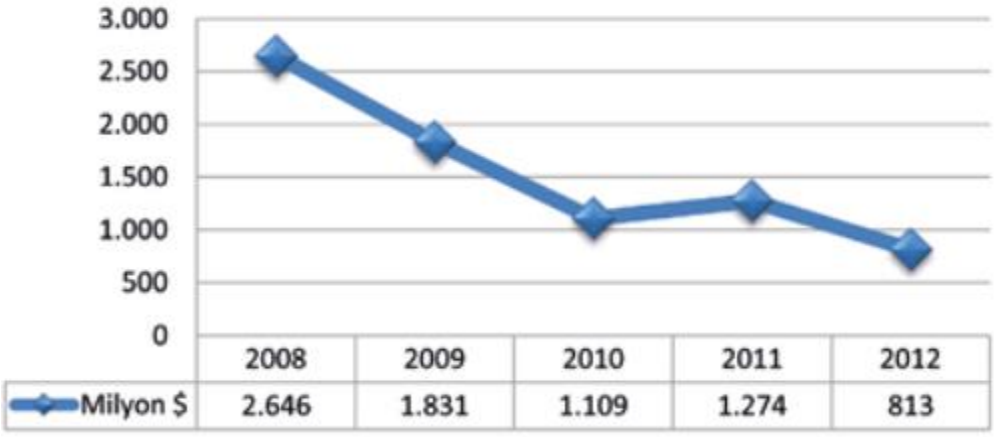
2.7.1. Gemi İnşa Sanayine Genel Bakış ve Mevcut Durum

Gemi İnşa Sanayi önem verildiği bütün ülkelerde;

- İhracat ile birlikte döviz girdisi sağlayan,
- Yabancı sermayeyi davet eden,
- Beraberinde yan sanayiyi geliştiren,
- Teknoloji transferini cezbeden,

- Ülke savunmasına kattığı 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 özel sektöre ait tersanelerin sayısı 71'dir. Bu tersanelerden 27 adedi İstanbul'da, 21 adedi Yalova'da, 8 adedi Karadeniz Ereğli'de, 6 adedi Kocaeli'nde, 2 adedi Çanakkale'de ve birer adedi de Trabzon, Samsun, Hatay, Kastamonu, Adana, Ordu ve Sakarya'da bulunmaktadır. Yatırım halinde olan tersaneler toplamda 52 adet olup, en fazla yoğunluk Yalova'dadır. Yatırımı devam eden tersanelerin toplam alanı 8865 m^2 olup, gemi inşa kapasitesi toplamda 3,6 milyon DWT/Yıl'dır.2008-2012 yılları arasında Türkiye'deki tersanelerde inşa edilen gemilerin çoğu ihracat amaçlı olmuş, bu gemilerin tamamına yakını Avrupa Birliği (AB) ülkeleri armatörlerine ihraç edilmiştir. Yeni gemi ve yat ihracat verileri aşağıdaki tabloda verilmektedir.



	2008	2009	2010	2011	2012
Milyon $	2.646	1.831	1.109	1.274	813

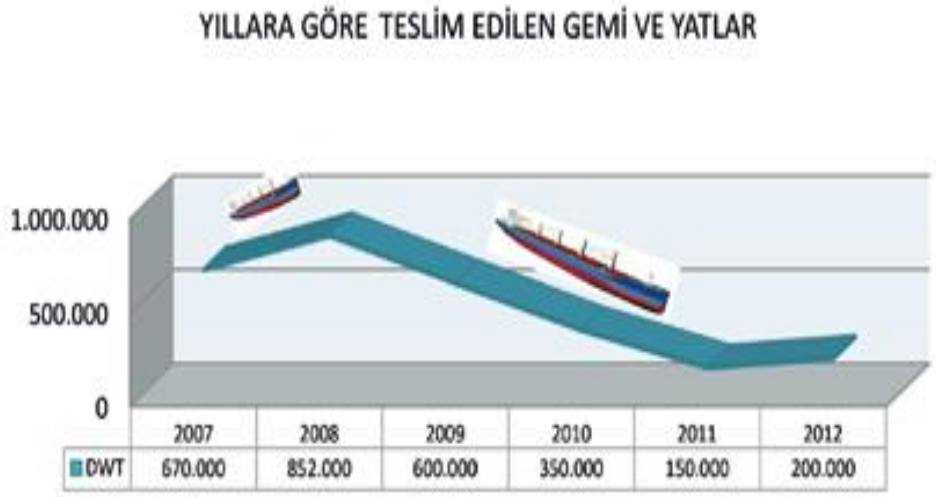
Şekil 2.7.1. Yeni Gemi ve Yat İhracat Değerleri

MİLGEM Projesi kapsamında RMK Marine tersanesine ihale edilen projelerle muhrip sınıfı gemiler artık özel sektör tersanelerinde de inşa edilmeye başlanmıştır. Bununla birlikte, Deniz kuvvetlerinin ihtiyacı olan diğer bazı gemilerin inşası % 60-65 yerli malzeme ile yine özel sektör tersanelerinde yapılmaktadır.

Tersanelerimiz, yan sanayi ile birlikte 1'e 7 oranında istihdam sağlamaktadır. Tersanelerin sabit ve alt yüklenici olarak istihdam edilen personel sayılarını yıllara göre dağılımı aşağıda verilmektedir.

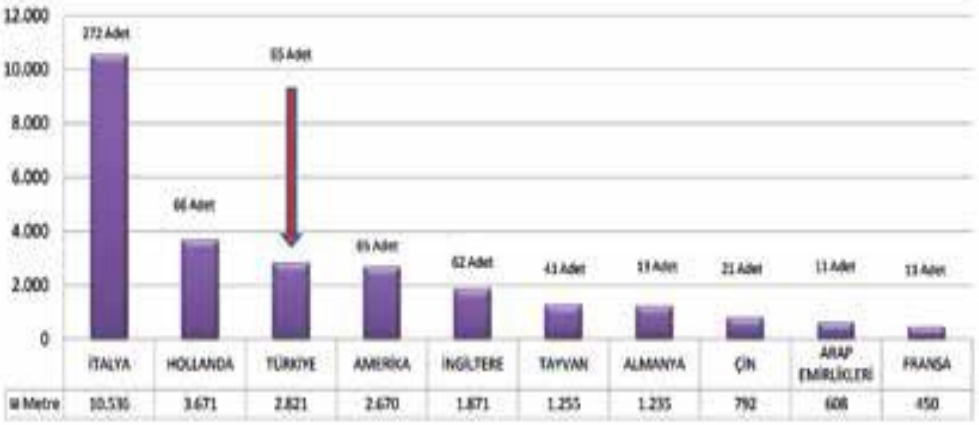
Şekil 2.7.2.

Tersanelerimiz, 1995-2001 yılları arasında toplam 836.000 DWT'lik 166 adet geminin, 2002-2012 yılları arasında ise toplam 4.406.000 DWT'lik 750 adet geminin teslimini gerçekleştirmiştir. Aşağıdaki grafikte ekonomik krizin etkilerini gösterdiği 2008 yılına kadar artış yaşandığı, 2008 yılından sonra ise büyük oranda düşüş gerçekleştiği gözlemlenmektedir. 2012 yılında teslimi gerçekleştirilen gemi tiplerine bakıldığında en çok askeri gemiler öne çıkmaktadır.



Şekil 2.7.3.

Aralık 2012 itibarıyla dünya yat inşasıbaz alındığında inşa halinde bulunan 25 metre ve üzeri süper yat sayısı grafikte görülen ilk 10'a girmeyen ülkeler ile birlikte 696 adet olup, yat inşa veri disiplinlerinde kullanılan uzunluk olarak toplamda 28.297 m'dir. Dünyada süper yat inşası gerçekleştiren 198 adet tersanede genel boy ortalaması 40,66 m. olarak görülmektedir. (Kaynak: GİSBİR 2012 Sektör Raporu)



Şekil 2.7.4. Dünya Yat İnşası Verileri

2011 yılında tonaj talebi belirgin şekilde azalmış olup, bunun nedeni yavaş ABD ekonomisi ve Avrupa bölgesinde yaşanan ekonomik gelişmelerden olumsuz etkilenen navlun ücretleridir. 2011 yılında sipariş aktivitesi % 30 oranında azalarak, 25 milyon CGT olarak gerçekleşmiş, bu değer tahmin edilen dünya toplam 50 milyon CGT inşa kapasitesine göre oldukça az olarak gerçekleşmiştir.

Clarksons'un yayınladığı "Shipyards Monitor" isimli son rapor, küresel gemi siparişinin azaldığını göstermektedir. Rapora göre 2012 yılı süresince 152,2 milyon DWT'lik geminin teslim edilmesi ve siparişlerin azalmasıyla küresel sipariş defteri de % 34 eksilmiştir. Geçen yıl gemi inşa fiyatları %9 oranında düşmüş ve bu düşüş büyük tonajlı gemilerde % 18 olmuştur. Konteyner gemi fiyatları son 10 yılın en düşük seviyelerini görmüştür. Armatörler geçen yıl yeni gemi yatırımları için 80,8 milyar Dolar harcamış ve 45,5 milyon DWT kapasitesinde 1087 adet gemi siparişi vermiştir. Bu siparişlerin yarısını offshore gemileri oluşturmaktadır. 80 milyar Dolarlık yatırımın 42,8 milyarı offshore gemilerine yapılmış, 9 milyarı ise LNG gemilerine yapılmıştır.

Geçen yıl en çok yatırım yapan ülkeler sırasıyla Norveç, ABD, Brezilya ve Yunanistan olmuştur. Yunan armatörler, en çok gaz taşıyıcı yatırımı yapmıştır. Ayrıca Çinli armatörler, 2005 ten bu yana en düşük yatırımı gerçekleştirmişlerdir. Son siparişlerle birlikte Çin'in küresel bazda en büyük paya sahip olduğu görülmekte olup, CGT bazında Çin % 35,4, Kore % 31,5 ve Japonya % 16,4'lük paya sahiptir.

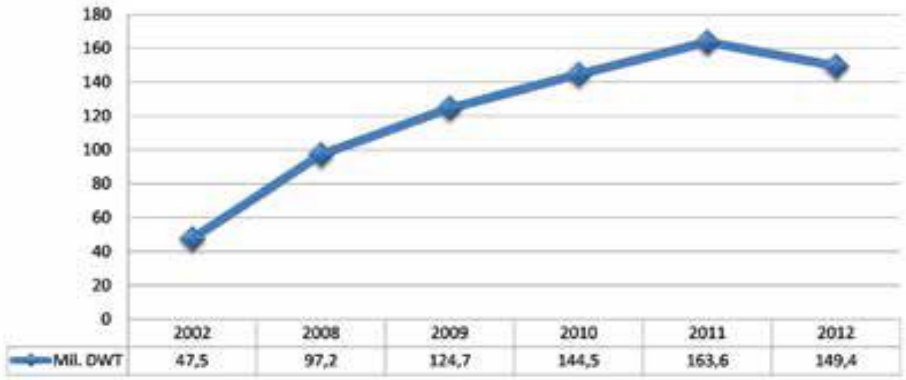
Japonya Gemi İhracatçıları Birliğine göre Japonya'ya verilen yeni gemi siparişleri 2012 yılının temmuz ayında haziran ayına göre tonaj bazında %4,1 düşerken, önceki ay kaydedilen 6 gemi seviyesine yükselerek, 479.037 GT toplamında 13 gemi seviyesinde

olmuştur. 2011 yılının temmuz ayında Japonya'ya verilen yeni gemi siparişleri 484.020 GT toplamında 13 gemi olarak kaydedilmiştir. Yılın ilk yedi aylık döneminde ise bir önceki yılın aynı dönemine göre tonaj bazında %28,5 düşüşle 4 milyon GT'lik 80 gemi seviyesinde yer almıştır. Öte yandan temmuz ayında Japonya tarafından teslim edilen gemiler toplam, 1,3 milyon GT ağırlığında 28 gemi seviyesinde iken Haziran ayında 2 milyon GT'ye karşılık gelen 41 gemi teslimi yapılmıştır. 2012 yılında teslim edilen gemiler, 2011'e göre %6,7 artarak 11 milyon GT'lik 240 gemi olarak görülmektedir.

Çin gümrüğünden alınan verilere göre 2012 yılı Ocak-Eylül döneminde Çin'in gemi ihracat değeri yıllık % 8,92 artışla, 32,07 milyar Dolar seviyesine yükselmiş ithalat değeri ise yıllık % 9,01 artışla, 1,47 milyar Dolar olmuştur.

Dünya genelinde 2002-2009 yılları arasında artış gösteren kuru yük gemileri ve tanker siparişleri bu yıldan itibaren düşmeye başlamış, 2009 yılında kimyasal tankerler dahil toplam tanker siparişi 182,4 milyon DWT iken 2012 yılına gelindiğinde %58 oranda düşüş göstererek, 76,4 milyon DWT seviyesine gerilemiştir.

Dünya kuru yük gemi siparişi tavan yaptığı 2009 yılında, 286,3 milyon DWT iken % 35 oranında gerileyerek, 2012 yılında, 188,7 milyon DWT olmuştur. Global ekonomik krizin tavan yaptığı 2009 yılında, dünya gemi inşa siparişi toplam, 560,9 milyon DWT iken % 43 oranında gerileyerek, 2012 yılında, 318,8 milyon DWT olmuştur.



Şekil 2.7.5. Yeni Gemi İnşa Siparişleri

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere 2008 yılına kadar meydana gelen yeni gemi inşa sipariş patlaması ile birlikte inşası başlayan gemilerin 2011'e kadar rakamsal alanda yükseldiği ancak 2008 yılından sonra yeni gemi siparişi alamayan dünya tersaneleri sadece elindeki siparişleri inşa ettiğinden dolayı teslim edilen gemi rakamlarının kriz etkisini gösterdiği sürece rakamsal olarak düşüş göstereceği düşünülmektedir.

2000'li yıllardan itibaren atağa geçen ve 2008 yılında dünya dördüncülüğüne kadar yükselen Türkiye gemi inşa sektörü, kriz nedeniyle yaşanan sipariş iptalleri ve yeni gemi alımının oldukça azalması nedeniyle sıkıntılı bir döneme girmiştir.

2.7.2. Gemi İnşa Yan Sanayisine Genel Bakış ve Mevcut Durum.

Gemi inşa sektörünün katma değer yaratan önemli bir bölümü gemi ekipmanları imalatını içeren gemi yan sanayi alt sektörüdür. Gemi inşaatında maliyetler 3 kategoriye ayrılabilir:

• Tekne malzemesi ve ekipman bileşenlerinin oluşturduğu malzeme maliyetleri,

• Gemi inşaatında işçilik maliyetleri,

• İnşa eden firmanın doğrudan gemiye ilişkilendirilemeyen "overhead" masrafları.

Bu bileşenlerden gemi maliyetinin % 65'i malzeme maliyeti tipik bir değer olarak alınabilir. Bu maliyetinde % 30 kadarı, tekne maliyeti olup, % 70 teçhizat maliyetleridir. Dolayısı ile gemi maliyetinin % 45'i gemi yan sanayi maliyeti olarak ortaya çıkar.

Gemi teçhizatının gemi tipine bağlı olarak binlerce kalem parçadan oluştuğu ve bunların yüzlerce değişik firma tarafından temin edildiği göz önüne alınırsa, gemi yan sanayi incelenmesi, pazar analizi, arz ve talep projeksiyonlarının yapılması ancak bileşenlerin gruplanarak incelenmesi ile mümkündür. Gemi yan sanayi ürünlerinin ülkemiz genelinde küçük işletmeler tarafından yapılması nedeniyle taleplerin karşılanmasında sorunlar ortaya çıkmakta, üretimde standardize olunamayışı tersane ihtiyaçlarının ithal ürünlere kaymasına yol açmaktadır.

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 inşanın ham maddesi olan çelik sac ve profillerin ülkemizdeki üretimi, teslim süreçleri, ebatlar ve mukavemet standartları göz önüne alındığında, ihtiyacın çok az bir kısmını karşılayabildiği görülmektedir.

Gemi yan sanayi ana başlıkları aşağıda listelenmiştir.

•Gemi Sacı, Paslanmaz Metal Ürünleri,

•Gemi-Yat Elektriği, Otomasyon ve Elektronik Donanım, Seyir Cihazları,

•Irgatve Dümen Sistemleri,

•Hidrolik-Pnömatik Ekipmanlar,

•İzolasyon, Isıtma, Havalandırma, Soğutma, İklimlendirme Sistemleri ve Cihazları,

•Jeneratör ve Kontrol Ekipmanları,

•Kablolar,

•Gemi Makine Yedek Parça, Şanzıman,

•Pompa, Enjektör, Hidroforlar,

•Lumbuz, Hatch,

•Yatve Gemi Döşeme, Ahşap işleri ve Dekorasyon,

•Zincir, Zincir Aksesuarları,

•Pervane,

•Sentetik ve Çelik Halat,

•Vana, Valf,

•Emniyet Teçhizat ve Ekipmanları,

Başlıca Yan Sanayi İthalatımız,

•Ana Makine,

•Çelik, Saçve Profiller,

•Elektronik Seyir Yardımcıları

•Haberleşme Sistemleri

•Pervane, Baş ve Kıç İterlerdir.

Bunlardan başka ülkemizde Üretilen Başlıca Yan Sanayi Ürünleri de aşağıda yer almaktadır.

•Çelik Döküm Malzeme (Sac, Profil, Boru),

•Dizel jeneratör,

•Güverte Makinaları,

•Kazan ve Kompresör,

•Valf ve Boru Devreleri,

•Havalandırma Sistemleri,

•Elektrik Teçhizat ve Kablo,

•Ambar Kapakları,

•Kapı, Lumbuz, Pencere,

•Ahşap Kaplama, Yanmaz Panel şeklindedir.

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, işletme ömrünün sonuna erişen gemilerin bertarafının şüphesiz ki en "çevreye duyarlı" yoludur. Gemi bünyesinde bulunan hemen her malzeme geri dönüştürülebilir veya olduğu gibi ya da elden geçirilerek yeniden kullanılabilir.

Özünde, konvansiyonel atık hiyerarşisindeki atığın kaynağında azaltılması, yeniden kullanım, geri dönüşüm, enerji geri kazanımı ve bertaraf süreçlerinin tümünü gemi özelinde içeren "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.

Dünya'daki hemen her ülke, belli ölçülerde gemi geri dönüşüm etkinliği içindedir. Bu etkinlik çoğunlukla limanlarda terk edilmiş ve hatta batmış halde bulunan görece olarak küçük gemilerin bertarafı şeklinde gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte, birkaç ülkede ise ticari olarak sürdürülebilir, temelde ve endüstriyel bir ölçekte gemi geri dönüşümü operasyonları yapılmaktadır. Bu ülkelerde, gemi geri dönüşüm şirketleri, gemileri küresel pazardan temin etmekte ve onların çeliğini, demir dışı metallerini, makinalarını, donanımlarını, donatılarını ve mobilyalarını satarak kazanç sağlamaktadırlar.

Soderholm ve Thomas tarafından gerçekleştirilen bir çalışmaya göre, 1 ton çelik üretmek için gerekli enerji miktarı demir cevherinden üretim koşullarında 23 GJ iken, hurda çelik kullanmak yoluyla üretimde ise 7 GJ'dir. Ayrıca çeliğin geri dönüşümüyle, doğal kaynaklar korunmakta (her bir ton geri dönüştürülmüş çelik yaklaşık 1,1 ton demir cevherini ve 0,6 ton kömürü kaynağında bırakmaktadır) ve kirliliği azaltmaktadır. (%86 daha az hava kirliliği, %76 daha az su kirliliği, su kullanımında %40 düşüş ve yaklaşık 1,3 ton katı atıktan kaçınma)

Gemilerin, geri dönüşümden sağlanacak diğer yararlardan bazıları ise:

- Bir gemi geri dönüştürülürken onun teknesinin, makinasının, yardımcı donanımlarının, donatılarının ve hatta mobilyalarının her parçasından yararlanılır. Endüstri, geniş ölçekli doğrudan istihdam yaratarak, alt endüstri dalları üreterek ve kullanılmış makina ve donanımlarının yer aldığı bir ticaret alanı yaratarak yerel ve bölgesel anlamda ekonomik gelişme atmosferi yaratmaktadır.
- Endüstrinin geri dönüşümcü ülkelerin endüstrisine aksi takdirde ithal etmek zorunda kalacakları makina ve donanımların geri dönüşümünü sağlayarak yaptığı ayrıca katkılar söz konusudur.

Başlı başına bir endüstri dalı olan gemi geri dönüşümü, başta arasında ülkemizin de yer aldığı, dünya tonajının %97'sini işleyen beş ülke olmak üzere, bazı ülkelerdeki yerel ve ulusal ekonomilerin temel bir bileşenini oluşturmaktadır. Kolayca tahmin edilebileceği gibi, bu endüstrinin bağlı olduğu pazar ve bu pazarın kuralları/işleyişi, özünde deniz ulaştırması ve çelik endüstrilerinin sosyo-ekonomik unsurlarından etkilenmektedir.

Tartışılmaz yararlarına karşın gemi geri dönüşüm endüstrisi, çevre ve güvenlik konularında, günden güne artan kamusal duyarlılığın da etkisiyle çözüm üretmesi gereken birçok sorunla karşı karşıyadır. Farkındalıkların küresel boyutta gelişmesiyle Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP), Basel Sözleşmesi (BC) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) gibi uluslararası kurumlar, birbiri ardına gemi

geri dönüşüm rehberleri yayımlamışlar ve konuya özgü ortak bir çalışma grubu oluşturmuşlardır.

2009 yılı ise, IMO'nun Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü İçin Hong Kong Sözleşmesi'ni (kısaca Hong Kong Sözleşmesi) kabulüyle bu endüstri dalında önemli bir aşamayı işaret etmektedir. Kısa süre içinde, endüstriyi küresel ölçekte düzenlemenin yaygın kabul görmüş bir aracı olarak benimsenen Hong Kong Sözleşmesi, gemi geri dönüşüm tesislerini, gemi sahipleri, gemi inşaatçılarını olduğu kadar en üst düzeyde devletlerin düzenlemelerini de şimdiden etkilemeye başlamıştır ki yakın bir gelecekte, gemi geri dönüşüm sürecindeki tüm anahtar unsurlar bu küresel düzenlemeye uyum sağlamak zorunda olacaklardır.

Sözleşme, henüz yürürlüğe girmemiş olmasına karşın temel beş geri dönüşümcü ülkenin ulusal mevzuatında olduğu gibi pazarın tümünde etkisini göstermeye başlamıştır. Buna paralel olarak, deniz ulaştırma endüstrisi de Sözleşme'nin beklenen etkilerini içselleştirmeye hazır görünmektedir.

IHS Fairplay tarafından yayımlanan, web-tabanlı Dünya Kaza İstatistikleri (World Casualty Statistics), her yılın Nisan ve Mayıs ayında, geri dönüşümcü ülke temelinde geçmiş yılın geri dönüştürülmüş olan gemi sayıları ve tonajlarını (gros tonaj olarak) vermektedir. IMO ise bu verileri kullanarak, yine geri dönüşümcü ülke temelinde, son on yılda geri dönüştürülen gemileri gösteren bir analiz yapar. Bu analiz gemi geri dönüşümü yapan 82 ülkeyi kapsamaktadır ki, anlaşılacağı üzere son derece düşük ölçekte geri dönüşüm yapan ülkeler de analiz kapsamındadır.

Bununla birlikte, anılan 82 ülkeden beşi, süreğen bir şekilde dünyadaki gemi geri dönüşüm ihtiyacının ortalama olarak % 97-98'ini karşılamaktadır. Kapasiteye göre sıralamak gerekirse bu ülkeler Hindistan, Çin, Bangladeş, Pakistan ve Türkiye'dir. En büyük üç gemi geri dönüşümcü ülke, dünya geri dönüşüm kapasitesinde, %24–31 arasında değişen hatırı sayılır paylara sahiptirler. Pakistan ve Türkiye'nin görece olarak küçük (sırasıyla %11 ve %4 civarında), fakat günden güne artmakta olan bir paya sahip olduğu da bir gerçektir.

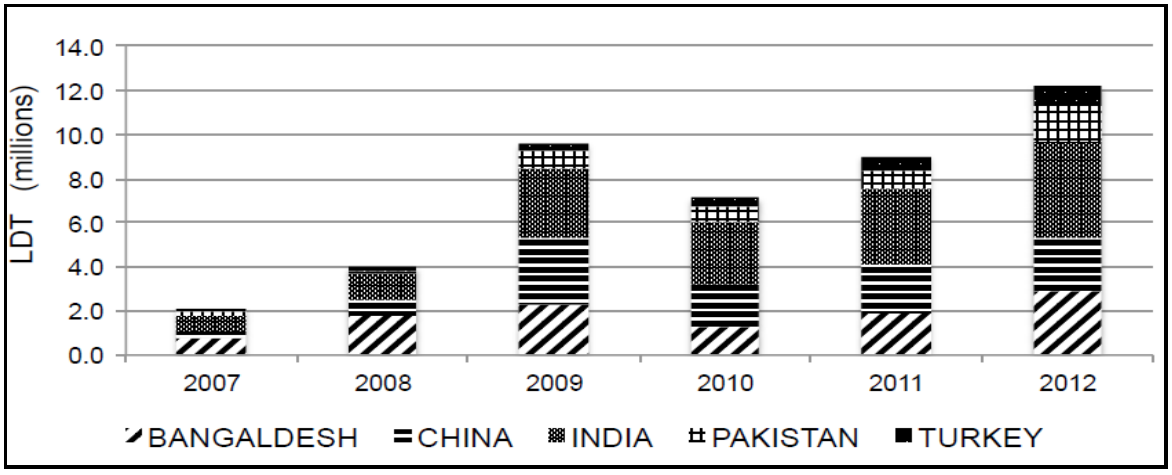
Türkiye, beş büyük geri dönüşümcü ülke içinde en küçük paya sahip olsa dahi, bu beş ülke çıkarıldıktan sonra geriye kalan tüm ülkelerin toplam gemi geri dönüşüm kapasitesinin üstünde bir kapasiteye sahiptir. Tablo 1'de konuyla ilgili veriler sunulmaktadır.

Tablo 2.7.1. En büyük gemi geri dönüşümcü ülkelerdeki yıllık geri dönüşüm hacimleri (GT)

Geri Dönüşümcü Ülke	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bangladeş	4,893,973	2,889,908	3,356,537	2,113,765	2,882,503	1,837,988	4,176,026	6,608,531	3,927,297	5,837,137
Çin	3,138,838	5,582,476	1,538,067	151,089	254,146	340,738	927,762	7,737,730	4,723,151	5,968,520
Hindistan	6,751,349	5,886,259	1,619,505	1,123,487	852,990	1,332,492	2,458,113	7,561,258	6,533,954	8,504,517
Pakistan	997,236	816,961	209,055	47,530	186,987	379,601	273,937	2,100,637	2,443,304	3,013,926
Türkiye	385,437	280,367	200,183	137,693	148,448	117,817	141,351	557,251	658,473	1,067,425
5 lider ülkenin toplamı	16,166,833	15,455,971	6,923,347	3,573,564	4,325,074	4,008,636	7,977,189	24,565,407	18,286,179	24,391,525
Dünyanın geri kalanı	209,828	472,221	272,145	198,646	266,571	144,211	302,598	393,113	387,853	624,848
Dünya Toplamı	16,376,661	15,928,192	7,195,492	3,772,210	4,591,645	4,152,847	8,279,787	24,958,520	18,674,032	25,016,373
Dünya toplamına 5 liderin oranı	99%	97%	96%	95%	94%	97%	96%	98%	98%	98%

Gemi geri dönüşümü için en uygun istatistiksel parametre, “boş ağırlık’tır.” (LDT, Light Displacement Tonne). Bu parametre, geri dönüştürülmesi düşünülen gemiden elde edilecek metal hurda miktarı ile ilgili tahmini kolaylaştırdığı gibi, tüm geri dönüşüm alım-satımları LDT üzerinden yapıldığı için ticari anlamda da yararlı bir bilgi sağlar.Dünya gemi geri dönüşüm kapasitesine bu parametre bağlamında bakıldığı zaman ise, şekilde sunulduğu üzere hacmin 2,1 ile 12,2 milyon LDT arasında değiştiği ve yıllık 7,3 milyon LDT ortalamasına varıldığı görülmektedir.

Şekil 2.7.6. Geri dönüştürülen tonaj hacmi



2.7.3.1. Hong Kong Sözleşmesi’nin Gelişimi

Gemi geri dönüşümü endüstrisinin yararları takdir edilirken, tesislere ilişkin çalışma pratiğinde ve çevresel standartlarda henüz küresel ölçekte ümit edilen düzeye

erişilememiştir. Özellikle son 20 yıldır, sivil toplum örgütleri güvenli ve çevreye duyarlı gemi geri dönüşüm faaliyetleri için kampanyalar yürütmektedir. Bu durum, gemi geri dönüşümünü uluslararası ortak standartlarla düzenlemek için yollar arayan politikacılar ve idareciler üzerindeki baskıyı arttırmaktadır.

Probleme ilk uluslararası yaklaşım, 1989'da kabul edilerek imzaya açılan, 1992'de yürürlüğe girmiş, ülkemiz tarafından 1994 yılında taraf olunan ve 180 ülkenin taraf olduğu Basel Sözleşmesidir. (The Basel Convention on the Control of Transboundary Movement of Hazardous Wastes and Their Disposal, Tehlikeli Atıkların Sınır Ötesine Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi)

Ancak, Basel Sözleşmesi, tehlikeli atıklara ilişkin hükümler içerdiğinden ve hurda gemilere ilişkin uygulanabilir hükümleri geliştirilmediğinden uluslararası deniz ulaştırmasının paydaşları tarafından göz ardı edilmiş olup, sözleşmenin gemi geri dönüşüm endüstrisi için sıkıntılar yarattığı ortaya çıkmıştır.

Bunun yanı sıra sözleşme'de, Avrupa Birliği tarafından tehlikeli atıkların OECD üyesi olmayan ülkelere ihraç edilmesini yasaklayan yeni bir karar (the Ban Amendment,Yasak Kararı)alınmıştır.

Ayrıca, Basel Sözleşmesi ve Yasak Kararının eşdeğeri olan Avrupa Birliği mevzuatındaki Atık Taşınımı Tüzüğü'nün (Waste Shipment Regulation) yine hurda gemiler için uygulanabilir bir mekanizma içermemesi nedeni ile ömrünü tamamlamış Avrupalı gemilerin %91'inin, yukarıda bahsedilen mevzuattan kaçınarak, farklı çözümlere yöneldiğini AB Komisyonu tarafından belirlenmiştir.

Yaşanan zorluklar nedeniyle IMO nezdinde bir karar alınarak Deniz Çevresini Koruma Kurulu'na "gemi geri dönüşümü konusunda yeni ve yasal bağlayıcılığı olan bir enstrüman geliştirilmesi" kararlaştırılmıştır.

Bu bağlamda yapılan çalışmalar sonucunda 11-15 Mayıs 2009 tarihlerinde Hong Kong'da, adı "Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü İçin Hong Kong Sözleşmesi" olan sözleşmeyi kabul etmiştir.

Sözleşme, insan sağlığı ve çevreye ilişkin risklerin güvenli bir şekilde azaltılmasına yöneliktir. Bu işlev, sözleşme'nin ortaya koyduğu insan sağlığı ve çevrenin korunmasına ilişkin kurallar, işçi güvenliği ve eğitimi konusundaki koşullar, acil durumlara hazırlık ve müdahale konusundaki kurallar ile izleme, raporlama ve kayıt tutma sistemleriyle

gerçekleştirilecektir.Gerek gemi geri dönüşüm kapasitesi anlamında, gerekse bayrağı altındaki kayıtlı tonaj anlamında birçok devlet, Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi için yoğun olarak çalışmaktadır.Ancak çoğu idari sistemlerde herhangi bir uluslararası sözleşmenin kabulü aşamaları oldukça karmaşık ve zaman alıcıdır.

Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesine kadar geçecek olan zaman dilimi 'ara süreç' olarak tanımlamakta olup sözleşme bugün yürürlüğe girse dahi gereklerini karşılamak konusunda zorlanmayacağı için Türkiye bu süreci rekabetçi bir araca dönüştürebilecektir.

2.7.3.2. Avrupa Birliği'ndeki Gelişmeler

Basel Sözleşmesi'nin gemilerin geri dönüşümünü düzenleyemeyeceğinin anlaşılması, Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe giriş tarihinin gecikeceği endişesiyle ara dönemde uygulanabilir, yaptırımların düzenlenmesine ilişkin, 2012 yılının Mart ayında Avrupa Komisyonu, Gemi Geri Dönüşümüne İlişkin Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin Bir Kanun Önerisi'ni (Proposal for a Regulation of the European Parliament and Council on Ship Recycling) kabul etmiştir.

Önerilen düzenleme her ne kadar bazı ek kurallar içerse de Hong Kong Sözleşmesi temeline dayanmaktadır. Gelecekte Hong Kong Sözleşmesi yürürlüğe girdiğinde, Avrupa Birliği kendi kurallarıyla uluslararası bu sözleşmeyi aynı düzeye rahatlıkla getirebilecektir.

Her ne kadar taslak üzerinde Avrupa Konseyi'nin haklı eleştirileri olsa da önerilen düzenleme, Avrupa Komisyonu'nun Hong Kong Sözleşmesi'ni Avrupalı gemilerin geri dönüşümü için pratik ve uygulanabilir bir standart olarak görmesi anlamında olumlu bir gelişmedir.

Uluslararası Standardizasyon Organizasyonunun, ISO 30.000 Gemi Geri Dönüşüm Yönetim Sistemleri Serisi ise hem AB platformunda atılması planlanan adımlar için hem de Hong Kong Sözleşmesi'nin erken yürürlüğe girebilmesi için önemli bir adımdır.

2.7.3.3. Ülkemizin Mevcut Durumun Değerlendirilmesi

Türkiye'de Gemi Sökümün tarihçesi istisnai bazı faaliyetlerle Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar uzansa da, bahsedilmeye değer sektörel faaliyetler 1940 ve 1950'li yıllarda İstanbul Haliç'te başlamıştır. 1970 yılına kadar devam eden faaliyetler Haliç'in konumu nedeniyle haklı olarak kapatılmıştır.

Aliağa Arap çiftliği mevkiinde Taşlı Burnu ile Ilıca Burnu arasında kalan alanın Gemi Söküm Sanayi Bölgesi olarak planlanması ile sektörün Aliağa'daki süreci başlamıştır. Tesislerin bu alanda kurulmasının ana sebebi bölgeye yakın olarak faaliyette bulunan demir-çelik fabrikalarının hammadde ihtiyaçlarının karşılanmasıdır.

Gemi söküm faaliyetleri 1986 yılında çıkarılan Gemi Söküm Yönetmeliği ile yasal çerçeveye alınmıştır. Halen bu alanda, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Gemi Söküm İzni ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından verilen Gemi Söküm Yetki Belgesine sahip 21 firma faaliyetlerini sürdürmektedir.

Sektör, 2001 yılında, dernek merkezini Aliağa Gemi Söküm Bölgesine taşıyarak, örgütlenmiş, çalışma koşullarını düzeltme, çevre ve iş sağlığı ile ilgili tüm kurallara uyma kararlığını derneğin önderliğinde başlatmıştır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, UDHB ve dernek yetkilileri ile söküm alanlarındaki çevre ve iş sağlığı yatırım ve tedbir kriterleri belirlenmiş tesislere uygulanmıştır.

Özellikle 2008 yılında, alınan önlem ve yapılan yatırımların uluslararası platform ve toplantılarda dernek tarafındandevlet destekli olarak anlatılması, yabancı heyetlerin tesislerde yaptığı incelemeler sonucunda, Türk gemi geri dönüşüm sektörünü dünyada yükselen trend haline getirmiş olup, 2012 yılında bu husus söküm tonajımıza yansıyarak, 281 adet gemiye tekabül eden 927.000 LDT'yi yakalamıştır.

Ülkemiz, gemi geri dönüşüm sanayinde kolay bulunabilir kalifiye sayılabilecek iş gücünün Avrupa'ya göre ucuz olması, pazara (Avrupa) olan yakınlık, Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip tek ülke olunması, tesislerinin toplu olarak Aliağa bölgesinde bulunması, OECD Üyesi tek gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip ülke olması, Geri dönüşüm malzemelerinin ülke içinde ihtiyacının olması ve bunların gemi söküm ile elde edilebilir olması, Türk insanının girişimci yapısı, OCED üyesi olarak gemi söküm açısından Basel anlaşmasına göre avantajlar, tek cidarlı tankerlerin sökülmesi, OECD içindeki devlet gemilerinin sökümü, global büyümenin yavaşlaması, ABD donanma ve destek gemilerinin sökümü gibi hususlar son senelerde geri dönüştürdüğümüz hacmin artışında etkili olmakla birlikte, geleceğe dönük plan yaparken de göz önünde bulundurulması gereken hususlardır.

BÖLÜM 3

SEKTÖRÜN SORUNLARI VE DARBOĞAZLAR

3.1.Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri

3.1.1 Liman mevzuatının uygulaması ve yaşanılan sorunlar

655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile kurulan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının almış olduğu görev ve yetkiler dışında limanlarla ilgili temel mevzuatın, 618 sayılı Limanlar Kanunu olduğu söylenebilir. Limanların inşası 3621/3830 sayılı Kıyı Kanunu ve Kıyı Kanununun Uygulama Yönetmeliği kapsamında uygulama imar planı kararı ile gerçekleşmektedir. Bu aşamada Limanlar Kanununun 4. maddesinde liman reisliğinden izin alınması gerektiği vurgulandığından Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığın uygun görüşünün alınması şarttır.

Kıyı kanunu ile Limanlar Kanununun çeliştiği şeklinde değerlendirme yapılabilirse de esasta Kıyı Kanunu kıyı ve sahil şeritlerindeki düzenleme yapılmasını açıklamakta ve bu alanlarda yapılabilecek yapı ve tesisler için uygulama imar planı gerektiğini ortaya koymaktadır. Diğer taraftan, uygulama ve cezai işlemlerin 3194 sayılı İmar Kanunu çerçevesinde yapıldığı görülmektedir. Mücavir alan sınırları içinde ve dışında karada ve su alanında yapılacak bütün yapı ve binaların bu kanun çerçevesinde gerçekleştirilmesi gerekmekte olup, Limanlar Kanununun yürürlüğe girdiği tarihte imar kanunu ile ilgili bir mevzuatın olmadığı bilinmektedir. İmar Kanunu bir yapı yapılabilmesi için gerekli olan şartları ortaya koyduğundan Limanlar Kanunu ile çeliştiği söylenemez. Diğer taraftan özel idarelerle ilgili mevzuat da belediye sınırları dışındaki uygulama açısından uygulamada dikkate alınması gereken bir husustur.

618 sayılı Limanlar Kanunu gereği kıyıda yapılacak yapılar için liman reisliğinden alınacak izin, bir yapının yapılabilmesi için gerekli olan imar planı ve ruhsat işlemlerini içermemekte olup, kıyıda yapılabilecek yapılar için liman başkanlığının görüşünün alınması zorunluluğunu ortaya koymaktadır.

Kıyılarda imar planı onama yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığında, turizm bölgelerinde Kültür ve Turizm Bakanlığında, özel çevre koruma alanlarında Özel Çevre

Koruma Kurulu Başkanlığında, özelleştirme kapsamında olan yerlerde ise Özelleştirme İdaresi Başkanlığında bulunmaktadır.

Bunun dışında sahil şeridinde belirlenmiş olan içerisinde tersane, liman gibi kıyı tesislerini de bulunduran serbest bölgeler bulunmaktadır. Bu alanlar Bakanlar Kurulu Kararı ile belirlenirken denizden bir kısım alan bu sınırlar içerisinde yer almışsa bu alan içindeki plan onama yetkisi serbest bölgede belirlenmemişse Çevre ve Şehircilik Bakanlığında bulunmaktadır. Kıyı Kanununda yer alan ve tanımı yapılmamış olan "İlgili İdaresi" tarafından teklif imar planların valiliğe sunulması ifadesi gereği ve Danıştay kararı uyarınca teklif planlar için belediye meclis kararı alınması gerekmektedir. Bu uygulama sürecini uzatmakta ve yatırımcıları zor duruma düşürmektedir.

Kıyı mevzuatının uygulaması ile ilgili olarak, 1996 yılında mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca Yatırımcılar Tarafından Kıyı Yapılarında Uygulanacak Prosedür yayımlanmış ve bu doğrultuda işlemler gerçekleştirilmekte iken görülen aksaklıkların giderilmesi konusunda 2006 yılında mülga Ulaştırma Bakanlığı, mülga Denizcilik Müsteşarlığı ile Maliye Bakanlığında temsilcilerin katılımıyla Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca bir çalışma başlatılmış ve bu çalışma sonucunda 1996 tarihli Genelge iptal edilerek, yerine 2007/2 sayılı mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Genelgesi yayımlanmıştır ve müteakiben 6/7/2011 tarihli ve 27986 sayılı Resmi Gazetede liman yatırımlarında ilgili kurum/kuruluşların yapacakları işlem ve aşamalarını belirten Kıyı Yapıları Prosedürü "Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" yayımlanmıştır.

Bu genelgeye bakıldığında devletin hüküm ve tasarrufu altındaki alanlarda yapılacak yapılar için öncelikle Maliye Bakanlığından ön izin alınması gerektiği görülmektedir. Ön izin ile ilgili işlemler konusunda Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelik ve bu kapsamda çıkartılmış Milli Emlak Tebliğleri çerçevesinde işlemlerin gerçekleştirildiği görülmektedir.

Bunun yanı sıra 5084 sayılı Kanun kapsamında bedelsiz devir işlemleri de yapılmaktadır. (Bu kanunun bedelsiz ile ilgili devir maddesi mülga oldu) Söz konusu kanun ilk çıktığında kıyılar kapsam dışında iken daha sonra yapılan değişiklikle kapsama dâhil edilmiş, böylece kıyı yapılarına yönelik yatırımcılar bu kanundan yararlanır hale gelmiştir. Söz konusu kanun kalkınmada öncelikli yöreler ile 2001 yılında Gayri Safi Milli Hasılası 1500 Doların altında olan yöreleri kapsamaktadır. Kıyılarda hazine arazileri için ön izin işlemi Maliye Bakanlığınca kendi mevzuatı kapsamında gerçekleştirilmekte olup, bununla

ilgili süreç belli değildir. Ayrıca tahsis işlemleri ihale ile bedeli karşılığında yapıldığından bir yere birden fazla talipli olabilmekte, ihale sonucunun nasıl sonuçlanacağı kesin değildir. Yatırımlarda devlet yardımlarına dair karar kapsamında yatırım teşviki ile ilgili hususlar liman yatırımcılarını doğrudan ilgilendiren bir mevzuattır.

Liman tesisleri ön izin işlemi için ilk müracaat ilgili valiliğe yapılmakta olup, 150 milyon Dolar ve üstü bir yatırım yapılması söz konusu ise bu tür yatırımlar için sadece pazarlık ihalesi yapılarak yatırımcıya direk ön izin veya tahsis işlemi gerçekleştirilebilmektedir.

2007/2 sayılı Genelge de ön izin süreci dışında imar planı onay işlemi süreci 90 iş günü olarak belirlenmiştir. Diğer taraftan onaylı imar planı mevcut kıyı yapılarında yapılacak tevsi yatırımları için Çevre ve Şehircilik Bakanlığının sadece Maliye Bakanlığı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının (AYGM, TKYGM) görüşlerini alması sağlanmıştır. Bahsedilen prosedür yatırımcılar tarafından memnuniyetle karşılanmıştır.

Diğer taraftan, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Genelgede yer alan ön izinle ilgili işlemler için bu tür tevsi yatırımlarda ön izin belgesini şart koşmayacağına dair yazışmaları olmuştur. Bu uygulamada mevcut tesisleri teklif imar planı sunma işlemlerini çabuklaştırıcı bir özellik taşımaktadır. Ancak, süreçlerde zaman zaman gecikmeler yaşanabilmektedir.

Diğer taraftan, kıyı yapıları (liman, iskele, rıhtım, tersane, mendirek, dalgakıran vb.) kapasitesine bağlı olarak ÇED Yönetmeliği hükümlerine tabi olduğundan, "Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu" kararı veya "Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Değildir" kararı alınmadıkça bu projelere hiç bir teşvik, onay, izin, yapı ve kullanım ruhsatı verilemez, proje için yatırıma başlanamaz ve ihale edilemez. Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED); gerçekleştirilmesi planlanan bir projenin hazırlık, inşaat, işletme ve işletme sonrasında çevre unsurları üzerine doğrudan ya da dolaylı olarak, kısa veya uzun dönemde, geçici ya da kalıcı, olumlu ya da olumsuz yönde olabilecek etkilerin ortaya konduğu, olumsuz yöndeki etkilerin önlenmesi ya da en aza indirilmesi için alınacak önlemlerin belirlendiği, seçilen yer ile teknoloji alternatiflerinin fiziksel, sosyal ve ekonomik yönden değerlendirildiği bir çalışmadır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Kuruluş Kanunu gereği, kıyılarda inşaat projesi onayı AYGM'nin görevleri arasında yer almaktadır. Uygulamada AYGM inşaat projelerini onaylamakta, ancak özel sektöre ait inşaat projelerinde sadece dolgu vasıflı yapıların projesini onaylamaktadır. Bina vasıflı yapıların projesini ise

onaylamamaktadır. Bu durumda bu tür yapıların projelerinin belediye ve mücavir alan sınırları içerisinde ilgili Belediyesi tarafından, dışında ise valilik tarafından onaylanması gerekmektedir. Valilik bu görevini Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü aracılığıyla yürütebilmektedir.

Kıyıda yapı yapılabilmesi için temel olarak imar planı, onaylı inşaat projesi ve tapu yerine geçen belge yani Maliye Bakanlığı izni gereklidir. Bu üç unsur bir araya geldikten sonra inşaat ruhsatı alınarak yatırıma geçilmesi gerekmektedir. İnşaat ruhsatı konusunda belediye ve mücavir alan sınırları içinde ilgili belediyenin ruhsat vermesi gerekirken geçmişten gelen uygulamadaki aksaklıklar veya bilgi eksikliğinden bu konuda sorunlar bulunmaktadır. Dolayısıyla inşaat bitimi sonrası alınması gerekli olan yapı kullanma izni de sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

2007/2 sayılı Genelgede uygulama inşaat projelerinin AYGM tarafından onaylanması 45 günlük süreye bağlanmıştır. İnşaat bittikten sonraki aşamada AYGM'nin projeye göre tamamlanmıştır konusu belediyelerin yapı denetim firması talebi ile uygulamada problem oluşturmaktadır.

Kıyı tesislerinin Genelgeye göre Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına müracaat ederek işletme izni almaları gerekmekte olup, taleplerin değerlendirilerek sonuçlandırma süreci 45 işgünü olarak belirlenmiştir. Ancak gerek tersaneler gerekse diğer kıyı tesisleri için işletme izin yönetmeliği çıkarılarak iki farklı mevzuat mevcut hale gelmiştir. Boru hattı ve dolum tesisine sahip olan gaz dolum tesisleri işyeri açma ve çalışma ruhsatı kapsamı dışında iken, bilahare Belediye Kanunu ve İl Özel İdaresi Kanunda yapılan değişikler sonrasında İşyeri Açma ve Çalışma Yönetmeliğinde değişiklik yapılarak anılan tesisler de kapsama dahil edilmiştir. Bu tür tesislere Enerji Piyasası Düzenleme Kurumunca lisans verilmektedir. Diğer taraftan tersaneler işyeri açma ve çalışma ruhsatı alması gereken tesisler arasında yer almakta iken limanlara bu listede yer verilmemiş, ancak listede yer almayan tesisler için uygun bir sınıflandırma yapılır şeklinde hüküm getirilmiştir. Bu kapsamda yapılan değerlendirme sonucunda limanların gayri sıhhi müessese kapsamına sokulduğu bilinmektedir. Dolayısıyla işyeri açma ve çalışma ruhsatı alınması gerekmektedir.

Turizm yatırımlarında turizm yatırım belgesi ve turizm işletme belgesi şeklinde bir uygulama bulunmaktadır. Kurulan tesisin faaliyete geçmeden önce İş Güvenliği ve Sağlığı Kanunu kapsamında kalması durumunda Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığından izin alınması gerekmektedir.

3.1.1.1.Mevzuat kaynaklı sorunlar

Liman işletmesi ile ilgili olarak birden çok kamu kurumunun yaptırım uygulayabilmesi, uygulamada yetki çakışmasına neden olabilmektedir. Bu duruma, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Kod) kurallarının uygulanması çerçevesinde liman giriş ve çıkışlarında kontrollerde karşılaşılan yetki karmaşasıdır. Gümrük birimleri uygulamada, liman sahasının gümrüklü saha olduğu gerekçesiyle yetkinin kendi teşkilatında olduğu yönünde yaklaşım gösterirken, ISPS Kod gereği limanın karadan ve denizden gelecek tehlikelere koruma görevinin özel güvenlik teşkilatında olması örnek gösterilebilir.Limanlar gelen ve giden yükün en kısa sürede liman kullanıcısına ulaştırılmasına imkân sağlayan tesisler olmasına rağmen, gelen ve giden yüklerin tabi oldukları mevzuatın kısa sürede sonuçlandırılamaması gecikmelere neden olmaktadır.

Gümrük mevzuatının işletmeci kuruluşlara yüklediği yükümlülüklerin uygulamada farklı yorumlanabilmesi, gözetim ve kontrole yönelik yatırımların getirmiş olduğu maliyetlerin liman işletmecilerince olumsuz olumsuzluklara yol açtığı belirtilmektedir. Bu amaçla gerekli görülen yatırımlar kamu tarafından hayata geçirilip, bu hizmeti alan (gözetim ve denetime tabi olan) liman kullanıcısından belirlenecek oran üzerinden ücretin tahsil edilmesi yönündeki uygulamanın liman tesisleri arasında yeknesaklığı ve fırsat eşitliği açısında uygun olacağı değerlendirilmektedir. Liman izinlerinin alınmasında birden fazla kamu kurumunun iznine ihtiyaç duyulması; belediyelerin uyguladığı imar planları ile Kıyı Kanunu gereği hazırlanan imar planlarının çakışması. Belediyelerin kıyı düzenlemelerinde şehir planlamasını ön planda tutarken, liman kullanıcısı ve yatırımcısı için ise önemli olanın ulaşım modlarına yakınlık, denizalanı, genişleme alanı ve benzeri olması çakışmalara yol açmaktadır.

3.1.1.2. Gümrük mesaisi sorunu:

Gümrük süreçleri, birebir limanının çalışma saatlerini etkilemektedir. Zaten yetersiz olan liman kapasitesi, bir de mesai saatleri içerisinde çalışmak zorunda kalmaktadır. Halen mesai uygulamalarının yarattığı sıkıntılar ile yüksek kapasitede çalışan limanların çalışma aralıklarının genişletilmesi maksadı ile gümrük teşkilatlarının çalışma organizasyonlarının halen 24 saat çalışan limanlara göre revize edilmesi ve mesai uygulamalarının gözden geçirilmesi değerlendirilmelidir.

Limanlarda mesai saatleri dışında yapılan işlemlerin ilave gümrük ücretlerine tabi olması dolayısı ile bu ilave ücretlendirmeden kaçınmak isteyen liman kullanıcıları

tarafından işlemler günün belirli saatlerine yoğunlaştırılmakta ve bu da gün içerisinde bazı periyotlarda liman içerisinde ve limanlara yaklaşma yollarında ciddi iş ve trafik yoğunluklarına sebep olmaktadır. Bu sıkışıklık ise gün içerisinde, halihazırda yüksek kapasite oranları ile çalışan limanlarımızda, özellikle iskelelerde yükleme ve tahliye hizmetlerinin yoğun olduğu periyotlar da göz önüne alınarak liman kaynaklarının (personel ve ekipman) dağılımını etkilemekte ve kaynakların verimli kullanımını engellemektedir. Ayrıca kapı giriş ve çıkış hizmetlerinin gece 24:00 sonrası tam olarak verilememesinin de getirdiği çekinceler dolayısı ile liman kullanıcıları gün içerisinde işlem yapmaya yönelmektedirler.

3.1.1.2.1. Çözüm Önerisi:

Gümrük işlemini tamamlanmış yüklerin limanlara giriş ve çıkışlarının günün her saatinde makul ve uygulanabilir ilave ücret ve personel istihdamı ile sağlanması halinde bu yoğunluğun giderilebileceği düşünülmektedir.

Kontroller, istenen evrak, güncel olmayan yönetmelikler limanların gelişimini engellemektedir. Antreponun veya limanın 1 adet kapısı olması gerekliliği yönetmeliklerde vardır. Aynı anda 50 - 100 adet tır elleçleyen ve 1 tane giriş kapısı olan liman sıkıntının temelini oluşturmaktadır.

Gümrük kontrolleri, limanlardaki süreci olumsuz etkilemeyecek şekilde yapılmalıdır. Limanlardaki gümrük süreçlerinin incelenmesi ve basitleştirilmesi çalışma süreci başlatılmalıdır. Singapur Limanı gibi dünyanın birçok limanında gemi daha limana varmadan denizde seyir halinde iken limanda indireceği yük ile ilgili gümrük işlemleri tamamlandığı modern bir yöntem hedeflenmelidir.

3.1.1.3. Transit konteyner uygulamasındaki sorunlar:

Transit olarak ülkemize gelen ve limanlarımıza boşaltılan konteynerlerin transit aktarma beyannamesi verilmesinde, beyannameye ticari fatura, çeki listesi gibi belgelerin eklenmesi, konteynerlerin sahte emtia şüphesi veya başka nedenlerle açılarak muayeneye tabi tutulması, muayene sırasında malların orijinalliğinin veya vasfının bozulması, malın cinsine göre kimyevi tahlile tabi tutulması gibi olumsuz faktörler mevcuttur. Bu nedenlerle konteyner taşıyan armatörler, hem risk altına girmekte, hem de taşıdığı malı zamanında yerine ulaştıramamalarından dolayı tazminat ödemektedir. Bundan dolayı hatlar konteyner üslerini komşu ülkelere kaydırmışlardır. Bu ülkeler transit taşımacılıkta ülkemizin önüne geçmiştir.

3.1.1.4. Meslek standartları sorunu

Genç ve dinamik bir nüfusa sahip olan Türkiye'nin bu önemli kaynağını kalkınmasının itici gücü haline getirmede sıkıntıları mevcuttur. Mesleki teknik öğretimin işgücü piyasasının taleplerine uygun nitelik ve nicelikte eleman yetiştirememesi ile eğitim sonucu verilen belgelerin o kişinin yeterlilikleri hakkında tatmin edici bilgiler içermemesi çözülmesi gereken sorunların başında gelmektedir. Sistemin henüz oluşturulmamış, işlemeyen temel iki parçası mevcuttur. Bunlardan birisi mesleki danışmanlık diğeri ise meslek standartları ve buna dayalı sınav ve belgelendirme sistemidir.

Bilindiği üzere, bugün ülkemizde insanlara meslek kazandırmak amacıyla örgün ve yaygın mesleki eğitim hizmetleri sunulmaktadır. Ancak, verilen eğitimin iş yaşamının istek ve ihtiyaçlarından kopuk olduğu, iş yaşamının kendine özgü dinamizminin eğitime gerektiği ölçüde yansıtılamadığı her vesile ile ifade edilmektedir. Buna bağlı olarak işverenler tarafından dile getirilen diğer bir eleştiri ise, gerek örgün ve gerek yaygın eğitim faaliyetleri sonucunda verilen belgelerin kişilerin sahip oldukları bilgi ve becerileri yeterince ve güvenilir biçimde yansıtmadığı yönündeki yaygın kanıdır. Çalışarak beceri edinen kişilerin büyük bir bölümü ise, sahip oldukları becerilerini belgelendirememektedirler. Ayrıca, örgün eğitim dışında kamu veya özel kurumların düzenledikleri kurslar sonucunda verilen belgelerin ise muhtevası ve geçerliliği konusunda tereddütler bulunmaktadır.

Çoğu zaman bir kurumun verdiği bir belge diğer kurumlar tarafından kabul edilmemekte, bu ise eğitim ve istihdam yaşamı arasında anlaşmazlık ve kargaşalara neden olmaktadır. Bütün bunlar, eğitim veren kuruluşlar, eğitim alanlar ve onları istihdam eden işverenler arasında güvensizliğin hâkim olması sonucunu doğurmaktadır. Bu durum işgücü piyasası taleplerinin eğitime yansıtılmasını engellediği gibi, eğitilmiş kişilerin istihdamını da olumsuz etkilemektedir. Mevcut sistemin, herhangi bir şekilde eğitim almış kişilere istihdam sağlamada; istihdam edilmiş kişilerin eğitim yoluyla teknolojik gelişmelere adapte edilmesi veya yeni işlere hazırlanmasında sıkıntılar gözlemlenmektedir. İstihdam ve eğitim kuruluşları arasındaki koordinasyonsuzluğa sebep olan hususların başında ülke çapında genel kabul görmüş bir meslek standartları, sınav ve belgelendirme sisteminin olmaması gelmektedir. İşçi ve işveren kesiminin sistemin işleyişinde etkin olarak yer alamaması sebebiyledir ki, eğitim programları eğitim veren kuruluşlarca tek taraflı olarak hazırlanmaktadır. Ayrıca, geçerli bir sınav ve belgelendirme sisteminin olmaması, herhangi bir şekilde belge sahibi olanların sahip oldukları bilgi ve beceriler konusunda güvenilirliği azaltmakta ve eğitim ve istihdam kuruluşları arasındaki koordinasyonu olumsuz yönde etkilemektedir.

Yukarıda kısaca değinilen problemlerin çözümü için 21 Eylül 2006 tarihli ve 5544 sayılı Kanun ile Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) kurulmuştur. MYK'nın temel misyonu, meslek standartlarını temel alarak, teknik ve meslekî alanlarda ulusal yeterliliklerin esaslarını belirlemek; denetim, ölçme ve değerlendirme, belgelendirme ve sertifikalandırmaya ilişkin faaliyetleri yürütmektir.

MYK, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının ilgili kuruluşu olup kamu tüzel kişiliğini haiz, idari ve mali özerkliğe sahip, özel bütçeli bir kamu kurumudur. Kurumun temel görevi; Avrupa Birliği ile uyumlu "ulusal mesleki yeterlilik sistemi"ni kurmak ve işletmektir.

MYK"nın temel görevleri bağlamında, meslek standartlarının belirlenmesi öncelik arz etmektedir. Eğitim ve öğretim programlarının iş piyasası gereklerine göre oluşturulmasında, bireylerin mesleği icra edebilme becerilerinin tespitinde meslek standartları temel teşkil etmektedir. Meslek standardı; bir mesleğin başarı ile icra edilebilmesi için, gerekli bilgi, beceri, tavır ve tutumların neler olduğunu gösteren asgari normlar olarak tanımlanabilir.

Ulusal Meslek Standartlarının Hazırlanması Hakkında Yönetmelik, 5 Ekim 2007 tarihli Resmi Gazetede, Sektör Komitelerinin Kuruluş, Görev ve Çalışması Hakkında Yönetmelik ise 27 Kasım 2007 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Ulusal Meslek Standartlarının Hazırlanması Hakkında Yönetmelik incelendiğinde; meslek standartları taslaklarının objektif ölçütlere göre seçilecek kurum/kuruluşlara hazırlatılması, bu taslakların sektör komitelerinin incelemesinden geçtikten sonra MYK Yönetim Kurulunca onaylanması ve ulusal meslek standardı olarak Resmi Gazetede yayımlanması hüküm altına alınmıştır. Limancılık sektöründe sivil toplum kuruluşu Türkiye Liman İşletmeleri Derneği TÜRKLİM, kendimisyonunun vermiş olduğu bilinç ve sorumluluk ile kendi sektöründe, kendi standardını belirleyen kuruluş olma isteğini MYK'ya iletmiş ve MYK tarafından yapılan inceleme sonucunda "Limancılık Meslek Standartlarını hazırlama" konusunda yeterli bulunarak, 11.03.2009 tarihinde yapılan protokol ile yetkilendirilmiştir.

Meslek standartlarının hazırlanması amacıyla bu konuda uzman bir danışman firma ile sözleşme imzalanmış ve çalışmalara başlanmıştır. Bu çalışmada öncelikle TÜRKLİM üyelerinin yoğunlukla faaliyet gösterdiği 20 meslek tespit edilmiş, Limancılık Meslek Ağacı/Haritası çıkartılarak, standardı geliştirilecek meslekler belirlenmiş ve her kademede MYK onayı alınarak mesleklerin standartları belirlenmeye başlanmıştır.

Ulusal Meslek Standardı : “Bir mesleğin başarı ile icra edilebilmesi için gerekli bilgi, beceri, tavır ve tutumların neler olduğunu gösteren asgari normdur. İş ve eğitim dünyasının üzerinde uzlaştığı belgedir. MS taslakları sektörü temsil edebilen ve yetkinliği iş dünyası aktörlerince katılımcı anlayışıyla hazırlanır.” şeklinde tarif edilmektedir. Bu kapsamda; Liman Operasyon Müdürü,Liman Terminal Şefi, Ambar ve Antrepo Şefi, Liman Rtg ve Ssg Operatörü, Liman Crs ve Ecs Operatörü,Pompa ve Tank Saha Operatörü, Liman Puantörü, Mobil Vinç Operatörüstandartları TÜRKLİM tarafından hazırlanmış, MYK tarafından onaylanarak Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Bu çalışmalara paralel olarak yine Mesleki Yeterlilik Kurumu ile Eylül 2010 ayında bu kez hazırlanan standartlara dayalı olarak ulusal yeterliliklerinin TÜRKLİM tarafından hazırlanması konusunda sözleşme imzalanmıştır. Ulusal yeterliliklerin tanımı şöyledir: “MYK tarafından onaylanarak ulusal yeterlik çerçevesine yerleştirilen, bireyin sahip olması gereken bilgi, beceri ve yetkinlik ile ölçme ve değerlendirme kriterlerini içeren dokümanlardır.

Ulusal yeterlilikler, ulusal meslek standartları ya da standartları oluşturan alt birimler, bunların bulunmadığı hallerde ise uluslararası meslek standartları esas alınarak geliştirilmektedir. Ulusal yeterlilikleri çalışmalarına başlamadan önce Merkezi Finans ve İhale Birimi tarafından Türkiye’de mesleki yeterliliklerin oluşturulmasını desteklemek amacıyla Avrupa Birliği tarafından finanse edilen VOC-TEST projesi hibe programı ilan edilmiştir. Bu gelişme üzerine TÜRKLİM tarafından “TÜRKLİM Kariyer-Port” projesi hazırlanarak hibe programına başvurulmuş ve 23.03.2011 tarihinde Merkezi Finans İhale Birimi ile sözleşme yapılarak projeye başlanmıştır. Bu proje ile bu sektörde hali hazırda çalışıp bir yeterlik belgesine sahip olmayanlar ile limancılık sektörüne girmek isteyenlerin mesleki niteliklerini belgelendirebilecekleri bir sınav ve belgelendirme merkezi kurulması hedeflenmektedir.

Bununla birlikte, 1 Kasım 2011 tarihli ve 28102 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'de yeralan; deniz ve içsular ulaştırması alanında liman, iskele veya kıyı yapısı işletmecisi ile gemi işletmecisi, organizatör, acente, komisyoncu ve benzeri faaliyette bulunanlar ile gemi adamları başta olmak üzere bu işlerde çalışanların mesleki yeterlik şartlarını belirlemek, bununla ilgili eğitim vermek veya verdirmek, sınav yapmak veya yaptırmak ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek hükmü çerçevesinde liman işletmeciliği yapan/yapacak kuruluşların mesleki yeterlik şartlarının belirlenmesine yönelik mevzuat çalışması planlanmış olup, ülkemizde liman işletmeciliği mesleki standartlarının geliştirilmesi hedeflenmektedir.

3.1.2. Mali mevzuat

3.1.2.1. Ön izin bedeli :

14.03.2009 tarih ve 27169 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan, Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin 12. maddesinde ön izin bedeli, "Ön izin bedeli, irtifak hakkı veya kullanma izni ihale bedelinin yüzde yirmisidir." şeklinde belirlenmiş ve 75.maddesinde, "İrtifak hakkı veya kullanma izni ihalesi sonucunda, yapılacak yatırım için ön izne ihtiyaç duyulması halinde, lehine irtifak hakkı tesis edilecek veya kullanma izni verilecek yatırımcıya; fiili kullanım olmaksızın tescil, ifraz, tevhit, terk ve benzeri işlemlerin yapılması veya imar planının yaptırılması, değiştirilmesi ya da uygulama projelerinin hazırlanması ve onaylatılması gibi işlemlerin yerine getirilebilmesi için, bir yıla kadar ön izin verilir. Gerekli hallerde bu süre toplamı dört yılı geçmemek üzere uzatılabilir.

Uzatılan süreye ilişkin ön izin bedeli, bir önceki yıl ön izin bedelinin Türkiye İstatistik Kurumunca yayımlanan Üretici Fiyatları Endeksi (ÜFE - bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde değişim) oranında artırılması suretiyle tespit edilen bedeldir" şeklinde uygulanması hükme bağlanmıştır.

Devletin ilgili birimlerinin plan ile ilgili işlemlerinin, plan onaylanma süreci yatırımcının insiyatifinde olan bir husus olmaması dolayısıyla sürecin uzaması durumunda, Yatırımcıyı korumak maksadıyla alındığı belirtilen ön izin bedelinin yatırımlar üzerinde ilave mali yük oluşturabilmesi sözkonusu olacaktır.

3.1.2.2. Rayiç Bedel Tespiti:

Mevcut yönetmelik kullanım izni bedelinin tespitinde asgari değer tespitinin nasıl yapılacağı konusunda açıklayıcı hüküm getirmiş ve bu konuda Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik Madde12'de " b) Kullanma izni veya irtifak hakkı kurulmasında ilk yıl için, taşınmazın emlak vergisine esas asgari metrekare birim değerinin yüzde birinden az olmamak üzere tespit ve takdir edilir" hükmü getirilmiştir. Yönetmelikte asgari değer tespitinde açıklayıcı hüküm mevcut olmasının yanı sıra rayiç bedel ve ecrimisil tespiti konusunda da kriterler belirlenmiştir.

"300 Sıra No'lu Milli Emlak Genel Tebliği, V. Kira Bedelinin Tespiti" başlıklı bölümünde rayiç bedelin nasıl tespit edileceği belirlenmiştir.

Ayrıca, Yönetmelik Madde 85. (2)'de "Ecrimisil tespitinde, idarenin bu taşınmazdan işgalden önceki haliyle elde edebileceği muhtemel gelir esas alınır." hükmüne

uygulamada bu bedeller Maliye Bakanlığı tarafından belirlenmektedir.

Rayiç bedelin belirlenmesinde belediye, ticaret ve sanayi odaları, meslek odaları gibi yerel müesseselerden görüş alınmasının, ekonomik göstergelerin dikkate alınması ile rayiç bedel belirlenirken haksız rekabet ortamının oluşmasına neden olunmamasına özen gösterilmesinin yatırımı engelleyici bir ortamın oluşmaması açısından önemli görülmektedir.

Kira bedelleri: uygun ve rekabet edilebilir düzeyde olmalıdır.

Emlak vergisi: Belediyelerin liman dolgu alanlarından emlak vergisi almasının önüne geçilmelidir.

Dolgu alanları belediye ruhsat harçları:

3621 sayılı Kıyı Kanunu'na ve ilgili Kurumlarca onaylanan imar planlarına göre yapımı gerçekleştirilen dolgu ve iskele alanlarının ruhsatlandırılması konusu ile ilgili olarak belediyeler 3194 sayılı İmar Kanununa dayanarak yapı ruhsatı vermektedirler.

Ancak bu dolgu ve iskele alanları büyükşehir belediyeleri tarafından hazırlanan harç ücreti tarife formunda bina veya sanayi ve ticaret tesisleri kapsamında değerlendirilmekte ve bu dilim için belirlenmiş bulunan bina inşaat harcı tahakkuk ettirilmektedir.

Dolayısıyla limancılığın tabiatı gereği büyük alanlara ihtiyaç duyulduğundan bu tip dolgu ve iskele alanları için tarifede belirtilmediği halde yorumlanarak, kıyas yolu ile bir başka kategoriye sokularak çok yüksek meblağlarda harç ücretleri talep edilmektedir.

Çözüm Önerisi: Yukarıda belirtilen nedenlerle dolgu alan projeleri için ayrı bir tarifeye göre ruhsat harcı alınması gerektiği düşünülmekte olup, uygulamalardaki belirsizliğin ve koordinasyonsuzluğun ilgili Bakanlıkça değerlendirilmesi ve bu ücretlerin makul ve maktu bir şekilde tespit edilmesi ve "belediye grupları itibariyle harçların oranları listesinde" gerekli değişikliklerin yapılması.

3.1.2.3. Limanlarda alınan ücretler:

Liman sınırları içinde yer alan hizmetler üç kısımda incelenmektedir;

-Gemi ile ilgili hizmetler. (Pilotaj ve römorkaj, barınma, tatlı su, atıkların alınması)

-Yük ile ilgili hizmetler; (Yükleme-boşaltma, şifting, limbo, ardiye, terminal

hizmetleri)

-Liman tesislerinden faydalanma, yolcu hizmetleri.(Liman sahaları oto park, tartı hizmetleri)

Özelleştirme uygulamasından önce, ülkemizde genel amaçlı kıyı tesislerinin tamamı devlet eliyle çalıştırılmakta ve bu kıyı tesislerinde uygulanan tarifeler, mülga Ulaştırma Bakanlığı koordinatörlüğünde hazırlanmaktaydı. Böylelikle ülkemiz limanlarında tarife birliği sağlanmış ve liman hizmetleri tarifelerindeki ücret politikası belirlenmiştir.

Halen 10.06.1984 tarih ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 35.madde hükümlerine uygun olarak kamu limanlarında ücret tarifeleri belirlenmekte olup, özel sektör tarafından işletilen limanların bu hizmetlerden kılavuzluk ve römorkör hizmetlerine ilişkin uygulayacağı tarifelerin, TCDD ve TDİ tarifelerinden yüksek olamayacağı ve TCDD ve TDİ bu hizmetlerden çekildiği takdirde tespit edilecek tarifelerin mülga Denizcilik Müsteşarlığı'nın görüşü alınarak hazırlanacağı 28.01.1998 tarih ve 23244 sayılı resmi gazetede yayımlanan Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik ile belirlenmiştir.

Ülkemizde liman hizmetleri tarifelerinin Türk Lirası karşılığı olması ve Dolar karşısında sürekli değer kaybetmesi nedeniyle yılda 3-4 kez zam yapma mecburiyeti ortaya çıkmıştır. Bu nedenle dünya ekonomik konjonktüründeki dalgalanmalardan en az etkilendiği saptanan ABD Doları, dünya limanlarında standart bir para birimi haline getirildiğinden limanlarımızda da verilen hizmet tarifeleri 01.01.1983 tarihinden itibaren Dolar karşılığı olmuştur.Ayrıca, 3004 sayılı İskelelerin Ne Suretle İdare Edileceğine Dair Kanun'un (Vilayet, Hususi İdareler ile Belediyelerin ve Köylerin Elinde Bulunan İskele ve Rıhtımlar) Bakanlar Kurulu'na verdiği ücret tarifelerini tasdik yetkisi, mülga Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki 3348 sayılı kanunun 2. Maddesinin (a) bendi ile 14. maddesinin (c) fıkrası gereğince Ulaştırma Bakanlığı'na devredilmiş ve buna ilişkin 17.10.1988 tarihinde 1988/12 sayılı bir genelge yayınlanarak tarifeleri tasdik etme yetkisi liman ve deniz İşleri bölge müdürlüklerine verilmiştir.

Bununla birlikte 655 sayılı KHK ile tarifeleri belirleme konusunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne yetki verilmiştir. Bu yetki çerçevesinde Kıyı Tesisi İşletmeleri ve Taşımacılık Faaliyetlerinde Tarife Uygulanmasına Dair Tebliğ oluşturulması amacıyla bir çalışma planlanmaktadır. Halen 1 Ağustos 2003 tarihli tarifeler üzerinden işlem yürütülmektedir.

Tarifelerdeki ücret artışlarında;

-Bölgenin sosyo-ekonomik durumu ve özelliklerinin dikkate alınması,

-Toptan eşya fiyatları ile il geçinme endekslerinin göz önünde bulundurulması,

-Limanlarımızda uygulanan Liman Hizmet Tarifelerinin, Akdeniz ülkelerinin tarifeleriyle kıyaslama yapılarak diğer ülkelerde uygulanan tarifelerle rekabet edecek durumda olması,

-Denizcilik idaresinin görüşü alınmadan liman ücretlerinin arttırılması, özellikle ikili denizcilik anlaşmalarımız olan ülkelerle aramızda sorunlara neden olabilmesi,

Hususlarının dikkate alınması yerinde olacaktır.

Tarife düzenlemesine yönelik görüşler:

Şura gündem maddeleri içine Tarifelerinde koyulmak istendiği görülmüştür. Bazı limanların yüksek tarife uyguladığı belirtilerek liman hizmet fiyatlarının idare tarafından belirlenmesi istenmektedir.

Öncelikle bu tip girişimler kamu tarafından işletilen TCDD Limanları esas alınarak yapılmaktadır. (Özelleştirilen limanlar sözleşmeleri gereği belirli bir süre TCDD tarifesini uygulamaktadır) özelleşen limanların tamamen serbest rekabet kuralları çerçevesinde kendi tarifelerini belirledikleri ve diğer sektörlerde olduğu gibi bölgesel fiyat farklılıklarının doğal olarak olabileceği göz önüne alınmalıdır.

Bahse konu “tüm ülkemiz limanlarıyla yeknesaklık sağlayacak fiyat belirlemesi” sistemi nedeniyle geçmişte kamu tarafından işletilen limanların bazıları yük bulamamış ve zarar eden kuruluşlar haline gelmişlerdir.

Bakanlık tarafından limanlarda verilen kılavuzluk ve römorkör hizmetleri tarifelerinin üst limitleri belirlenmektedir. Kılavuzluk ve römorkör hizmetleri vermeye talip şirketlere belirli hizmet sahaları tahsis edilmekte ve bu sahalarda imtiyazlı olarak hizmet vermektedirler. Bu şirketler ayrıca yine imtiyaz karşılığı cirolarının % 6,5’nu devlete vermektedirler. Bu nedenle konunun liman tarifeleri ile ilgisi yoktur.

Türkiye’de “liman ücretlerinin pahalı olması nedeniyle ihracatta güçlüklerle karşılaşıldığı, rekabette zorlanıldığı” yönünde yakınmaları olduğu bilinmektedir. Genelde liman ücreti olarak tanımlanan gider kalemleri, liman giderleri, elleçleme (yükleme –

boşaltma) giderleri, liman resimleri ve harçlar, ambarlama (depolama) giderlerinde oluşmaktadır.

Liman giderleri: Gemilerin limanlarda karşılaştıkları kılavuzluk, palamar, römorkör ücretleri, rıhtım (yanaşma yeri) ücreti ve bekletilmesi vb. gemiyle ilgili giderlerdir.

Elleçleme (Yükleme – Boşaltma) giderleri: Yükleme, boşaltma, istifleme, haplama, bağlama gibi limanda verilen hizmet bedelleridir.

Liman resimleri ve harçlar: Bu gider ise ülkeden ülkeye değişen fener resmi, sağlık rüsumu vb. gibi geminin ülkeye geliş ve gidişine yönelik ödenen harçlardan oluşmaktadır. Depolama giderleri: Bu tür masraflar yükün, gemi ambarına girene kadar depolarda bekletilmesinden oluşur. Depolamanın yeterliliği ton-maliyetin düşmesinde etkin bir faktördür.

Yukarıda belirtilen hususlardan limanları doğrudan ilgilendiren elleçleme giderleri ve depolama giderleri ülkemizde özel sektör limanlarının devreye girmesi ile azalmış ve yurt dışındaki limanların tarifeleri ile mukayese edildiğinde indirimler sağlanmış ve gemilerin limanlarda günlerce beklemesi ve gecikme cezası ödenmesi ortadan kalkmıştır.

Sağlık ücretleri: Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'nce tahsil edilen liman sağlık resmi ücretlerinin yüksek oluşu liman ücretlerinin artmasında rol oynamaktadır. Sağlık ücreti denizyolu taşımacılığından alınmakta olup diğer taşıma sistemlerine göre rekabeti önleyici bir unsur olarak görülmektedir. Ayrıca birçok bölge ülkesinde böyle bir ücret alınmamaktadır.

Sağlık ücretlerine 2007 yılında Sağlık Bakanlığı tarafından %25 civarında zam yapılmıştır. Diğer taşıma modlarından alınmayan sadece denizyolu taşımacılığından alınan sağlık ücretleri yeniden değerlendirilmeli ve bir sağlık hizmeti talep edildiğinde alınmalıdır. Bununla birlikte, Türk Boğazlarında Montrö gereği elde edilmiş hak olarak gemiye çıkılarak yapılan sağlık kontrol uygulaması aynen sürdürülmelidir.

Fener ücretleri: Limanlarında hizmet ücretlerini etkileyen unsurlardan biri de fener ücretleridir. Fener ücreti diğer ülkelerle rekabet edilebilir seviyelere getirilmelidir. Liman ücretlerinin düşürülmesinde büyük katkı sağlayacağı düşünülen diğer bir hususta yakıt ücretlerinin düşürülmesidir. Limanlarda çalışan bütün ekipmanların birinci gideri yakıttır.

Bu yüzden, limanlarda kullanılan bütün ekipmanlar için ÖTV'siz yakıt uygulanması sağlanmalıdır.

Limanlarda karşılaşılan ve çeşitli isimler altında talep edilen ilave ücretlerin maliyetlere yansıtılması Türk ihracatçısının rekabet gücünü zayıflatmakta ve alıcıların başka ülkelere kayma riskini ortaya çıkarmaktadır.

Günümüzde liman gelirlerinin çok büyük bir bölümü yukarıda belirtilen kira, harç, nispi bedel vb. gibi harcamalara gitmektedir. Bunlarda yapılacak iyileştirmeler limanlardaki maliyetleri azaltacak, limanlarımızın rekabet imkânlarını arttıracaktır.

3.1.2.4. Kurumlar arası yetki dağılımının değerlendirilmesi

Limanlar ile ilgili bürokrasi gözden geçirilmelidir.

Bürokrasi azaltılmalıdır: Limanlarımız bürokrasi ile uğraşmakla zaman kaybetmektedir. Limanlarımız 24 ayrı kanun, ayrıca onlarca yönetmelik ve tebliğ ile yapılan düzenlemelerle uğraşmaktadır. Birçok kamu kurum ve kuruluşu, aynı konu için bilgi ve belge istemekte çözüm için defalarca aynı evrakların sunulması gerekmektedir. Limanlar gerek yatırım gerekse işletmecilik aşamasında birçok resmi kurum ile sürekli bir etkileşim halindedir. Bu etkileşim sürecin mutlaka kolaylaştırılması ve sadeleştirilmesi gerekmektedir. Kurumların bir araya gelip mevzuatın uyumlaştırılması sağlanmalıdır. Kurumların ortak yetkilerinin yeniden belirlenmesi, kurumlar arası koordinasyonun sağlanmasını gerektirmektedir. Yönetim karmaşasının ortadan kaldırılması ve yetkilerin paylaşılması sağlanmalıdır.

Yetki sorunu çözülmelidir: Gerek liman yatırımlarında gerekse limanlarla ilgili çıkan yönetmeliklerde birden fazla kurumun yetkilendirilmiş olması çoğu zaman işlerin yavaşlamasına hatta durma noktasına gelmesine yol açmaktadır. Gümrük, Çevre, Maliye gibi birimlerin limanlar ile ilgili alanları tek bir otorite üzerinden yürütülmeli, yetki kullanımlarından kaynaklanan zaman kayıpları azaltılmalıdır.

Yeni liman projeleri ve mevcut limanların tevsi projelerinde planlamadan inşaat aşamasına kadar geçen sürenin uzun olması:

Bir liman yatırımında, planların tamamlanıp inşaata geçilmesi 2 yılı aşan bir süreyi bulmaktadır. Mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler Hakkında Genelgesi'nde (2007/2) bu husus dikkate alınmış ve süreler imar planı onaylanması için 90 işgünü, uygulama proje onayı 45 işgünü ve denizcilik idaresince

işletme izni verilmesi 45 işgünü olarak belirlenmiştir. Ancak yatırımcılar tarafından uygulamada bu süreçlerin uygulanamadığı ifade edilmektedir.

Yatırımın her aşamasında, yatırımcının çok sayıdaki kurum nezdinde işlem yürütmesi, her kademede ayrı ayrı evrak, dilekçe, proje vb. sunmak zorunda kalması hem zaman kaybına hem de yatırımcının kaybedilen zaman zarfı içerisinde projesinin verimliliğini sorgular hale gelmesine sebep olmaktadır. Yıllarca sürebilen bu bürokratik işlemler sırasında, doğaldır ki günlük olarak değişen piyasa koşulları planlanan yatırımı verimli olmaktan çıkartabilmekte, yatırımcının maliyet hesabı yapmasını zora sokmakta ve sonuçta riski fazlasıyla arttırdığından proje ile ilgili düşüncelerin değişmesine sebep olmaktadır.

Çözüm Önerisi: İzin başvurusunu takiben görüşleri alınacak tüm tarafların, bir yuvarlak masa görüşmesi gibi görüşlerini paralel ve sınırlı zaman içerisinde oluşturmaları ve önceden belirlenen süre içerisinde yatırımcıya açık olarak kabul veya ret cevabı vermeleri ile belirsizlik minimum düzeye indirilebilir.

Kamu ve özel limanlara yönelik uygulama farklılıkları: Kamu limanları ve özel limanlar için uygulama farklılıkları ortadan kaldırılmalıdır. Devlet liman işletmek yerine gerekli mevzuatı oluşturmalı ve sektörü kontrol eden bir konumda olmalıdır. Mevzuatın oluşabilecek aksaklıkların önceden tespiti için, hazırlık aşamasının kapsamlı çalışma planlı ve mümkün olduğu kadar tüm tarafların görüşü alınarak yapılması faydalı olacaktır.

Limancılık sektörünün yönetimi ve denetimi yeniden düzenlenmelidir;

Denizcilikle ilgili yetkilerin bir kurumda toplanması: denizcilik sektörünün tüm bileşenlerini (balıkçılık, deniz taşımacılığı, gemi inşa, limancılık, armatörlük, acentelik, pilotaj & römorkaj ve diğer alanlar) yönetmek, mevzuatı yapmak ve denetlemekten sorumlu bir kurum olmalıdır. Sektörün diğer bakanlıkların ilgi alanında kalan sorunları bu kurum üzerinden takip edilmelidir.

Planlama ve Koordinasyon Başkanlığı: Limanlar, havaalanları, organize sanayi bölgeleri, demiryolu yatırımları gibi ülke ekonomisinin iskeletini oluşturan yapılar için tüm kamu kuruluşları arasında koordinasyonu sağlayacak ve karar verme otoritesi olacak (örnek: Ulusal Lojistik Altyapı Planlama ve Koordinasyon Başkanlığı) ayrı bir kurum kurulmalıdır. Ancak böyle bir kurumla birbiri ile çakışmayacak, doğru yatırımlar planlanabilecek ve uygulanabilecektir.

Liman işletmeciliğinde kurumlar arası işbirliğinin önemi: Limanlar konumu itibarıyla, kara ve denizlerin kesiştiği yerde bulunduğundan, hem kara taşımacılığı hem de deniz taşımacılığında bir entegrasyon üssü olarak kabul edilmektedir. Bu bağlamda liman işletmeciliği operasyonel ve özellikle resmi işlemler boyutuyla, birçok kurum ile muhataplık yaşamaktadır. Liman işletmeciliğinin başarılı ve akışkan olabilmesi için, bu kurumlarla işbirliği ve dayanışma içerisinde olması zorunludur.

Limanda gerçekleştirilen hizmetlerin, operasyonel faaliyetine paralel olarak, süreç içerisinde ve iş akışına uygun olarak, ilgilileri tarafından resmi kurumlar nezdinde de iş ve işlemlerin takibinin yapılması liman işletmeciliği açısından önem arz etmektedir. Gerçekleştirilen hizmetlerin, resmi işlemlerle desteklenmemesi halinde çeşitli tıkanıklıklara (Tasfiye, gümrük, İthalat, ihracat, transit rejimi muameleleri, gıda – tarım izinleri, haciz işlemleri vb.) sebebiyet vermektedir. Bu durum özellikle "geri saha" olarak tabir edilen eşyanın stoklandığı alanları kısıtlı olan limanlarda diğer operasyonları da olumsuz etkilemektedir.

Benzer durum liman rıhtımlarında da yaşanmaktadır. Farklı kurumlar tarafından herhangi bir sebeple (haciz, kaçakçılık, icra vb.) el konulan gemiler bulunduğu yerdeki en yakın kamu limanına getirilerek bir rıhtımına bağlanması ve uzun süreli burada bu şekilde beklemesi, limanın kapasitesini düşürmekte ve diğer rıhtımlardaki iş akışını da olumsuz etkilemektedir.

İşletmelerimizin insiyatifi dışında, gemi sahipleri veya eşya sahiplerinin kendi iş ve işlemlerinden kaynaklanan herhangi bir sebepten dolayı eşyaların liman dışı edilememesi veyahut işletmenin haricinde gelişen bir olay nedeniyle liman dışında el konulan bir geminin kendi limanımıza getirilerek uzun süreli burada bekletilmesi, işletme faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Hâlihazırda limanlarda, çeşitli sebeplerle kaçak zannı ile el konularak limana getirilerek mahkeme süreci devam eden veya tasfiyelik halde bekleyen yaklaşık eşya ve araçlar bulunmaktadır. Yine aynı şekilde Haydarpaşa Limanımızda bağlı bekleyen2adet gemi ve 49 adet balıkçı teknesi bulunmaktadır.

Çözüm önerileri olarak;

- Limanların insiyatifi dışında gerçekleşen sebeplerle liman sahalarında ya da rıhtımlarda bekletilen eşya veya gemilerin tasfiye, ihaleli satış vs. yöntemlerle bir an evvel liman dışı edilebilmesi için, Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün (TASİŞ) güçlendirilmesi,

-Buna ilişkin sürecin yönetmelikleri dâhilinde işletilmesi, ek süre verilmemesi, gerektiğinde ilgili kurumları kapsayacak şekilde yönetmeliklerinde tazminat talep hakkının olması,

-İleriye yönelik oluşabilecek eşya / araç bekletme veya gemi alıkonulmasında ilgili kurumların oluşturacakları kendi alanlarını kullanması,

- Bu sebeplerle bekletilen gemilerin korozyona uğramaları veya olumsuz hava şartları nedeniyle limanda batmaları halinde, batığı çıkarma ve götürme masraflarını karşılamak amacıyla, Bakanlığımızın ilgili birimi nezdinde (Liman Başkanlığı) bünyesinde bir bütçe oluşturulması,

3.1.2.5. Kurvaziyer Turizm ve yaşanan Sıkıntılar :

Kurvaziyer Turizmi gün geçtikçe gelişmektedir. Fakat gelen yolcu sayısının artması ile birlikte güvenlik ve asayişin sağlanmasında bir takım sıkıntılar yaşanmaktadır. Bir kurvaziyer gemisi ile gelen yolcu sayısının çok fazla olması, gelen yolcunun ülkeye günün birlik gezi yapmasından ötürü zaman konusundaki kısıtlılık, landing kartların takibinde yaşanan sıkıntılar güvenliği tehdit etmektedir.

Çözüm önerisi:

Bu kapsamda kurvaziyer turizmi yapılan limanlarımızın teknolojik altyapı ile desteklenmesi, yolcu kabul işlemlerinin daha güvenli bir şekilde yapılmasını sağlayacak süreç geliştirilmesi gerekmektedir.

3.1.3. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliğinin Sorunları, Darboğazları ve Çözüm Önerileri

Denizyolu taşımacılığı ve işletmeciliğinin sorunları aşağıda çeşitli açılardan sınıflandırılarak irdelenmektedir.

3.1.3.1. Deniz İş Kanunu, İşletme Teknik Personel ve Gemi Adamları İle İlgili Sorun ve Çözüm Önerileri

Türk Bayraklı gemilerde uygulanmakta olan 1967 yılında çıkarılan 854 sayılı Deniz İş Kanunu günümüz ihtiyaçlarına cevap vermemekte olup, güncellenmesi gereklidir. Özellikle tazminat kısmı yanlış uygulamalara sebebiyet vermektedir.

Maliye Bakanlığının ilgili tebliğine göre gemi adamına tüm ödemelerin banka aracılığı ile yapılma zorunluluğundan dolayı, Deniz İş Kanununa göre yurt dışında avans

isteyen gemi adamına nakit olarak avans verilememekte olup, aksi durumda avans verilen her bir personel için 2000 TL ceza ödenmekte olup, bu durumun düzeltilmesi ve gemide dağıtılan bu avansların istisna edilmesi sağlanmalıdır.

Denizcilik işletmelerinde fiilen uygulama alanı olan operasyon müdürü, teknik müdür, enspektör gibi çalışma alanlarında mesleki yeterlilik kriterleri getirilerek, bu işleri yapmaları sağlanmalı. Aksi takdirde bu vasıfla görev yapan kişilerin hataları ve bilgisizlikleri dolayısıyla sorunlar yaşanmaktadır.

Deniz işletmeciliğinin en temel sorunlarından biri personel olup, sadece sayıca arzın artırılması yetersiz olup kalitenin de artırılması gereklidir. Özellikle denizcilik şirketlerinde insan kaynakları bölümleri için yetiştirilmiş personel bulunmamaktadır. Bu alana ya gemi adamlarından ya da dışarıdan personel devşirilmektedir. Bu nedenle üniversitelerimizde bu alanda eğitim verecek bölümler açılması gerekir.

Gemi adamları çalıştıkları gemilerde hizmet belgesi alarak veya liman cüzdanına çalışma süresi işlenerek kendileri için referans oluşturulmaktadır. Oysa gemi adamı istemezse geçmişte hangi gemide çalıştığı bilinmemektedir. (liman cüzdanını da değiştirmiş ise) bir gemide bir sürü sorun yaratan personel tüm şirketlerde bunu yapabilmektedir.

Bunun için gemi adamının siciline çalıştığı gemilerin ve sürelerinin işlenmesi birlikte, meslek etiği, deniz örf ve adetlerine aykırı somut olarak tespit edilmiş önemli kusurların işlenmesi otokontrol olarak deniz örf ve adetlerine uyulmasına katkı sağlayacaktır.

3.1.3.2. Gemi İşletmeleri İle İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Gemi işletmeciliğinde belirli bir işletme sermayesi zorunluluğu da getirilmesi yerinde olacaktır. Denizcilik işletmeleri sermaye yatırımlarını dışarıdan aldıkları bilgilerle geliştirmektedirler. Oysa Türk bayraklı gemi işletmelerinin tabi oldukları karmaşık mevzuat toparlanarak daha anlaşılır biçimde yayınlanmalıdır. Gemi işletme standartlarının inşa standartlarıyla birlikte yayınlanması uygun olacaktır.

Türk bayraklı gemilerin belgelendirilmelerinde sıkıntılar vardır. Özellikle klas kuruluşlarına tam yetki verilmeyen İnşa Emniyet, Teçhizat Emniyet ve Radio Emniyet belgelerinin yenilenmelerinde, ayrıca havuz sörveylerinde, yurt dışında klas kuruluşuna yetki verilmekte, ama aynı işin Türkiye de yapılması durumunda klas kuruluşu yetkilendirilmemektedir. Bu belgelerin yenilenmelerinde sıkıntı çıkmaktadır.

Ayrıca 30 aylık havuz süresi dolmakta olan bir gemi için seferini tamamlaması için su altı sörveyi ile uzatma istendiğinde gerekli izin ve belgenin gecikmesi durumunda, gemi limana belgesi bitmiş, klası askıya alınmış, sigortası belirsiz olarak girmektedir. Belgenin bitiş tarihinden makul bir süre önce su altı sörveyi ile belgenin uzatılabilmesi sağlanmalıdır.

3.1.3.3.Denizyolu Taşımacılığında Transit Konteyner Taşımacılığı Açısından Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Denizyolu Taşımacılığında transit konteyner taşımacılığı açısından yaşanan sorunlar 4 başlıkta toplanmaktadır. Aşağıda hem bu sorunlara hem de çözüm önerilerine yer verilmektedir.

3.1.3.4. Yurtdışından gelip yurtdışına sevk edilen transit yüklere ilişkin sorunlar ve çözüm önerileri

Limanların konumları ve gemi trafiklerinin düzensizliği ve özellikle gümrük prosedürleri sebebi ile gemilere yük planlamaları sağlıklı yapılamamaktadır. Her ne kadar Gümrük Yönetmeliğinde açıkça belirtilmiş olmasına rağmen, transit konteyner beyannameleri sarı ve kırmızı hat şeklinde muayeneye tabi tutulduğundan, gemilere yük yetiştirilmesi imkânsız hale gelmektedir.

3.1.3.5. Yurtdışından gelip yurtdışına sevk edilen transit yüklerde yaşanan sorunlara ilişkin çözüm önerileri:

İhbar durumu dışında beyannamenin sarı hattan işlem görerek kapanabilmesi sağlanmalıdır. Diğer bir deyişle gümrük sisteminde beyannamenin “denizyolu” transit rejim beyanına tabi tutulduğunda sistemin kırmızı hatta düşmesinin engellenmesi. Şu anda sistemde asıl taşıma şekli denizyolu olarak seçilememektedir.İş hacminin azaltılabilmesi için tahliye gemisi bazında tek bir beyanname açılarak beyanname muhteviyatı transit yüklerin planlanan gemilere parça parça yüklenebilmesi, aynı beyannamenin birden fazla çıkış bildiriminde parçalı seçeneği kullanılarak sevki sağlanabilir.

Transit işlemlerinin hızlandırılabilmesi için, gemi tahliyesinin bitimi beklenmeden transit konteynerlere ait konşimentoların ambar harici seçeneği kullanılarak beyanname işlemlerine başlanmasına imkân sağlanabilir.

3.1.3.6. Yurtdışından gelip bir Türk limanına sevk edilen konteynerler ve yurtiçinden başka bir Türk limanına sevk edilerek yurtdışı edilecek konteynerlere ilişkin sorunlar ve çözüm önerileri

Yurtdışından gelip yine yurtdışına sevk edilen transit yükler için yaşanan sıkıntıların aynıları bu konu maddesi içinde geçerlidir. Bununla beraber, giriş gümrük idaresinden ulusal gümrük idarelerine gönderilen eşyaların beyanında, konu beyanname varış gümrük idaresinde özet beyana dönüşmesi sebebi ile her konteyner için ayrı bir kalem oluşturulması hem zaman kaybına yol açmakta, hem de mükerrer beyan verilmesi durumu ortaya çıkmaktadır.

Yurtiçinden gümrük işlemleri tamamlanmış bir ihracat beyannamesi muhteviyatı sevk edilen konteynerler, yurtdışı edileceği gümrüğe sevk edilirken bir transit beyannamesi açılmaktadır.

Açılan transit beyannamesi hareket gümrük idaresinde muayene işlemi görerek sevk edilmiş olmasına rağmen aynı eşya yurtdışı edileceği gümrük idaresinde yeniden muayene işlemi (ihracat aşamasında yapılan muayene göz ardı edilerek) görmektedir. Mevcut beyanname sisteminden kaynaklı olmak üzere dahili taşıma sadece bir defa yapılabilmektedir.

Her iki sevkiyatta aşağıda yeni düzenlenen yönetmelik maddeleri kullanılarak çözüm sağlanabilir. Gümrükler sistemsel altyapıları olmadığı gerekçesi ile işlem yapamamaktadırlar. Türk limanları arasında sevkiyatın birden fazla liman için yapılabilmesi önem taşımaktadır.

3.1.3.7. Riskli eşyaların limanlar arası aktarılmasında yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri

Gümrük Yönetmeliği Ek 33'de kayıtlı aşağıdaki yükler için limanlar arası aktarma işlemleri yapılabilmesine rağmen, özellikle alkol, sigara ve çay cinsi eşyaların Ambarlı Gümrük Müdürlüğünce limanlar arası aktarılmasına izin verilmemektedir. Riskli eşyaların limanlar arası aktarılmasında yaşanan sorunların çözümünde bu tür yükler için yasaklama konmaması önerilmektedir.

3.1.3.8. NCTS beyannamelerinde düzeltme işleminde yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri

Yaşanan sıkıntılar: Beyannamelerde düzeltme işlemi Gümrük mevzuatı ile açıklanmış olmasına rağmen NCTS sistemi herhangi bir düzeltme işlemine izin vermediği için beyannamelerin iptali yoluna gidilmektedir. Eşyalar beyannamelerinin iptali için muayene ve tespit işlemine tabi tutulmaktadır. Bu da gereksiz yere zaman kaybı yaşattığı gibi beyannamenin yeniden yazılmasına sebep olmaktadır.

NCTS sisteminde düzeltme işlemlerinin gerçekleştirilebilmesinde yaşanan sorunların çözümü için sistemde gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

3.1.3.9. Deniz Taşımacılığında Resmi Kurumlar İle Doküman/Bilgi Alışverişinde Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Türk limanına gelen veya giden bir gemi için gemi acentesi, kamu kuruluşlarına birçok farklı linkten elektronik veri girişi yapmakla birlikte söz konusu kamu kuruluşlarına da aynı bilgileri içeren evrakları vermektedirler. Bir geminin gelişinden önce başlayan ve gidişine kadar devam eden veri girişleri ve evrak dağıtımına yönelik süreçler, farklı girişler ve kurumlar zaman kaybına ve iş gücü kaybına sebebiyet vermekle birlikte gemilerin limanlarda kalış sürelerini uzatmaktadır.

Neticede tüm bunlar iş gücü ve zaman kaybına yol açmakta, sisteme mükerrer girişlere neden olmakta, imaj açısından olumsuzluklar yaratmaktadır.

Bürokrasinin azaltılması için deniz ticaret trafiğinde en etkin entegrasyon modelinin kurulması, gelişen global dünyada deniz ticaret trafiğinde elektronik belgelerin kullanımının bir an önce aktif hale gelmesi ve 20.03.2012 tarihli 2012/6 sayılı Başbakanlık Genelgesi'nde de altı çizilen "Tek Pencere" sisteminin deniz taşımacılığında da Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinasyonunda yürütülecek çalışmalarla etkin hale getirilmesinin, yaşanan sorunlara çözüm olabileceği düşünülmektedir. Ticaretin kolaylaştırılması yönünde çıkan "Başbakanlık Genelge"sinin "Deniz Ticaretinin Kolaylaştırılması" yönünde de çıkarılması ve koordinasyonunun liman başkanlığı tarafından yürütülmesinin yaşanan sorunlara çözüm olabileceği değerlendirilmektedir. Böylelikle geminin gelişi ve gidişine kadar olan kısmı liman başkanlığı denetiminde/otoritesinde, gelen yada giden yükün ticarete kazandırılması ise gümrük müdürlüğü denetiminde/otoritesinde yapılarak, konusunda uzman birimler tarafından doğru ve hızlı işlem süreci ortaya çıkacaktır.

3.1.3.10. Gemilere Verilen Hizmetler Esnasında Limanlarda Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Limanlarımıza uğrak yapan gemilerimizin ihtiyaçları doğrultusunda yedek parça, personel değişimi, ziyaretçi girişi, can salı tamiri, bakım-onarıma vs. yönelik Türkiye limanlarında yaşanan süreç; öncelikle Liman İşletme Müdürlüğü'nün ISPS servisinden olur alınmasına müteakip Deniz Liman Şube Müdürlüğü'nden liman sahasına girecek kişilerin GBT'lerine (Genel Bilgi Toplama) bakılarak "suç kaydı olmaması" durumunda olur verilmektedir. Bunun sonrasında Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı muhafaza biriminden gerekli

onaylar alınarak Liman Mülki İdare Amirliği'ne başvurulmaktadır. Liman Mülki İdare Amirliği gerekli onayı verdikten sonra tekrar Liman İşletme Müdürlüğü'nün ISPS servisince geçici izinler (kartlar) veriliyor. Böylelikle kişiler yada parçalar liman sahasına giriş yada çıkış yapabiliyorlar. Özetle onay silsilesi de aşağıdaki sıralama ile yapılıyor.

Liman İşletme Müdürlüğü ISPS servisi

Deniz Liman Şube Müdürlüğü

Gümrük Müdürlüğü Muhafaza Birimi,

Liman Mülki İdare Amirliği

Liman İşletme Müdürlüğü ISPS servisi

Liman giriş-çıkışlarında ülkemizin emniyeti ve güvenliği açısından son derece önemli olan ISPS Kod kurallarına göre izinlerin hassasiyetinin ön planda olması gerektiğini malumdur. Fakat yukarıda yazılı kurumlar ve birimler incelendiğinde aradan bazı kurum ve birimlerin çıkarılmasının işlemleri aksatmayacağı ve aynı güvenlik düzeninin sağlanacağı düşünülmektedir. Liman İşletme Müdürlüğü ISPS servisi üzerinden her türlü sorgulamanın yapılacağı bir entegrasyon yapısının bu işlemlere de uygulanması durumunda, limana giriş ya da çıkış yapacak kişi ve malzemelere ilişkin başvuruların elektronik ortamda ve tek birim üzerinden yürümesi işlemleri kolaylaştıracaktır.

3.1.3.11. Konteyner İçindeki Eşyadan Gemi Acentelerinin Sorumlu Tutulması Sorunu ve Çözüm Önerileri

Konteyner içindeki eşyadan gemi acentelerinin sorumlu tutulması sorunu üç şekilde yaşanmaktadır. Aşağıda bu sorunlar ve çözüm önerilerine değinilmektedir.

Acente yetkililerinin ve çalışanlarının kaçakçılık kovuşturmasına maruz kalması sorunu ve çözüm önerisi: Kaçakçılık suçuna konu teşkil edebilecek bir durumu ilk araştıran devlet görevlileri, sadece yük ilgilisinin beyanı ile belge (Konşimento, Özet Beyan-Manifesto) tanzim eden taşıyan acentesini savcılığa şikâyet etme yoluna gitmektedirler. Cumhuriyet savcıları, ek bir soruşturma yapıp olayın acente görevlilerini hazırladıkları iddianameye dâhil etmektedirler. Yargılama süreci, sonunda mahkûmiyet kararı çıkmasa bile sanıklar için son derece rahatsızlık verici bir durum ortaya çıkmaktadır. Konteyner taşımacılığı yapan bir hattın gemi acentesi, dökme yükün aksine, yükün kendisini görmeye yetkisi bulunmamaktadır.Yük hakkında bilgi, yükletenin beyanından ibarettir.

Bu durum konşimentoda da açıkça belirtilmiştir. Konşimentolar düzenlenirken yükletenlerin beyanlarından yararlanılır.

Taşıyanın acentesi olarak, sadece konteyner taşıyıcıya teslim edilir. Yükün konteynere doldurulması, mühürlenmesi ve gümrük işlemleri yükleten tarafından yapılır.

Konteyneri taşıyan gemi yükleme limanından demir aldıktan sonra, yükün varış yerine dair gemi acentesinin hiçbir kontrolü bulunmamaktadır.

Bu yüzden konteynerlerin muhteviyatını bilmeye imkanı ve yetkisi olmayan, konteyner taşımacılığında iştigal eden taşıyan ve acentelerin durumu 4458 sayılı Gümrük Kanunu uyarınca değerlendirilmelidir.

3.1.3.12. Mahreç Mührünün Sağlam Olduğu Durumlarda Acenteye Eksiklik Takibatı Yapılması Sorunu ve Çözüm Önerisi

İthalat taşımalarında kontroller sırasında, konteynerin içinde tespit edilen eşya sayısının ve/veya ağırlığının beyan edilen ve ilgili evraklara yansıyan değerlerle uyuşmaması halinde, gemi acenteleri aleyhine takibat başlatılmakta ve durumun açıklanması için malın yükleteninden mahreç yazısı talep edilmektedir. Bu yazının şekil şartları arasında konsolosluk, noter ve ticaret odası onayı olup, bu kurumların yetki ve görevleri dünyanın her ülkesinde değişiklik göstermekte, bu durum ilgili takibatın kapatılması için gerekli olan bu yazıyı elde etmede çok büyük zorluklar çıkarmaktadır. Yetkisi ve işlevi konteyneri boş olarak gönderip, mühürlenmiş halde teslim alıp, mühürlenmiş halde teslim etmekten ibaret olan konteyner hattının gemi acentelerinin yasal açıdan takibata maruz kalması.

3.1.3.13. Tasfiye Sürecine Giren Yükleri İçeren Konteynerlerin Uzun Süre Atıl Olarak Limanda Bekletilmesi Sorunu ve Çözüm Önerisi

Gümrükler tasfiye sürecine giren konteyner muhteviyatlarını depolayacak imkanı olmadığı için konteynerleri depo, soğutma teçhizatlı konteyneri soğuk hava deposu olarak kullanmakta ve bu nedenle konteynerlerin limanda uzun süre atıl olarak beklemesi ve yük taşımasında kullanılamaması ciddi maddi kayba yol açmaktadır.

3.1.3.14. Sektörün Sorunları ve Darboğazlar

Küçük ölçekli şirketlerin yönetim, finansal sürdürülebilirlik açısından sorunlar bulunmakta gemi işletmecilerinin de birleşerek daha güçlü bir yapı oluşturması gerektiği

Her ne kadar denizcilik küresel bir iş olmasına rağmen ülkemizdeki deniz

işletmelerinde uluslararası siyaset ve ticaret konusunda donanımlı yöneticilerimiz bulunmamaktadır. Bu konuda bir uzman eğitim kurumu kurularak şirket yöneticilerinin geleceğe hazırlanması gerekmektedir. Sadece işletmecileri değil gemi sahipleri de bu eğitime katılmaları gerekmektedir.

Limanlar ekonomik konjonktüre ilk tepki veren tesislerden birisidir ve devletin liman yatırımlarına bu dalgalı süreçlerde destek vermesi gerekmektedir. Denizcilik sektörü ekonomik krizlerden en fazla etkilenen sektörlerden birisidir. Bu sektörün dünyadaki gelişmeleri, kararları tedbir alabilmek açısından iyi takip etmesi gerekmektedir. Hem liman hem de gemi işletmeciliği açısından bu gerçekler göz önünde bulundurulmalıdır.

Sanayileşen ülkemiz ihracata dayalı bir büyüme modeli oluşturduğu için ülke olarak denizciliği, sermaye yoğun bir sektör olarak stratejik olarak değerlendirilmesi yerinde olacaktır.Türkiye'nin limanları ile ilgili etkin stratejiler geliştirmesine yönelik temel sorunlar şu şekilde sıralanabilir (TÜRKLİM, 2010; 99, Denizcilik Müsteşarlığı, 2011b; 57);

- Liman yatırımlarının birçok kurumun izniyle yapılabilmesi ve yatırımların ülkeye ya da bölgeye ticarî katkı ve etkilerinin tam olarak hesaba katılmaması,
- Liman otoritesi modeli bulunmaması nedeniyle liman işletmeciliğinde farklı kurumlarla muhatap olunması,
- Plânsız liman inşası ve limanlar konusunda uzun dönemli planlamaların yapılmaması,
- Liman özelleştirmelerinde hem süreç hem de özelleştirme sonrası yaşanan sıkıntılar,
- Kamu limanlarının altyapı sorunları, liman taramalarının özellikle kamu limanlarında maliyeti nedeniyle yapılamaması,
- Özel limanlarının altyapı sorunları ve demiryolu bağlantısı eksikliği,
- Birçok özel limanın henüz kurumsal yapıya ulaşamamış olması,
- Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri ile ilgili mevzuat eksikliği,
- Liman ekipman verimliliklerinin düşük olması,
- Limanlarda çalışacak nitelikli işgücü eksikliği,
- Yatırım ve işletme teşviklerinin yetersizliği.

Limanlar konumu itibarıyla, kara ve denizlerin kesiştiği yerde bulunduğundan, hem kara taşımacılığı hem de deniz taşımacılığında bir entegrasyon üssü olarak kabul edilmektedir. Bu bağlamda liman işletmeciliği operasyonel ve özellikle resmi işlemler

boyutuyla, birçok kurum ile muhataplık yaşamaktadır.

Liman işletmeciliğinin başarılı ve akışkan olabilmesi için, bu kurumlarla işbirliği ve dayanışma içerisinde olması zorunludur. Limanda gerçekleştirilen hizmetlerin, operasyonel faaliyetine paralel olarak, süreç içerisinde ve iş akışına uygun olarak, ilgilileri tarafından resmi kurumlar nezdinde de iş ve işlemlerin takibinin yapılması liman işletmeciliği açısından önem arz etmektedir. Gerçekleştirilen hizmetlerin, resmi işlemlerle desteklenmemesi halinde çeşitli tıkanıklıklara (Tasfiye, gümrük, İthalat, ihracat, transit rejimi muameleleri, gıda – tarım izinleri, haciz işlemleri vb.) sebebiyet vermektedir. Bu durum özellikle "geri saha" olarak tabir edilen eşyanın stoklandığı alanları kısıtlı olan limanlarda diğer operasyonlarını olumsuz etkilemektedir.

Liman işletmelerinin inisiyatifi dışında farklı kurumlar tarafından herhangi bir sebeple (haciz, kaçakçılık, icra vb.) el konulan eşya ve gemilerin bulunduğu yerdeki limanda uzun süre bekletilmesi, limanın kapasitesini düşürmekte ve iş akışını da olumsuz etkilemektedir.

Limanlarda bekletilen eşya veya gemilerin tasfiye, ihaleli satış vs yöntemlerle bir an evvel liman dışı edilebilmesi için, Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün (TASİŞ) güçlendirilmesi, bekletilen gemilerin korozyona uğramaları veya olumsuz hava şartları nedeniyle limanda batmaları halinde, batığı çıkarma ve götürme masraflarını karşılamak amacıyla, Bakanlığımızın ilgili birimi nezdinde(Liman Başkanlığı) bünyesinde bir bütçe oluşturulması şeklinde çözüm geliştirilebilir.

3.1.4. İçsuyolu taşımacılığına ilişkin sorunlar

İç sularımızda gerek yük, gerekse yolcu taşımacılığı yapmak için gerekli altyapı yetersiz durumdadır. Hâlihazırda yapılmakta olan feribotlar için kullanılan iskeleler can ve mal emniyeti açısında riskli bir durumdadır. Çok yoğun araç taşımacılığı yapılmakta olan Keban Baraj Gölü üzerindeki Elazığ-Pertek/Tunceli hattının iki yakasındaki iskelelerin acilen yenilenmesi, Elazığ-Çemişgezek/Tunceli hattı iskelelerinin iyileştirilmesi gerekmektedir. Elazığ-Ağın/Elazığ hattında Karayolları Genel Müdürlüğünce köprü yapım çalışması devam etmekte olup bu hatta yakın zamanda iskele ihtiyacı kalmayacaktır.

Yine bölgede gezi teknelerinin yanaşma, bağlama ve barındırmaları için hiç iskele bulunmamaktadır. Sivrice Hazar Gölünün iki kıyısı, Kemaliye/Erzincan, Keban/Elazığ, Pertek/Tunceli için acil ihtiyaçtır. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından Sivrice, Kemaliye ve Malatya'ya hibe edilen teknelerin bağlanabileceği, yolcu indirip

bindireceği iskele olamadığından söz konusu tekneler atıl vaziyette beklemektedir. Sivrice Hazar Gölünü turizm açısından hak ettiği konuma getirmek için acilen iki tane iskelenin yapılması ve su sporları merkezi ilan edilen ilçenin spor ve spor yarışmalarının düzenlenebilmesi için su sporları tesislerinin yapılması gerekmektedir.

Gerek Hazar Gölü gerekse Keban Baraj Gölü üzerinde gezi turlarının yapılabilmesi için gezi teknelerinin temin edilerek Fırat Havzası Altyapı Hizmet Birliğine (FAY-HİB) veya Liman Başkanlığına verilmesi bölgedeki turizmi canlanmasına olumlu katkı sağlayacaktır.

Diğer taraftan, iç sularda faaliyet gösteren gemi ve su araçlarında görev alacak personelin gemi adamları yönetmenliğine uygun olarak istihdam edilmesi için bölgede eğitim ve sınav merkezlerinin açılması hem gemilerin emniyetli bir şekilde seyretmesini sağlayacak hem de denizciliğe olan ilgiyi artıracaktır.

3.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri

Ülkemiz kıyılarında deniz emniyetinin sağlanması amacıyla Bölüm 2.2.'de değinilen çok farklı özelliğe sahip faaliyetler geliştirilerek sürdürülmeye devam etmektedir. Ancak bu faaliyetlerin etkin ve verimli, amaca uygun, emniyet ve güvenliği destekleyici şekilde verilebilmesi sırasında zaman, zaman sıkıntılar ile karşılaşılabilmekte veya teknolojik gelişmeler nedeniyle faaliyetlerin günümüz teknolojisi ile desteklenerek güncelleştirilmesi ihtiyacı bulunmaktadır. Seyir emniyetinin sağlanmasına yönelik olarak aşağıda maddeler halinde bazı hususlar belirtilmiştir. Bu değerlendirmeler yapılırken faaliyet alanlarına göre ayrım yapılmamış mümkün olduğunca Bölüm 2.2.'de sıralandığı şekilde sorunlar ve darboğazlara yer verilmiştir. Bu hususların seyir emniyetini sağlayacak şekilde ele alınmasının son derece önemli olduğu değerlendirilmektedir;

Öncelikli olarak Seyir Emniyeti Komisyonunun ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının katılımı ile oluşturulması, düzenli aralıklarla gerçekleştirilecek toplantılarda işbirliğinin geliştirilmesi ve koordinasyonun bu komisyon üzerinden sağlanması gerekmektedir

Dünya denizlerinde gerçekleşen kazalardaki insan faktörünün yüksek payı altında kök sebepler yorgunluk, personel eksikliği/yetersizliği ve teknolojinin seyir elektroniğindeki büyük avantajları yanında oluşturduğu körlük olarak tespit edilmektedir. Gemi adamlarının artan iş yükü, artan gemi sayıları, artan gemi süratleri, liman sürelerinin azalması, özellikle konteyner gemilerindeki dinlenmeye fırsat vermeyen seyir, manevra, liman operasyonları, seyir, gözcülük, haberleşme görevlerinin tek kişi tarafından gerçekleştirilmesi, sonuçta kaptan ve zabitler üzerindeki fiziksel ve psikolojik yorgunluk, personel azlığının yarattığı

yalnızlık ve sosyal paylaşım eksikliği personeli daha fazla hataya yönlendirmektedir.

Günümüzde bir geminin elindeki mevcut personel ile ISM, ISPS gibi uluslararası düzenlemelere ve dinlenme saatlerine uygun hareket edebilmesi neredeyse imkansız hale gelmiştir. Konunun seyir emniyeti açısından unutulmaması ve emniyetin sağlanmasında en önemli unsurun insanın eğitimi, bilinçlendirmesi olduğunun vurgulanması ve bu amaçla gerçekleştirilecek tüm faaliyetlerde insan faktörünün vurgulanması gerektiği,

25/05/2009 tarihli 27238 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Seyir Yardımcıları Yönetmeliğinin güncellenerek ve yaptırımlar eklenerek Kanun haline gelmesi gerektiği,

Balıkçı barınakları başta olmak üzere özelleşen iskele/terminal/limanlardaki seyir yardımcılarının yeniden değerlendirilmesi, bakım/tutum koşullarının ele alınması, gerekli değil ise kaldırılmasına yönelik çalışmaların yapılması,

Seyir emniyetinin sağlanmasına yönelik kullanılan OTS için Marmara Bölgesi ve Türk Boğazlarında uygulanan 10 metre gemi boyu sınırının tüm denizlerimizde uygulanmasına başlanması,

Balık çiftliklerinin işletme izinlerinin seyir yardımcılarının kontrolü sonrasında verilmesinin sağlanması,

Balık çiftlikleri ve benzeri tüm su üstü deniz yapılarının AIS-AtoN cihazları ile donatılmasının gemi trafiği ve gerçekleşen kazaların önüne geçilebilmesi ve takip/izleme yapılabilmesi açılarından önemli olduğu,

Kablo ve boru hattı döşemeleri ile ilgili verilerin doğru bilgiler olması büyük önem arz etmektedir. Gerek daha sonra bölgede gerçekleştirilecek liman / terminal inşaatı faaliyetleri ve gerekse de bu hatların haritalara doğru işlenebilmesi için bilgilerin doğruluğu büyük önem arz etmektedir. Haritalara işlenmek üzere iletilen bilgilerin bu açılardan denetleme ve kontrol eksikliğinin giderilmesi,

Türk Boğazları'nın önemli bir enerji koridoru olması nedeniyle buradan geçen ve tehlikeli yük taşıyan gemi sayısındaki artışın İstanbul ve Çanakkale Boğazı bölgesindeki insanların can, mal, seyir ve çevre güvenliğini tehdit etmesi önemli bir sorundur. Bu gemilerin geçişinin azalmasının sağlanabilmesi için alternatif geçiş güzergahı ve/veya taşıma yöntemlerinin geliştirilmesi,

Türk Boğazları sistemi başta olmak üzere standart altı olarak nitelenen gemilerin karasularımıza girişinin engellenmesi amacıyla IMO nezdinde yapılacak bir çalışma ile konunun dünyaya duyurulması ve bu gemiler ile yapılacak ticaretin gerekir ise 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,

Özellikle yerel trafiğin yoğun olduğu İstanbul Boğazında, uluslararası deniz trafiğine aykırı şekilde uğraksız geçiş yapan ve yerel trafiği kullanan gemiler zaman zaman seyir emniyeti için risk teşkil etmektedir. Bu tip gemilerin izleme önceliğine alınarak manevralarının takip edilmesi,

Türk Boğazlarında balıkçılık faaliyetlerinin seyir emniyeti açısından oluşturduğu tehlikelerin farkında olarak liman başkanlıklarına sevk edilen tekneler ile ilgili hukuki durumun incelenmesi, işlemlerin takibi ve tekrarının olmaması için gerekli düzenlemelerin yapılması,

Gemi teknolojisinde ve sanayinde meydana gelen gelişmelere paralel olarak gemilerin boyutlarının büyümesine karşılık boğazların coğrafi yapısından dolayı gerek sayısal gerekse ebat açısından kapasitesinin sınırlı kalması nedeniyle bazı gemilerin geçişlerinin risk teşkil etmesi, özellikle günümüzün yeni enerji kaynağı LNG tip gemilerin geçişlerine belirli bir tonajın / gemi boyunun üstünde izin verilmemesi, geçişlere izin verilmesi söz konusu olur ise üst düzey emniyet tedbirlerinin sağlanması bu tedbirler sağlanıncaya kadar geçişin yapılmamasının sağlanması,

Öncelikle insan hayatı ve çevrenin korunmasının yanı sıra teknolojik gelişmeler de göz önünde bulundurularak, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü başta olmak üzere yürürlükteki mevzuatın elden geçirilerek günümüz ve hatta ileriye dönük öngörülen gelişmelerde dikkate alınarak gerekli düzenlemeler yapılması,

Türk Boğazları GTH'nın güncellenmesiyle ilgili çalışmaların bir an önce tamamlanması,

Türk Boğazları GTH'nın halen kurulmakta olan, öncelikle İzmit GTH başta olmak üzere diğer GTH Merkezleriyle entegre olması gerektiği,

NABUCCO, Samsun Ceyhan Boru Hattı, Güney Akım Projesi gibi boru hatları projeleri geliştirilerek faaliyete sokulmasıyla, Türk Boğazlarından taşınan tehlikeli yük miktarında dolayısıyla da geçiş yapan tanker sayısında önemli ölçüde rahatlama sağlanacağı, ancak bu süreçte geçişin en üst seviyede emniyeti için gerekli araç / gereç ve personel donanımının sağlanması,

Kılavuzluk teşkilatlarının pilot botu, palamar botları gibi deniz araçları açısından ekipman yatırımlarını zamanında gerçekleştirmemesi,

Römorkörlerin güç ve yeteneklerinin kontrolü ve yenilenmesi ile ilgili standartların belirsiz olması,

Kılavuzluk teşkilatlarındaki standart olmayan koşullar ve ücret düzenlemeleri nedeniyle oluşan yüksek personel değişim oranı,

Kılavuzluk teşkilatlarında yorgunluk yönetimi gibi çalışmalar yapılmaksızın vardiya düzenlerinin oluşturulması,

Çeşitli liman bölgelerinde özellikle römorkörcülük hizmetinin taşeron hizmet olarak gerçekleşmesinin emniyet, teşkilatların gelişimi ve liman ihtiyaçlarının giderilmesi açısından sorun oluşturduğu,

IMO ve IMPA rehberlerine göre işleyen etkin kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri alt yapısının kurulmamış olması,

Artan gemi trafiğine bağlı olarak kılavuz kaptanların manevralarda ticari baskı altında kalması,

Kılavuzluk teşkilatlarında yorgunluk, stres, kızgınlık yönetimi gibi bilimsel incelemelerin yoksunluğu,

Belirli bir liman alanı için gereksinim duyulan kılavuz kaptan sayısının bilimsel yöntemlerle tespitinin eksikliği,

Kılavuz kaptanların işe başlamaları öncesinde ve görevleri esnasında görevin gereklerine uygun olarak çalışabileceklerinin ölçülebilmesi için yurt dışında Danimarka, Avustralya, Amerika Birleşik Devletleri'nde olduğu gibi kritik an ve durumlar karşısındaki karar alma becerileri/yeteneklerini (aptitude) ölçecek psikometrik testlerden geçmeleri gerektiği,

Manevralarda emniyet amaçlı olarak tavsiye edilen römorkörlere donatan, kiracı ve/veya acentelerin itirazı sebebiyle çoğu zaman riskli manevraların gerçekleştirilmesi,

Kılavuzluk teşkilatlarındaki yetersiz donanım,

Kılavuzluk teşkilatlarındaki kılavuz kaptan dışında kalan personel sayısındaki yetersizlik,

Yetersiz güçte kılavuz botu, palamar botu, römorkör gücü,

Manevraların niteliği gereği aynı koşullar altında dahi farklı iskelelere manevra yapılmasının mümkün olmaması, bu durumun ilgililerce kabul edilmemesi,

Liman, iskele ve terminallerdeki fiziki eksiklikler,

Olumsuz koşullar altında gerçekleştirilemeyen gemi manevraları için ticari baskılar,

Hizmet verilen gemi personeli kalitesindeki düşüş,

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde yoksunluğu hissedilen mevzuatın "Emniyet" ilkesine bağlı olarak ele alınması ve ticari baskılardan uzak değerlendirmeler ile hazırlanması,

Hazırlanacak kılavuzluk ve römorkörcülük mevzuatının bir bütün olarak bilimsel çalışmalar ile belirlenecek bölgesel özel şartları, tehlikeli yük elleçlenen limanlar için farklılıkları barındırması gerektiği,

Mevzuat eksikliğinin belirsizlik altında çalışmak zorunda kalan kılavuzluk teşkilatları açısından bir eksiklik ve liman yönetimleri açısından ise ticari baskı haline dönüştürülmesi,

Artan gemi trafiğine karşı kılavuzluk, römorkör ve palamar yatırımlarının istenen seviyede gerçekleşmemesi,

Römorkör/pilot motoru/palamar teknelerinin güç, sayı ve yaş itibariyle artan trafik ve manevra ihtiyaçlarının gerisinde kalması,

Kılavuz Kaptanların Yeterlilikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkındaki Yönetmelik ile düzenlenen yükselme şartlarının yeniden düzenlenmesi ihtiyacı,

Kılavuz kaptan eğitimleri için kurulacak bir veya birkaç tesis ile insanlı gemi

modelleri üzerinde eğitim verilmesinin sağlanması,

Notik yayınların hazırlanması kadar güncellenmesi ve kurumsal bir yapıya kavuşturulması hususunda ilgili kurum ve kuruluşlarca sıkı bir koordinasyona ve bilgi akışının sürekliliğini sağlamak için de kurumlar arasında protokol yapılmasına ihtiyaç duyulması,

Son dönemlerde başta SOLAS ve Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (DÇÖT) olmak üzere bazı notik yayınların bir takım şahıslar ile kurum/kuruluşlar tarafından basım ve dağıtımının yapılıyor olması,

Ülkemizde SOLAS gereğince hazırlanması zorunlu olan "Notik Yayınların" neler olduğunun tanımlanması ihtiyacı,

hususları seyir emniyetinin ülkemiz kıyılarında etkin biçimde verilmesinin sağlanmasına yönelik aşılması/çözülmesi gerekli sorunlar ve darboğazlar olarak tanımlanmaktadır. Burada belirtilen hususların çözüme kavuşturulacak şekilde hassasiyetle üzerinde durulması ve hedeflerin belirlenmesi gerekliliği değerlendirilmiştir.

2011 yılında dünya deniz ticareti 8,7 milyar tona ulaşmış olup, bir önceki yıla göre %4 oranında büyümüştür. Dünyada deniz yolu ile taşınan yüklerin büyük bir bölümü konteynerile taşınmakta olup, konteynertaşımacılığı her yıl yaklaşık %10 artmaktadır. Özellikle tankerler ve konteynerdeniz haydutları için hedef olmaktadır. Ayrıca, megalimanlar, her gün binlerce konteynerelleçlenmesi nedeniyle potansiyel güvenlik tehditleri kaynağıdır.

Deniz, gemi ve limanlara ilişkin terör olaylarının alınan ve alınacak tüm önlemlere rağmen artma eğilimi gösterebileceği değerlendirilmektedir. Konteyner taşımacılığındaki potansiyel güvenlik tehdidi kısa vadede kolay çözümlenemeyecektir. İnsan kaçakçılığı ve madde kaçakçılığı düşük riski ve kolay para kazanma potansiyeli nedenleriyle gelecekte Güvenlik sorunlarının ilk sıralarını almaya devam edecektir. Organize suç örgütlerinin yanı sıra bireysel suçluların da artması olasılıklar arasındadır.

Gelecekte en önemli sorunların başında nükleer atıklar ve yakıtlardan kaynaklanabilecek tehdit ile biyolojik, kimyasal ajanlardan gelebileceği dikkate alınmalıdır.

Denizlerimizin ve limanlarımızın güvenlik uygulamalarında; tespit, teşhis, izleme ve kontrol ekipmanları yönünden dışa bağımlı olması bu konuda yatırımlar için kaynak tahsisinde öncelik verilememekte, kısıtlı imkânlarla sürdürülmektedir. Deniz güvenliği

konularında sektörü yönlendirecek eğitim kuruluşları, sanayi kuruluşları yeterli işbirliği içerisinde değildir.

Liman güvenliğini sağlayan personelin eğitimleri çok sınırlıdır. Güvenlik uygulamalarının denetimi liman yönetimlerinden ziyade kurumların denetimine bırakılmıştır.

Kent içi denizyolu yolcu taşımacılığı yapan bazı şirketlerin terminal olarak kullandıkları alanlarda yolcuların beklemeleri için mekanlar mevcut değildir. Mevsim koşullarının zorlukları da göz önüne alındığında yolcular için güvenli bekleme salonlarının mevcudiyetinin önemi ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte yolcuların, denizde can ve mal emniyeti bakımından yolcuların uyması gereken kurallar ve acil durumlarda nasıl hareket etmesi gerektiği konusunda bilinçli olmaları, olası acil durumlarda can kayıplarının önlenmesi, doğabilecek olumsuz durumların en aza indirilmesi bakımından ayrı bir öneme sahiptir.

Bu kapsamda, 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,

Emniyet Yönetimi Sistemine ilişkin olarak gemi ile şirket arasındaki iletişimin yetersiz oluşu, Emniyet Yönetimi Sisteminin uygulanmasının faydaları konusunda gemi ve

ofis çalışanlarının inancının yeterli düzeyde olmaması, eğitim ve talimlerin etkin olarak yapılmaması, Emniyet Yönetimi Sisteminin etkin uygulanması ve emniyet kültürünün gelişmesinin sağlanmasında üst yönetimin yeterli düzeyde destek vermemesi, Emniyet Yönetimi Sisteminde ölçme ve değerlendirme konusunda yetersiz kalınması, risk değerlendirmelerinin olmayışı veya yetersiz oluşu,

Emniyet Yönetimi Sisteminin uygulanmasında sorunlar olduğunun bir göstergesi olarak karşımıza çıkmakta, düzenli sefer yapan gemiler ile kabotajda çalışan gemi ve şirketlerince Emniyet Yönetimi Sisteminin eksiksiz uygulanması ve bu sistemin faydaları ile 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 imkan verecek standartlarda değillerdir.

Hareket kabiliyeti sınırlı ve engelli kişilerin deniz ulaştırmasından daha fazla yararlanmalarına yönelik olarak 17/11/2009 tarih ve 27409 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Gemilerin Teknik Yönetmeliği ile tam boyu 24 metre ve üzerinde ve 150 den fazla yolcu taşıyan yeni yolcu gemilerine" uygulanmak üzere "Yolcu gemilerinde hareket yeteneği kısıtlı olanlarla ilgili ek emniyet gerekleri ile ilgili genel kurallar" ortaya konmuştur.

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 yansıması da göz önünde tutularak, düzenli seferlerde müsaade edilen yolcu gemilerinin "engellilere uygun" ve "engellilere uygun değil" şeklinde ayrılması ve hat izni/düzenli sefer müsaadesi verilirken o hatta çalışacak yolcu gemilerinde "engellilere uygun olan" ve "engellilere uygun olmayan" gemi ve bu gemilerin sefer sayılarında düzenlemeye gidilmesinin,

faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

3.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri

3.3.1. Çevre Denetimlerinde Yetki Devri Sorunu

2872 sayılı Çevre Kanunu 26/04/2006 tarihli 5491 sayılı Kanunla değişikliğe uğramış ve 12.maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"Bu Kanun hükümlerine uyulup uyulmadığını denetleme yetkisi Bakanlığa aittir. Gerektiğinde bu yetki, Bakanlıkça; il özel idarelerine, çevre denetim birimlerini kuran belediye başkanlıklarına, Denizcilik Müsteşarlığına, Sahil Güvenlik Komutanlığına, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre belirlenen denetleme görevlilerine veya Bakanlıkça uygun görülen diğer kurum ve kuruluşlara devredilir. Denetimler, Bakanlığın belirlediği denetim usûl ve esasları çerçevesinde yapılır."

Bu çerçevede Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından denetim ve idari yaptırım kararı verme yetkisi 21/06/2006 tarih ve 7124 sayılı Yetki Devri Genelgesi ile devredilmiştir. (2006/13 sayılı Genelge) Genelge'ye göre:

a) Liman Başkanlıkları:

İstanbul, Kocaeli, Antalya ve Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlıklarının yetki alanı dışında kalan

b) Liman, mendirek ve iskele gibi kıyı tesislerinde,

c) Marinalarda,

d) Balıkçı barınaklarında

Gemi ve diğer deniz araçlarından kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik denetim ve kontrol yapma, 2872 sayılı Çevre Kanununun "İdari Nitelikteki Cezalar" başlıklı 20nci maddesinin (ı) bendinde (son paragrafında belirtilenler hariç) belirtilen hükümler kapsamında gemi ve deniz araçlarına idari yaptırım kararı verme konularında, yetkilidir.

Ülkenin egemenlik alanlarındaki denizlerde ve yargılama yetkisine tabi olan deniz yetki alanlarında 2872 sayılı Çevre Kanunun 12 nci maddesinde öngörülen bildirim ve bilgi verme yükümlülüğünü yerine getirmeyen gemi ve diğer deniz araçlarına 2872 sayılı Çevre Kanunun 20 nci maddesinin birinci fıkrasının (g) bendine göre idarî para cezası verilmesi,

Gemiler tarafından ulusal mevzuat ve uluslararası kurallar gereği tutulması gereken ve Çevre Kanunu ve ilgili yönetmelikleri kapsamındaki yükümlülüklerin yerine getirildiğini gösterir kayıtların tutulmadığının, Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği kapsamında 2006/6 sayılı Gemi Atıklarının Bildirimi ve Haberleşme Genelgesi kapsamında atık bildiriminin yapılmadığının tespit edilmesi durumunda, Çevre Kanunu'nun 20nci maddesinin (g) bendine göre idari yaptırım uygulama görevidir.

3.3.1.1. Çözüm Önerisi

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından 655 sayılı KHK gereğince; gemilerin denetlenmesi ve gemilerden numune alınması hususlarında kuralların belirlenmesi amacıyla bir genelge yayımlanması, denetimlerin koordine edilmesi ve denetimde bulunan diğer kurum/kuruluşların bu kurallara ve Bakanlığımıza bağlı olarak hareket etmesi sağlanmalıdır. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ise yapılan denetimler hususunda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile koordine halinde olmalıdır.

3.3.2. Çevre Denetimlerinden Elde Edilen Gelirin Çevrenin Korunması Konusunda Kullanılması

Çevre denetimlerinde yaşanan bir diğer sorun ise çevre hususunda yapılan denetimlerin sürekli yapılması maliyetli bir hizmet olup, çevre denetimi giderlerinin karşılanması ve diğer çevre hizmetlerinin sağlıklı olarak gerçekleştirilebilmesi için belirli bir bütçe gerekmesidir. 5491 sayılı Kanunla değişiklik yapılan 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 24' üncü maddesinde;

"Bu Kanunun 12 nci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, denetim yetkisi verilen kurum ve merciler tarafından verilen idarî para cezalarının yüzde ellisinin, bu Kanun uyarınca yapılacak denetimlerle ilgili harcamaları karşılamak ve diğer çevre hizmetlerinde kullanılmak üzere bu kurumların bütçesine gelir kaydedileceği, yüzde ellisinin ise genel bütçeye gelir kaydedileceği, ayrıca bu kanun uyarınca yapılacak denetimlerle ilgili harcamaları karşılamak ve diğer çevre hizmetlerinde kullanılmak üzere, Bakanlık bütçesine, genel bütçeye gelir kaydedilecek idarî para cezaları karşılığı gerekli ödeneğin öngörüleceği" hükmü çerçevesinde gerekli ödeneğin sadece ilgili Bakanlığa değil sorumluluğu ve görevi bulunan kurum/kuruluşlara da verilmesi çevre denetimlerinin etkinliğini artıracaktır.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yapılan denetimler neticesinde büyükşehir belediyelerinin çevre cezalarında gelir elde ederek denetime ilişkin

yapılanmalarını güçlendirmesi gibi bakanlığın da bu hususta güçlenmesi tüm ülke genelinde gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan kirliliklerin azalmasına ve denizlerimizin temiz kalmasına katkı sağlayacaktır.

3.3.2.1. Çözüm Önerisi

Çevre denetimlerinin etkinliğinin sağlanması ve muhtemel bir deniz kazasında Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından müdahalenin hızlı ve etkili olabilmesi için her an kullanılabilecek bir bütçeye ihtiyaç duyulması sebebi ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 2872 sayılı Çevre Kanununda gerekli değişikliğin yapılarak 24 üncü maddesinde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın da adının eklenerek denetimde bulunan kurumların uyguladıkları idari yaptırım kararlarından bütçelerine gelir kaydedilmesini sağlayacak değişikliğin yapılması gerekmektedir.

3.3.3. 2872 Sayılı Çevre Kanununda Gemilere Verilecek İdari Cezalardaki Gros Ton Uygulaması Sorunu

Çevre denetimlerinde gemilere uygulanan idari cezalarda adil bir sistem bulunmamaktadır. 2872 sayılı Çevre Kanunu göre her türlü atık ve sintine tahliyesi yapmak tanker ve gemilerin gross tonları ile genel olarak doğru orantılı olarak artmakla beraber, kirlilik çeşitleri ve miktarları gemi tiplerine göre farklılıklar göstermektedir. Örneğin yolcu gemisinde taşınan insan sayısının fazla olması sebebi ile oluşan evsel atıklar aynı gross tona sahip bir yük gemisi veya tankerden yüzlerce kat fazla olmaktadır. Ancak gemilerde bulunan atıkların her ne kadar gross ton ile ilişkili olarak bir artışı söz konusu olsa da önemli olan bu atıkların denize atılmaması uygun tesislere verilmesidir. Kısaca bir geminin çok miktarda atık üretiyor olması potansiyel suçlu olduğu anlamına gelmemelidir. Ancak, denize herhangi bir atık atıldığı durumda da cezanın geminin büyüklüğü oranında verilmesi geminin işlediği suça göre değil geminin büyüklüğüne göre cezalandırılması durumunu ortaya çıkarmaktadır.

3.3.3.1. Çözüm Önerisi

Kirletici cinsine, gemi cinslerine göre standart ve caydırıcı bir ceza miktarı belirlenmelidir. Ancak kirleticinin temizlenmesi mümkün ise temizleme masrafları kadar miktarda teminat mektubu alınması ve söz konusu temizlik operasyonlarının gemi tarafından yürütülmesi, geminin yapması veya yaptırması mümkün değil ise Bakanlığımızca yaptırılması ve ücretinin ödenmesinin sağlanması en etkin yöntem olacaktır.

3.3.4.Kirliliğin Tespitinde Küçük Teknelerin Yoğun Olduğu Bölgelerdeki Numune Alma Zorlukları

Balıkçı barınakları ve yat limanlarında onlarca tekne olduğu ve bunlardan numune alınmasının çok zor ve maliyetli olduğu kanunen 18 GT ve altındaki teknelerden numune alınmasının zorunlu olmadığı, fakat özellikle balıkçı gemilerinde 18 GT üzerinde birçok büyük balıkçı olduğu ve bu konuda uygulamada büyük bir zorluk yaşanması sebebi ile yeni yönetmelik yayımlanana kadar "Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezanın Kesilmesi Usulleri İle Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmeliğin" 24 üncü maddesinin "Kirletme ve kirlenmelere ilişkin olarak, numune alınması, fotoğraf, film ve video çekimi gerekli olmakla birlikte, suçun tespiti için tutanak tanzimi yeterlidir" hükmü çerçevesinde, mülga Denizcilik Müsteşarlığı tarafından balıkçı barınakları ve yat limanlarında uygulanacak çevre cezalarında numune alma işleminin uygulanmamasına karar verilmiştir. Balıkçı gemilerinin makinelerinde kullanılan yakıt ve yağların çoğunluğu aynı olmakla beraber, yatlarda da kullanılan yakıt ve yağların genelde tamamı aynıdır. Bu çerçevede bir yat limanındaki yatların tümünden kirliliği kimin yaptığının tespiti için numune alınsa bile numunelerin tamamının aynı çıkacak olması sebebi ile suçlunun tespitinin çok zor yapılacağı göz önüne alınmalı daha pratik ve daha az maliyetli bir uygulama yapılmalıdır.

3.3.4.1. Çözüm önerisi

Yat limanlarında ve balıkçı barınaklarında numune alınması yerine numune alınmadan tespit yapılarak idari ceza uygulanmalıdır. Tespit yapılamıyorsa kirleticinin temizlenme masraflarının balıkçı barınağını işleten kooperatifler ve yat limanı işleticileri tarafından yapılmasının sağlanması için mevzuatta düzenleme yapılması otokontrolü sağlayacak ve ilgililerin daha duyarlı olmasını sağlayacaktır.

3.3.5. Kirliliğin Tespitinde Liman Sahalarında Kıyı Alanlarının Denetiminin Yapılmaması

Liman içerisinde kirlilik olduğu ve kaynağının kesin olarak belli olmadığı durumlarda çok sayıda geminin bulunduğu liman içerisinde uygulamada nasıl bir yol izleneceği belirsizdir.

3.3.5.1. Çözüm Önerisi

Liman içerisinde kirlenme tespit edildiğinde, İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü'ne durumun bildirilmesinin Liman Başkanlıklarının limanda bulunan gemilerde denetim yapmasına devam etmesine kıyı boyutunun da İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü tarafından

denetlenmesinin ve yapılan işlemlerin koordineli yürütülmesinin uygun olacağı düşünülmektedir. Aksi takdirde toplanan tüm kanıtlar ve alınan numuneler sonucunda yapılan tüm masraflar sonuçsuz kalabilir, kirlilik yaratan muhtemel tüm kaynakların denetlenmesi en sağlıklı sonuca ulaştıracaktır.

3.3.6. Numune Analizlerinde Labaratuvar Sorunu (TÜBİTAK MAM)

Bilindiği üzere gemi ve deniz vasıtaları daha çok yağlı atıkları denize boşaltımları sonucu kirlilik yaratmakta ve diğer kirliliklere göre çok daha kolay tespit edilmesi sebebi ile en fazla cezai işlem uygulanan kirlilik şekli olarak gözükmektedir. Bunun sonucunda da en çok analiz için gönderilen numuneler arasında yağlı atıklar ilk sırada yer almaktadır.

3.3.6.1. Çözüm Önerisi

Sonuç olarak; numunelerin analizi için TÜBİTAK MAM dışında karşılaştırmalı analiz yapabilecek laboratuar yetkilendirmesi yapılmalı ve numunelerin masraflarının ilgililerin tespit edilemediği durumlarda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından karşılanması için çalışmalar başlatılmalıdır. Ayrıca, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından 655 sayılı KHK gereğince; gemilerin denetlenmesi ve gemilerden numune alınması hususlarında kuralların belirlenmesi amacıyla bir genelge yayımlanması, denetimlerin koordine edilmesi ve denetimde bulunan diğer kurum/kuruluşların bu kurallara ve Bakanlığımıza bağlı olarak hareket etmesi sağlanmalıdır. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ise yapılan denetimler hususunda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile koordine halinde olmalıdır.

3.3.7. Diğer Sorunlar

Deniz çevresinin korunması ve muhtemel kirliliğe müdahale için mevcut mevzuat* olmasına rağmen içerik olarak kurumların yetki ve sorumluluk paylaşımları söz konusu görevlerin çelişkiye düşmeden yerine getirilmesini engellemekte ve gerçek olaylarda mevzuatın yorumlanarak zaman kaybedilmesine ve hatta mevzuatın dışında hareket edilerek olaylara müdahale edilmesine sebep olmakta, kısacası mevzuatın uygulamasında birçok husus göz ardı edilmek zorunda kalınmaktadır.

Büyük kazalar karşısında, ülkemizin ulusararası sözleşmelerden doğan tazminat haklarının kazanılması mekanizmasına bakışımızda önemli bir eksiklik bulunmaktadır.

Ulusal, bölgesel ve kıyı tesisi acil müdahale planlarının değerlendirilmesi ve revizyonuprogramın bütünsel başarı, bütün ayaklarının birbirleriyle ilintisinin

gözetilmesinde yatmaktadır. Hukuk, tazminat, sorumluluk ve yetkilendirme, denetim, acillik ve etkinlik, yetki ve hız, kıyı özelliklerimiz, ekipman seçimi, araştırma ve kendi öz bilgimiz, uluslararası sözleşmelerden doğan hak ve sorumluluklar v.b.'dir.

P&I kulüpten zararların tazmininde oluşan en büyük sorunlardan biri de fiyatlandırmadır. Bu nedenle, devlet kurumları tarafından hazırlanacak bir fiyat tarifesinin sorun için çözüm olacağı değerlendirilmektedir.

Sorunların çözümünde, ülkemizin uluslararası sözleşmelerden doğan tazminat haklarını gözeterek, kıyı tesislerini ve yetkili kuruluşları destekleyecek yönde eksikliklerin giderilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Özellikle kirletenin tespit edilemediği durumlarda, kurumların yapacağı yetkilendirmeler için mevzuatta düzenleme yapılmasının, müdahale çalışmalarının hızı ve çevreye verilen zararın azaltılması için bir gereklilik olup, sahip olunan imkân ve kabiliyetin kullanımında önem arz etmektedir.

5312 Sayılı "Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun" 11 Mart 2005 Tarih ve 25752 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanmış ve üç (3) ay sonra yürürlüğe girmiş, yönetmelik ise 21.10.2006 tarihinde yayınlanmış ve yayımı tarihinde yürürlüğe girmiştir. 5312 sayılı Kanun ve Uygulama Yönetmeliği yayınlandıkları günden beri Sigorta konusu hala çözüme ulaştırılamamıştır.

Mevcut Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları;

- Canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararlar
- Bozulan çevrenin yeniden oluşturulması
- Geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararlar,
- Gelir kayıplarını
- Gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları

kapsam dışında bırakmış olup, yine kanundaki sorumlulukta yer alan "koruyucu önlemlere ilişkin masraflar" ile "diğer kamu zararları" ise genel şartlarda ve tarifede yer almamaktadır. Bu nedenle kıyı tesisleri tarafından oluşabilecek zararlara karşı malî sorumluluk sigortası yaptırılamamaktadır.

Yine 5312 Sayılı KanundaMadde 8: "Kıyı tesisleri, bu Kanun kapsamındaki zararlara karşı malî sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadır. Sigorta yaptırma

zorunluluğuna uymayan kıyı tesislerinin faaliyetine izin verilmez." maddesine göre kıyı tesisleri bu sorumluluklarını sigorta yaptırmaları gerekirken kanunun yayınlandığı 2005 yılından beri Kanunda yer alan bu amir hüküm yerine getirilmemiştir.

3.3.7.1. Çözüm önerileri

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 operasyonun yetki ve sorumluluğun Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nda olması gerekmektedir.

3.3.8. Gemilerin Balast Suyu Arıtım Teknolojileri

Balast suyu arıtım teknolojileri, temelde evsel ya da endüstriyel uygulamalarda, su ve atıksu arıtımı amacıyla kullanılan teknolojilerden yola çıkılarak geliştirilmiştir. Ancak bu teknolojilerin kullanımı kapasite, alan ihtiyacı, ilk yatırım ve işletme maliyetleri, verimlilik (IMO deşarj edilen balast suyu standartlarına göre) gibi ana kıstaslar tarafından kısıtlanmaktadır. Bugüne kadar geliştirilmiş ulusal bir balast suyu arıtım sistemi olmamakla birlikte yurt dışında IMO'dan onay almış olan pek çok geliştirilen pek çok sistem tip onayı almıştır.

Laboratuar ölçekli çalışmasıyla; pilot tesis geliştirilmesi, kara testleri, gemi testleri ve onay süreçleri:

Sistemin geliştirilmesi sırasında en önemli adımlardan biri sistemin IMO Balast Suyu Sözleşmesi standartlarını sağlayıp sağlamadığının test edilmesidir. Bu testlerin akredite kara testi tesislerinde yapılması gerekmektedir.

Ülkemizde bu amaçla kurulmuş bir tesis bulunmamaktadır. Böyle bir tesisin kurulması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması için ayrı bir yatırım ve işletme maliyeti gerekmektedir.

Sistemin geliştirilmesinde diğer bir sıkıntılı süreç IMO onay sürecidir. Sistemlerle ilgili IMO onayı IMO yetkilendirmesi ile çalışan GESAMP araştırma grubu tarafından verilmektedir. Grup 1 yıl içerisinde maksimum 3 sistemi inceleyebilmektedir.

3.3.8.1. Çözüm önerisi

Balast suyu yönetimi uygulamada gemiler ve liman otoriteleri tarafından uygulanacak bir süreç olmakla birlikte balast suyu yönetimi sistemlerin geliştirilmesinde, uygulanan BYS metodolojisinin etkinliğinin ölçülmesinde ve sürdürülebilirliğinin

sağlanmasında bilimsel çalışmalara ihtiyaç vardır.

Balast Suyu Sözleşmesi (2004), balast suyu yönetimi uygulamalarında taraf devletlere kolaylık ve ortak bir uygulama sağlamak amacı ile 14 adet kılavuz içermektedir. Ancak arıtılan suyun performans standartlarının kontrolleri amacı ile yapılacak gemi denetimlerinde kullanılacak yöntemde henüz önemli eksiklikler ve çözümlenmemiş problemler bulunmaktadır. Balast Suyu Yönetim Sistemlerinin geliştirilmesi ve sürdürülmesinde üniversite ve bilimsel kuruluşların verebilecekleri katkılar ve hangi konularda sürece dahil olabilecekleri aşağıdaki maddelerde özetlenmiştir

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.

3.3.9. Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği Uygulasındaki Sorunlar

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan "Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği" 1997 yılında tüm spor branşlarını (binicilik, dağcılık, otokros, sualtı ve su üstü su sporları gibi) içeren daha etkin ve vizyonu olan bir yönetmelik hazırlanmalıdır.

3.3.9.1. Uluslararası Mevzuatın Denkliği ve Adaptasyon Süreleri

Mevzuatla ilgili diğer temel politikamız da yönetmeliklerimizin Avrupa ve dünya ile paralellik ve denkliğinin olmasıdır. Örneğin yat kaptanlığı eğitimimiz ve kaptanlıkların sıralanması, deniz kirliliği konusunda kural ve standartların aynı olması gerekir.

Mevzuat yürürlüğe girdikten sonra uygulama esnasında görülen sorunlar sonucu yapılan değişiklikler, çözüm getirmekle beraber yıpratıcı olmakta ve sektörün zarar görmesine yol açmaktadır.

3.3.10. Deniz Turizm Alanındaki Süratli Gelişim ve Çeşitliliğin Artması

Yat Turizmi Yönetmeliği'ni geliştirilerek Deniz Turizmi Yönetmeliği haline getirmiştir. Özellikle Deniz Turizmi standartlarının ve envanterlerinin oluşturulmasını ve uygulama birlikteliğini amaçlayan bu yönetmeliğin çıkış ve sonrasında uygulama aşamasında ciddi sorunlar yaşanmasına neden olan durumlar ortadan kaldırılmalıdır.

3.3.11. Deniz Turizminin Yasal Bir Meslek Grubu Olarak Tanımlanması

Mesleki faaliyet olarak yönetmeliğin yayınlanması Kültür ve Turizm Bakanlığında

toplanan sektörümüzle ilgili istatistiklerin paylaşılması bütün kurumlar ve sektör açısından kılavuz olacaktır.

3.3.12. Kruvaziyer Liman ve Gemi İşletmeciliği

3.3.12.1 Kruvaziyer Turizmi

Dünyada kruvaziyer truzim, küresel toplam turizm endüstrisinin %1-2 gibi çok küçük bir bölümünü oluştursa da, en hızlı büyüme gösteren segmentlerin başında gelmekte ve yüksek büyüme potansiyeli taşımaktadır. 1990 ve 2009 arası toplam kruvaziyer yolcu sayısı yıllık %7 gibi yüksek bir büyüme oranı vardır. 2008 yılında kruvaziyer endüstrisinin Avrupa ekonomisine direk yapılan harcamalar olarak katkısı 14,2 milyar Avro olmuş ve bu harcamalar dört ana kalemden oluşmuştur. Bunlar kruvaziyer yolcuları, kruvaziyer gemilerinin üretimi ve bakımı, kruvaziyer işletmecilerinin operasyonları ve kruvaziyer işletmecilerinin mürettebat ve idari personelidir. Direk harcamalardan en çok pay alan Avrupa ülkesi, kruvaziyer gemi inşaatının merkezi ve en yoğun kruvaziyer limanlarının bulunduğu İtalya, ikinci ülke kruvaziyer gemi bakım merkezi ve en büyük ikinci yolcu pazarı olan Almanya, üçüncü ise 1,5 milyon yolcu sayısı ile Avrupa'nın en büyük kruvaziyer yolcu pazarı olan İngiltere olmuştur.

Tournarund liman faaliyetlerinin geliştirilmesinde, 2 farklı tipte kruvaziyer liman işletmeciliği çıkmaktadır.

"Turnaround" yani "Seyahat Başlangıç ve Bitiş Limanları"

"Transit" yani "Uğrak Limanları"

Bunlardan bilhassa "Turnaround" limancılığı büyük önem arz etmektedir. Çünkü gemi ile seyahat edecek olan tüm yolcular, geminin kalkacağı ülkeye ve/veya liman şehrine önceden seyahat etmekte, yolculuk öncesi ve sonrasında otelde konaklamakta, şehri ve civarını gezmekte, alışveriş ve yeme-içme aktivitelerinde bulunmaktadır. Dolayısıyla ekonomiye sağladığı katma değer çok daha yüksek olmaktadır. Ancak bir limanın Turnaround Limanı olabilmesi için önemli bazı unsurların bir arada bulunması gerekmektedir. Bunlar kısaca:

- Gemi yolculuğu ile ziyaret edilmesi hedeflenen cazip kruvaziyer pazarlarına (Destinsayon Ülkeleri) coğrafi olarak yakın bulunmak.

- Kaynak Pazar (Source Market) ülkelerine coğrafi olarak yakın olmak yada coğrafi uzaklık söz konusu ise son derece etkin uluslararası bir hava ulaşım ağına sahip olmaktır.

- Limanın bulunduğu şehirde 2-3 günlük konaklamalara imkan verebilecek yeterli sayıda ve yüksek nitelikte yatak sayısına sahip olmak.

- Turnaround Limanı'ndan yolculuğuna başlayacak her biri 2000 ila 3000 arası yolcu taşıyan 3-4 dev geminin mevcut olacağı varsayıldığında haftanın yalnıza 2-3 günü müsait olabilecek 7000-8000 adet yüksek nitelikli yatak sayısı gerekmektedir.

Gemilerin yüksek hacimli lojistik ihtiyaçlarını (Akaryakıt, kumanya, atık alımı, teknik bakım – onarım) en ekonomik biçimde karşılayabilecek nitelikte liman tesisleri ve tedarikçilerin mevcut bulunması önemlidir.

Antalya Limanı Doğu Akdeniz kruvaziyer pazarı için çok önemli bir ana liman olabilecek potansiyele sahipken. İstanbul Limanı ise başta Karadeniz ve Ege olmak üzere yine Akdeniz kruvaziyer pazarına hizmet sunma potansiyeline sahip bulunmaktadır.

3.3.12.2. Yerli Kruvaziyer Gemi İşletmeciliğinin Teşvik Edilmesi

Kruvaziyer Turizmi son yıllarda ülkemiz insanı tarafında da tercih edilen tatil şekli olarak sektördeki yerini almaya başlamıştır. Kuşadası, İzmir ve İstanbul katılımlı gemi seyahatleri giderek yaygınlaşmaktadır. 2011 itibariyle yerli gemi yolcusunun 50 bine kadar yükseldiği görülmektedir.

Halihazırda yoğun olarak gelen Alman, Rus, İngiliz, Fransa, Benelüx ülkeleri ve hatta Ortadoğu ve Körfez ülkeleri için Türk Turnaround Limanı çıkışlı, ağırlıklı olarak Türk limanlarını kapsayan bir kruvaziyer gemi işletmeciliği anlayışı benimsenebilir. Antalya liman çıkışlı - İstanbul varışlı ve İstanbul çıkışlı - Antalya varışlı veya Karadeniz limanlarını kapsayan gemi seyahatleri gerçekleştirmek büyük bir cazibe yaratacaktır.

Ülkemizde kruvaziyer gemi işletmeciliğinin teşvik edilmesi ne yönelik, vergi muafiyeti, yatırım teşviki, mevzuat kolaylığı, yolcu gemilerinin inşasına yönelik olarak gemi İnşa sektörü teşvik edilmeli, kamu payları, özel harçlar ve liman tarifelerinde kabotaj hattında seyreden yerel kruvaziyer gemilerine kolaylıklar sağlanmalıdır.

3.3.12.3. Yabancı Kruvaziyer Gemi Firmalarına Bazı Teşviklerin Sağlanması

Ülkemizde devlet kurumları ve teşekkülleri tarafından kruvaziyer gemilerinden alınan sahil sağlık resmi, fener screti, boğaz geçiş ücretleri üzerinden tüm seyir bölgelerini ve limanlarını eşit şekilde kapsayacak indirimler sağlanarak gemi firmalarını teşvik edici düzenlemeler sağlanmalıdır.

Ülkemize gelen kruvaziyer hattı şirketleri genelde Amerika ve Avrupa menşeili

olduklarından, dünya piyasalarında görülen ekonomik olumsuz etkiler kendi iç piyasalarını da dalgalandırmaktadır.Bugün birçok uluslararası kruvaziyer gemi işletmecisi firma Türkiye'ye getirmekte oldukları gemilerin her geçen yıl büyüdüğünü, yolcu sayısı ve gross ton bakımından artış sağlandığını vurgulamakta, ülkemizde uygulanmakta olan sahil sağlık, fener, boğaz geçiş v.s. tarifelerinde indirim yapılması konusundaki taleplerini her fırsatta dile getirmektedirler.

Bu durumu kendi lehine çevirmek isteyen İtalya, İspanya ve Yunanistan gibi ülkeler hem kendi ekonomilerini dengelemek hem de kruvaziyer yolcu sayılarını kaybetmemek amacıyla kruvaziyer şirketlerine bu tarz uygulamalarda özel birtakım düzenlemeler getirmektedirler.Devletimizce uygun görülen düzeyde, kruvaziyer şirketlerine sahil sağlık, feneri, boğaz geçiş tarifelerinde indirim şeklinde bir düzenleme yapılması orta ve uzun vadede Türkiye'yi diğer destinasyon ülkelerinden avantajlı konuma getirecektir.

Eski yıllarda kruvaziyer gemilerine sağlık resmi %50 indirim uygulanırken günümüzde kruvaziyer gemilere 3 de bir oranında indirim uygulanmaktadır. Yani normal gemilere net ton başına 0,75 kuruş iken, kruvaziyer gemilere 0,25 kuruş indirim uygulanmaktadır.

3.3.12.4. Ülkemizin Kruvaziyer Turizminde Tanıtımı İçin Etkin Tanıtım Kampanyaları Düzenlenmesi

Dünyanın büyük ve önemli kruvaziyer fuarlarına ve kruvaziyer konferanslarına, kruvaziyer forumlarına ev sahipliği yapılmalıdır.Dünyadaki Kaynak Pazar (Source Market) ülkelerinde kruvaziyer gemi seyahatlerinin %81 oranında satışını gerçekleştiren turizm acentelerinin ülkemizi daha iyi tanıtıp satabilmelerini teşvik edecek özel geziler ve lansmanlar düzenlenmelidir.

Kruvaziyer turizmi ile ilgili uluslararası pazarda faaliyet gösteren basın kuruluşlarının ülkemize ilgisini çekmek amacıyla özel geziler ve tanıtım toplantıları düzenlenmelidir.Ülkemiz gemi tedarik sektöründe oldukça etkin konumdadır. Ancak kruvaziyer gemi tedariğine yönelik olarak tedarikçilerimize özel ihracat teşvikleri ve Türkiye'den kruvaziyer gemi tedariği tanıtımı için road-showlar düzenlenmelidir.

3.3.12.5. Vize Pulu Satış Uygulamalarının Düzenlenmesi

Bilindiği üzerine yolcu değişimi yapan yolcu gemilerinde çıkan yolcular için gemi acentesi Maliye Bakanlığı'nın Saymanlıklarından yazılı beyana göre vize pulları almaktaydı.

Yeni kurallar gereği ya da Maliye Bakanlığı'nın vize pullarının ancak tur acentesi yani seyahat yetki belgesi mevcut olan şirketlerin temin edebileceğini söylemesi durumunda, rekabet durumu oluşmaktadır. Vize pullarının gemi acentesi tarafından temin edilip gemi geliş kontrolü esnasında ya da pulların daha önce temin edilip gemiye daha önce gönderilerek pasaportlarına gemi gelmeden önce yapıştırılarak tatbik edilmesi gerekir. Bu arada tur acentesinin görev yeri ve tanımı tur hizmetlerini gemi geliş kontrolünden sonra yapmaktır ama Maliye'nin ısrarı üzerine bu işlem tur acenteleri tarafından alınması gerektiğini savunmaktadır. Vize pullarının gemi acentesine yazılı beyana rucuen verilebilmesi yadahavaalanlarında olduğu gibi saymanlık irtibat ofisi kurularak vize teminini direk yolcuya sunabilmesi gibi bir çalışma uygun olabilecektir.

3.3.13. Feribot İşletmeciliği

Ülkemizde iki çeşit feribot işletmeciliği yapılmaktadır.

Yurt içi feribot yolcu taşımacılığı

Yurt dışı feribot yolcu taşımacılığı

Ülkemizde feribot işletmeciliği yolcu gemisi statüsünde ve 300 groston altında olan feribotlarımız yakın sefer yolculuk yapmalarına rağmen büyük kruvaziyer gemiler ile aynı şartlarda değerlendirilmektedir. Uluslararası deniz yolu ile yolcu taşımacılığı yapan feribot firmaları devletten beklediği desteği (sadece yurtdışı seferlerinde kullanılan transit mazot dışında) maalesef görmemektedirler. Feribot İşletmeciliği çok çeşitlilik arz ettiğinden genel uygulamalarla düzenlenmeye çalışılıyor. Bu durum yapılan işin farklılığı ve doğası gereği bazı bölgelerde kendine has sorunlar doğurabiliyor.

3.3.13.1.Yurt İçi Feribot Yolcu Taşımacılığı

Ülkemizde tarifeli seferler ile yapılan yurt içi feribot yolcu taşımacılığı ile ilgili düzenlemeler;

Liman Yönetmelikleri

Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik

Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik ve Hat İzinleri

Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalanması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik

kapsamında yapılmakta olup, zorunda olunan Bodrum-Datça arasında yurt içi feribot yolcu taşımacılığı seferleri şu anda yapılamamaktadır.

Hat izni alınabilmesi için feribot işletmelerinin ve gemilerin yerine getirmesi gereken yükümlülükler mevcuttur.

3.3.13.2. Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalanması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik ve Denizyolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik Kapsamındaki Sorunlar

Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigorta Poliçesi standartları belirlenmiş fakat UDHB web sayfasında yayınlanan yeni çalışmada TTK hükümleri de devreye sokularak, sigorta kapsamı teminat tutarları çok yükseltilmiş ve bununla birlikte ödenecek prim tutarları da bu oranda yükselecektir. Bu arada yolcu kapasiteleri yüksek olan gemilerde; Örnek: 400 kişilik bir gemi de toplam teminat 271.000.000 TL olacaktır. Bu büyüklükte bir teminatın yurtiçinde bir sigorta şirketi tarafından karşılanıp karşılanmayacağın da belirsiz olabilecektir.

3.3.13.3. Uluslararası Emniyet Yönetim Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanması ile İlgili Yönetmelik Kapsamındaki Sorunlar

Emniyetli Yönetim Sisteminin temelini oluşturan ve bu uygulanan sistemin işlerliğini gösteren kayıt-evrak-raporlar başta gemi kaptanları olmak üzere gemi personeli tarafından yürütülmelidir.

Fakat bu konuda kaptanlar dahil gemi adamlarının eğitim seviyeleriveyetersizlikleri sebebiyle uygulama "sözde uygulama" niteliğindedir ve amaca hizmet etmekten çok denetimler esnasında işletmelere sıkıntı yaratmaktadır.

Kabotaj hattında çalışan 100 mille sınırlı idari sefer yapan veya liman seferi yapan, seyir süreleri uzun olmayan gemilerin ve işletmelerin Emniyetli Yönetin Sisteminin ISM Kod kapsamından çıkartılarak hali hazırda senede bir defa genel denetimleri yapılan gemilerin ve işletmelerin aynı zaman da yaşlarına göre (uluslarası çalışan gemiler gibi) 6 ayda bir veya 3 ayda bir Bakanlık tarafından oluşturulacak emniyet ve güvenliğe yönelik ISM Kod kapsamında olmayan sadeleştirilmiş, anlaşılabilir ve uygulanabilir kontrol listlerle önsörveyleri yapılarak emniyetli yönetim sağlanabilir ve sürekliliği devam ettirilebilir.

3.3.13.4. Dahili Hatlarda KDV Oranının Yeniden Düzenlenmesi ve Muafiyet Verilmesi

Türk Bayraklı feribot İşletmelerimizin dahili hatlarda yapılan deniz yolcu

taşımacığında %18 olan KDV oranın minimuma orana çekilmesi denizcilikte taşımayı güçlendirecektir.

3.3.13.5. Feribotlara Bağlama Fiyatlarında İndirim Uygulanması

Feribotların çalışmadığı dönemlerde bağlama yapılanbelediye bağlama yerleri ile özel yat limanlarındaki yat yüksek rakamlara ulaşan tekne bağlama ve barınma ücretleri firma bütçelerini zorlamaktadır.Feribot işletmelerinin feribotlarına bağlamalardaindirim yapılmasıönemlidir.

3.3.13.6. KOSGEB'den Destekleme Verilmesi

Feribot firmalarında çalışan personelinin maaşının bir kısmının küçük işletmelerde olduğu gibi Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı'nın (KOSGEB) kriterleri ile destek verilmesi sektöre katkı getirebilir.

3.3.13.7. DTO'nın Navlun Ödemelerinin Düzeltilmesi

Deniz Ticaret Odaları hiçbir işlem ve hizmet vermeden sadece sefer yapan Türk yada Yunan feribotlarından ilk 24 sefer feribot başına olmak üzere toplam navlun bedelini almaktadır. 24 seferden sonra bedel alınmamaktadır. Navlun bedellerinin her sefer öncesi ödenmesi ve maliyetlerimizin aşağıya düşürülmesi için daha makul hale getirilmesi önemlidir.

3.3.13.8. Bodrum-Datça Arasında Feribot Yolcu Taşımacılığı Seferleri İle İlgili Sorunlar

Bodrum-Datça arasında yapılan seferlerde yıllardır Bodrum Belediye Limanı ve Körmen Balıkçı Barınağı) kullanılmaktadır. Körmen Limanında şu anda marina inşaatı devam etmektedir. Bu nedenle de inşası bitmeden kıyı tesisinin işletme izni alması mümkün değildir. Buna bağlı olarak feribot işletmesi de hat izni alamamaktadır ve Bodrum-Datça arasındaki deniz yolu seferleri yapılamamaktadır. Kıyı tesislerinin işletme izinleri, bahsedilen nedenle veya buna benzer birçok farklı nedenlerle verilmeyebilir, durdurulabilir, iptal edilebilir veya askıya alınabilir. Fakat bu durumdan feribot işletmelerinin seferlerinin durma noktasına gelen şekilde etkilenmesini, işletmenin ticari faaliyetinin engellenmesini, aynı zamanda bu tür deniz yolu ile seyahatin kendilerine ciddi avantajlar sağladığı için yararlanan kamunun mağduriyetini önleyici düzenlemeler yapılmalıdır.

3.3.13.9. Yurt Dışı Feribot Taşımacılığı

Kıyılarımızdan özellikle Yunan Adalarına feribot seferleri ile yurtdışı seferler

yapılmaktadır.

Her ne kadar çok kısa süreli seferler olmasına rağmen, aslında yolcu taşımacılığından ziyade günübirlik turistik geziler niteliğinde olan bu seferler statüsü gereği uluslarası yolcu taşımacılığı kapsamındadır. Uygulamalar ve değerlendirmeler de bu kapsamda yapılmaktadır.

Kalkış limanlarımıza sadece bir-iki saat mesafede ki yunan adalarına günü birlik sefer düzenleyen feribot firmalarımız, turizm işinin gereği otellerde kalan veya o beldeye ziyarete gelmiş yerli ve yabancı konuklara feribotun kalkış saatine yarım saat kalana kadar satış yapılmaktadır. Ancak, gümrük müdürlüklerinin yolcu listelerini feribot kalkmadan iki saat önce ve tekrar limana donmeden iki saat once kendilerine ulaştırılmasını istemesi feribot firmalarını zor durumda bırakmakta hatta zarara uğratacak bir uygulamadır.Feribotlarla yolculuk yapacak tüm turistlerinde limanlar arasında sanki bir otobüs gibi çalışıyor olması, seferlerin günübirlik ve kısa seyahat süreleri de unutulmamalıdır.Konunun deniz ulaşım kolaylığını sağlayacak kararların alınması gerekmektedir.

3.3.13.10.Kısa Süreli ve Sefer Bölgesi Yakın Feribotlardan Talep Edilen Cihaz ve Donanımlar:

Ticari yat işletmeciliği konusunda da belirtildiği üzere, sefer bölgesi yakın sefer ve sefer şartı en yakın kıyıdan 20 mil uzaklaşmadan yapılan bu seferlerde gemilerin teknolojik destekli cihazlar ile donatılması ve her yıl bu cihazlara yenilerinin eklenmesi işletmelere donanım maliyeti ve bu cihazların her yıl bakımı, testi, sertifikalandırılması gibi maliyetleri de beraberinde getirmektedir.

AIS cihazından sonra 2012 yılında DSC özellikli telsiz, bir tane olmasına rağmen 2. şart, 2 adet el telsizinin 3 adede çıkartılması, 2013 yılında BNWAS vb. gibi uygulamaların mali açıdan sektöre olumsuz yansıma olmaktadır.

3.3.13.11. Deniz Hudut Kapılarında Görev Yapan Kamu Otorilerindeki Uygulamalar

Uluslarası sefer yapan feribotların, işletmecilerinin veya acentelerinin, Sahil Sağlık Denetleme Merkezi, Deniz Hudut kapısı (Pasaport Polisi), Liman Başkanlığı, Gümrük, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, gibi kurumlara karşı sefer öncesi ve sonrası işlemeleriyle ilgili yerine getirilmesi gereken yükümlülükleri mevcuttur. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Uluslararası sefer yapan feribotların, işletmecilerin veya acentelerinin hudut

kapılarında yapması gerekli herhangi bir mevzuatı bulunmamaktadır. Gelişen teknoloji ile birlikte her kurum kendi teknolojik alt yapısını kurmuştur ve geliştirmektedir.

Bununla birlikte, sefer yapacak olan feribot ile ilgili olarak işletmeciler veya acenteler aynı işlemleri defalarca kez farklı kurumlara bildirimlerde bulunması yoğun bir iş yükü getirmektedir.

Sahil Sağlık Denetleme Merkezi; Sahil Sağlık Denetleme Merkezine gelecek olan gemiyle ilgili acentası tarafından aynı zamanda gemi kaptanı tarafından ayrı ayrı internet ortamından bildirim yapılmasına ilişkin bir düzenlemenin yapılması,

Deniz Hudut Kapısı; Kamu otoritelerindeki uygulamalar, Uluslararası Sağlık Tüzüğü UST (2005) gereği gemi kaptanından alınan "Deniz sağlık Bildirimi" geminin seyir esnasında herhangi bir sağlık sorunu olup olmadığının zorunlu olarak bildirimidir. Acenteden istenen dilekçede ise gemi ile ilgili teknik bilgiler ve gerekirse yapılacak denetimin planlamasının önceden yapılmasıdır. Bildirimlerin birleştirilme ihtimali yoktur. Ayrıca gemi kaptanından alınan deniz sağlık bildirimi en erken geminin, Türk karasularına girdiğinde bildirilmektedir. Acente bildirimi ise 24 saat öncesinden gerekli planlamalar için alınması,

Liman Başkanlığı; Liman Başkanlığı'na, gemi yanaşma ordinosu verilmesi, yine internet ortamından liman çıkış belgesinin düzenlenebilmesi için geminin tüm evraklarının bildirilmesi ve çıkış talebinin onaylanması,

Pasaport Polisi; Pasaport polisine geliş-gidiş sefer saatleri ile bildirimde bulunulması, yolcu listelerinin ibrazı ve gümrük idaresine yine geminin geliş saatinin 2 saat öncesinden bildirilmesi yolcu listelerinin internet ortamında sisteme yüklenmesi,

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı; Gelen feribotla ilgili Çevre ve Şehircilik Bakanlığına pis su, sintine, katı atık bildirimi yapılması, tüm bu kurumlarda gerçekleştirilen işlemler düzenlenirken limanlarımıza senede bir veya iki defa uğrayan kruvaziyer gemiler, yük gemileri vb için hazırlanmış, günübirlik uluslarası sefer yapan gemiler ve bu gemilerin sefer süreleri, sefer yoğunlukları göz ardı edilmemelidir.

Bu nedenle; özellikle bu tür sefer yapan gemilerde iş yoğunluğunu azaltıcı önlemler ve düzenlemeler getirilmelidir. Örneğin liman çıkış belgesi (ship clearance ourwards) gidilen limanlarda aranmamaktadır. Kendi gümrük idaremiz bunu sorgulamaktadır. Eğer gümrük idaresince bu çıkış belgesi aranmazsa düzenli sefer yapan

bu gemiler için her gün, her seferde düzenlenmesine gerek olmayabilir.

Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü; Türk Boğazlarında ve uluslararası trafiğe açık limanlarda konuşlanan birimlerinde aşağıda belirtilen standart hizmetler, devlet hazinesinden pay alınmadan tamamen Genel Müdürlük bütçesinden karşılanmaktadır:

Karantina hizmetleri,

Pratika hizmetleri,

Gemilerin sağlık kontrol ve denetimleri,kontrol önlemlerinin alınması/aldırılması ve gemi sağlık sertifikalarının düzenlenmesi,

Gemi ilaç ve tıbbi donanımının kontrolü, denetimi ve sertifikalandırılması,

Deratizasyon (fare öldürme),dezenfeksiyon (mikroplardan arındırma) ve dezensektizasyon (böceklerden arındırma) işlemlerinin yapılması/yaptırılması ve bu işlemlerin kontrolü,

Gemilere verilecek su ve kumanyanın kontrolü, sağlıklı su ve gıda almalarının sağlanması; limanlardaki gıda üreten ve satan yerlerin denetimi,

Çevre sağlığı hizmetlerinin (limanda kullanılan içme ve kullanma sularının denetimi ve periyodik numune alınarak suyun analizlerinin yapılması/yaptırılması, katı ve sıvı atıkların kurallara uygun şekilde kaldırılmasının sağlanması) kontrol ve denetimi,

Öncelikle limanlarımız da dahil bütün hudut kapılarında Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü tarafından verilen hizmetlerin koruyucu sağlık hizmeti olduğu, bulaşıcı bir hastalığın ülkeye giriş ve çıkışının önlenmesinin amaçlandığını, hastalık meydana geldikten sonra yayılmasının önlenmesinin çok daha zor ve meşakkatli aynı zamanda da masraflı olduğu göz önünde bulundurulması gerektiğini.

Ülke ekonomisinin gelişmesi ve ticaretin yaygınlaşması için ülkelerin sağlıklı olduklarının belgelenmesi ve bu durumun muhafaza edilmesinin ne kadar önemli olduğu son yıllarda yaşanan çeşitli salgın hastalıklarla (SARS, kuş gribi vb.) mücadele esnasında görülmüştür. Genel Müdürlük bütün hudut kapılarında var olan teşkilatı ile ülkemize girebilecek veya ülkemizden çıkabilecek karantina hastalıkları başta olmak üzere bulaşıcı

ve salgın hastalıklarla mücadele için gerekli donanımı bulundurmak durumundadır. Gemilerden alınan sağlık resminin bu kapsamda değerlendirilmesi gerekmektedir.

Limanlarımıza gelen her gemide bulunan pis su, sintine, katı atık veya çöp miktarlarının Çevre ve Şehircilik Bakanlığına bildirilmesi gerekmektedir. Bu tesislerden alınan makbuzlarla ve gemi kayıtlarıyla bu takip edilebilir. Zaten periyodik denetimlerde bu konu irdelenmektedir. Gemi tarafından çevre kirliliğine yol açabilecek davranışlar ayrıca Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından denetlenmektedir.

Deniz hudut kapılarında görev yapan kamu otorilerindeki uygulamalar başlığı adı altında yukarıda da,açık açık anlatıldığı gibi Çevre ve Şehircilik Bakanlığının bir mevzuatı bulunmamaktadır. 24 saat önceden bildirim yaparak zorunlu olmayan atık verilip verilmeyeceği bildirimi ile limanın veya atık gemisinin önceden atık alımına hazır olması sağlanmaktadır. Buda birçok gemi işletmesi ve acentası tarafından istenmekte ve desteklenmektedir.

Türkiye'de satılan feribot yolcu bilet gelirlerinin %5'nin ve Yunanistan makamlarınca talep edilmesi

Kuşadası'ndan Yunanistan'ın Samos Adasına düzenlenen ferbibot seferlerinde her nekadar Samos Adasında acenta tarafından satılan yolcu biletin 5%'ini Yunanistan'daki ilgili makama vergi olarak ödenmektedir.

Ayrıca, Türkiye'de satılanbiletilerinde 5%'inin ödenmesi istenmektedir.Kendi limanlarımızda bu vergi sabit bir ücret olup limanda ilgili acentelerce Yunanistan'dan gelen yolcuların bilet ücretlerinin herhangi bir yüzdeliği gözetilmeksizin alınmaktadır.

Aynı uygulamanın Yunanistan tarafından da yapılması konusunda devletimizce gerekli girişimlerin başatılmasınının turizmin gelişimi açısından önemlidir.

3.3.14. Yat Limanı İşletmeciliği (Marina)

Yat limanları (marinalar), çekek ve yanaşma yerleri deniz turizminin en önemli altyapı unsurlarıdır. Yat Limanları, faaliyetlerinin gereği, kıyıdan başka bir yerde yapılmaları mümkün olmayan kıyı yapısı tesislerdir. Yat Limanları, yat turizminin en önemli unsurlarıdır. Yat limanları, deniz turizminin kalbi, kıyıların medeniyet simgesi tesislerdir.

Yat Limanları (marinalar) hem denizden – karaya, hem de karadan-denize geçişi sağlayan çeşitli özellikleri barındıran yapılardır. Yat limanlarımızdakiprofesyonel hizmet

anlayışı ile yatçıya, çekek yerlerinde sunulan bakım onarım, alışveriş üniteleri, yiyecek-içecek üniteleri, güvenlik sistemleri gibi daha spesifik kaliteli hizmetleri sürekli gelişmektedir.Kiracılardan alınamayan hasılat payları bile yat limanı işletmecisinden talep edilmektedir.

Birçok yat limanında hasılat payı olmadığından dolayı haksız rekabete sebep olmakta veya yat limanı çevresindeki kiralık üniteler bu bedeli ödemediklerinden dolayı yat limanı içindeki ticari alanlar cazip olmaktan çıkmaktadır.

Belgesiz deniz turizmi tesisi (yat limanı) işletmeciliği yapan belediye ve muhtarlıklarında turizm tesisi işletme belgesi almaları olumsuz rekabet oluşturmaktadır.

Marinaların akaryakıt istasyonu lisansı alınması ve işletme safhasında çıkan sorunlar

5015 sayılı Petrol Piyasası Kanununun yürürlüğe girmesi üzerine, bu kanun ve bu kanunun uygulama yönetmeliğine uygun olmadığı tespit edilen bazı yat limanlarının akaryakıt satış birimlerinde sorunlar çıkmıştır. Yat limanlarımıza akaryakıt satış için İhrakiye Lisansı alınması hususu getirilmiştir. Böyle bir lisans alınması halinde, yat limanı işletmelerince hudut çıkışı yapmadan Türk karasuları ve limanları arasında seyredecek, Türk ve yabancı bayraklı yatlara, yatçıların yat limanı otoparkında kalan otomobillerine yakıt vermekte sıkıntılar yaşayacağı da açıktır.

Yat limanlarımızda bulunan atık toplama tesislerimiz için yaptırılan atık yağ analizlerini sonucunda; yat limanındaki atıklar genel olarak II. kategori yağ sınıfına giriyor ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığının belirlediği bertaraf tesisleri yakıt olarak kullanılmak üzere bu atıkları almak zorunluluğu bulunmaktadır.

Yat limanındaki atıklar genel olarak I. kategori yağ sınıfına girmekte bunlar lisanslı geri dönüşüm tesislerine gitmektedir. II. kategori yağ sınıfına giren atıklar ise bertaraf edilmek üzere Çevre ve Şehircilik Bakanlığımızdan izinli çimento fabrikaları gibi yerlerde yakıt olarak kullanılmaktadır.

Sezonda Ege Bölgesinden gönderilmesi zor olmakla birlikte onlarda kapasitelerinden dolayı atık kabul etmemektedirler. Atık alımında marina ile diğer büyük ticari limanlar arasında bir ayırım, sınıflama yapılmaması ve aynı kriterlerin her marinadan, liman tesisi gibi aynı kriterlerin istenmesinden kaynaklanmaktadır. (Mesela büyük gemilerde oluşabilecek sludge konusu, depolama imkanları v.b)

Sintine atığı toplama konusunda taşıyıcı firma ve bertaraf tesislerinin yetersizliği dolayısı ile marinalarda toplanan atıkların Ulusal Atık Taşıma Formu prosedürleri çerçevesinde bertaraf tesislerine ihtiyaç olduğunda zamanında nakil edilememesi sorun yaratmaktadır.

Bertaraf tesisinin nakil zamanlaması ile beraber "sadece ve sadece atık yağ alımı" konusuna odaklanmış olması ve sintine suyunun atıklarımızın önemli bir kısmını oluşturmakta ve firmalar sulu atıkları almamakta, bu sebeple tanklar tam olarak boşaltılamamaktadır.

Bu durumda ya sintine suyu için ayrı bir bertaraf yoluna gidilmeli, yada bertaraf tesisinin işine yarayan veya yaramayan atık konusunda ayrım yapması hsusunda gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.Birçokmarinamız zaten yukarıda istenilen bir sistem içerisindedirler. Özellikle mavi kart uygulama alanında toplanan sintine suları ve yağlar Güllük Limanına götürülmekte orada sepere edilerek kategori analizinden sonra bertaraf veya geri kazanıma gitmektedir.

3.3.14.1.Ticari Yat İşletmeciliği

Mürettebatlı yat işletmeciliği (Crewed) yat işletmeciliği ve mürettebatsız yat işletmeciliği (Bareboot charter) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Yat turizminin büyüme eğilimine iki temel sebep bulunmaktadır.

Bunlarlardan birincisi, klasik tatil ihtiyacı olarak nitelendirilen deniz, kum ve güneşten sıkılan insanların, geçici bir süre için de olsa değişik faaliyet arayışlarına girmesi böylece yeni bir potansiyel talebini yaratmış, ikinci sebep ise; daha önceleri yat turizminin çok lüks ve pahalı bir turizm faaliyeti olduğu yönündeki izlenimlerin silinerek, artık her tür gelir grubuna olanak sağlayacak bir turizm faaliyeti olduğunun yaygınlaşmaya başlamasıdır.

Yabancı bayraklı ticari yatlara; 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ve Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin ilgili maddesi uyarınca Türk yat işletmelerine, yabancı bayraklı yatları belli bir yıla kadar kiralama imkanı getirmiştir. Yabancı bayraklı yatlarla çalışan yat işletmelerimiz genel olarak bareboot sisteminde mürettebatsız olarak yat kiralamaktadır.

Türkiye'deki gelişim dünya çapındaki artışla paralel değildir ve gelir düzeyi yüksek hedef kitleyi kapsamamaktadır. Yat işletme belgesi almadan kaçak çalışan pazarlamacılar vardır. İnternet üzerinden veya müşteriyle doğrudan iletişim kurarak yatları kiralayabilirler.

Türkiye'nin kıyı alanları bilinçsiz bir şekilde kullanıma açılmaya devam etmektedir. Bu da çok daha etkin bir şekilde kullanılabilecek fırsatların geri dönülmeyecek bir şekilde kaybolmasına neden olmaktadır. Güney Ege'de yatçılığın ve mavi yolculuğun doğup gelişmesini sağlayan koylarımız bitiyor.

Koyların yapılaşmaya açılması, her koya gelişigüzel kıyı tesislerinin (günübirlik) yapılması, tatil köyleri veya oteller ve yat limanları bu koyların denizciler tarafından artık kullanılamaması anlamına gelmektedir.

3.3.14.2.Koyların Giderek Yitirilmesi

Bu gün kullanımda olup kıyı planlaması yapılmadığı için önümüzdeki 3-5 sene içinde kaybetme riskimiz yüksek olan koy adedi yaklaşık 94 ve yat kapasitesi 1248 adettir. Şuanda yat turizminde faydalandığımız koruma altında ortalama 1040 yat bağlama kapasiteli 104 koyumuz mevcutdur. Maalesef bugüne kadar yat barındırma kapasitesi 1714 olan 41 koy çeşitli nedenlerle kaybedilmiş durumdadır.

Yalnızca kıyı tesislerinin olduğu koylarda (deniz turizmi olmasa bile) taşıma kapasitesi çalışmalarına temel olacak kentsel atık yönetimin hazırlanması kirlenme açısından çok önemlidir.Yatçı veya mavi yolcu bu bölgeye sadece kentte yaşamak veya marinalarda kalmak için gelmiyor, doğal koylardaki gezme ve barınma imkânları için de geliyor.

Yat kapasitesi deyince bakanlıklarımız sadece marina kapasitelerini anlıyor. Oysa koyların da kapasitesi var. Koylarımızın sayısı da, bu koylarda demirleyebilecek yat sayıları da sınırlı. Bu kapasite ile marina kapasitelerinin paralel olarak belirli bir regülasyonla planlanması gerekir. Koylarımızı kaybetmek mavi yolculuğu kaybetmek, özel yatçılığı da sınırlandırmak önemlidir.

3.3.14.3.Yat Kayıt Belgelerinde (Transitlog) Elektronik Ortama Geçilmesi

Yabancı ve yerli yat sahipleri tarafından sahillerimizdeki seyirleri esnasında kullanılan Yat Kayıt - Transit Log belgelerinin elektronik ortamda doldurulması ve diğer ilgili tüm birimlere bu formun 2013 yılı sonunda elektronik ortamda gönderilmesine başlanması ümit edilmektedir.

3.3.14.4.Yat İşletmelerinde KDV Uygulaması

Türk Bayraklı yat işletmelerimiz 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu hükümleri gereğince yabancı ülkelerde kurulu yabancı yat işletmeleri ile ülkemizde tam bir rekabet ortamında çalışmaktadır. Bu rekabet ortamı doğrudur ve sektörün hızla gelişmesini

sağlamıştır. Ticari yat işletmeciliği, işi her ne kadar denizcilik sektörü iş kolu olsa da, aynı zamanda turizm hizmet sektörüdür.

Türkiye dışında kurulu yat işletmeleri en az 60 yat kapasiteli yatlarını Türk limanlarında bulundurmak ve bir Türk yat işletmesini temsilci tayin etmek ve Turizm Tanıtma Fonuna Bakanlıkça belirlenen ücretleri ödemek, Türkiye kışlama yapmak ve Bakanlıktan Yat İşletme Belgesi almak şartı ile Türk karasuları ve limanları arasında turizm hizmet ticaretinde serbestçe faaliyet gösterebilmektedir.

Türkiye bulunan bu yabancı bayraklı yatların pazarlaması yabancı yat işletmelerince kendi ülkelerinde yapılmakta ve bu işletmeler vergilerini kendi ülkelerinde; ülke kanunları doğrultusunda ödemektedir. Oysa Türk yat işletmeleri doğal olarak ülkemiz kanunlarına tabii olup, satışlarında % 18 KDV ödemektedirler.

Türk Turizm Sektörünün yıllardır uluslararası alanda rekabet edebilmek için Kültür ve Turizm Bakanlığı Konaklama Tesislerinde KDV oranını 2008 yılında % 8'e inmiştir. Ne yazık ki bu uygulama Türk yat işletmelerini kapsamamaktadır. Turizm sektörleri arasında uygulamada eşitliğe özen gösteren Kültür ve Turizm Bakanlığı Türk yat işletmelerinin %8 KDV uygulaması dışında bırakılmasına acilen çözüm bulacağına inanılmaktadır.

3.3.14.5.ÖTV'siz Yakıt Uygulamaları

Ülkemizdeki yakıt fiyatlarına bakıldığında, dünyanın en pahalı yakıtını kullanmakta olduğumuz tüm kesimlerce bilinmektedir. Buna istinaden, ÖTV'siz yakıt uygulaması biraz olsun maliyetler açısından faydalı olmuştur.

Fakat Yunan Adaları dediğimiz, çoğunluğu da Yunanistan'dan ziyade bizim karasularımıza yakın olan adalar arası mavi yolculukta indirimsiz yakıt kullanımı, işletmeciler için yüksek maliyetler çıkarmaktadır.

Bu da hem yakıt sağlayıcı, hem kaptan ve hem de sezon sonunda vergi dairesi ile bürokratik sorunlar yaşayan firma açısından büyük sıkıntıdır. Hem böyle sıkıntılara mahal verip karışıklık yaşanmaması adına, hem de ticari faaliyetin çoğunluğunu kapsayan adalar turu için işleticinin maliyetlerinin düşürülmesi adına ÖTV'siz yakıt kullanımının en azından Yunan adaları için serbest bırakılmasını turizmi geliştirecektir.

3.3.14.6.Teknoloji Destekli Cihaz Sistemleri ve Zorunluluğu ile Cezalar

Yatlara da mecburiyet getirilerek AIS (Automatic Identification System) Sistemi kurulmuştur. Ancak uygulamada sorunlar yaşanmaktadır. SART ve EPIRB cihaz konması

zorunluluğu; 300 GRT üstü gemilere SART ve 12-36 kişi uluslararası yolcu taşıyan teknelere de EPIRB cihazı şart koşulmuştur. Bu gemiler ile yatları ayrıştırmamaktan kaynaklanan bir uygulamadır.

Zaten teknelerimizin sefer bölgesi "yakın sefer" ve sefer şartı ise en yakın kıyıdan "20 mil" uzaklaşmamaktır. Hal böyle olunca, cep telefonu ile bile iletişim kurulabilen bir sefer sahasında bu tarz cihazların olması maliyet ve turizmi etkileyebileceği değerlendirilmektedir. Bu cihazların sefer bölgesi geniş olan teknelere, boyuna bakılmaksızın verilmesi gerekmektedir. Sefer bölgesi yunan adalarından ibaret olan teknelerimiz, üstünde 12 kişi üstü ya da 12 kişi altı uygulamaların yerinde olacağıdır.

3.3.15. Su Üstü Sporları ve Araçları

Turizm amaçlı su üstü faaliyet araçları: Su üstünde gezi, spor ve eğlence amaçlı faaliyetlerin yapıldığı katamaran, sörf, yelken, kano ve benzeri, deniz bisikleti gibi makine dışında güçlerle hareket eden ya da deniz motosikleti ve benzeri gibi motorlu kişisel deniz araçları ile yedeğinde banana, ringo gibi şişme deniz oyuncakları, su kayağı çekebilen, paraşüt uçurabilen mürettebatlı veya mürettebatsız gün içinde kısa sürelerle kiraya verilebilen, bağlama kütüğünde "Ticari Sürat Teknesi" olarak kayıtlı deniz turizmi araçları olarak tanımlanmaktadır. Tüm bu aşamaları geçen, izinleri alan A işletmesi kendine gösterilen alanda çalışmaya başladığı an işyeri olarak Maliye Bakanlığı'nın vergi dairesince adres olarak belgelenir ancak yine aynı bakanlığın mal müdürlüğüne göre işgalcidir ve cezalandırılır.

Su sporlarında kesilen para cezası uygulamaları Kanuna göre para cezası ve işgalin sona ermesidir. Mal Müdürlüğü'ne göre paranın ödenmesi (kira gibi) işgalin görmezlikten gelinmesidir. Su sporları araçları kendilerine ayrılan kulvarlardan çıkış yapmak zorunda olup, kamunun yararlanmasına açık işletmelerdir. Bulundukları noktalarda yasallaşmaları gereklidir.

3.3.15.1. Su Sporları Alanlarının Belirlenmesi

Turistik bölgelerde su sporları alanları ve çıkış noktaları yasal olarak belirlenmekle birlikte, yüzme alanları % 99 yasal değildir.

Bu alanlarla ilgili yasal düzenleme 618 sayılı Kanun ve Limanlar Yönetmeliği'nde olmasına rağmen pratikte uygulama yapılmamaktadır. Günümüz koşullarında güvenlik için

deniz yüzeyinin kullanım koşullarına herkes uymak zorundadır.

3.3.15.2. Su Altı Sporları

Dalış alanlarının belirlenmesine ilişkin olarak, turistik bölgelerdeki popüler dalış alanları süratle belirlenerek koruma altına alınmalı, bu bölgelerde su ürünleri avcılığı yasaklanmalıdır. Ayrıca deniz haritalarına da işlenerek güvenlik sağlanmalıdır.

3.3.15.3.Ticari Dalış Merkezleri ile Sportif Dalış Kulübü Statülerinin Belirlenmesi

Ticari dalış merkezleri ve sportif dalış kulüpleri ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Deniz turizmi kapsamında olanı, ticari dalış merkezleridir.

3.3.16. Günübirlik Gezi Tekneleri

19 Şubat 2013 tarihinde gelen ikinci "Deniz Turizmi Faaliyetleri" konuları listesinde günlük gezi tekneleri gözükmemektedir. Oysa bu konu deniz turizminin alanlarından biridir ve çok ciddi sorunları barındırmaktadır.

Bu sorunları ele alınıp çözüm üretilmesi gerekmektedir. Günlük gezi teknelerinde ana sorun kapasitedir. Kapasite konusu iki bakanlık arasında uzun tartışmalardan sonra ortak bir çözüme ulaşmıştır.

Ayrıca, Gemilerin Teknik Yönetmeliği gereği kapasitenin teknenin en x boy hesabına göre belirleniyor olması, işletmecileri tekneleri büyütme yoluna itmiştir. Tekne sayılarını sınırlandırmak için bağlama yerlerine göre izin verilmektedir.

A işletmesinin bir bağlama yeri vardır ancak A işletmesi bu yeri 10 metrelik 30 yolcu kapasiteli bir tekne için de, 30 metrelik 200 yolcu kapasiteli bir tekne için de kullanabilir.

Dolayısıyla tekne boylarına da sınır getirilmesi uygun olabilecektir. Su sporcularının yerel komiteleri düzgün işlemekte ve etkin bir rol oynamaktadır. Aynı model günlük gezi tekneleri için kullanılabilir.

3.3.16.1. Günübirlik Gezi Tekneleri Düzenlemeler

Günlük gezi koyları, su sporlarının yapılacağı alanlar saptanaraktan bölgesel planlarda ortaya konulmalıdır.

Dünya deniz turizminde planlama ölçütlerinden biri olarak son yıllarda ortaya konulan 'Kıyı ve Deniz-Eko Turızmi"artık, yat turizmi ve buna bağlı yat limanları tasarımının temel girdilerinden olmuştur.

Bu bağlamda, kara alanlarındaki arkeolojik alanlar, tarihi kültür hazineleri, doğal güzellikler, özel flora ve faunave deniz alanlarında ise deniz alti arkeolojik alanlar,su sporları yapılabilecek alanlar, deniz altı parkları(aqua parkları) çok önem kazanmıştır.

Kıyı ve deniz alanlarına ilişkin envanter çalışmaları, 'Kıyıve Deniz - Eko Turizmi' çalışmaları için önemli bu bilgileri de içerecek şekilde güncelleştirilmelidir.

3.3.17. Turizmde Deniz Kirliliği

Temiz denize sahip olma ve denizlerini temiz tutma marinaların varlık nedenlerinden olup hangi bölge veya konumda olursa olsun denizlerinin kirlenmesini önleyemeyen marinanın geleceğinden bahsetmek mümkün olamamaktadır.

3.3.17.1. Karadan Denize Atık Bırakılması

Kirliliğe yol açan ağırlıklı olarak karadan denize bırakılan atıklardır. Burada başrolü nüfus yoğunluğu yüksek olan yerleşim yerleri oynamaktadır. Önemli turizm merkezlerinde sorun ivedilikle çözülmelidir.

Sorumluluğun birden fazla kuruma bırakılması çözüm olmamakta ve yetki karmaşası getirmektedir. Yerleşim bölgelerinin dışında yer alan tüm kıyı tesislerinde arıtma zorunluluğu planlanmalıdır.

3.3.17.2. Denizden Denize Atık Bırakılması

Bu konuda gerekli yasaları ve cezai yaptırımlar çıkartmıştır. Ancak bunların uygulanabilmesi için gerekli alt yapı tam olarak tamamlanamamış ve kısa ve uzun vadeli çözümler saptanmıştır. Gökova için önerilen modelde,atık alım noktaları özel ve ticari yat trafiğinin yoğunlaştığı üç bölgeye konuşlandırılmalıdır.

Yukarıda belirtilen bölgelere yönelik olarak; bu üç bölgede birer tane 40-60 tonluk yüzer barç ile bu üç bölgede 1-2 adet 10-15 metre 20-30 tonluk atık alım teknesi ile sağlanması, ayrıca bu üç bölgede barçlardan atığı alacak ve küçük teknelerin doldukça atığı vereceği 200-300 tonluk atık alım gemileri konuşlandırılarak yapılabilecektir. Geminin aldığı atığı vereceği atık arıtma tesisi (buna en uygun yer Ören) 2013 yılı sezonunda bu sistem büyük atık alım gemisi ile 1-2 adet atık alım teknesine göre bir planlama yapılmaktadır.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın çıkarttığı yasalarda denize atık bırakılması yasaklanmıştır. Ancak, bunu sağlamak için gerekli altyapıyı kimin yapacağı muğlak bırakılmıştır. Özel sektörün atık alım gemileri, tesisleri oluşturarak bu boşluğu dolduracağı

varsayılmaktadır.

Ancak, deniz turizminin yoğun bölgelerinde fizibil olmadığı için özel sektör bu işe kalkışmamıştır. Özel sektöre bu tesis ve araçların yapılması için teşvikler verilerek cazip hale gelmesi sağlanabilir.İşletmelerin kendi bünyelerinde arıtma tesisi kurmasını teşvik etmek için de elektrik parasında indirim gibi imtiyazlar sağlanabilir.

Özellikle belirli bir standardın üstünde lüks yatlarda arıtma cihazları vardır. Tekne sahipleri yüksek fiyatlara pazarladıkları yatlarında yolcularının atık verme işlemi süresince zaman kaybından, koku riskinden doğabilecek sorunlara maruz kalmamak için kendiliğinden bu yatırımları yaparlar. Bu yatırım tüm yatlara şart koşulamaz.

Ancak kendiliğinden yapan yatlardaki arıtmanın kabul edilmesi gerekir. Büyük gemilerin Gökova'ya girmesi, Gökova'da denizin ve eko sistemin korunması için tehlikelidir. Balast sularının Gökova'ya bırakılması risk olup, eko sisteme yabancı ve zararlı canlıların katılmasına yol açabilir.

Bu nedenle Gökova, Hisarönü ve Göcek körfezlerine belirli bir tonajın üstünde (500 GRT) gemi girişi yasaklanmalıdır. Gökova'nın içinde, Ören'de bir yük limanı vardır. Bu limanda, Güllük'teki yükleme limanında gerekli tesis çalışmaları yapılıp, Gülek'e taşınmalıdır.

Mevcut tesisler, yatırımlar nedeniyle taşınamıyor ise de büyütülmeden sınırlandırılarak mevcut halleri ile korunmalıdır. Atık kabul tesislerinin kurulması; özellikle yatçılık bölgesi olan Gökova ve Hisarönü'nde eksiklik ve yetersizlik söz konusudur.

3.3.17.3. Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü

Yatlardan atık alımı için mavi kart sistemi geliştirilmiş, yatların kontrolüne başlanmıştır. Ancak sisteme tersten başlandığı, yeterli altyapı oluşturulmadan denetim aşamasına geçildiği için sektörün tepkisi doğmuştur. Asıl önemlisi kıyı yerleşim bölgelerinin çoğunda ya arıtma tesisi bulunmamaktadır ya da mevcut arıtma istasyonu kapasiteleri yetersizdir ve bundan dolayı da denize deşarj yapılmaktadır.

3.3.17.4 Kıyı Odaklı Atıkların Toplanması ve Bertarafı

Ülkemizde atıkların toplanması ve bertarafı sorunu ciddi boyutlarda devam etmektedir. Nüfusu yüksek sahil yerleşimlerinde hala atık arıtma tesisi olmayan, denize deşarj yapılan yerler vardır. Bu, yazın belirli bölgelerde yüz binlerce ton atığın her gün arıtmadan denize dökülmesi anlamına geliyor. Yat limanları, tatil köyleri gibi kıyı

tesislerinde genellikle arıtma tesisi vardır.

Ancak bunlar da toplanan atığın bertarafı konusunda ciddi sorunlar yaşamaktadır. İkinci ana tehlike de deniz kirliliği bölgedeki kıyı kentlerinin arıtma tesisleri ya yok, ya da yetersiz gelmektedir.

Limanlar, marinalar, balıkçı barınakları ve tatil köylerinin çoğunda arıtma tesisleri mevcut ancak denetimleri yetersiz olup, toplanan atıkların bertarafı konusunda çözüm bulunamamıştır. Yatlardan denize atık bırakılması yasa ile yasaklanmış durumdadır. Sıkı bir denetim sağlayan mavi kart sistemi getirilmiştir. Ancak yatçılık yapılan bölgede atık alım noktaları, atık alım tesisi ve arıtma istasyonu da yetersizdir.

3.3.17.5. Gürültü Kirliliğinin Önlenmesi

Şehir hayatından kaynaklanan gürültüden uzaklaşmak istiyen tüm yatçı konuklar koylarda ve yat limanlarında gürültüsüz ve sakin yerleri tercih etmektedirler. Son yıllarda çevre ve gürültü kirliliğinde artışların olduğu bilinmektedir. Bu nedenle asıl mücadele uluslararası pazarlarda tanıtmak ve yabancı yatçıyı ülkemize getirmektir. Daha sonra gürültü kirliği nedeniyle kaçırmaktadır.

Mevcut yasalarda gürültü kirliliğine ilişkin hükümler bulunmasına rağmen; Ülkemizde gürültü kirliğini takip ve cezalandırma hususunda ciddi bir şekilde farklı planlama ve yönetim güçlerine sahip olan,dar kapsamlı ve sektörel yaklaşımlı kanun ve yönetmelikler kamu kurumları tarafından uygulanmaktadır.

Bu nedenle gürültü kirliliğini önleme safhasında son derece karmaşık ve uzun bir bürokratik prosedür uygulaması ve ilgili kurumlar aralarında da yeterli bir koordinasyon olmadığı için tam çözüme gidilememektedir.

Özellikle yaz mevsiminin başlaması ile birlikte deniz turizmi hizmetinde olan ve müzik yayını yaparak müşterilerini eğlendiren gerçek ve tüzel kişilere ait deniz turizmi araçlarında yapılan müzik yayınından dolayı kıyıda bulunan konutlardan/marinada demir atmış yatlardan Bakanlığımıza ve Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüklerimize yoğun gürültü şikâyetleri intikal etmektedir.

a) İskele, liman gibi yerler ile deniz, koy, göl, boğaz, nehir gibi suyollarında kullanılan ulaşım araçlarından yayılan çevresel gürültü seviyesi gündüz 65 dBA, akşam 60 dBA ve gece 55 dBA sınır değerlerini aşmamalıdır.

b) İskele, liman gibi yerler ile deniz, koy, göl, boğaz, nehir gibi suyollarında kullanılan araçlar ve bu araçlarda canlı müzik yayını yapılması sonucu yayılan toplam çevresel gürültü seviyesi bu maddede yer alan sınır değeri en fazla gündüz zaman dilimi için 5 dBA, akşam zaman dilimi için 3 dBA aşabilir, gece zaman dilimi için aşamaz.” 26 ncı maddesi ile: Gürültüye hassas kullanımlardaki çevresel gürültü kontrol esasları aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.

i) Bir motorlu araç üzerinde veya içinde; korna veya ses çıkaran başka bir cihazın zorunlu haller dışında gürültü rahatsızlığına neden olacak şekilde çalınması yasaktır.

ii) Radyo, televizyon, müzik seti ve her türlü müzik aletlerini gürültüye hassas kullanımların bulunduğu alanlar ile toplu taşıma araçlarında çalmak yasaktır.

iii) Çok hassas ve hassas kullanımların bulunduğu alanlarda; deniz motoru, motosiklet veya herhangi bir motorlu araçta 19.00-07.00 saatleri arasında deneme çalışmaları yapmak yasaktır.

iv) Eğlence amacıyla patlayıcı, maytap, havai fişek ve benzeri şeyleri kullanmak, ateşlemek gibi benzeri faaliyetlerin, çok hassas kullanımların bulunduğu alanlarda yapılması yasaktır.

Bu faaliyetler hassas ve az hassas kullanımların bulunduğu alanlarda ancak İl Mahalli Çevre Kurulu Kararı ile belirlenecek alanlarda ve saatlerde, 14.8.1987 tarihli ve 87/12028 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Tekel Dışı Bırakılan Patlayıcı Maddelerle Av Malzemesi ve Benzerlerinin Üretimi, İthali, Taşınması, Saklanması, Depolanması, Satışı, Kullanılması, Yok Edilmesi, Denetlenmesi Usul ve Esaslarına İlişkin Tüzüğün 117 nci maddesine istinaden yerel mülki amirinden izin alınarak yapılabilir.

v) Siren, düdük veya benzeri acil ve olağanüstü durum sinyal aletlerinin acil ve olağanüstü durum dışında kasten çalıştırılmaları veya çalıştırılmasına izin verilmesi yasaktır. Olağanüstü durum sinyallerinin denenmesi saat 10.00’dan önce ve 20.00’dan sonra olmamak şartı ile uygulanır.

Ayrıca söz konusu Yönetmelikte; “Çok hassas kullanımlar: Yataklı hizmet veren sağlık kurumları, eğitim dönemlerinde yatılı eğitim kurumları, çocuk ve yaşlı bakım evleri gibi kullanımlar; Hassas kullanımlar: Konut, yataklı hizmet veren konaklama tesisleri, eğitim kurumları, açık arazide ve yerleşim alanı içindeki sessiz alanlar gibi kullanımlar” olarak ifade edilmektedir.

Denizlerimizde gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan ve yukarıda belirtilen eylemlerden oluşan gürültünün azaltılması ve önlenmesi turizm açısından büyük önem arz etmektedir.

Bu çerçevede; gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan gürültünün Sahil Güvenlik Komutanlığının imkanlarından faydalanılarak daha etkin bir şekilde denetlenmesi ve kontrol altına alınması için, 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanununda belirtilen sorumluluk alanları içinde Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlısı Bot Komutanlıklarına Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca yetki devri yapılmıştır.

3.3.17.6. Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik Sorunları

Dolgu sahalarında bu derece yüksek oranlı kısıtlamalar, Akdeniz havzasında kıyısı bulunan diğer ülkelerde bulunmamaktadır. 1990 yılında Kıyı Kanunu'nun yürürlüğe konmasıyla, bu yönetmeliğin uygulanmasına yönelik, kurumsal bir yapılanma veya düzenlemelerin geliştirilmemiş olması da, bazı sorunları ortaya çıkarmaktadır. Nitelikler yeniden değerlendirilip, günün şartlarına uygun hale getirilmelidir.

3.3.17.7. Kıyı Tesislerinin İmar Planı Onanması Süreci ve Uygulamalarda Ortaya Çıkan Sorunlar

İmar Planı" çalışmalarından önce, "Avan Vaziyet Planı" üzerinden ön izin verilmelidir. Aksi takdirde, onaylı 1/1000 ölçekli uygulama imar planı üzerinde yapılacak en küçük değişiklik; revize imar planı yapılmasını gerektirdiğinden dolayı, yeniden aynen imar planı onayında olduğu gibi, bütün ilgili kurum görüşlerinin toplanması ve izinleri safhasında, zaman kaybına neden olunmaktadır. Bundan dolayı, yapılacak değişiklik için, sadece ilgili kurumun görüşü yeterli olmalıdır.

3.3.17.8. Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkındaki Yönetmelik Uygulamasındaki Sorunlar

"Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkındaki Yönetmelik" kapsamında tüm kıyı tesislerinin İşletme İzin Belgesi almaları zorunluluğu getirilmiştir.

Kültür ve Turizm Bakanlığınca verilen deniz turizmi tesisleri turizm işletmesi belgesinin yeterli kabul edilerek, UDHB 'nce verilen işletme izninin alınmaması bu iki belgenin amaç, kapsam ve uygulama özellikleri bakımından farklılık göstermesi bakımından mümkün değildir. İlgili yönetmelikler de incelendiğinde, söz konusu

Bakanlıklarca kendi yetki alanında yer alan hususların kontrol edildiği ve dolayısıyla bu iki belgenin kapsamının birbirinden farklı olduğu görülecektir. Örneğin işletme izni verilmesinde deniz yapılarının teknik açıdan uygunluğu kontrol edilirken, deniz turizmi tesisleri işletmesi belgesi verilmesinde tüm tesisin belirlenen hizmet ve kalite standartlarına uygunluğu kontrol edilmektedir. UDHB 'nce yapılan denetimler ve kontrollerde dikkate alınan hususlar UDHB görev alanında değildir. Bu kapsamda, tesise Kültür ve Turizm Bakanlığınca deniz turizmi tesisleri turizm işletmesi belgesi verilmeden, UDHB 'nce incelenen hususlar bakımından tesisin uygunluğu için işletme iznine ihtiyaç duyulmaktadır.

3.3.17.9. Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun

Kabotaj Kanunu'nun tekrar gözden geçirilmesi gerekmektedir. Zira iki Türk limanı arasında yolcu alıp mücbir sebeble dahi indirilemiyor. Örneğin Antalya limanından binen 3000 yolcudan geminin bir sonraki limanı İstanbul ve bir kaç yolcunun 3 veya 5 özel durumlarından dolayı dahi çıkartılamıyor. Bazen cenaze, psikolojik problem vs, bu anlamda yönetmeliğe ek madde getirilerek mücbir sebeble yolcunun çıkarılması konusunda izin verilmesi şeklinde günün şartlarına uygun düzenlemeler yapılmalıdır.

3.3.17.10. Yabancı Bayraklı Ticari Yatların Mevzuat Sorunları

Türkiyede yabancı bayraklı ticari yatların seyahatleri ile ilgili mevzuat Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlıklarının ayrı uygulamaları ile farklı bakış açılarından dolayı ciddi bir sıkıntılar ortaya çıkmaktadır. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan belgesiz (yani yat işletme belgesi olmayan) ticari yabancı bayraklı yatların seyir izin belgesi (transitlogu) almasında çeşitli sorunlar mevcuttur. Kabotaj Kanunu uygulamaları, kapsamında yat işletme belgesi olmayan yabancı bayraklı ticari yatların belirli program dahilinde ve programsız olarak ücret karşılığı yatçı veya yolcu alarak Türk limanları arasında gezi tertip etmeleri halinde kabotaj kanunları hükümlerine göre işlem yapılmakta olup, cezai müeyyide uygulanmaktadır. Fakat hemen altında bakın bu çok önemli bir husus yer almaktadır. "Turizm ve tanıtma açısından önem taşıyan yatçılık faaliyetlerinin bu madde kapsamı dışında değerlendirilmesi Bakanlığın uygun görüşüyle mümkündür". Açıklamadan da anlaşılacağı üzere, bu Bakanlığın uygun görmesi yeterince açık olmaması kurumlar arasında farklı yorumlamalara sebep olmaktadır.

3.3.17.11. Yabancı Bayraklı Deniz Turizmi Araçlarının Türkiye'de İşletilmesi

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin 35 inci maddesi uyarınca, Kültür ve Turizm

Bakanlığından belgeli deniz turizmi araçları işletmeleri, yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarını, turizm amaçlı ticari faaliyetlerde kullanılmak üzere Bakanlığın izniyle beş yıla kadar kiralayabilmektedir. Bu işletmelerden deniz turizminin geliştirilmesi için Kültür ve Turizm Bakanlığınca her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı alınarak, bu katkı payı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne yatırılmaktadır. Söz konusu katkı payı, 2013 yılı için Bakanlık Makam Olur'u ile Yatak x 115 ABD $ olarak belirlenmiştir. Yabancı yat işletmelerinin işletmelerin merkezleri ve pazarlamaları Türkiye dışında bulunduğundan bu ticari faaliyetlerinden doğan vergileri kendi ülkelerinde ödenmekle birlikte, yukarıda yer alan miktarlarda yatak başına katkı payı alınarak ülkemize döviz girdisi sağlanmaktadır. Ayrıca yabancı yat işletmelerinin temsilciliğini üstlenen Türk yat işletmeleri yabancı işletmeye ait yatı sefere hazır bulundurmak, yatçıları yata nakillerini ve bu yatlara gerekli kumanyayı sağlamakla görevlidir ve bu hizmetlerden dolayı hizmet geliri elde etmektedir.

3.4. Denizcilik Eğitimi Ve Kültürel Faaliyetleri

Denizcilik faaliyetleri uluslararası özellik taşımaktadır. Dolayısıyla bu faaliyetlerin her aşamasında görev alan elemanların nitelikli olması gerekmektedir. Avrupa Birliğine girme sürecinde olan Türkiye'nin diğer alanlarda olduğu gibi deniz ulaştırması ve deniz güvenliği konusunda AB mevzuatına uyum sağlaması ve uygulamaların etkinliğinin artırılmasına önemli katkı sağlayacak kaliteli denizciler yetiştirmesi gerekmektedir. Kaliteli eğitim iyi bir teknik altyapı ile mümkündür. Globalleşme ve Türkiye'nin Avrupa birliğine katılma isteği eğitilmiş elemanların dünya ve Avrupa ülkeleri ile rekabet edebilmesini gerektirmektedir. Bu nedenle gelişmiş ülkelerin eğitim sistemleri, program ve kalitelerinin göz ardı edilemeyeceği bir gerçektir. İdaremizin amacı sürekli gelişim, üstünlük, ulusal ve uluslararası standartlara uygunluk, mükemmeliyet kavramlarını içeren bir eğitim sistemini yaratmaktır. Yükseköğretimde kaliteyi etkileyen faktörlerin başında ona ayrılan kaynakların düzeyi gelmektedir. Gemiadamlarının ücret alacakları, bazı firma sahibi ve işletenlerle yurt dışında yaşadıkları sorunlardan dolayı gemiadamlarının Türkiye'ye intikali ve dönüş masraflarının karşılanması kapsamında kontrata aykırı hareket eden gemiadamı veya donatanın haklılığı konusunda bir problem olması durumunda son dönemde meydana gelen aksaklıklar Bayrağımızın prestijini olumsuz yönde etkilemektedir.

3.5.Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler

3.5.1. Deniz Ticareti Stratejik Analizi ve Politikalar

Deniz Ticareti sektörü için Türkiye'nin belli başlı problemleri 4 ana başlık altında toplanabilir.

3.5.1.1. Altyapı

Türkiye'nin bir ana aktarma merkezi olmasının önündeki en önemli engellerden biri, doğru zamanda ve yerde doğru ölçekteki liman yatırımlarının hayata geçirilememesidir. Bu nedenle artan taşımacılığı karşılamak üzere kurulan dağınık ve küçük iskeleler, cazibe merkezi olacak ve büyük gemilerin gelmesine olanak verecek büyük ölçekli yatırımların yapılmasını fizıbıl olmayan hale getirmektedir. Küçük miktarlarda dağınık elleçlenen yük, bu küçük iskelelerin hinterland bağlantılarının da fizıbıl olmamasına neden olmaktadır. Bu nedenle, gerek kendi dış ticaretini kesintisiz ve etkin şekilde karşılamayı gerekse lojistik bir merkez olmayı hedefleyen Türkiye'nin büyük ölçekli liman yatırımlarını hinterland bağlantılarıyla beraber geç kalmadan hayata geçirmesi gerekmektedir. Mevcut önemli limanların bir kısmının da hinterland bağlantıları yeterli değildir.

3.5.1.2. Yönetim

Liman yapım kararları değişik kuruluşlar tarafından kendi görev sahası içine giren konularda değerlendirilmektedir. Ancak, mevcut durumda, bir liman yapım kararına bütün resim çerçevesinde bakan bir kuruluşun varlığından söz etmek zordur. Son yıllarda Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünün Kıyı Yapıları Master Planı kapsamında hareket etmeye gayret ettiği görülmekte ise de, Kıyı Yapıları Master Planını tam olarak hayata geçirecek bir mevzuat bulunmamaktadır. Liman yapımına onay verme sürecindeki bu dağınıklık da dağınık ve küçük liman yapılanmalarına neden olmaktadır. Yine, limanlardaki devlet birimlerinin entegrasyon içinde çalışması, limanın verimli işletilmesi için önemlidir. Gümrük Bakanlığının bu konuda önemli adımlar attığı bilinmekte ancak diğer kamu kuruluşları bu sisteme henüz entegre olmadığı için istenen verimlilik seviyesine ulaşılamamaktadır.

3.5.1.3. Filo

Türk deniz ticaret filosunun yaşı ve yapısı itibarıyla Türkiye'nin 2023 dış ticaretini taşıması mümkün görülmemektedir.

3.5.1.4. Lojistik Yaklaşım

Ulaştırma projeleri tek başlarına değerlendirilmekte, koridor yaklaşımı uygulanmadığı için kaynaklar verimli kullanılmamakta, birbirlerine rakip ulaşım modları aynı güzergâhlarda yer almaktadır. Türkiye'nin aktarma merkezi olması önündeki

engellerden biri de lojistik yaklaşımdan uzak bir ulaşım değerlendirmesidir. Yine bu konu altında bir başka önemli darboğaz ise kalkış-varış noktalarını içeren ulaştırma veri tabanının yokluğudur. Bu nedenle planlamalar sağlıklı yapılamamaktadır.Bu dört başlığın yanında diğer sorunları ve bunlara sorunlar ve çözüm önerileri aşağıdaki gibidir:

- Kıyı yapıları ile ilgili yatırım ve işletme aşamasında izin ve onay alınması konusunda tek bir merciinin bulunmaması nedeni ile çok başlılık sektörün gelişime engel olmaktadır.

- Limancılıkla ilgili sorumluluğu olan farklı idari birimlerin birbiriyle ve zaman zamanda kendi içlerinde çelişen kararlar vermeleri, bürokrasinin çok uzun sürmesi ve izlenmesi gereken prosedürlerin net olmaması, liman ve kıyı yapıları yatırımı mevzuatının açık ve net olmaması nedenleri ile sektörün yatırımları ve gelişimi engellenmektedir.

- Uzun vadeli planlamaların yapılmaması nedeni ile zaman içinde limanların büyüme ve gelişme alanları konut alanları, başka sanayi kuruluşları gibi, alanlarla çevrilmekte olup limanların genişlemesi engellenmektedir.

- Planlama eksikliği ile ilgili sıkıntılar yaşanmaktadır. Liman genişleme sahası olarak kullanıma uygun olan bölgeler özellikle belediyeler ve diğer yetkili kurumlar tarafından farklı amaçlar için planlanarak ülke kaynakları verimsiz yatırımlara dönüştürülmektedir.

- Denizcilik ve kıyı yapıları ile ilgili ulusal bir politika olmaması nedeni ile farklı kurumlar tarafından uygulanan farklı mevzuatlarda, birbirinin içine geçmiş yetki ve sorumluluk karmaşası yaşanmaktadır. Örneğin, deniz ve çevre kirliliği konusunda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Büyükşehir Belediyeleri, Liman Başkanlıkları ve Sahil Güvenlik Komutanlıkları kendi mevzuatlarına uygun olarak farklı uygulamalar yapmaktadır.

- Ayrıca, güvenlik ve denetim açısından mevcut olan şamandıra sistemlerinin de bir platform da toplanması için gerekli girişimlerin başlatılması gerekmektedir.

- Denizcilik idaremizce kıyı yapıları ile ilgili sorunların hızlı bir şekilde çözülmesi amacıyla, İtalya'daki "mavi masa" uygulamasına benzer bir yuvarlak masa uygulaması başlatılacağı, kıyı yapıları izin prosedüründe dahili olan kurum temsilcilerinin bu masa etrafında toplanarak müracaatları değerlendirip en fazla 90 gün içerisinde sonuçlandırılacağı belirtilmesine rağmen bunca zaman içerisinde hala müracaatlarda karmaşa yaşanmakta ve yatırımcıyı canından bezdirecek uygulamalara şahit

olunmaktadır.

- Kabotaj taşımacılığı ile ilgili sorunlar yaşanmaktadır. Kabotaj Kanununun kurumlar tarafından farklı yorumlanması nedeni ile uygulanan mevzuatların farklı limanlarda farklı şekilde uygulanıyor olması haksız rekabete yol açmakta ve ülke itibarını zedelemektedir. Özel yüklerin taşınmasında ve hizmetlerin verilmesinde ihtiyaç duyulan Türk Bayraklı gemilerin bulunmadığı hallerde o vasıftaki yabancı bayraklı deniz araçlarına izin verilmesi uygulamasında sorunlar yaşanmaktadır.

- Türkiye'deki limanlarda çoklu taşıma sistemlerine uygun alt ve üst yapıların olmaması nedeni ile limanlarımızın uluslararası rekabet seviyesi düşmekte bu durum yerli ve yabancı liman ve marina yatırımcılarının farklı ülkelere yönelmesine neden olmaktadır. Limanlarımızı rekabet edebilir hale getirmek için limanların demir yolu, hava yolu ve kara yolu bağlantılarının iyi şekilde planlanması gerekmektedir.

- Balıkçı barınağı taahhütlerini (çekek yeri) yerine getirmeyen kooperatiflerden işletme izinleri geri alınmasına yönelik mevzuat uygulanmalıdır.

- Balıkçı barınakları amacına uygun olarak kullanılmamaktadır. Balıkçı barınaklarının projelerinde çekek yeri bulunmasına ve yatırımların bu projelere göre kamu kaynaklarınca yapılmasına rağmen çekek yeri sorunu devam etmektedir. Bunun nedeni balıkçı kooperatiflerinin kontrolünde olan çekek yeri yaptırma ve işletme sorumluluklarının yerine getirilmemesidir. Sorumluluklarını yerine getirmeyen kooperatiflere ciddi yaptırımlar uygulanarak çekek yeri yaptırma ve işletme sorunu çözümlenmelidir. Ayrıca balıkçılıkla ilgili milli bir politika olmaması nedeni ile tutulan balıkların her yerden karaya çıkartılıyor olması, yasak avlanmaların kontrolünü ve avlanan ürünün miktarının belirlenmesi hususunu zorlaştırmaktadır.

- Denizcilik ve liman işletmelerinde çalışacak çok dilli ve iyi eğitimli personelin bulunması konusunda sektörde ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır. Nitelikli insan gücü yetiştirilmesi için eğitim alt yapısının oluşturulması, lise ve yüksekokulların iyi şekilde planlanması ve eğitmen açığının kapatılması için ülke çapında planlama ve koordinasyon gerçekleştirilmelidir. Eğitim kadrosunda yer almayıp sektördeki yetişmiş insanlardan eğitimci olarak yararlanılması konusunda bir sistem kurulması gerekli mevzuat değişikliği yapılması gerekmektedir.

- Denizcilik sektöründe çalışacak öğrencilerin yetiştirildiği okullarda eğitim yardımcısı olarak kullanılan gereçlerin (simülatör gibi) israfı önlenmelidir. Bu tür gereçler

aynı şehirde bulunan, aynı amaçlı eğitim kurumlarınca ortak kullanım imkânı verecek sistemler kurularak okullardaki eğitim materyalleri israfı engellenmelidir.

3.5.2. Uluslararası İlişkiler ve Hukuksal Düzenlemeler

3.5.2.1. Denizde Mali Sorumluluğa İlişkin Darboğazlar

Denizde mali sorumluluğa ilişkin mevzuat birlikte değerlendirildiğinde deniz sigortacılığına yönelik uluslararası düzenlemelere uyumlu ve yeterli bir mevzuatımız olduğu sonucuna varılmaktadır. Ancak bazı ülkelerde uygulanan tüm deniz sigortalarına ilişkin mevzuatın derlendiği genel bir "Deniz Sigortaları Kanunu" çalışması önerilebilir.Diğer bir husus ise deniz sigortalarının etkin takibinde yaşanan sorunlardır. Uygulamada limanlarımıza gelen gemilerin sigorta poliçeleri takip edilmekle birlikte bu poliçelerin doğruluğunu teyit edebilen ve anlık sorgulama yapabilen bir otomasyon sistemi bulunmamaktadır. Denizde mâli sorumluluk düzenlemelerine ilişkin olarak ülkemizde milli bir deniz sigorta kulübü (Koruma ve Tazmin Sigortası) bulunmaması denizcilik sigortalarındaki etkinliğimizi azaltan bir unsurdur.

3.5.2.2.Deniz Ticaretinde Elektronik Belgelerin ve Yöntemlerin Kullanımı İle Bürokrasinin Azaltılması Konusunda Darboğazlar

Veriler aynı içerikte olmasalar dahi geminin geldiği ve gideceği liman, tonaj bilgileri gibi birbirini tekrar eden bilgiler gemi veya yük ilgilisi tarafından mükerrer şekilde sistemlere girilmek zorunda kalınmaktadır. Elektronik veri girişlerinde farklı linklerden kamu kurumlarına ve ilgili kuruluşlara girilen bilgilerin büyük oranda benzerlik gösterdiği tespit edilmiştir. Farklılıklar ise birimleri ilgilendiren özel bilgiler olarak özetlenilebilir.

3.5.3. Tarifeli Taşımacılık ve Denizyolu Taşımacılığında Destekler

3.5.3.1. Şehir içi ve Şehirlerarası Yolcu ve Araç Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

İşletmelerin karşılaştıkları sorunlar altyapı, üstyapı, deniz araçları, mevzuat, idari, uygulama, ar-ge alt kategorilerinde sınıflandırılmış ve incelenmiştir.

3.5.3.2. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan Altyapı ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

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

-İskelelerin modernizasyonu veya genişletilmesi konusunda kolaylıklar ve izinlerin

verilmesi gerekmektedir. İskele yerleri ve bağlama yerlerinin yenilenmesi için uygun geri ödemeli kredi desteği gerekmektedir. İstanbul'da Kız Kulesi ve Harem otoparkı arasındaki yerin barınma yeri olarak tahsis edilmesi önerilmektedir.

- Özel işletmelerin çalıştığı iskeleler İBB (İstanbul Büyükşehir Belediyesi) Emlak Müdürlüğü'nden kiralanmış olup ayrıca Milli Emlak Daire Başkanlığı'nca da ecri misil talep edilmektedir. Ecri misil talepleri ile ilgili karmaşanın sonlandırılması uygun olacaktır.

- Alt yapının uygun olmaması nedeniyle yolcu sayımı gerektiği gibi yapılamamaktadır.

- Marmaray çalışması doğrultusunda yeni iskele alanlarının oluşturulması gerekmektedir. Mevcut iskeleler Marmaray çıkış noktasına uzak olması nedeniyle var olan uygun yerlerde yeni iskelelerin oluşturulması gerekmektedir

- Mevcut yolcu iskelelerinin birbirine çok yakın olması sebebiyle manevra sıkıntıları yaşanmaktadır.Aynı yerde iskele izni verilmesi durumunda her bir iskele için yeterli manevra alanı ayrılmalıdır.

- İskele boyutları, yanaşma yerleri ve kodlarda bir standart yoktur.

Standartların oluşturulması ve denizde toplu taşımacılıkta aynı tip gemilerin hizmet vermesi gerekmektedir.

3.5.3.3. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan Deniz Araçları ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

- Mevcut filonun yenilenmesi gerekmektedir.

Filonun yenilenmesi için uygun geri ödemeli kredi desteği gerekmektedir.

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

İdari liman sahasında hizmet verecek yolcu gemileri ile ilgili mevzuat düzenlenmelidir.

- Mevcut gemilerin inşa tarihleri ve inşa kuralları ve kıyı tesislerinin fiziki şartları engelsiz iskele ve gemiler projesi uygulamasında zorluklara zemin oluşturmaktadır. Denetimlerin ve uygulama kurallarının tüm bu zorluklar dikkate alınarak yapılması gerekmektedir.

3.5.3.4. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan Mevzuat ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

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

- Deniz yolu yolcu taşımacılığı zorunlu mali sorumluluk sigortası 09.03.2011 tarihinde hat izinleri kapsamında yürürlüğe girmiştir.

Yolcu emniyeti ve güvenliği sigorta kapsamında koruma altına tam olarak alınmış değildir. Ayrıca bir deniz kirliliği olayında bu sigortadaki miktar temizlik ve diğer işlemler için yeterli kalamayacaktır. Deniz ve çevre kirliliği, ayrıca denizde yaşayan canlıların korunması kapsamında bu sigorta miktarı yetersiz görülmektedir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı uzmanları Hazine Müsteşarlığı ve yetkili PANDI temsilcileri ile görüşme yaparak teminatlar adı altında düzenlenen sigorta miktarları için gerekli düzenlemeleri yapmalıdır.

- Denizcilik ile ilgili yayınlanmış mevzuatlar ışığında genel olarak gemi işletici firmalar P&I sigortalarını, risk hesaplarını 1976 konvansiyonu ve 1996 Protokolüne göre yapan uluslararası güvenilirlikleri yine uluslararası standart kuruluşlarınca derecelendirilen firmalardan karşılamaktadırlar. Yukarıda sözü edilen konvansiyon ve protokollerin gelişim süreçleri incelendiğinde, temelde uluslararası yük ve yolcu taşıyan gemilerin karşılaştığı kaza ve tazmin olaylarında gemi ve yük sahiplerinin haklarının korunması, gemi çalışanları ve yolcuların can ve mal güvenliğinin sağlanması, kaza sonucu meydana gelen çevre kirliliğinin önlenmesi ve temizlenmesi gibi konularda tarafların tazmin ve sorumluluk sınırlarının belirlenmesi ve sağlanmasının amaçlandığı bilinmektedir. Bu konuda uluslararası yük ve yolcu taşıyan gemiler için belli bir standart oturmuş olup, prim hesapları buna göre yapılmaktadır.

Ancak kabotaj taşımacılığında bu standartlar henüz oturmamıştır. Bunun temel sebebi olarak, ülkemizde sektörümüz ile ilgili olarak risk tanımlarının ve sorumluluk sınırların net olarak tanımlanmaması gelmektedir. Mevcut durumda uluslararası güvenilirliği olan bir firmadan poliçe alındığında (özellikle international group kulüp üyesi bir kulüpten), dünyanın herhangi bir yerinde meydana gelen bir deniz kirliliği olayı ile ilgili tazmin yükünün, ek prim artışlarından, poliçe sahibi tüm firmalar etkilenmektedir. Özellikle yolcu taşımacılığı konusunda deneyimli sigorta kulübü bulmakta zorlanılmaktadır. Türkiye' de faaliyet gösteren aracı kurumların (brokerlik firmaları), bir olay meydana geldiğinde

arkanızda duracak sigorta firmaları ile çalışın tavsiyeleri, gemi işletici firmaları daha güçlü, dolayısı ile daha pahalı sigorta firmalarına yönelmek zorunda bırakmaktadır. Ayrıca bu aracı kurumların Türkiye de yasal statüleri ve sorumluluk sınırları daha net bir hale getirilmelidir.

Alınan poliçeler uluslararası bir firmadan ve satın alınan ülke kanunlarına bağlı kalınacak şekilde satın alındığından, bir tazmin olayı gerçekleştiğinde ulusal ve uluslararası hukuk masrafları ayrıca prim artışı olarak işletmeciye geri dönmektedir.

Yukarıda örneklenen genel temel işleyiş sıkıntılarımıza çözüm olarak aşağıdaki hususları sunabiliriz.

Her şeyden önce sorumluluk sınırlarının gemi tiplerine göre daha net bir şekilde tanımlanması; Özellikle kabotaj taşımacılığında faaliyet gösteren firmaların faaliyet alanlarına bağlı (yük gemileri, tehlikeli yük gemileri, RO-RO gemileri, yolcu gemileri, yolcu araç feribotları) gibi ayrılarak temel risk değerlendirmelerinin yapılması ve bu değerlendirmelere göre ihtiyaç duyulacak poliçe standartları ve ortalama prim değerlerine ulaşılması ve bu standartların, milli reasürans kurumu gibi kuruluşlarca sektöre yayınlanması çok faydalı olacaktır.

İşletmecilerin P&I sigortası konusunda destek alabileceği ulusal firmaların en kısa sürede faaliyete geçmesi için gerekli yasal altyapılar hazırlanmalı ve hizmet yerel firmalardan da alınabilmelidir.

Uygulamada poliçe çeşitliliği de karışıklığa neden olmaktadır. Yolcu taşımacılığı zorunlu sorumluluk sigortası adı altında, aslında P&I sigorta kapsamı altında konular 2. kez sigorta altına alınmaktadır. Bu tür karışıklıkların da önlenebilmesi için, risk analizlerinin ve riske göre standartlaşmış poliçe alt yapılarının hazırlanmış olması sektörü rahatlatacaktır.

Gemilerin Teknik Yönetmeliği - Yükleme Sınırı Belgesi ile Yükleme Sınırı ve Dedveytin Tespiti- Madde 6-13: Uluslararası sefer yapmayan fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler için yükleme sınırları bakımından; 15 Mart dâhil olmak üzere 16 Aralık ila 15 Mart arası kış mevsimi, 15 Aralık dâhil olmak üzere 16 Mart ila 15 Aralık arası yaz mevsimi olarak kabul edilir. Gemilerin Teknik Yönetmeliği -Yolcu Kapasitesi- Madde 32-5: Düzenli hatta toplu yolcu taşımacılığı yapan gemilerde (2), (3) ve (4) numaralı alt bentlerde belirtilen yerleşim neticesinde koltuklar arası boşluklar ve koridorlar harici kalan alanların 0,55 katsayısına bölünerek elde edilen sayı kadar yolcu kapasitesi artırılabilir.

Bu durumda araç ve yolcu taşımacılığı yapan şirketler kışın 16 Aralık -15 Mart tarihleri arasında kış yolcu sayısı kadar taşımak zorunda kalmaktadır. (yaz yolcu sayısı: 826 - kış yolcu sayısı: 400). Kışları özellikle boğaz hattında otobüs saatleri düşünüldüğünde 8 otobüs ile yolcu kış taşıma sayısına ulaşılmakta ve gemi sefere kalkmak zorunda kalmaktadır. Böylece 826 kişilik taşıma kapasitesine sahip olan gemi 400'den fazla yolcu almayarak hem işletme masraflarını arttırmakta hem de yolcu mağduriyeti yaşatmaktadır.

Araç ve yolcu taşımacılığının ikisini bir arada yapan gemilerden açık güverteye sahip olan teknelerden sefer süresi belli bir saati aşmayan (örneğin 1 saat vb) ya da belli bir deniz milini aşmayanlar için UK (MSN-1823) ve benzeri ülkelerde uygulanan sistem uygulanabilir. Yolcuların araçların içinde kalması ve araçların acil durumlarda derhal boşaltılmasını sağlayacak şekilde yanlarında yeterli mesafenin (0,50 cm) bırakılması ve gemi kaçış yollarının araç güverte üzerinde kapatılmaması, gemi üzerinde gerekli uyarı yazılarının araç güvertede kolay görülen yerlerde asılı olması vb şartları sağlanarak yaz-kış yolcu sayıları bir kabul edilmelidir. Sefer sürelerinin kısalığı ve emniyet kurallarının uygulanabilirliği kapsamında böylece işleten tarafından 3 aylık dönemde yukarıda bahsedilen mağduriyet söz konusu olmayacak ve yolcular tarafından da açık alanda kalma sorunu –ıslanma, üşüme ve mağduriyet-ortadan kalkacaktır.

Gemilerden kaynaklı (tehlikeli olmayan) atıkların bertaraf edilmesinde problemler yaşanmaktadır. İskeleler de katı atıklar tek tip çöp konteynerlerine toplandığı için Belediyeler ile sorunlar yaşanmaktadır. Belediyelerin konuya yeterli alakayı göstermemelerinden dolayı bunların toplatılmasında sıkıntılar yaşanmaktadır.

İskelelerde atık yönetim planın bulunmamasından dolayı uygulamalarda sıkıntılar yaşanmaktadır. Dolayısıyla iskelede çalışan personelin ve gemi personelinin atık yönetimini bilmemesinde dolayı atıkların bertaraf edilmesi mümkün olması tam olarak gerçekleşememektedir. Çevre danışmanlık yeterlilik belgesine sahip firmalara veya işletici şirketin kendisine yaptırılıp yetkili kuruluşa onaylatılmış iskeleler için Atık Yönetim Planı hazırlattırılması ve bunun kıyı tesisi işletme izinleri kapsamında zorunlu hale getirilmesi gerekmektedir.

- İskelelerde tehlikeli katı atıkların bertaraf edilmesinin mümkün olmaması.

Kıyı tesisi işletme izinleri kapsamında iskelelerden tehlikeli katı atıkların bertaraf edilmesi işlemini gerçekleştirebilecek firmalar ile sözleşme yapılmasının sağlanması ve bunlarla ilgili kayıtların korunması. Bunların kıyı tesisi işletme izni kapsamında istenilmesi.

- Kıyı tesisi işletme izinleri kapsamında iskele jeneratör yükü ile ilgili detaylı bilgi verilmemesi. İşletmeciler tarafından sadece göstermelik olarak 1 adet yetersiz jeneratörün iskeleye konması ve bunun ile göstermelik çözüm bulmaları.

İskelede bulunan yolcu emniyeti ve güvenliği ayrıca müşteri memnuniyeti düşünülerek iskelelerde bulunan jeneratörler yangın pompası, yolcu salonu aydınlatma, yangın alarm sistemi, anons sistemi, yolcu sayım sistemleri, turnike ve bariyer sistemleri, kamera sistemi, iskele aydınlatma yükünü kaldıracak güçte olması gerektiği kıyı tesisi işletme izinleri kapsamında belirtilmelidir. Enerji kesilmesinde otomatik olarak devreye girmesinin istenmesi gerekmektedir.

- İskelelere bağlı olan gemilerde jeneratörün çalıştırılması ve bunun sonucunda yakıt masrafının artması, çevre gürültüsünün yaşanması ve çevre kirliliğinin oluşması, sintine atıklarının çoğalması sorunları yaşanmaktadır.

Deniz ve çevre temizliği ve yeşil bir dönüşüm olarak iskelelerde enerji verimliliği ve çevre kirliliği konusunda gemilerin iskelelere bağlanmasında jeneratörlerini stop edilmesinin sağlanması gerekmektedir. İskele de bekleme durumunda bulunan bütün gemilere yetecek kadar sahil bağlantısının olmasının zorunluluğu kıyı tesisi işletme izinleri kapsamında değerlendirilmelidir. Yeşil enerji bakımından bunun desteklemesi teşvik edilmelidir.

- Deniz yolu ile yapılacak düzenli seferlere dair yönetmelik- değerlendirme- madde 8: İdarenin belirleyeceği ücret karşılığında iki yıl süreli hat izin belgesini düzenler. İdarece Klâslı gemiler için izin süresi dört yıla kadar uzatılabilir. İfadesi kullanılmasına rağmen bazı hatlarda hat izinli gemilere klâslı olmasına rağmen 2 sene hat izni verilmiştir. Klâslı gemi işletmek klâssız gemi işletmekten daha masraflı ve daha emniyetlidir. Yolcu ve araç emniyetini düşünerek klâslı olarak yapılan ve sürekli denetim altında olan klâslı gemilere İdarenin bu gibi konularda daha fazla hak tanıması gerekmektedir. İdare 2 sene olarak verdiği hat izni kapsamında Klâslı gemi teşvikini kaldırmaktadır. Klâslı gemilere verilecek olan hat izinleri yönetmelik kapsamında 4 sene olarak verilmelidir.

- Gemilerin Teknik Yönetmeliğinde, genelde uygulama yönünde sıkıntılar mevcuttur. Bunun en büyük sebebi ise yoruma açık bırakılan kurallardır. Gemilere denetime gelen GS uzmanlarından her biri bu kuralları farklı şekillerde yorumlamaktadır. Bu sebeple Teknik yönetmelik ve benzeri rehberlerdeki kuralların yoruma açık bırakılmaması gereklidir. Kurallar ve maddeler sabit, açıklayıcı ve net olmalıdır. Yoruma

açık alan bırakılmamalıdır.

Özellikle emniyet ile ilgili kurallar net ve kesin olup, yoruma açık yer bırakmamalıdır.

Genel olarak mevzuat ve/veya yönetmelik, genelge vs. yenilenirken bu değişiklikten etkilenecek sektör temsilcilerinden fikir alınmamaktadır. Bu da kuralları uygulamakla mükellef olan işletmecilerde ileriye dönük olarak sıkıntılar yaşatmaktadır.

Mevzuat, yönetmelik ve genelge değişiklikleri ve yeniler karşısında sektör temsilcilerinin de fikirlerinin alınması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Taslak halindeki rehber vb yayınlar daha önceden ilgili sektör temsilcilerine atılıp konu üzerinde çalışmaları için zaman verilmeli ve görüşleri mail yoluyla kendilerinden istenilmelidir. Daha sonradan da tüm sektör temsilcileri ile yapılacak olan bir toplantıyla sonlandırılmalıdır.

Tüm dünyada Liman Başkanlıklarında 24 saat süreyle personel bulundurulması esastır. Ancak bu ülkemiz limanları için geçerli değildir. Hafta sonları nöbetçi personel telefon numarası bırakmak suretiyle iş ve işlemler ancak gerçekleşmektedir. Cuma akşamı yapılan denetim sonucunda eksiklik bulunup seferden men edilen gemi için gece vakti veya ertesi gün tamamlanan eksikliğin kapatılması ve geminin sefere devam etmesinde sıkıntılar yaşanmaktadır. Bunun sonucunda da seferlerin aksamasından dolayı müşteri memnuniyetsizliği doğmaktadır. 24 saat süre ile liman başkanlıklarında problemlerin çözülmesi için gerekli yeterliğe sahip personelin bulundurulması gerekmektedir. Yönetmelikle beraber maddelerin çoğunda yazan yeni gemilere uygulanır ibaresi neticesinde (madde 19- 20-23-34-35-36-37-38-39-40-41-42-46-47-51-53-54-61-95-106 engelli) 17.11.2009 dan önce yapılmış olan gemilerde yapılan denetimler yeni gemilerde yapılan denetimlere kıyasla daha az noktalara bakmakla geçmektedir. Yolcu ve araç emniyeti ve güvenliği için çıkarılan bu kurallar eski gemilere yer yer uygulanmaktadır.Yönetmelik kapsamında çıkan kuralların mevcut gemilere de yolcu ve araç emniyeti kapsamında özellikle deniz ve çevre kirlenmesi kriterlerini de düşünerek uygulanması yoluna gidilmelidir. Müşteri memnuniyeti ve AB yolunda kalite standartları düşünüldüğünde yeni çıkan kuralların eski gemilerde de uygulanması zorunluluğu (eski gemi işleten kuruluşları mağdur etmeyecek şekilde) getirilmelidir, böylelikle eski ve standart altı gemi işletmeciliğinin de önünü kesici bir tedbir alınmış olacaktır.

24 metre altı yeni gemiler ve 24 metre üstü mevcut eski gemilerde klâs zorunluluğu olmaması neticesinde bu tip gemileri işleten kuruluşlara bir nevi teşvik söz konusu

olmaktadır. Öncelikli olarak yolcu ve araç emniyeti ile güvenliğinin sağlanması, yeşil bir doğa için deniz ve çevre kirliliğinin önlenmesi, daha sonradan AB yolunda sürekli olarak rekabet yolunda önümüze çıkan müşteri memnuniyeti ve kalite unsurları göz önüne alınaraktan klâssız gemilerdeki emniyet ve kalite unsurları kafalarda soru işaretleri doğurmaktadır. 24 metre altı yeni teknelere de klâs zorunluluğu getirilmesi ve eski gemilere de klâs zorunluluğu belli bir süre verilerek getirilmesi gerekmektedir. Bununla ilgili çalışmalar TL ile birlikte çalışılarak yapılmalıdır.

Gemilerin iskelelerden kalkacağı sırasında balık avlama maksadıyla iskele ve gemi dibine kadar gelen balıkçı tekneleri kalkış sırasında özellikle gece vakitleri yetersiz ışıkları nedeniyle sıkıntı yaşatmaktadır. Çoğu zaman olmayan kazaların oluşması söz konusu olmaktadır. Yapılan uyarılar ve yazılara rağmen balıkçı tekneleri rota üzerinde ve iskelelerde sıkıntı yaşatmaya devam etmektedir.

Gemilerin emniyetli bir şekilde seyir etmelerini sağlamak ve kazaların önüne geçmek amacıyla Liman başkanlıkları ve Sahil Güvenlik Kurumlarının bu konu hakkında koordineli olarak çalışması ve balıkçı kooperatiflerine teknik yönetmelik gereği yasak sahaları net olarak açıklamalı ve ilgili kuralı çiğneyen emniyeti tehlikeye sokan teknelere derhal para ve yaptırım cezası uygulamalıdır.

Şehir merkezlerinde olan araç taşımacılığın şehir merkezi dışına taşınması için gerekli tedbirlerin alınması bu kapsamda gerek özel gerekse kamu şirketlerini araç trafiğini şehir merkezi dışına atmak için teşvik edici finans, kredi destekleri sağlanmalıdır. Ayrıca bürokrasi olarak önlerini tıkayan engellerin aşılmasında gereken destek Bakanlık tarafından verilmelidir. Şehir merkezlerindeki taşımacılık sadece yolcu bazlı olmalıdır. Araç taşımacılığı diğer ülkelerde olduğu gibi şehir merkezlerinin dışına atılmalıdır.

Standart altı ve klâssız gemilerde kent içi ulaşımında yolcu ve araç taşımacılığı yapılmaktadır. Aynı zamanda kent içi kullanımında kullanılan kamu ve özel sektör gemilerinin hız, manevra, ses şiddeti, yolcu güvenliği, yolcu memnuniyeti, emniyet ekipmanları, gemide kullanılacak malzeme ve teçhizat ve çalışacağı hattın genel durumu göz önüne alınarak yapılacak olan çalışmalar ile düzenli sefer taşımacılığında kent içinde kullanılan gemilerde standartların belirlenerek (geminin şekli, tipi, makine gücü ve özelliği, yolcu salonu, yaşam mahalli, araç güvertesi, makine dairesi vb), kamu ve özel sektör gemilerinin uygun hat ve iskele paylaşımını yapmak, standart altı taşımacılığa izin vermeyerek kaliteliği taşımacılığı özendirmek için gerekli tedbirleri almak yönünde çalışmalar yapılmalıdır. Yolcu emniyeti ve güvenliği birinci kaide olmak üzere deniz ve

çevre kirlenmesinin önüne geçmek amacıyla standart altı tekneler ile taşımacılık yapılması engellenmelidir. Limanlar-iskeleler üzerinde gerekli denetimlerin tam ve verimli olarak yapılamamaktadır. Kıyı tesisi işletme izinleri kapsamında istenen kriterlerin eksik olması ve emniyet ile ilgili kuralların yoruma açık olması.

Kıyı tesisi işletme izni kapsamında istenen kriterler revize edilmelidir. İskele de acil durum müdahale planı istenilmelidir. Acil durumlar ile ilgili olarak iskele personelinin de eğitim programı olmalı ve uygulanmalıdır. Yolcu salonu bu kapsam alınmalı ve kriteri belirlenmelidir. Ayrıca iskele üzerinde kullanılacak olan yangın ve emniyet ekipmanları yoruma açık bırakılacak şekilde yeterli sayıda olarak belirtilmemelidir. Metre ya da metre kare başı şu kadar hortum- bu kadar sayıda yangın söndürücü şu noktalarda yangın valfları diye belirtilmelidir. Liman çalışanların eğitimlerinin sadece teknik olarak değil yasal düzenlemeleri de içerecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.

Tehlikeli maddelerin deniz yoluyla taşınması ile ilgili olarak uluslararası düzenlemelerin ulusal uygulama haline getirilerek düzenli sefer yapan araç-yolcu taşımacılığı bazında düzenlenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda hem tehlikeli yük taşıyan gemiye hem de iskelelere ve burada çalışan gemi adamları ile personele ayrı bir değerlendirme söz konusu olmalıdır. Tehlikeli madde taşıma bilgilendirme eğitimi, MSDS taşınması, ekstra emniyet, iskele personel ve gemi adamı eğitimleri, uyulacak kurallar ve yangın söndürme ekipmanları gibi.

Belediyeler tarafından işletilen iskelelerde maliyetler söz konusu olup iskele yatırımı genellikle yapılmamaktadır. Hattın kapatılması yönündeki uyarılarda da orada işletme yapmakta olan gemi işletmecileri için tehlike oluşturmakta ve belediye bu cezayı veya yaptırımı oradaki işletmeciye kesmektedir.

Konu hakkında belediyeler, Ulaştırma Bakanlığı ve iskele de bulunan gemi işletmecileri temsilcilerinin katılımı ile toplantılar düzenlenip en kısa sürede çözüm yolu bulunmalıdır. İşletmenin belediyeden alınıp oradaki gemi işletmecilerine verilmesi veya belediyelere zorlayıcı yaptırımlarla iskelenin kurallara uygun şekilde yapılmasının sağlanması gerekmektedir.

Uygulamadaki sorunların giderilmesi için kıyı yapılarının kullanma izni, irtifak hakkı bedeli, kiralanması, yer teslimi, dağıtımı ve bağlama yerleri vb işlemlerin tamamen Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ilgili Genel Müdürlüğü'ne devredilmesi gerekmektedir.

Gemi teknik yönetmeliği Madde 5.11'de sefer bölgelerini gösteren deniz alanlarını tarif etmektedir. Türk boğazları bölgesindeki seferlerin Liman seferi kapsamında değerlendirilmesi ve en yakın kıyıdan açıklık mesafesinin bu bölge için kaldırılması ya da 15 mile çıkarılması gerekmektedir.

Son Liman denetlemelerinde 100 mille sınırlı liman seferi yapan gemilerin kalkış iskelesinden kalkarak 100 mil içerisinde seyir yapabileceği fakat liman sınırı dışındaki bir iskeleye yanaşmasının bir ihlal oluşturduğu bazı uzmanlarca yorumlanabilmektedir. Böylesine farklı bir değerlendirmeye fırsat vermeyecek şekilde aşağıdaki 2.maddeye " ve 100 mil içerisindeki limanlar arasında yapılan seferlerdir" ibaresi eklenmelidir.

a) Liman seferi, idari liman seferi ve 100 mille sınırlı liman seferi olmak üzere ikiye ayrılır.

1) İdari liman seferi, Liman başkanlığı idari sınırları belirtilmiş denizalanı içerisinde yapılır,

2) 100 mille sınırlı liman seferi, en yakın kıyıdan 15 milden fazla açılmadan ve kalkış limanından 100 milden fazla uzaklaşmadan ve 100 mil içerisindeki limanlar arasında yapılan seferlerdir*"

*Türk Boğazları bölgesinde 15 mil şartı aranmaz

Gemilerde can salları, sabit, portatif yangın söndürücüler vb emniyet ile ilgili malzeme bakımları yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılmakta ve idare denetimlerinde değerlendirilmektedir. Ancak yönetmelikte can kurtarma araçlarının suya indirme donanımlarının yıllık ve 5 yıllık testlerinin idare veya yetkilendirilmiş kuruluşun gözetiminde yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılması belirtilmektedir.

Bu testlerin de diğer can kurtarma ve yangın teçhizatları gibi sadece idare tarafından yetkilendirilmiş servis sağlayıcılarca yapılması yeterli sayılmalıdır. Madde 69, 3'ün aşağıdaki şekilde revize edilmelidir.

"(3) Can kurtarma araçları suya indirme donanımları testi beş yılda bir toplam ağırlığın 1,1 katı ağırlık ile dinamik olarak, her yıl ise boş olarak, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş(klas) tarafından yetkilendirilmiş, servis sağlayıcılar tarafından yapılır."

Gemi teknik yönetmeliği Madde 76,6 'da "Seyir emniyeti açısından VHF cihazı geminin kumanda mevkiinde olamaz" ifadesi bulunmaktadır. Bu ifadeye göre liman

denetimlerinde köprü üstünde bulunan VHF cihazları uygunsuzluğa sebep olmaktadır.

Özellikle yüksek hızlı gemilerde seyir güvenliği için gerekli olan seyir yardımcılarından VHF'in kaptanın kolayca ulaşabileceği bir noktada olması önemlidir. Bu sebeple bu maddenin kaldırılması önerilmektedir.

Teknik yönetmeliğin muafiyetler başlıklı 2.Bölüm 15,c maddesinde "İdare, Korunaklı sularda veya uygun iklim ya da hava koşullarında sefer yapılması, sınırlı seyahat süresi veya kurtarma hizmetlerinin yakınlığı gibi belirli işletim koşullarının olması durumunda, seferin özelliği ve maruz kalınacak şartları gereği operasyonel sınırlamalar dâhilinde 63, 67, 68, 69, 72, 73, 74 üncü maddeler hariç olmak üzere beşinci bölümle ilgili, muafiyet talebinde bulunulması hâlinde muafiyet tanıyabilir." denmektedir.

5.Bölüm 65. Maddesinde can yeleklerinin yansıtıcı bantlı, ışıklı ve düdüklü olacağı belirtilmekte ancak muafiyet maddesinde de belirtildiği üzere gemilerimizin çalışma sahaları, seyahat süreleri ve özellikle kurtarma hizmetlerine yakınlığı düşünüldüğünde liman seferleri kapsamında donatıma tabi gemilerde can yelek ışıklarına muafiyet getirilmelidir.

Teknik yönetmeliğin 32.maddesinde yolcu kapasiteleri ile ilgili 8 ve 9 alt maddelerde;

8) Kış mevsimi döneminde faaliyet gösteren yolcu gemilerinde, yolcular için açık havaya karşı korumalı kapalı mahal temin edilir. Kış mevsiminde yolcu sayısı kapalı mahal kapasitesi ile sınırlandırılır. Düzenli hatta idari liman sefer bölgesi içerisinde toplu yolcu taşımacılığı yapan gemilerde yolcuların bulunduğu kapalı mahal alanının 0,55 katsayısına bölünerek elde edilen sayı kadar yolcu kapasitesi verilir. Kapalı mahal olarak branda veya kalın saydam malzeme ile kapatılmış mahaller bölgesel iklim şartları da göz önünde bulundurularak kapalı mahal gibi değerlendirilebilir.

9) Yolcu sayılarının tespitinde (5) ve (8) numaralı alt bentlerde belirtilen kurallar dikkate alınır ve stabilite hesaplarındaki emniyetli yolcu sayısı ile karşılaştırılır, bunlardan az olanı geminin yolcu sayısı olarak tespit edilir." İfadeleri bulunmaktadır.

Eskihisar-Topçular ve Sirkeci-Harem hatlarında çalışan araba ferilerinde kış yolcu taşıma kapasiteleri kapalı mahal kapasiteleri ile sınırlandırılmaktadır. Oysaki açık güverteli bu tip gemilerde özellikle Eskihisar-Topçular hattında yaz kış minibüs, otobüs gibi toplu taşıma araçları taşınmakta ve yolcular araç içlerinde seyahat edebilmektedirler.

Eskihisar-Topçular hattında mesafenin 4,6 mil, Sirkeci-Harem hattında ise 1,7 mil olduğu da düşünüldüğünde kış taşıma kapasitesinin sınırlandırılmamasının yaz yolcu taşıma kapasitesinin kışın da aynı olmasının bir sakınca doğurmayacağını düşünülmektedir.

Bu sebeple Muafiyetler başlıklı 2.Bölüm 15. Maddenin a bendinde muafiyet dışı tutulan 32. maddenin araba ferileri için muafiyet tanınabilecek şekilde revize edilmesi önerilmektedir.

(NOT: Bu hatta çalışan gemiler de söz konusu problemin yaşanmadığı düşünülmektedir. Zira bu gemiler eski hesaplamaya göre yolcu kapasiteleri belirlenmiş ve yolcu taşıma kapasitesi problemi yaşanmamaktadır)

Ro-Ro gemileri için ilave düzenlemeler başlıklı 90. Maddesinde; "(5) Tekerlekli araçların gemi üzerine bağlanması veya sabitlenmesi için gerekli düzenekler olmak zorundadır" ifadesi bulunmaktadır. Bu sebeple, araba ferilerinde araç bağlama aparatları olmaması uygunsuzluk olarak değerlendirilmektedir.

4,6 mil mesafeli ESKİHİSAR-TOPÇULAR ve 1,7 mil mesafeli SİRKECİ-HAREM hatları gibi çalışma alanı korunaklı deniz alanı olup ve seyir mesafeleri ve süreleri oldukça kısa olan hatlarda çalışan araba ferilerinin bu madde gereklerinden muaf tutulmalıdır.

Yüksekokul ve dengi okullardan mezun personelin idari liman sahası içinde yaptığı hizmetler ehliyetlerinin yükseltilmesinde geçerli olmaması nedeniyle bu personelin uzun dönemli istihdamı sağlanamamaktadır.

İdari liman sahasında çalışan yolcu gemilerinde görev yapan personelle ilgi yönetmeliğin yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Aynı il sınırları içerisinde bulunan farklı liman başkanlıklarının bölgelerine yapılacak olan seferlerdeki evrak işlerinin kaldırılması gerekmektedir.

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

İdari liman sınırları içinde yolcu taşımacılığı yapan gemilerden fener vb ücreti altında ücret alınmaktadır.

Yolcu taşıma hizmeti veren yolcu gemilerinden bu yük kaldırılmalıdır.

3.5.3.5. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan İdare ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Sektöre yeni katılacak taşıma firmalarına izin verilirken haksız rekabet ortaya çıkmaktadır.

Sektöre haksız şekilde yeni oyuncuların katılması ayakta durmaya çalışan mevcut taşıyıcıları zor durumda bırakmaktadır. Rekabet, verilecek izin veya hak karşılığında sağlanmalı, hak ve izin karşılığı alınacak bedeller yarışma usulüyle belirlenmelidir.

Kamu ortaklı kuruluşların kampanyaları özel işletmeleri olumsuz etkilemektedir.

Yapılan kampanyalar ilgili Kamu kuruluşu tarafından sübvanse edilmektedir. Sübvansenin toplu taşıma yapan tüm sektöre uygulanması gerekmektedir, aksi takdirde haksız rekabet oluşmaktadır.

3.5.3.6. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan AR-GE ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Karlılık oranlarının düşük olmasından dolayı AR-GE çalışmalarına kaynak ayrılamamaktadır.

Ar-ge çalışmaları ile ilgili sektöre teşvik verilmesi gerekmektedir.

3.5.3.7. Şehirlerarası ve Uluslararası Ro-Ro ve Feribot Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

3.5.3.7.1. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan Altyapı ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Taşımacılıkta karşılaşılan en büyük sorun limanların yetersiz oluşudur. Sefer yapılan limanlar başka amaçlar için oluşturulmuştur. Limanlarda araç ve yolcu tahmil-tahliye faaliyetleri limanlarda sonradan yapılan revizyonlar sayesinde gerçekleşmektedir.

Bugün ülkemizde yapılan deniz yolu kabotaj araç ve yolcu tahmil tahliyesinin % 80'den fazlası yük limanlarının içinde yapılmaktadır. Limanlarda gemileri kullanan araçların park sorunları mevcuttur. Bu ihtiyaç, limanın çevresindeki otoparkların kiralanması suretiyle giderilmektedir. Bu durum, şehir içi trafiğini olumsuz yönde etkilemektedir.

Yolcu ve araçların güvenli, konforlu, çağa uygun taşınması ve İstanbul trafiğini rahatlatmaya katkı sağlamak ve ağır vasıtaları deniz yoluna yönlendirmek için Ulaştırma

Bakanlığımız tarafından 50 yıl içinde beklenen trafik durumunu da dikkate alarak Kuzey Marmara (Tekirdağ –Ambarlı arasına) , Güney Marmara (Mudanya-Bandırma) , İstanbul' un Anadolu girişi (Pendik- Gebze arasında) , Çanakkale (Karabiga-Lapseki) arasına ve Gelibolu'ya, Marmara Adası'na ağır vasıta, araç ve yolcu tahmil tahliyesinin yapılacağı sadece bu gemilere tahsis edilecek yüksek kapasiteli ve istenilen şartları sağlayan tüm gemilerin faaliyetine izin verilen terminaller inşa edilmelidir.

Nasıl hava limanları yapılıp devlet tarafından işletiliyor ve yetkin hava yolu firmaları buralardan sefer yapıyorsa aynı modelin deniz yolu kabotaj araç ve yolcu tahmil tahliyesinin yapıldığı liman terminallerin oluşturulması gereklidir.

3.5.3.7.2. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan Üstyapı ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Gemilerimizi kullanan araç şoförleri veya yolcuların kullanacağı bekleme salonu, tuvalet, kantin gibi kısımlar bulunmamaktadır. Bu sebeple mağduriyetler yaşanmaktadır.

Limanlarda ihtiyaç duyulan modern üst yapı tesislerinin yapılması gerekmektedir. Tarifeli Deniz Yolu taşımacılığın yapıldığı mevcut limanların alt ve üst yapılarının maksadına uygun hale sokulması devlet desteği ile sağlanmalıdır.

3.5.3.7.3. Mevcut Tarifeli Hatlarda Karşılaşılan İdare ile İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Deniz yolu kabotaj araç ve yolcu tahmil tahliyesinin yapıldığı liman işletmeleri bölgesel olarak tekel oluşturmuş olup, uygulanan yüksek liman hizmet ücretleri tarifeleri ile gemiler navlun hasılatlarının % 20'ye yakın kısmını liman işletmelerine aktarmaktadır. Bu oran tarifeli seferin karlılık ve gelişimi önemli ölçüde etkilemektedir.

Tarifeli Deniz Yolu taşımacılığın sürdürülebilmesi için liman hizmet tarifelerinin ve taşıma ücret taban tariflerinin idarece belirlenmesi ve tüm sektör tarafından uygulanmasının temin etmesi gereklidir. Mil başına alınacak yolcu ücreti, mil/kg başına alınacak yük ücreti, araç /mil başına alınacak taban ücretin belirlenmesi gereklidir.

Özellikle belediyeler tarafından işletilen iskelelerde, gemi yöneticileri belediyeye yakın değilse sefer yapmalarına müsaade edilmemektedir. Keyfiyetle tekelcilik yapılmaktadır. Hatta ve hatta limana toplu taşıma araçları ile ulaşan yolcuları taşıyan vasıtalar limana 2 km kala zabıtalar ile durdurularak yaya gitmesi istenmektedir.

Yolcu ve araç taşıması yapılan tüm iskelelerin tüm gemilerin kullanımına açık

olmasının sağlaması gereklidir.

Liman işletmeleri tekel oldukları için kabotaj araç ve yolcu tahmil tahliyesinin yapılabilmesi için idare tarafından istenen tüm teçhizat ve hizmet masraflarını burayı kullanacak gemilerden almaktadırlar.

Tarifeli seferlerin yapıldığı liman, iskele, terminal ve rampalara işaret eden ve yönlendirilen levhalar Karayolları Genel Müdürlüğü veya Belediyeler tarafından koyulmuyor, firmalar tarafından koyulan işaretler sökülüyor veya yüksek reklam vergisi isteniyor veya ceza kesiliyor.

Deniz yolunu kullanmaya istekli kişiler zaman zaman limanı ve gemiyi bulamıyorlar ve gecikmeler yaşanmaktadır. Bu konuda İstanbul Büyük Şehir Belediyesi bir zamanlar kendi bünyesinde olan IDO limanlarına başarılı şekilde bu işaretleri koymuştur. Fakat bu uygulama taşrada yapılamamaktadır.

Karayollarının, yolcu ve araç taşıması yapılan tüm iskelelere etkin bir şekilde yönlendirme yapılması ile ilgili düzenleme yapması gereklidir.

Hat İzni Yönetmeliği gereğince, Büyükşehir Belediyesi'nden ruhsat alınması gerekmektedir. Ancak gemi ilgililerince belediyenin istekleri yerinme getirilmez ise ruhsat verilmiyor.

Hâlbuki aynı belediye, araç ve yolcu tahmil tahliyesine yönelik limana iş yeri açma ruhsatı vermekte, Bakanlık liman işletme belgesi vermekte, her hangi bir gemi ile tarifesiz tek sefer emsal taşımacılığı yapılabilmekte, fakat tarifeli taşımacılıkta Büyükşehir Belediyesi'nden ruhsat istenmektedir.

Ruhsat alınamaz ise bakanlık hat izni vermemekte. Tarifeli gemi seferleri icra edilemiyor. Yolcular karayolunu tercih etmek durumunda kalıyor.

Kamu kurumu niteliğindeki firmalar haberleşme fonundan aldıkları destekler ile adalara yaptıkları seferleri çok düşük fiyatlara yapıyorlar, bunun neticesinde özel sektör aynı rotada rekabet etme gücünü kaybediyor. Tarifeli sefer yapan firmalara ait iskelelerin başka firmalarca kullanımına izin verilmiyor, bunun sonucunda iş yapılamıyor, yeni hatlar açılamıyor.

3.6. Kıyı Yapılarının Düzenlemesi

Çalıştay kapsamında kıyı yapılarının düzenlenmesi alanında bildirilen ve derlenen

sorunlar yedi başlık altında özetlenebilir:

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 sağlanabilmesi 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 ihtiyaçlarını 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.

Çalıştay kapsamında sektör temsilcileri tarafından bildirilen ve diğer kurumların iş ve işlemleri ile bağlantılı hususlar (kira bedelleri vb.) haricindeki diğer sorunlar şu şekilde belirtilmiştir:

- Yeni liman projeleri ve mevcut limanların tevsi projelerinde planlamadan inşaat aşamasına kadar geçen sürenin uzun olması,
- Deniz dibi taramaları için dökü sahası gereksinimi olması,
- Kıyı yapılarının tevsii amaçlı imar planı tekliflerine de, yeni teklif edilen bir tesis gibi prosedür uygulanması.

3.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri.

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

Gemi inşa sektörünün dünyadaki global krizin de etkisiyle girmiş olduğu bir finansman sorunu bulunmaktadır. Bugün itibariyle tekrar hissedilmeye başlayan bu sorun, özellikle önümüzdeki dönem içinde üretimine başlanacak yeni gemi inşa siparişlerinde kendini daha da gösterebilir. İşte bu yüzden bu konuda kamu ve özel sektör olarak bu konularda ileriye dönük projeler üretilerek, bu darboğaza girilmeden çıkılması gerekmektedir.

Ülkemizin İhracat Kredi Bankası olan Eximbank'ın deniz taşımacılığında ve gemi inşaatındaki etkinliğinin sektörün beklediği seviyelerde olmaması ya da bu konuda yetersiz kalınması ileriye dönük olarak yine gemi inşa sektörünü olumsuz olarak etkileyebilecektir.

Gemi İnşa 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.

Ülkemizde gemi inşa sanayisine sağlanan teşvik uygulamalarında yaşanan bir takım stratejik yaklaşım sorunu bulunmakta olup, ülkemizde de bu konuda gerekli çalışmaların yapılması vegemi inşa sektörünün finansmanına, satış ve pazarlamasına özellikle destek verilmelidir.

Ülkemiz gemi inşa sanayisine yönelik olarak mevzuat ve bu sektöre sağlanan teşvik politikalarının oluşturulmasında gemi inşa sektörünün diğer imalat sanayisi sektörüyle aynı koşullarda değerlendirilmesi, üretim döneminin uzunluğu, yüksek finansman gereksinimi gibi sektörel özelliklerinin dikkate alınmaması ve ayrıca gemi inşa

sektörünün özelliklerine uyan finansman enstrümanlarının olmayışı gibi konular, bu sektörde önemli bir sorun teşkil etmektedir.

Ülkemizdeki tersanelerin gemi inşa yatırımları için sigorta primi işveren hissesi desteği öngörülmüş olmasına rağmen, Sosyal Güvelik Kanunu'nun ilgili birimleri gerekli alt mevzuat düzenlemelerinin yapılmadığı gerekçesiyle yatırım teşvik belgesinde belirtilen desteklerden yararlanılamamaktadır.

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

Birçok ülke gibi ülkemizde, 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.

Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından belli bir düzen arz etmeyen işlerde çalışan işçilerle ilgili asgari işçilik oranı adı altında bir prim hesaplama metodu kullanılmaktadır. Bu işlerde çalışan işçiler için ödeme primi asgari işçilik oranının altında olamamaktadır.

Bazı Sosyal Güvenlik Müdürlükleri, gemi ve yat üretimini de bu kategorideki iş yerlerine dahil etmektedir. Hâlbuki gemi ve yat üretimi yapılan işyerleri düzenli işletmeler olup, düzenli istihdam sağlamaktadırlar. Buralarda çalışan işçilerin primlerinin asgari işçilik oranı üzerinden değil, normal cari oran üzerinden hesaplanması gerekmektedir.

Ülkemizde yaşanan gemi yan sanayisi sorunlarından bir tanesi, gemi inşasının yapıldığı tersane bölgelerine yakın yerlerde konuşlandırılmış bulunan gemi yan sanayisi bölgeleri bulunmamaktadır. Buda bir bütünün iki parçası gibi olan gemi inşa sanayisi ile gemi yan sanayisinin birbirleriyle olan vazgeçilemez etkileşimlerini olumsuz yönde etkilemektedir.

Ülkemiz gemi yan sanayisinden ekonomimize önemli ölçüde girdiler sağlanmaktadır. Ancak bu sektörde yaşanan dışa bağımlılığın günümüz koşullarında da devam etmesi bu sektörden ekonomimize sağlanan girdilerin olumsuz yönde etkilenmesine neden olmaktadır.

Ülkemiz gemi yan sanayisinin temel problemlerinden olan test laboratuvarları ihtiyacı, sektörün uygulamasında yaşanan yanma, fiziksel ve kimyasal özellik, titreşim, gürültü gibi testlerin bu merkezlerde gerçekleştirilmesini engellemektedir. Bu da bu sektörde çalışan işçilere zor ve emniyetsiz koşullarda çalışma dezavantajı yaratmaktadır.

Tersane yapımı konusundaki prosedürlerin uygulanmasında diğer önemli sorun bürokrasinin ağır işleyişidir. Basit bir inceleme haftalar sürebilmekte ve bir tersanenin inşasına başlamak birkaç yıllık bir beklemeyi gerektirebilmektedir.

Son dönemde bazı mevzuat ve uygulamalarda kamu kuruluşlarında yapılan inceleme ve değerlendirmelerin sonuçlandırılması için belirli süre verilmesi yaygınlaştırılmaktadır. Bu tedbir, tersane yapımında da uygulanabilir.

Kıyılarımızda faaliyet gösteren özel müteşebbislere ait bazı tesisler, gerek SİT, gerekse Özel Çevre Koruma Bölgelerinde kalması nedeniyle faaliyetlerinde sıkıntılar yaşamaktadır. Özellikle Ege kıyılarımızda, genellikle turizm amaçlı yapılaşmaların yoğun olduğu dikkate alınarak, yat turizmin alt yapısı niteliğindeki tekne inşa, bakım-onarım ve çekek yerlerinin bu yapılanmaya göre yeniden gözden geçirilmesi ve buna göre bir düzenleme yapılmasının gerekli olduğu açıkça görülmektedir.

Ülkemizde dağınık halde ve imar planlarına uygun olmayan koşullarda faaliyet gösteren gemi sanayine yönelik tesislerin bir araya toplanması, daha planlı ve düzenli hale getirilmeleri sağlanmalıdır.

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.

Gemi inşa sanayinde rekabet şartlarının ağırlaşması tersanelerimiz için önemli bir sorundur. Ucuz işçilik ve sübvanse edilmiş enerjiye sahip Uzakdoğu ile rekabet imkânımızın kısıtlı olması nedeniyle ürün kalitesi, Avrupa pazarına yakınlık, özel gemi tiplerinde başarı gibi kendi avantajlarımızı öne çıkarmamız gerekmektedir. Bunun için ise gemi inşa standartlarının ve gemi inşa sanayi çalışanlarının mesleki yeterliliklerin tespit edilerek uygulamaya geçmesi gerekmektedir.

Tersanelerimizin yeni gemi tiplerine ve özellikle askeri gemi ve Offshore Business yapılarına yönelmesi rekabet ortamını değiştirecek ve daha fazla katma değer yaratan işler olması nedeniyle sürdürülebilirlik arttırılacaktır.

Offshore denizaltı testini yapabilecek bir test merkezinin kurulması ve eximbank desteğinin de artırılması sektörümüze yön verecektir.

Yat ve tekne imal sektörünün gelişebilmesi için ülkemizde amatör denizciliğin teşvik edilmesi ve mevcutta üç bin kişiye bir olan özel tekne sahiplilik oranın hızla yukarı taşıyacak tedbirlerin alınması gerekmektedir. Bu oranı artırılmasında marina yatırımları, deniz rampaları ve tekne park alanlarının kurulması önemli bir etken olacaktır.

Yat ve tekne imal sektörünün ihtiyaç duyduğu yetişmiş insan gücü için sektör ile eğitim kurumlarının iletişiminin arttırılması, teknisyen yetiştirilmesinin sağlanması, üniversitelerimizde tekne imali konularının arttırılması örneğin gezi tekneleri yönetmeliğinin ders olarak öğrencilere anlatılması gerekmektedir.

3.7.2. Gemi Geri Dönüşüm Sanayisinde Yaşanan Sorunlar ve Darboğazlar.

Ülkemizde, çalışanlarının güvenliği ve çevrenin korunmasına özen gösteren, iyileştirmeleri teşvik eden ve bu niteliğiyle küresel ölçekte rekabetçi bir konumda olan gemi geri dönüşüm endüstrisi faal haldedir.

Avrupa Birliği adaylık sürecinde çoğu AB müktesebatını uyumlaştırdığından, Hong Kong Sözleşmesi yürürlüğe girdiğinde gemi geri dönüşüm endüstrimiz gerek yetkilendirme gerekse altyapı yönünden hazır olacaktır. Ayrıca ülkemizin OECD ülkesi olması avantaj sağlayacaktır.

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.

Bu değerlendirme ışığında ülkemizdeki tesislerin ara süreçte dahi sorumlu gemi sahiplerince 'kabul edilebilir' düzeyde kalması önem arz etmektedir.

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.

Küresel anlamda, güvenli ve çevreye duyarlı bir gemi geri dönüşüm endüstrisi için aşağıdaki 11 temel adımın atılması, endüstrinin tüm paydaşları tarafından üzerinde mutabakat sağladığı acil gereklilikleri ifade etmektedir:

1) Hong Kong Sözleşmesi'nin mümkün olduğunca çabuk onaylanması ve yürürlüğe girmesi,

2) İyi uygulamaların hızlı ve etkili bir şekilde uluslararası düzeyde yaygınlaştırılması,

3) Sağlık, güvenlik ve çevre konularına ilişkin yoğun eğitim programlarının tasarlanması ve uygulanması,

4) Endüstrinin doğru yönetimi için güvenirliği olan verilerin toplanması ve değerlendirilmesi,

5) Yeşil gemi geri dönüşüm uygulayan tesislerin teşvik edilmesi,

6) Kamu kurum ve kuruluşlar ile diğer paydaşlar arasındaki eşgüdümün güçlendirilmesi,

7) Küresel ölçekte rekabet şartlarının eşitliğinin sağlanabilmesi için tedbirler alınması,

8) Küresel ölçekte ihtiyaç duyulan noktalarda kredi imkânlarının seferber edilmesi,

9) İnsan unsuruna, insan kaynaklarına çözüm odaklı yaklaşımların geliştirilmesi,

10) Bir anda ve kısa sürede gerçekleşecek büyük bir değişim beklemek yerine, gittikçe artan düzeyde ve uygulanabilir iyileştirmeler yönteminin seçilmesi,

11) Bilime ve araştırmaya daha çok yer açılması, içselleştirilmesi, kaynak sağlanmasıdır.

BÖLÜM 4

4. Sektörün Geleceğine Yönelik Öngörü ve Beklentiler

4.1. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri

4.1.1. Limanlarımızın Güçlü ve Zayıf Yönleri:

"Türklim Limancılık Sektörü Vizyon 2023" raporunda mevcut durumun belirlenmesi güçlü ve zayıf yanlar itibariyle ortaya konmuştur.

Limanlarımızın Güçlü Yönleri:

Türkiye'nin Konumu

- Transit aktarma bölge olması, üç tarafımızın denizlerle kaplı olması,
- Ortadoğu ve Batı arasında geçiş ülke konumu,
- Batı-Doğu ve Kuzey-Güney hatlarının ortasında yer alması,
- Stratejik su geçişlerini bünyesinde barındıran coğrafi konum,
- Rusya ve Karadeniz ülkelerine yakın bir coğrafya da bulunmak,
- Uzakdoğu, AB, Karadeniz ve Amerika kıtaları arasında büyüyen yük hareketinin önemli bir geçiş kavşağında yer alınması,
- Doğal Limanların varlığı, enerji ve ulaştırma koridorları üzerinde bulunması.

Fiyatlandırma

- Liman hizmetleri tarifesinin düşük olması,
- Fiyatlarda rekabetçi bir yapıya sahip olunması.

Girişimcilik

- Girişimcilik ruhunun varlığı,
- Değişime açık yapımız,

- Yaratıcı ve çözüm odaklı yaklaşım,
- Çalışma ahlakı,
- Yeniliklere hızlı uyum sağlamak,

Operasyon

- Güvenlik (Security) önlemlerinin gerektiği şekilde uygulanması,
- Standart tonajların çok üzerinde yük elleçlemesi yapılması,
- Her an kullanıma hazır atıl kapasite,
- Hemen hemen tüm Türkiye kıyılarında deniz tesislerinin bulunması,
- Limancılık sektöründeki hızlı gelişme sayesinde dinamik ve modern limanların hızla artması, Hizmetlerde esnek çözümler üretebilme yeteneği.

İnsan Kaynakları

- İstekli personelin bulunması,
- Avrupa Limanlarındaki istihdam yapına göre ucuz işgücüne sahip olmamız.

4.1.2. Limanlarımızın Zayıf Yönleri:

İdari Yapı ve Mevzuat

- Belirli bir master planın olmaması,
- Gümrük mevzuatının eski ve zorluklarla dolu olması,
- Devletin bu iş kolunu desteklememesi,
- Denizcilik ile ilgili devlet birimlerinde kuruluşların ve görev yapanların yetki ve sorumluluklarının yeterince açık olmaması,
- Geleceğe ilişkin hedefler koymamamız,
- Türkiye'de denizcilik sektöründe ara yönetici ve yönetici yetiştiren bir sistemin bulunmaması,

- Kaçakçılıktan ziyade ticari verimliliği düşüren prosedür, mevzuat ve uygulama yorumlarının farklı anlaşılması,

- Sektörün birbiriyle uyumsuz, çok sayıda ilgili kurum ve kuruluşun birbiriyle çelişen yasa, yönetmelik ve mevzuatlarına açık bırakılması sonucu yatırımcı açısından ortaya çıkan belirsizliklerle dolu görünümü, caydırıcı ve maliyeti arttırıcı durumu,

- Bürokratik engeller, vergi ve kamu ödemelerinin yüksekliği.

Fiyatlandırma ve İmaj

- Akdeniz limanları ile karşılaştırıldığında limanlarda gemiye verilen hizmetler açısından (Sağlık sıhhiye, fener rüsumu vb.) pahalı olmamız.

- Avrupa Birliği ile yaptığımız dış ticaret taşımalarında birliğin üyesi olmamamızın getirdiği zorluklar.

Operasyon

- Limanlarımızın bir kısmında iş ve işçi güvenliği (Emniyet/Safety) konusunda yetersizlikler olması,

- Hizmet çeşitliliği yaratamama,

- Genel ve yerel yük çeşitlerine göre ihtisaslaşmanın yeterince yapılmamış olması,

- Ölçek ekonomisine uygun operasyon gerçekleştirememe.

Altyapı

- Limanlarımızın bir kısmında yük elleçleme araçlarının yeterli düzeyde olmaması ve liman tesislerinde eski teknolojinin varlığı,

- Limanlarımızın bir kısmında yetersiz altyapı (kara yolu, demir yolu bağlantıları) ve yeterli demiryolu bağlantısının bulunmaması veya hiç olmaması,

- Ülke içinde limanların organize sanayi bölgeleri ve üretim merkezlerine yeterli bağlantısının bulunmaması.

- Yeni Liman ve Geliştirme Projelerinde 3 yılı aşan onay süreleri, caydırıcı bürokratik işlemler

İnsan Kaynakları

- Liman operasyon elemanlarının yeterli iş eğitimini almamış olması ve kalifiye olmaması ara eleman temininde yaşanan zorluklar,
- Limanlarımızın bir kısmında çalışma koşullarının iyi olmaması.

Finansman

- Güçlü olmayan sermaye yapısı,
- Kredi bulmakta yaşanan güçlükler,
- Türkiye'nin içinde bulunduğu ekonomik şartlardan dolayı oluşan sıkıntılar, şeklinde belirlenmiştir.

4.1.3. Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliğinin Durum Analizi

4.1.3.1. Fırsatlar–Tehditler; Güçlü Yönler–Zayıf Yönler

Türkiye'de deniz taşımacılığı ve gemi işletmeciliğinin mevcut durumu SWOT (GZTF) analizi yöntemi kullanılarak incelenmiş olup, aşağıda sektörünün dış çevresinde oluşan fırsatlar ve tehditler ile sektörün güçlü ve zayıf yönleri değerlendirilmektedir.

4.1.3.1.1. Fırsatlar;

- Türkiye'nin dünyanın 10 büyük ekonomisine girme hedefi ve deniz taşımacılığı açısından büyük bir pazar olması,
- Nüfus, kentleşme ve orta vadede ekonomik büyüme potansiyeli,
- Organize sanayi bölgelerinin varlığı,
- Türkiye'nin 2023 yılı için 500 milyar dolar ihracat hedefi ve yeni geliştirdiği dış ticaret politikaları,
- Türkiye'nin enerji ana bağlantı noktası olması imkanı,
- Doğu Akdeniz'in dünya deniz taşımacılığı rotalarındaki artan önemi,
- Gemi işletmelerinin transit konusunda Türkiye'yi tercih etmeleri,
- Türk limanlarındaki gelişmeler ve yatırımlar,
- Türkiye'nin dış ülkelerle olan denizyolu bağlantıları,

- Doğu Akdeniz'de ana liman olma potansiyeli ve olanakları,
- Türkiye'nin AB'ye giriş sürecinde olması,
- Doğu Avrupa, Karadeniz ülkeleri ve Türki Cumhuriyetler ile artan ekonomik ve ticari ilişkiler Denizciliğin çevre dostu olması,
- Sanayileşme stratejilerinin yarattığı sinerji,
- LPG-LNG santrallerinin güneye kayması,
- Üniversitelerimizdeki lisans, yüksek lisans ve doktora çalışmaları,
- AB'nin karadan denize geçiş projeleri, yakın yol deniz taşımacılığının artan önemi,
- Gemi inşa sektöründeki gelişmeler,
- Ucuz iş gücü varlığı,
- Karayolundan denizyoluna kayabilecek trafik olması,
- Kabotaj taşımacılığının gelişmeye açık olması,
- Yeni tip gemilerle ihtiyacın artacak olması,
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının kurulması,
- Türkiye'nin artan ithalat ve ihracat hacminin Türk bayraklı gemiler ile taşınması,
- Genç nüfus ve işletmecilik yapmak isteyen işletmecilerin olması,
- MLC 2006 Sözleşmesi gerekliliklerinin Türk bayraklı gemilerde sağlanması yabancı bayrağa geçişi azaltacak olması,
- AB de yük trafiğinin karadan denize doğru kaydırılması,
- Türk P&I kurulması,
- Deniz ihtisas mahkemelerinin kapasitelerinin arttırılması,
- Deniz kültürünün arttırılması,
- Avrupa'daki nükleer santrallerin kapatılmaması ve yenilenmemesi, kömür santrallerinin artması,
- Türkiye'nin coğrafi konum itibarıyla 3 tarafı denizlerle çevrili olması,
- Dünya ticaretinin %92 si deniz yolu ile yapılması,
- Limanların geliştirilmesine yönelik yaptıkları çalışmalar,

- Acentecilik Yönetmeliğinin getirdiği eğitimli personel yetiştirme ve sektörün duayenleri tarafından verilen eğitimler,
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının özel sektörle iş birliği çalışmaları,
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda ticarete yönelik tek pencere oluşturulmasının hedeflenmesi,
- Tanker Yönetmeliği'nin yürürlüğe girecek olması, (2016'da kullanımdan kalkacak tankerlerin yerine yeni tankerlerin yapılması)
- Uluslararası ticaretle uğraşan sektörün Karadeniz ve Akdeniz'de bulunan limanlarla rekabet ettiğinden dolayı ÖTV'siz yakıtın bunker barçlarda kullanılması,

4.1.3.1.2. Tehditler;

- Küresel ekonomik krizin etkilerinin sürmesi,
- Ana taşıma hatlarından sapma mesafesinin nispeten fazla olması,
- Türkiye'nin tam olarak ana limana sahip olamaması,
- AB ile yapılan dış ticaret taşımalarında henüz Birliğin üyesi olunmamasının getirdiği zorluklar,
- Komşu ülke limanlarının rekabet gücü ve kendi tesislerini geliştirme çabaları,
- Türk tersanelerinin uluslararası rekabet gücünün azalması,
- Kıyı yapısı yatırımlarının maliyetinin yüksek olması,
- Yük limanlarının kentlerin içinde kalmış olması,
- Deniz taşımacılığında güçlü rakiplerin olması,
- Türkiye'nin yakın çevresindeki savaş ve istikrarsızlıklar,
- AB'nin deniz otoyolları taşımacılığı planlarının dışında tutulmak,
- AB'ye girme sürecinin uzaması,
- Özellikle boru hatlarının liman geçişlerini sınırlandırması,

- Enerji kullanımlarındaki alışkanlıkların değişmesiyle birlikte boru hatlarının ve bağlı oldukları limanların atıl kalma tehdidi,
- Küresel iklim değişikliğinin limanlara etkisi,
- Duble yolların gelişiyor olması, karayolu taşımacılığı kapasitesinin artması,
- İnsan kaçakçılığı,
- Kıyı yapıları gelişimi için alan bulunmaması.
- Ulusal ve uluslararası etmenlerle alt yüklenici kullanımının zorlaşması ve maliyetlerin artması,
- AB uyum süreci gereği yapılan hukuki düzenlemelerin ülke genelinde yeni güçlükler oluşturması,
- Sektörün dünyadaki rakipleri ile ilgili gelişmelerin senkronizasyonunda yetersiz kalması,
- Diğer ülkelerde gemi inşa sanayinin korunması-teşvikler,
- Yüksek finans maliyeti ve cazip diğer yatırımlar,
- Ekonomik belirsizlik,
- Pazarlama/tanıtım eksikliği nedeni ile ulusal ve uluslararası olumsuz algı ve bunun artışı,
- Çevre ülkelerin, ekonomilerine katkı sağlamak amaçlı olarak düşük maliyet sunmaları,
- Transit rejiminin Gümrük Bilgi sistemine sınırlı bağlantısı,
- Gemi işletmelerinin navlun piyasaları ve finansal gelişmeleri yeterince izleyememesi,
- Gemi işletmelerinin yeterli danışmanlık ve akademik destek alması,
- Gemi işletmelerinde pazar bilgi sistemlerinin eksikliği,
- Eğitim alan öğrencilerin deniz işletmelerinde üst düzey yöneticilerin genelde aile bireylerinden olması nedeniyle sektörden uzaklaşması,
- Gemi acenteliği mesleğinin Türkiye'de bilinmemesi,

- Gemilerin yaptığı her hatada gemi acentesinin sorumlu tutulması,
- Konteynerin içindeki malın (silah, kaçak eşya, sigara vb.) acente ile hiç bir bağlantısı olmamasına rağmen içindeki maldan acentenin sorumlu tutulması,
- Liman işletmelerinin görev ve sorumluluklarının yasalarla belirlenmemesi
- Yedek parça, yağ, yakıt, ziyaretçi girişi, personel girişi, can sallarının indirilmesi vb. ülkemizde yan sanayinin ek geliri olacak fırsatların yasal zorluklar nedeniyle değerlendirilememesi,
- Liman ve gümrüklerde uygulamanın her şehirde her limanda farklı olması, uygulama birlikteliğinin sağlanması,
- Gemi acenteliği personeli yetiştiren bir üniversite düzeyinde eğitim veren kurumun olmaması,
- Avrupa birliği uyum yasalarının ülkemizdeki alt yapı dikkate alınmadan uygulamaya geçiyor olması,
- İlaçların imhası dahi gemiler ve acenteler için problem,
- Gemi acentelerinin çalıştığı her kuruma liman (işletmeler, Bakanlık vb) her bilgiyi ayrı ayrı, ayrı formatlarda vermek zorunda olması,
- Kamu kurumlarında denizcilik konusunda uzmanlaşmış birimler olmaması,
- ÖTV'siz yakıt markerlerinin kara ve denizde aynı şekilde uygulanması,
- Tanker bağlama limanı olmaması,(tankerin çalışmadıkları zaman karadan elektirik alabileceği hizmet bölgesi yapılması)
- Acente motorlarının Zeyport Limanında yeterli barınak bulamaması,
- Türkiye'nin sülfür emisyonu uygulamalarında altyapı eksikliği,
- Düşük sülfür uygulamalarında ticaret gerçeklerinin araştırılmaması,(Sadece Marmara'nın ECA kapsamında olması gemileri Karadeniz limanlarından yakıt almaya Marmara'dan transit geçmeye yöneltir.)
- Yenikapı-Bakırköy arasında hizmet limanı olmaması,
- İskenderun-Mersin bölgesinde ikmal hizmetinin verilememesi, mevzuat ve fiziki altyapının oluşturulması,

4.1.3.1.3. Güçlü Yönler;

- Türkiye'nin coğrafi olarak stratejik konumu
- Transit taşıma olanaklarına sahip olması
- Üç tarafımızın denizlerle kaplı olması,

- Batı-doğu ve kuzey-güney ulaştırma hatlarının ortasında yer alması,
- Stratejik su geçişlerini bünyesinde barındıran coğrafi konum,
- Rusya ve Karadeniz ülkelerine yakın bir coğrafya da bulunması,
- Uzakdoğu, AB, Karadeniz ve Amerika kıtaları arasında büyüyen yük hareketinin önemli bir geçiş kavşağında yer alınması,
- Doğal limanların varlığı,
- Enerji ve ulaştırma koridorları üzerinde bulunması,
- Karadeniz ve Akdeniz'de en uzun kıyı şeridine sahip ülke olunması,
- Liman hizmetleri tarifesinin düşük olması, fiyatlarda rekabetçi bir yapıya sahip olunması,
- Girişimcilik ruhunun varlığı,
- Avrupa'ya kıyasla denizcilik sektöründe ucuz işgücüne sahip olunması,
- Limanlara yakın yerlerdeki serbest bölgeler,
- Denizcilik konusunda donanımlı üniversitelerimizin varlığı,
- Kıyı yapıları yatırımcılarının varlığı,
- Römorkör, kimyasal tanker, ahşap tekne, butik gemi yapımı, askeri gemi yapımı, koster yapımında ihtisaslaşmış olmak,
- Müşteri isteklerine karşı esneklik ve aynı anda yeni inşa ve bakım onarım yapan tersanelerin ürün yelpazesindeki çeşitlilik,
- Birçok ülkeye yakın konumda ve bölgenin güçlü gemi inşa sanayine sahip olunması
- Türkiye'de müteşebbis gücü,
- İşletmelerin profesyonelleşmesi, yeni Ro-Ro hatlarının oluşması,
- Türkiye'nin ulaşım koridorlarında olması,
- Eskiye dayalı gemi acentaları ve brokerlerın olması,
- Acentelerin elektronik ortamda verdikleri bilgilerin İdarece kabul edilmesi,

- Gemi yakıt kalitesinin yukarıya çekilmesi,(%90 oranında ISO 2010 ve %10 oranında ISO 2005 kalitesinde yakıt ikmali yapılmakta)

4.1.3.1.4. Zayıf Yönler;

- Kıyı Yapıları Master Planı'nın mevzuata geçirilmemiş olması,
- Büyük ölçekli ve transit taşımacılığa uygun yeterli liman olmaması
- Deniz taşımacılığı ile ilgili çok başlılık ve yapılan planlara uyulmaması,
- Denizcilik ile ilgili devlet birimlerinde kuruluşların ve görev yapanların yetki ve sorumluluklarının ve yetki sınırlarının yeterince açık olmaması,
- Sektörün birbiriyle uyumsuz, çok sayıda ilgili kurum ve kuruluşun yasa, yönetmelik ve mevzuatlarına açık bırakılması sonucu yatırımcı açısından ortaya çıkan belirsizliklerin, caydırıcı ve maliyeti artırıcı durumu,
- Farklı kurumların planlama-onama yetkisi karmaşası oluşturması,
- Liman yönetiminin özerk (otonom) olamaması,
- Liman otoritesinin kurulmamış olması,
- Kaçakçılıktan ziyade ticari verimliliği amaçlayan prosedür, mevzuat ve uygulama yorumlarının farklı anlaşılması,
- Gümrük mevzuatı ve işlemlerinde uygulamada zorlukların yaşanması,
- Türk deniz ticaret filosunun gemi tipi açısından dış ticaretinin özelliklerine ve ihtiyaçlarına yeterince cevap vermemesi,
- Ölçek ekonomisine uygun operasyon gerçekleştirememe,
- Limanlarımızın bir kısmında yük elleçleme araçlarının yeterli düzeyde olmaması ve liman tesislerinde eski teknolojinin varlığı,
- Limanların bir kısmında yetersiz altyapı ve yeterli demiryolu bağlantısının bulunmaması veya hiç olmaması,
- Ülke içinde limanların organize sanayi bölgeleri ve üretim merkezlerine yeterli bağlantısının bulunmaması,

- Liman operasyon elemanlarının yeterli iş eğitimini almamış olması ve kalifiye olmaması, ara eleman temininde yaşanan zorluklar, limanların bir kısmında çalışma koşullarının iyi olmaması,
- Türk dış ticaret yüklerinin yüzde 80'den fazlasının yabancı bayraklı gemilerle taşınması,
- Yerel-merkezi yönetim arası uyuşmazlıklar,
- Gemi işletmeciliğinde profesyonelleşme, kurumsallaşma eksikliği
- Sektörün sermaye yapısının güçlü olmaması
- Ortak çalışma kabiliyetini geliştirmeye çalışılmaması
- Uzun süren transit evrak işlemleri süreci ve maliyeti
- Transit konteynerlerin gümrük formalitelerinin fazlalığı
- Transit konteynerlerin tespite tabi tutulması nedeniyle oluşan zaman kayıpları ve maliyeti
- Gümrüğün 7/24 esasına göre çalışmaması
- Gemiye teslim edilecek yedek parçalarda sıkıntıların yaşanması
- Yurtdışında inşa edilip Türk gemi siciline kayıt için tekrar tonaj belgesine yönelik tekrar ölçüm istenmesi,
- Global krizlerin navlun piyasalarına olumuz etkileri,
- Denizcilik piyasalarındaki belirsizlikler,
- Global krizlerin bankaları olumsuz etkilemesi ve gemi finansman maliyetlerinin yükselmesi,
- Çevre ve enerji kullanımına ilişkin yeni düzenlemelerin getirilmesi, bunların getirdiği yükümlülükler,
- Tersanelerde kapasite kullanım oranlarının azalması,
- Uzakdoğu ve AB ülkelerinde tersanelere verilen devlet desteği,
- Deniz haydutluğu sebebiyle gemi işletmeciliğinde risk ve sigorta primlerinin artışı,
- Gümrük işlemlerinde yaşanan sıkıntılar,
- Koster filosunun 25 yaş üzeri olması
- Kabotajda çalışan gemilerin eksiklikleri
- Filonun uzmanlaşmaması,

- Çok sayıda denizcilik meslek lisesinin açılması ancak yeterli altyapı ve öğretim görevlisi eksikliği nedeniyle eğitim kalitesinin düşmesi

4.1.4. Deniz ve İç Sularda Taşımacılığa Yönelik Öngörü ve Beklentiler

4.1.4.1. Deniz ve İç Sularda Taşımacılık Açısından GZFT Analizi

4.1.4.1.1. Güçlü Yönler:

- Transit aktarma bölge olması, üç tarafımızın denizlerle kaplı olması,
- Türkiye'nin Batı-Doğu ve Kuzey-Güney hatlarının ortasında yer alması,
- Stratejik su geçişlerini bünyesinde barındıran coğrafi konum,
- Transit koridorlar açısından Rusya ve Karadeniz ülkelerine yakın bir coğrafya da bulunmak,
- Uzakdoğu, AB, Karadeniz ve Amerika kıtaları arasında büyüyen yük hareketinin önemli bir geçiş kavşağında yer alınması,
- Doğal limanların varlığı, enerji ve ulaştırma koridorları üzerinde bulunması,
- Karadeniz ve Akdeniz'de en uzun kıyı şeridine sahip ülke olunması,
- Liman hizmetleri tarifesinin düşük olması, fiyatlarda rekabetçi bir yapıya sahip olunması,
- Hemen hemen tüm Türkiye kıyılarında deniz tesislerinin bulunması,
- Limancılık sektöründeki hızlı gelişme sayesinde dinamik ve modern limanların hızla artması, hizmetlerde esnek çözümler üretebilme yeteneği,
- Uluslararası bazda donanımlı insan gücü ve teknoloji olarak yeterli olması,

Ülkemiz limanlarının güçlü yönlerinin belirlenmesinde başta Türkiye'nin konumuna vurgu yapmak yerinde olacaktır. Türkiye'nin Batı-Doğu ve Kuzey-Güney hatları geçiş koridorunda yer alması, üç tarafımızın denizlerle çevrili olması avantajlı bir durum sunmaktadır.

Son yıllarda katlanarak artan liman yatırımları sayesinde uluslararası ulaşıma yönelik hizmet verebilecek şekilde sertifikalandırılmış limanlarımızın sayısı ve elleçleme kapasitemiz artış göstermiştir.

4.1.4.1.2. Zayıf Yönler:

- Liman planlarının güncellenememesi,
- Bütünleşik kıyı alanları yönetimine ilişkin mevzuatın olmaması,

- Çok başlılık ve yapılan planlara uyulmaması,
- İdari kapasite yetersizliği,
- Denizcilik ile ilgili devlet birimlerinde kuruluşların ve görev yapanların yetki ve sorumluluklarının ve yetki sınırlarının yeterince açık olmaması,
- Sektörün birbiriyle çok sayıda ilgili kurum ve kuruluşun yasa, yönetmelik ve mevzuatlarına açık bırakılması sonucu yatırımcı açısından ortaya çıkan belirsizlikler, caydırıcı ve maliyeti arttırıcı durumu,
- Farklı kurumların planlama-onama yetkisi karmaşası oluşturması,
- Liman otoritesinin kurulmamış olması,
- Bürokratik engeller, vergi ve kamu ödemelerinin yüksekliği,
- Gümrük mevzuatının eski ve zorluklarla dolu olması,
- Genel ve yerel yük çeşitlerine göre ihtisaslaşmanın yeterince yapılmamış olması,
- Bölgesel bazda yetersiz liman kapasitesi,
- Limanlarımızın bir kısmında yük elleçleme araçlarının yeterli düzeyde olmaması ve liman tesislerinde eski teknolojinin varlığı,
- Limanlarımızın bir kısmında yetersiz altyapı (kara yolu, demir yolu bağlantıları) ve yeterli demiryolu bağlantısının bulunmaması veya hiç olmaması,
- Ülke içinde limanların organize sanayi bölgeleri ve üretim merkezlerine yeterli bağlantısının bulunmaması,
- Türkiye'de denizcilik sektöründe ara yönetici ve yönetici yetiştiren bir sistemin bulunmaması,
- Farklı kurumların verileri arasındaki tutarsızlık,
- Limanlarımızın fiziki gelişme imkanı bulunmaması,
- Çok sayıda küçük limanın bulunması ve bunun yarattığı güvenlik, gümrük ve ölçek ekonomisi sorunu,
- Gümrük ve liman verilerinin paylaşılmaması,
- Türkiye limanlarının uluslararası rekabette zayıf kalması,
- Belediyelerin üst ölçekli plana uymadan alt ölçekli plan yapması,
- Yerel-merkezi yönetim arası uyuşmazlıkla
- Tanıtım eksikliği

Ülkemiz limanlarının zayıf yönlerine ilişkin olarak, öncelikle liman yatımlarının bir master plandan ziyade yatırımcının imkan ve ihtiyaçları çerçevesinde dağınık olarak gerçekleştirildiği görülmektedir. Bunun neticesinde Türkiye limanları genelde küçük ölçekli bir yapılanma arz etmektedir. Diğer taraftan, limanlarımızın bir kısmında yetersiz alt yapı (karayolu, demiryolu bağlantısı), üst yapı ve belirli bir yük türünde ihtisaslaşmanın olmayışını da belirtmek uygun olacaktır. Limanlarımızın alt yapı durumuna bakıldığında TCDD Limanları (Özelleştirilenler dahil) haricinde demiryolu bağlantısının bulunmadığı görülmektedir. Genelde yüklerin liman tesisine getirilmesi ve liman tesisinden dağıtımı karayolu üzerinden olmaktadır.

4.1.4.1.3. Fırsatlar:

- Organize sanayi bölgelerinin varlığı,
- Denizciliğin çevre dostu ve sürdürülebilir taşımacılığa uygun olması,
- Sanayileşme stratejilerinin yarattığı sinerji,
- Türkiye'nin enerji ana bağlantı noktası olması imkanı,
- Doğu Akdeniz'de ana liman olma imkanı,
- Dış ülkelerle olan demiryolu bağlantılarımız,
- Bütünleşik kıyı alanları yönetimine ilişkin bilincin artması ve projeler yapılması,
- Kısa yol deniz taşımacılığı,
- Limanların katma değer yaratan hizmetleri.

4.1.4.1.4. Tehditler:

- Küresel ekonomik krizin kalıcı olması,
- Ana taşıma hatlarından sapma mesafesinin fazla olması,
- Türkiye'nin ana limana sahip olamaması,
- Pire limanı ve komşu ülke limanlarının rekabet gücü ve kendi tesislerini geliştirme çabaları,
- Yük limanlarının kentlerin içinde kalmış olması,
- Duble yolların gelişiyor olması, karayolu taşımacılığı kapasitesinin artması,
- Kıyı yapıları gelişimi için alan bulunmaması,
- Ulusal ve uluslararası etmenlerle alt yüklenici kullanımının zorlaşması ve maliyetlerin (KDV, SGK vb.) artması

4.1.5. Küreselleşmenin Denizyolu Taşımacılığına etkilerinin değerlendirilmesi

4.1.5.1. Küreselleşme ve Denizyolu Taşımacılığına etkileri

Küreselleşme, ekonomik ve mali ilişkilerin serbestleştirilmesi ve ülkelerin daha çok birbirlerine yakınlaştırılmaları olarak ifade edilmektedir (Seyidoğlu, 1994:415). Bir başka tanımla küreselleşme, uluslararası ticaretin yaygınlaşması, emek ve sermaye hareketlerinin artması, devletler arasında ideolojik kutuplaşmaların sona ermesi, teknolojideki hızlı değişimlere bağlı olarak ülkelerin pek çok yönden birbirine yakınlaşması sonucunda gelinen nokta olarak değerlendirilmektedir (Akat, 1999:10).

1990'lı yıllar boyunca dünya ekonomisinin küreselleşmesinin altındaki iki temel faktör ticaret sınırlarının kaldırılması ile mal, hizmet ve sermayenin serbest dolaşımı ve iletişim, bilgi ve ulaştırma teknolojilerindeki ani yükseliştir (Midoro ve Pitto, 2000:32). Küresel pazarların ortaya çıkması ile üretim, ticaret ve yatırımın dünya haritasındaki yerleri değişmiş ve küreselleşme süreci ile fiziksel, politik, ekonomik, endüstriyel ve örgütsel sınırlar ve engeller ortadan kaldırılmıştır (Levitt, 1984:17; Parker, 1998; De Souza vd., 2003:394). Küresel pazarlar, sınırlar ötesi ticaretin kolaylaşmasına, ulaştırma ve iletişim maliyetlerinin düşmesine, tüketici istek ve seçeneklerinde değişimlere ve üretimin dünya çapında standartlaşmasına yol açmıştır (Langfeldt, 2006:9).

Küreselleşmenin uluslararası ticaret ve ulaştırma üzerindeki başlıca etkileri aşağıdaki gibidir (Haralambides vd., 1997:107):

- Uluslararası pazarların genişlemesi ve rekabetin yoğunlaşması,
- Sermaye piyasalarının küreselleşmesi ve ekonomik bütünleşme sonucu kaynak dağılımının etkinleşmesi, büyüme ve ekonomik gelişme,
- Ulaştırma ve iletişim teknolojilerinin artması sonucu ulaştırmanın hızı ve etkinliğinin artması.

Hummels (2009:24-26), küreselleşmenin ticaret coğrafyasını, üretimin organizasyonunu değiştirdiğini ve dikey uzmanlaşma ile küresel tedarik zincirlerinin ortaya çıkmasını sağladığını belirtmektedir. Küreselleşme, ulusal ekonomilerin dışa açılması ve ticaretin uluslararasılaşmasından fazlasıdır. Dijital teknoloji ile birlikte artan küreselleşme; ticaret akışlarındaki değişim, ekonomik merkezlerin yer değiştirmesi ve gelişmekte olan ülkelerin güç kazanması ile sonuçlanmıştır. Küreselleşmenin denizyolu taşımacılığı üzerindeki etkileri daha yüksek performanslı gemilerin kullanılması, limanlar üzerindeki etkileri ise limanların modernleşmesi, ana aktarma limanlarının ve kıtasal uğrak limanların gelişmesidir (Reynaud, 2009:4).

Üretimin küreselleşmesi ile limancılık sektöründe önemli değişimler yaşanmıştır (Notteboom, 2007:33). Sletmo (1999:22), küreselleşmenin ekonomik faaliyetlerde yarattığı değişimlerin denizcilik ve limanların ekonomik çevrelerini de üç açıdan etkilediğini belirtmektedir:

- Uluslararası endüstriyel ve ekonomik bağımlılığın artması,
- İmalat ürünlerinin uluslararası ticaret ve ulaştırmadaki öneminin artması,
- Konteyner trafiğindeki ve liman faaliyetlerindeki bölgesel kaymalar.

4.1.5.2. Küreselleşmenin Limanlara Etkileri

Üretimin küreselleşmesi ile uluslar üstü şirketler dünyanın bir ucundan hammaddelerini alırken diğer bir ucunda işgücü maliyetlerinin düşük olduğu bölgelerde üretim faaliyetlerini gerçekleştirebilmektedir. Bu durum, denizyolu taşımacılığı başta olmak üzere tüm ulaştırma faaliyetlerine talebi arttırmıştır. Denizyolu taşımacılığının gelişmesi artan küresel ticaret ile birlikte çok sayıda modern limanın ortaya çıkmasını sağlamış ve ana aktarma limanları daha da önem kazanmıştır (Rodrigue, 2010:3; Heideloff, 2006:57). Küreselleşme ile birlikte ulaştırma maliyetlerindeki düşüş de denizyolu taşımacılığının ve dolayısıyla limanların daha çok kullanılmasına yol açmıştır (Langfeldt, 2006:10). Bu gelişmeler elbette ki artan ticaretten pay almak isteyen limanlar arasındaki rekabeti tetiklemiştir (Notteboom, 2002:258). Günümüzde limanlar, dünya ekonomilerinin birbiriyle etkileşim içinde olması nedeniyle, küresel pazardan pay alabilmek için rekabet halinde olan müşterilerinin ortaklarına dönüşmektedir (Dünya Bankası, 2007:59).

Küreselleşmeyle beraber rekabetin de artması limanların katma değerli hizmetler, intermodal taşıma hizmetleri gibi lojistik hizmetlerine ihtiyaç duymasına neden olmuştur.

Teknik, ekonomik ve örgütsel faktörlerin etkileşimi sonucunda konteynerleşme son 50 yılda küreselleşmenin omurgası halini almıştır. Önceleri basit teknolojik bir yenilik olarak anılan konteyner, daha sonra intermodal bir araç olarak kullanılarak ulaştırma sektöründe yeni ve uzun-dönemli örgütsel modellerin gelişmesine imkân vermiştir (Fremont, 2008:5).

Küreselleşmenin konteyner taşımacılığındaki pazara etkileri, küreselleşmiş müşterilerin ortaya çıkması; maliyete etkileri, operasyonların genişlemesi ve artması ile ölçek ve alan ekonomileri yaratılması; hükümetlere etkileri, ticaret politikaları ve çalışma (işgücü) yasaları ve rekabete etkileri ise küresel rakiplerin ortaya çıkmasıdır (De Souza vd., 2003:394). Konteyner taşımacılığındaki küreselleşmeden en çok etkilenen ise

özellikle küresel terminal işletmecileri tarafından yatay ve dikey birleşme yoluyla işletilen terminaller (Bichou ve Bell, 2007:36) ve düzenli hat denizyolu taşımacılığı işletmeleridir.

Küreselleşmenin yoğun etkisi ile şekillenen ve denizyolu taşımacılığı ve liman işletmeciliği temelinde oluşan küresel denizcilik pazarı, küresel terminal işletmecileri ile yakın işbirliği içinde çalışan birkaç denizcilik işletmesi tarafından idare edilmektedir. Sistem oligopolistiktir ve yoğun bir rekabet söz konusudur. Bu sistemde 10 baskın denizcilik işletmesi ve 4 küresel terminal işletmesi mevcuttur. (Rodrigue, 2010:3). Dünya konteyner terminal işletmeciliğinin en büyük 4 şirketi (PSA, HPH, DP World, APMT) 2009'da pazarın %65'ini kontrol etmiştir (Drewry Shipping Consultants, 2010:12).

Küreselleşme ile ticaretin artmasının limanlara olumsuz etkisi liman kapasite problemlerinin ve sıkışıklığın ortaya çıkmasıdır (Sletmo, 1999:27). Bunun yanında, üretimin küreselleşmesi, lojistik ve ulaştırma sistemi içerisinde en önemli düğüm noktası olan limanların, tedarik zinciri içinde katma değer yaratması gerekliliğini arttırmış ve limanlara katma değer yaratan birimler olma fırsatını vermiştir (Dünya Bankası, 2007:37). Bu anlamda, küreselleşme limanların geleneksel rollerini değiştirerek üretim, dağıtım ve diğer lojistik hizmetlerin gerçekleştirildiği art alanla güçlü bağlantılara sahip ve tedarik zincirleri ile bütünleşmiş yeni nesil limanlar ortaya çıkarmıştır.

Günaydın (2006:1-2), küreselleşmenin liman özelleştirmeleri üzerindeki etkisini incelediği çalışmasında, özellikle 1970'lerden sonra küreselleşme ile birlikte sınırların kaldırılarak ticaret ve ekonomilerin liberalleşmesi sonucu hükümetlerin özelleştirme gibi liberal ekonomik politikalar uygulamaya başladıklarını belirtmektedir. Ulusal varlıklar olarak limanların da İngiltere'den başlayarak özelleştirme sürecine dâhil olma durumu günümüze kadar devam etmektedir.

4.1.5.3. Küreselleşmenin Türkiye limancılığına etkileri

Küreselleşmenin Türkiye'deki limanlara etkisi; liman stratejilerindeki değişimler ve özellikle uzmanlaşmaya odaklanılması, özel sektörün liman yatırımlarının hız kazanması ve liman teknolojilerindeki artış olarak kendini göstermektedir. Özel sektörün liman işletmeciliğine dahil olması ile birlikte daha kurumsal ve insan kaynakları politikalarını gözeten liman işletmeleri ortaya çıkmıştır. Küresel terminal işletmecilerinin ülkemize yatırımlar yapması, ekonomi, teknoloji gibi bizim ülkemize katkılarının yanı sıra ülkemizin gelişimini de göstermektedir. Bu limanların yabancı sermayeyi Türkiye getirmesinin yanı sıra ülkeye yeni hatların bağlanmasını da sağlamaktadır.

Türkiye'deki limanlar genelinde bakıldığında temel stratejinin günümüzde özelleştirme ile birlikte limanlarda kamunun payının azaltılması olduğu görülmektedir. Liman özelinde ise, yeni geliştirilen liman ve terminallerin genel amaçlı kamu limanlarının aksine çok daha uzmanlaşmış olmalarıdır. Uzmanlaşma stratejisini benimseyen limanlara örnek olarak Türkiye'nin konteyner trafiğinin yaklaşık %40'ını karşılayan Ambarlı Limanı, Ro-Ro trafiğinin yaklaşık %50'sini karşılayan Pendik Ro-Ro terminali ve toplam araba elleçlemesinin %25-30'unu karşılaması beklenen Autoport sayılabilmektedir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010:6).

Türkiye'deki limanlarda genellikle özel limanlarda uygulanan stratejilerden biri ise işbirlikleridir. Limanların işletme aşamalarında işbirliği içinde bulunulabilecek konular şunlar olabilmektedir (TÜRKLİM, 2007:67): Limanların pazarlama ve tanıtım faaliyetlerinin birlikte yürütülmesi, gümrük, sağlık, polis, karantina, liman başkanlığı vb. gibi kamunun yönetimsel boyuttaki faaliyetlerinin ortak kullanımı, liman içinde trafik düzenleme sistemleri ve pilotaj, römorkaj, palamar hizmetlerinde işbirliği, liman emniyet ve güvenliği ile ilgili konularda ortak çalışılması, limanlarda çevre kalitesinin korunması amacıyla katı ve sıvı atık alım faaliyetlerinin ortaklaşa düzenlenmesi, su, yakıt, kumanya tedarikinde işbirliği, temel ve katma değerli lojistik faaliyetlerinde ve yük elleçleme işlemlerinde şirketler arasında işbirliğine gidilmesi.

Dünya limanlarındaki art alan faaliyetlerine dâhil olma stratejisini Çelebi Bandırma Limanı da uygulama yoluna gitmiştir. Mayıs 2010'da TCDD'den devralınan Çelebi Bandırma limanı, özelleştirme sonrası kapıdan-kapıya taşımacılık felsefesine yönelmiş ve limana ait kara nakliye filosu ile bütünleşik paket hizmetler sunmayı hedeflemiştir (Çelebi Port of Bandırma, 2011).

Türkiye'de özel (Marport, Autoport) ve özelleşen limanların (Çelebi Bandırma) bir başka değişim ise dünya genelindeki çevresel hassasiyet ve güvenlikteki artış yönelimleri ile doğru orantılı olarak çevre yönetim sistemleri ve iş sağlığı ve güvenliği yönetim sistemlerine odaklanmalarıdır.

Küreselleşme ile birlikte bir diğer değişim ise liman teknolojilerinde görülmektedir. Samsun Uluslararası Limanı, limanda konteyner sahasına, yeni silolara ve depolara yatırım yapmakta, liman iç demiryolları revizyonunu gerçekleştirmekte ve araç ve ekipmanlarda hızlı bir yenileme ve satın alma sürecine girmektedir (Samsunport, 2011). Çelebi Bandırma Limanı'nı da özelleştirme sonrası 8 milyon dolarlık ekipman yatırımı sonucunda liman operasyon hızı 2,5 kat artmış, gemilerin limanda kalış süreleri 10

günden 3 güne indirilmiş ve ortalama 800 ton olan günlük operasyon hızı 2500 ton dolaylarına çıkarılmıştır (Erdoğan, 2011). Mersin limanında ise özelleştirmeden sonra ekipman yatırımları hız kazanmıştır. Limanda 2'si halen siparişte olan 7 gantry vinç kullanılmaktadır (MIP, 2011). Ayrıca 12 milyon ABD dolar yatırımı ile 8 adet RTG (tekerlekli vinç) yatırımı yapılmıştır. TDİ limanı iken özelleştirilen Akport Tekirdağ limanı ise altyapıya yapılan yatırımlarla demiryolu bağlantısına sahip olmuştur (Gençer, 2010).

Dünyadaki otomasyona dayalı terminaller henüz Türkiye'deki limanlarda görülmese de son yıllarda Türkiye'deki limanlarda da dünya genelinde olduğu gibi liman bilgi sistemlerine ilişkin uygulamalar hız kazanmıştır.

Ancak yine de Türkiye'de liman işletmeciliğinde bilgi sistemi ve teknolojisi kullanımı gereken boyutlarda değildir (TÜRKLİM, 2010:54). Türkiye liman yönetiminde çevrimiçi bir veri değişim sistemi bulunmamakta ve işlemler belgelerle gerçekleştirilmektedir. Birtakım kurumlar kendi bilgi sistemlerini geliştirseler dahi bu sistemler arası veri transferi mevcut değildir (Keçeli, 2011:156).

Liman yönetim bilgi sisteminin oluşturulması günümüzde Türkiye liman işletmeciliğinde öne çıkan bir politika konusudur. 10. Ulaştırma Şurası Denizcilik Sektörü Raporu'nda limanlarda oluşturulacak teknolojik altyapı ile acente, gümrük, liman başkanlığı, liman işletmeciliği, vb. gibi ilgili birimler arasında koordinasyonun üst düzeyde sağlanması ve işlemlerin hızlandırılmasıyla taşıma maliyetlerinin azaltılması yönünde gerekli tedbirlerin alınması ve liman yönetim bilgi sisteminin oluşturulması gerektiği öne sürülmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009:164).

Mülga Denizcilik Müsteşarlığı (2010:62) da liman topluluğu bilgi sistemi projesi ile kamu kurumlarının aynı platformda işlemlere dâhil olmasının sağlanacağını, gemi acentelerinin ve diğer limanla ilgili özel sektör işletmelerinin de işlemlerini elektronik ortamda gerçekleştirebileceğini belirtmektedir.

4.1.6. Gemi yakıt standartları

Önümüzdeki 7 yıl içinde gemi yakıtı standartları konusunda kademeli olarak birçok uluslararası kural ve kısıtlamanın gündeme gelmesi beklenmektedir.

Türk Yakıt İkmal Sektörü uluslararası standartlar yakından takip etmekte ve uygulamaktadır. Bu çerçevede, 2006 yılından bu yana gemi yakıt ikmallerinde MARPOL ANNEX VI Bunker ikmal prosedürleri uygulanmaktadır.

Diğer taraftan, yürürlüğe girecek değişik gemi yakıt kaliteleri için TÜPRAS üretim kapasite ve kabiliyetleri ile birlikte bölgemizde bu ürünlerin piyasa arzı araştırılmalı ve gerekli kısıtlamalar veya uygulamalar için ona göre bir takvim belirlenmesi yerinde olacaktır.

4.1.7. Türk Deniz Ticaret Filosunun Uluslararası Konvansiyonlara Uyumu

Türk deniz ticaret filosunun ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, yurt dışı Liman Devleti denetimlerinde tutulmaları dolayısıyla ticari kayıplarının önlenmesi ve Türk bayrağının prestijinin korunması bakımından, profesyonel işletmecilik standartlarının geliştirilmesi mesleki yeterlik ve mali yapıları itibarıyla krizlere dayanıklı sağlam ve istikrarlı gemi işletmeciliğine yönelik gerekli düzenlemelerin yapılması ve tedbirlerin alınmasının önem arz ettiği değerlendirilmektedir.

Birleşmiş Milletler Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından 2006 yılında kabul edilen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006) 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe girecektir.

Bu sözleşme; gemiadamlarına daha güvenli ve emniyetli bir iş ortamı sağlayan, adil istihdam, saygın iş ve çalışma hakkı, sağlığın korunması ve tıbbi bakım, dinlenme/eğlenme olanakları ve diğer sosyal güvencelere ilişkin haklara yönelik kapsamlı düzenlemeler getirmektedir.

MLC 2006 Sözleşmesi yürürlüğe girdikten sonra, bir ülke Sözleşmeyi onaylamamış olsa dahi, o ülkenin bayrağını taşıyan gemiler anılan Sözleşmeye taraf olan ülkelerin limanlarına uğradıklarında, Sözleşme gerekleri ile uyumlu olup olmadıkları açısından Liman Devleti Denetimlerine tabi tutulabilecek ve ciddi bir eksikliğin tespiti halinde ise, eksikliğini giderene kadar seferden alıkonulabilecektir.

Dolayısıyla, armatörlerin/gemi işletmeciliği yapan firmaların, her ne kadar ülkemiz henüz MLC 2006 Sözleşmesine taraf olmasa da yukarıda açıklanan durumdan dolayı, MLC 2006 Sözleşmesi'nde belirtilen kural ve standartlara uyum konusunda gemi ve şirket bazlı etkin bir çalışma sistemi kurmaları, gerekli prosedürlerin oluşturulması ve uygulanmasını bir an önce hayata geçirmeleri gerekmektedir.

4.1.8. Tanker Yönetmeliği'nin hayata geçirilmesi.

2008 yılında sektör temsilcilerinin görüşleri alınarak hazırlanan, “Tanker Yönetmeliği” başka bir uzatma veya erteleme yapılmadan hayata geçirilmelidir.

Mevcut bunker barçları yaşlı ve eski teknolojiye sahip olup, Türk Bayraklı tanker filosu yenilenmelidir. Eski teknolojiye haiz tankerlerin işletme maliyetleri yüksek olup, bu kaynağın yüksek teknolojili, ekonomik, çevreci, daha güvenli, daha emniyetli, uluslararası standartlarda gemi yakıt ikmal tankerlerinin inşası için kullanılması yerinde olacaktır.

Türk gemi Yakıt İkmal sektörünün uluslararası piyasalarda rekabet gücünün arttırılması, döviz girdisinin yükseltilmesi, nitelikli istihdamı arttıracak olup, limanlarımızın bölgemizde açık ara en iyi ikmal limanı olabilmesi hedefi doğrultusunda yapılması gerekenler belirlenerek hayata geçirilmelidir.

4.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri

Seyir emniyetinin sağlanması ve ülkelerin kıyılarının güvenliğinin sağlanabilmesi amacıyla teknolojik sistemlerin sunduğu imkanlardan sonuna kadar faydalanmak gerektiği IMO başta olmak üzere tüm ilgili kuruluşlarca belirtilmektedir. Ülkemiz kıyılarında da seyir emniyetinin sağlanmasına yönelik en önemli gelişmelerin bu hizmetlerin sağlanmasına yönelik yazılım ve sistemlerin gelişmesinden geçtiği gerçekleştirilen faaliyetlerden de anlaşılmaktadır.

Elektronik sistem ve yazılımlar kadar önemli bir diğer husus ise seyir emniyetinin sağlanması amacıyla uygulamaya konulacak prosedürler ve mevzuatlardır. Deniz trafiğinin yoğun olarak gerçekleştiği Türk Boğazları ve Marmara Bölgesi başta olmak üzere koy ve körfezlerde seyir emniyetinin sağlanmasına yönelik trafik analizleri yapılması gerekmektedir.

İstanbul Boğazı güney yaklaşımı demir yerlerinin, gerek ihtiyaca cevap vermemesi gerekse kazalara sebebiyet vermesi nedeniyle yeniden düzenlenmesi ihtiyacı bulunmaktadır.Günümüz ticaret gemileri hem sayıca hem de büyüklük bakımından artış göstermektedirler. Limanların genişleme imkan ve olanakları kısıtlı olduğundan gemilerdeki bu büyümeye bağlı olarak kılavuzluk ve römorkörcülük faaliyetleri ile ilgili düzenlenecek mevzuatın emniyet başta olmak üzere bu bakış açısı ile de değerlendirilmesi önem arz etmektedir.

Dünya deniz ticaretindeki gemilerin kullandığı gemi manevra teknolojisi de değişim göstermektedir. Dolayısıyla kılavuzluk hizmetinin verilmesine yönelik modern gemi sevk

teknolojisi hususlarınında kılavuzluk ve römorkörcülük faaliyetleri açısından değerlendirilmesi de son derece önemlidir.

Bu konunun hem farklı manevra sistemlerine sahip gemiler hem de birleştirilmiş köprüüstü sistemlerine sahip gemiler için ayrıca değerlendirilmesi gereklidir.

Limanlar yönetmeliği bilimsel gerçekler ve günümüz ihtiyaçlarına büyük ölçüde cevap vermiş olsa da geliştirilmesi gereken hususlar bulunmaktadır. Limanlar yönetmeliği ile ilgili bu hususlara aşağıda maddeler halinde yer verilmiştir;

- Limanları kullanan gemilerin büyümesi ile birlikte römorkör çekme güçlerinde de artış kaçınılmaz olmuştur. Küçük ölçekteki gemilerin yanaşma ve ayrılma manevraları ise büyük gemilerdeki kadar yüksek çekme gücü gerekmemektedir. Su çekimleri nedeni ile de büyük römorkörlerin hizmet vermesinin mümkün olmadığı durumlar yaşanabilmektedir. Dolayısıyla uygulamada yeterli ekipman ve yeteneğe sahip palamar botları tarafından zaman zaman gerçekleştirilen itme/çekme operasyonlarına yer verilmesi yaşanabilecek sıkıntıların önüne geçebilir.
- Yeni yönetmelikte bahsedilen ve gemilerdeki başiter, kıçiter ve flap dümen (backer rudder) için getirilen indirimler nedeniyle bu ekipmanların ürettiği ilave güçlerin hesaplama yöntemi veya belgelendirilmeleri konusunda eksiklik olduğu düşünülmektedir. Yönetmelik veya uygulamalarda bu hususun incelenmesi önem arz etmektedir.
- Limanlarımızdaki manevralarda gemilerin bordasında dik olarak itme ve çekme yaparken aynı zamanda da gemi ile ileri/geri hareket kabiliyeti gerektiren römorkörler kullanılması gerekebilmektedir. Dolayısıyla römorkörlerin yalnızca çekme kuvvetleri baz alınarak değerlendirilmesi yeterli değildir. Seyir, can ve mal emniyeti açısından römorkör manevra kabiliyetlerinin de değerlendirilmesi gerekir.
- Römorkör çekme gücü ölçümleri ilk havuz sörveylerinde yenilenmeli veya beş yılda bir yeniden ölçüm yapılmalı ya da 5 yıllık süreçte makul bir azalma/yıpranma payı eklenmelidir.

Dünya üzerinde hareket halindeki 50 binden fazla ticaret gemisinden sadece birine yapılan saldırının yarattığı ekonomik etkiler küresel ekonomiyi etkilemekte olup, deniz güvenliği aynı zamanda küresel ekonominin de güvenliği olmaktadır. Denizcilik sektörüne yönelik başlıca tehditler yasadışı uyuşturucu madde kaçakçılığı, yakıt kaçakçılığı, silah kaçakçılığı, yasadışı faaliyetler, kaçak yolcular, köle ticareti, deniz haydutluğu ve terörizmdir.

Deniz güvenliği gemilerin, limanlar ve paydaşlarının güvenliği gibi denizle bağlantılı tüm unsurları kapsamaktadır. Terörizmin ve deniz haydutluğunun artmasına paralel olarak dünyada deniz güvenliğine ilişkin daha etkin ve geniş kapsamlı önlemler alınmaktadır. Söz konusu önlemler profesyonel güvenlik talebini arttırmaktadır. Teknoloji deniz güvenliğinde önemli bir rol oynamaktadır. Birçok gemi ileri teknoloji ekipman ile donatılmaktadır. Dünyada bilgi toplama ve istihbarat deniz güvenliğinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Güvenlik personelinin en iyi güvenlik uygulamaları becerilerine sahip olması da önemlidir.

Dünyadaki uygulamalara baktığımızda; ABD vb. ülkeler deniz haydutluğu gibi deniz güvenliği ile ilgili tehditleri ve bunun sonucunda oluşabilecek çevre ve sağlık riskleri için Acil Eylem Planı yapmaktadır. Deniz ve kıyıda görevlendirilen deniz güvenliği firmaları kıyıda, limanlarda ve gemide silahlı adam bulundurma, sertifikalı eğitim programları düzenleme, devriye ve posta hizmetleri verme, güverte personeline takviye hizmetleri verme, araştırma ve değerlendirme, denetim ve raporlama ve kargo güvenliği hizmetlerini vermektedir.

Simülasyon desteği ve savunmasızlık durumunu belirleme: Deniz haydutları, teröristler, kaçakçılık ve kaçak yolculara karşı deniz ulaşımının risk durumunu analiz edecek simülasyon modelleri geliştirilmelidir. Bu araştırma sadece personel güvenliğini sağlamaya yönelik olmamalı aynı zamanda gemi operasyonlarının ekonomik boyutunu ve sosyal hayata etkilerini kapsamalıdır. Bu simülasyon modelleri su yollarında kritik bölgelerin tespiti ve bu bölgelerde gerekli önlemlerin alınmasına yardımcı olmalıdır.

Deniz güvenliği ve emniyeti için İnsansız Sualtı Aracı (AUV; Autonomous Underwater Vehicle) aracının geliştirilmesi çalışmalarının tamamlanmalıdır. AUV Aselsan tarafından yüksek teknoloji kullanılarak, sualtı keşif ve gözetleme, liman ve kritik alan güvenliği, kıyı güvenliği, mayın tanı, teşhis ve imha, arama ve kurtarma çalışmalarında kullanılmak üzere geliştirilmektedir.

Limanlarımızın özellikleri dikkate alınarak güvenlik standartlarını belirleyen bir kriter oluşturulmamıştır. Güvenlik; Personel (5188 sayılı yasaya tabi güvenlik personeli), Fiziki Güvenlik ve Elektronik güvenlik başlıklarında ele alındığında her biri için liman özellikleri dikkate alınarak standartlar belirlenmelidir.

Liman Tesislerinin Sualtı güvenliği kendi başına bir sorun başlığı olarak çözüm beklemektedir. Su üstünde süratli araçlara karşı (jetski, yüksek süratli motorlar vb)

reaksiyon süresinin kısalığı çözülmesi zor bir konu olarak tüm limanların ortak sorunudur.Kimyasal, Biyolojik, Radyasyon ve Nükleer (KBRN) tehlikeli maddelerin tespit ve teşhis cihazlarında ciddi eksiklik yaşanmaktadır.

Liman Güvenlik personeli olarak görev yapan personel 5188 sayılı yasaya göre görev yapan personel olup özel bir ihtisas eğitimi almamaktadır. Liman Güvenliği konusunda sadece Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu (LTGS) veya RSO tarafından ISPS Kod'da öngörülen eğitimler verilmektedir.

Öncelikle güvenlik personelinin istihdamından başlayan sorun güvenlik konusundaki fiziki ve elektronik ekipmanın gemilerdeki yetersizlikleri ve aşırı maliyetleri bu konudaki hassasiyeti sürdürmektedir.

Karasularımızın tamamını kapsayacak elektronik kontrol ve takip sistemi halihazırda yetersizdir. Fiziki güvenlik önlemleri; tel çitler, bariyerler, yol kesiciler, uyarı pano ve levhaları, kilitler, turnikeler, aydınlatmalar, bıçaklı ve dikenli teller, kurşun geçirmez cam / filmler, kuleler, duvarlar, vb.nin standartları belirlenmelidir.

Elektronik güvenlik önlemleri; kapalı kamera sistemleri, detektörler, uyuşturucu madde ve patlayıcı tespit cihazları, buhar koklayıcılar, manyetik kartlar, retina tarayıcıları, parmak izi sistemleri, intruder sistemi, manyetik, akustik, sismik algılayıcı detektörler, mikro wave sistemler, X–Ray tarama sistemleri, karbondioksit (CO_2) ölçüm cihazları, radyoaktif madde tespit cihazları standartları belirlenmelidir. Deniz emniyeti ve güvenliğini arttırmak için ülkelerin ortak hareket etmesi ve işbirliği içinde olması gerekmektedir. Deniz güvenliğinin azami düzeyde sağlanması için uluslararası işbirliğini önem arz etmektedir. Uluslararası ve kurumlar arası işbirliği üst seviyeye çıkarılmalıdır. Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler ve Akdeniz Bölgesi'nde bulunan devletlerle bilgi değişimi konusunda işbirliği yapılması, uluslararası kuruluşlar tarafından yürütülen gemi trafiğini izleme ve bilgi ağı sistemine katılmak önem arz etmektedir.

Ülkemizde, limanlarda çalışan özel güvenlik görevlilerinin eğitimi için ülkemizin üslendiği Güvenlik Servisleri Organizasyon Birliği Derneğinin (GÜSOD) başkanlığında ve Piri Reis Üniversitesi Koordinesinde METPROM çalışmalarına başlanmıştır. METPROM, (EU) AB Hayat Boyu Öğrenme Programı kapsamında AB Mesleki ve Liman Güvenliği Eğitimini geliştirmek maksadıyla AB tarafından finanse edilen bir Leonardo Da Vinci Projesidir. Bu kapsamda hazırlanan METPROM projesinin temel amacı, dünya ticaretinin %90'ını taşıyan deniz ulaştırması alanında, artan karmaşık liman trafiği nedeniyle oluşan

liman güvenliği boşluklarını gidermek maksadıyla deniz güvenliği eğitimi ve simülasyon tabanlı modüller için geliştirilen yenilikleri transfer etmektir. İkinci amacı ise projeye ortak ülkelerde AB'nin geniş standartlarını liman güvenliği alanına, standardize edilmiş uyumlu bir eğitim programı vasıtasıyla getirmektir. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından ortak yürütülen proje olan Sahil Gözetleme Radar Sistemi (SGRS), milli sermaye ve teknoloji ile yürütülmekte olup, hizmete girdiğinde Türk Deniz Yetki Alanlarının deniz emniyeti ve güvenliği konusunda önemli bir adım atılmış olacaktır. Gerek IMO, gerekse Avrupa Birliği ve bölgesel memorandumlarda, denizde can ve mal emniyeti ile deniz çevresinin korunmasını teminen, risk oluşturan standart altı gemilerle yapılan deniz taşımacılığının engellenmesi yönünde çalışmalar yapılmaktadır.

Türk bayraklı gemilerin standartlarının uluslararası sözleşmelerin gerekleri ve uygulamalarına eşdeğer hale getirmek ve bu yönde mevzuat çalışmalarını yapmak, ülkemiz açısından da önemli bir husustur.

Yaşlılar, hamile ve çocuklu kadınlar, fiziksel engelli kişiler, işitme ve görme engelliler ile tekerlekli sandalye kullananlar, hareket yeteneği kısıtlı insanlar olarak tanımlanabilir. Avrupa Birliği ülkelerinde özel bir öneme sahip olan "hareket yeteneği kısıtlı insanlara ilişkin düzenlemeler", her geçen gün daha bir önem kazanmaktadır. Yolcu gemilerinin, hareket yeteneği kısıtlı kişilerin denizyolu ile ulaşımının kolay bir şekilde yapılmasının sağlanması önem arz etmektedir.

Nitelikli personel tarafından yapılan gemi denetimleri, gemilerin standartlarını yükselterek, gemilerin uluslararası taşımacılıktan alacağı payı arttırmakta, olası kazaları önlemekte ve deniz çevresinin korunmasına katkı sağlamaktadır. Bu çerçevede, insana yapılan yatırımın geleceğe yapılan yatırım olduğunun bilinci ile gemi denetimi uzmanlarının eğitimi ve niteliğinin artırılması çalışmaları dünyada olduğu gibi ülkemizde de önem verilen bir husustur. Dünyada yabancı gemilerin denetlenmesi ile ilgili Liman Devleti Memorandumu olarak 9 Bölgesel Memorandum bulunmaktadır.

Ülkemiz, Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Memorandumu ile Karadeniz Liman Devleti Kontrolüne 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.

4.3. Deniz Çevresini Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri

4.3.1. Marpol Ek VI Uygulama Yönetmeliğinin Yayınlanması

Gemilerden kaynaklanan emisyonların azaltılması için belirli önlemler ve hedefleri içeren bir Eylem Planı hazırlanmasına odaklanacaktır. Gemilerden kaynaklanan emisyonların kontrolü hakkındaki Türk Ulusal Mevzuatını, MARPOL Sözleşmesi'nin 6.Eki ve bu alandaki AB Mevzuatı gibi uluslararası kurallar ve düzenlemelerle geliştirerek bunlarla uyumunu sağlamaya yardımcı olacaktır. Yeterli sayıda gemi denetimi ile görevli personelin kirliliği önleme uygulamaları hakkında eğitilmeleri, buna ek olarak sürekli eğitim sistemi kurularak, Türk limanlarında gemilerden kaynaklanan emisyonlarla ilgili denetim kapasitesini geliştirmeye katkıda bulunacaktır.

Gemi kaynaklı emisyonların azaltılması amacı mevzuat uyumu ve eğitim çalışmaları yapılacaktır. Proje kapsamında ülkemizdeki gemi kaynaklı emisyon miktarları hesaplandıktan sonra geleceğe yönelik emisyon azaltım hedefleri ortaya konacak olup, bu hedeflere ulaşmak amacı ile alınacak önlemler bir eylem planı altında toplanacaktır.

4.3.2. Deniz Turizmini İlgilendiren Mevzuat Düzenlemeleri Yapılması

Deniz Turizminin faaliyetleri ve alanları pek çok bakanlığın yetki ve sorumluluk alanına girmektedir. Pek çok resmi kurumun uygulamalarına, yönetmeliklerine tabi durumdadır. Birbiriyle çelişen veya sektör tanınmadığı için uygulaması imkânsız yaptırımların ortadan kaldırılması gerekmektedir.

Sektördeki sorunların gidermek için belirli periyotlarla ilgili Bakanlıkların ve sektörü temsil eden kurumların üst düzey yetkili temsilcileri ile sektörün organlarının bir araya geleceği bir koordinasyon kurulu oluşturulmalıdır.

4.3.3. Deniz Turizmi İşletmelerini İlgilendiren Belgelerin Azaltılması İçin Yeniden Düzenlemelerin Yapılması

Marina İşletmelerinin Almaları Gereken Belgeler (1983-2005 Yıllarında) sürekli değişkenlik göstererek amacı dışına çıkmaktadır.

4.3.3.1. Sektörümüzde Mevzuat Fazlalığı ve Karışıklığı

Ülkemizde yat limanlarımızın sayı ve kapasitelerini arttırmaz ve bunları tüm kıyılarımıza yaymamız ile Türk denizciliğinin gelişmesi ülke ekonomisine çok önemli girdiler sağlaması ve Türk halkının refah seviyesinin yükselmesi açısından yat limanı

projelerinin önemi büyüktür. Bu nedenle ilgili mevzuatın günün şartlarına uygun hale getirilmesi gerekmektedir.Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yapılan denetimler mevzuatla belirlenmiş denetimlerdir. Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yapılan her türlü seyir, kontrol, denetim ve ceza işlemleri, Sahil Güvenlik Komutanlığının ilgili birimleri tarafından tek tek takip ve kontrol edilmektedir.

4.3.3.2. Deniz Turizmi Yönetmeliği

Deniz Turizmi Yönetmeliğinde gerekli değişiklikler yapılarak, günün ihtiyaçlarına uygun hale getirilmeli ve ilgili kamu kurumları yasalarına göre gerekli revizelerin yapılarak düzenlenmesi gerekmektedir.

4.3.4. Özel Çevre Koruma Alanlarında Kurumlarası Yetki Çelişkilerine İlişkin Sorunlar

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından “Göcek Körfezi ile Göcek-Dalaman Koyları Koruma ve Kullanma Usul ve Esasları” adı altında bölgedeki tekne trafiğini ve koyların kullanım esaslarını belirleyen il çevre kurulu kararı çıkarılmış ve bir çok mevzuat bu şekilde devre dışı bırakılmıştır. Söz konusu uygulama diğer turizm bölgelerinde de zaman içinde başlayacaktır. Ancak turizm açısından Kültür ve Turizm Bakanlığı, deniz trafiği ve teknelerin teknik özellikleri ve uyması gereken kurallar bakımından Ulaştırma Denzicilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın söz sahibi olmadığı bir uygulama sağlıklı bir şekilde yürütülememektedir.

Hassas bölgelerimiz için yapılacak uygulamalarda Bakanlıkların birlikte söz sahibi olması koruma kullanma dengesinin gözetilerek bir planlama yapılması gerekmektedir. Bu itibarla hassas bölgelerin korunması için yapılacak mevzuat çalışmalarının müştereken yayımlanması gerekmektedir.

Denizden ve deniz araçlarından daha etkin bir şekilde fayda sağlamak için, ulaşım türlerinin dengeli bir şekilde geliştirilmesi, kara ağırlıklı yapılan taşımacılığın çevre dostu ve daha ekonomik olan deniz taşımacılığına kaydırılmasının konuşulduğu dünyamızda, yaşamış olduğumuz çevreye zararı en aza indirgeyecek politikalar geliştirilerek, turizmin çevreye zarar vermeden koruyarak kullanma metodolojisi içerisinde gerekli adımların atılması gerekmektedir.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde denizlerimizi, turizm tesislerimizi ve çevreyi korumaya duyarlı teknolojik altyapıyı uygulayan sistemlerle bağlantılı olan bir yapıya kavuşturmamız ana hedefimiz olmalıdır.

Turizm, denizcilik ve ulaştırma sektörleri ile yakın ilişki içinde bulunan yatçılık faaliyetleri tüm kıyı ülkelerinin ilgi alanını oluşturmaktadır. Bunun temel nedeni de bir çok alanda sağladığı ekonomik getirilerdir.

İlgili kamu kurumlarının uygulamada; sadece kendi kurumlarının adını taşıyan mevzuatı esas alması ve yasal sistemimizdeki normlar hiyerarşisine uyulmamasının görüldüğü, işbölümü ve ihtisas gereğince oluşan kamu kurumları arasında koordinasyon ve işbirliğinin sağlanamaması ve müştereken alınan kararların; ilgili kamu kurumlarının diğer ilgili ve özel kanunları ve ülkenin turizm politikalarını ve sektörün uluslararası rekabet gücünü azaltmaktadır.

4.3.5. Kamu Kurumlarında Tek Kullanıcı Adı ve Şifre ile İşlem Yapılması

Bir işletmecinin veya gemi acentasının, gemi hareketi veya varışı ile ilgili yükümlü oldukları işlemleri yerine getirebilmesi için sahil sağlık denetleme kurumundan alınan kullanıcı ve şifresi ile işlem yapabilmesi, liman başkanlığı ile ilgili işlemleri yapabilmesi için ayrı bir kullanıcı ve şifresi gerektiği, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan ayrı bir kullanıcı ve şifresinin olduğu ve yine gümrük ile ilgili işlemlerin yapılması için başka bir sistem kullanarak kullanıcı ve şifresi ile işlemleri yapması gerekmektedir.

Kurumlar arasında sekron sorununun çözümlenmesi gerekmektedir. Emniyet, Gümrük, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ve Liman Başkanlığı ve Liman yönetimi, önerimiz kurumların tek tek bir link / server sistemi kurularak ihtiyacı yada görmek istenilen bilgileri görebilmesidir. Tüm bu bürokratik işlemlerin tek bir çatı altında toplanabilmesi zaman ve iş kaybını önleyecektir.

4.3.6. Milli Emlak Genel Müdürlüğü Tarafından Kıyı Tesislerinden Alınan Kira ve Ecrimisil Uygulamaları

Kıyı tesislerinin içerisindeki kullanılmayan deniz yüzeyinden ve dolgu alanınından Milli Emlak tarafından yüksek oranda kira veya ecrimisil istemektedir. Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nce Deniz Turizmi Kıyı Tesislerinin mendirek içi manevra alanlarından alınan deniz yüzeyi kira bedellerinin yüksek olması sebebiyle düzenleme yapılması ihtiyacı bulunmaktadır.

4.3.7. YİD Modeli İlahe Edilen Deniz Turizmi Tesislerina Yatırım Alanı Kullanma Kirası

Yap-İşlet-Devret modeli;ile ihale edilen yatırımlara kullanma izni veya irtifak hakkı tesis edilmesine ilişkin uygulanmaların yer teslimi safhasında, Hazinenin özel mülkiyetindeki veya devletin hüküm ve tasarrufu altındaki alanlar üzerinde kıyı yatırımlarına yönelik olarak Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından yatırım safhasında arazi kullanımı için belirlenen fiyatlar oldukça yüksek ve yatırımcının yatırım dönemindeki fizibilite planlarını olumsuz etkileyecek düzeydedir. Arazi kullanım bedeli karşılığında yönelik olarak; teslim edilen arazi bedelinin YİD yapısı ve firmanın YİD altında ödemeyi taahhüt ettiği rakam dikkate alınarak belirlenebilir. Deniz yüzeyi kira bedeli marina tarafından denizde kullanılan alanın hesap edilerek alınması, yani denizde yapılaşma olarak kabul edilen; yüzer iskeleler veya sabit iskeleler, rıhtımlar, mendirekler ve yüzer mendireklerden (Marina tarafından tekne bağlanarak kullanılması durumunda) marinaların kullanmadıkları deniz üstü tüm alanların kira bedelinde dikkate alınmaması ve kira bedelinden çıkartılması yatırımların verimliliğine teşvikine katkı sağlayacaktır.

4.3.8. Kıyılardaki Orman Alanlarının Yat Limanı Yatırımları için Tahsisine izin Verilmesi

Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Orman Genel Müdürlüğü tarafından 15 Eylül 2011 Tarih ve 28055 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Orman Kanunu'nun 17. ve 18. Maddelerinin Uygulama Yönetmeliği" kamu yararı ve zaruret bulunması halinde; savunma ve güvenlik tesislerine, yol, liman geri hizmet alanı, havaalanı, demiryolu gibi ulaşım tesislerine tahsisine imkan sağlamaktadır.

4.3.9. Deniz Turizmi İşletmelerinin İhracatçı Sayılması

2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'nun 13'ncü maddesinin son fıkrasına göre alınan bu karar "Belgeli işletmelerden Bakanlar Kurulunca her yıl belirlenen döviz miktarını sağlayanlar, ihracatçı sayılırlar." Hükmü uyarınca yurt dışından 1.000.000 (birmilyon) Amerikan Doları ve üzeri döviz miktarını sağlamayan konaklama tesisleri İhracaatcı sayılmıştır.

Öncelikle kanunun kendi hükmüne eşitlik ilkesine ve turizm sektöründe haksız rekabeti teşvik edici niteliktedir. Kruvaziyer liman işletmecileri, yat limanı işletmecileri ve yat işletmecileri, sualtı ile suüstü sporlarını da kapsamına alınmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

4.3.10. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmelerine Verilen Teşvik Kapsamının Genişletilmesi

Teşvik sistemlerinde de liman ve konaklama tesisi kavramı kullanılmış, Yat Limanı yatırımları Ekonomi Bakanlığı Teşvik Uygulama Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü tarafından teşvik kapsamı dışında kalmıştır. Denizcilik sektöründe hizmet arzının ilk kapısı olması ve temel fonksiyonları nedeniyle yat limanlarına (liman ve konaklama) dahil olarak teşvik verilmelidir.

4.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetleri

Mevcut gemiadamı sayımız ve eğitim kurumlarının sayısındaki artış ile Türk deniz ticaret filosunun gelişimi göz önüne alındığında kısa ve orta vadede ülkemizde zabitan sınıfı gemi adamı arz fazlası oluşması beklenmektedir.

Bu arz fazlasının uluslararası deniz işgücü piyasalarında yer alabilecek şekilde yönlendirilmesi gerekmektedir. Bunun sağlanabilmesi içinde Türkiye'de verilen denizcilik eğitiminin uluslararası standartlardaki yerini koruması önem arz etmektedir.

4.4.1. Denizcilik Kültürü

Denizi bilen, denizi seven ve denizle iç içe olan bir toplum oluşturmak amacıyla deniz üstü ve altı eğitimleri veren okulların sayıca arttırılması ve teşvik edilmesi gerekmektedir. Anaokul ve ilkokuldan itibaren seçmeli veya zorunlu ders olarak eğitimlerin verilmesi için ilgili Bakanlıklarla ve federasyonlarla projeler yapılması, hedefe ulaşılmasını kolaylaştıracaktır.

Tekne sahibi olmanın ulaşılamaz bir lüks hedef olması yerine, her ekonomik gelir düzeyinden kişiye hitap edebilecek bir noktaya indirgenmesiyle denizci bir toplum adım adım oluşturulacaktır. Bu nedenle tekne fiyatlarının ulaşılabilir olması ve tekne park alanlarının yapılması büyük önem taşımaktadır.

Denizcilikle ilgili lisans düzeyinde eğitim veren kurumların müfredatının, sektörel ihtiyaçlarını göz önüne alacak ve gelişen teknolojilerin takibini sağlayacak şekilde düzenlenmesiyle, sanayi-üniversite işbirliğinin artması ve donanımlı kalifiye işgücü ile ihtiyaçların karşılanması sağlanacaktır.

Yerel yönetimler, pek çok faktörden dolayı, sınırları içinde yapılması planlanan tersane faaliyetlerine sıcak bakmamaktadırlar. Yerel yönetimlerin doğru bilgilendirilmesini sağlamak ve tersanelerle ilgili tereddütlerini gidermek adına Master Plan çalışmalarında yer almasının sağlanması gerekmektedir.

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, doyum noktasına yaklaşmış olan konteynerleşme eskisi kadar artan bir hızla olmasa da devam edecektir.

Ancak 2009 krizi sonrasında azalan ekonomik büyüme sonucu talebin de düşmesi, doğal olarak deniz ticaretini de etkilemiştir ve etkilemeye devam etmektedir.

Türkiye, mevcut durumda krizden nispeten az etkilenen ülkelerden olmuş, ancak en önemli ticari partneri olan AB ülkelerinin zorlanan ekonomik durumlarından dolayı farklı pazarlar arayışına da girmiştir. Türkiye'nin büyüme hızı yüksek devam ettiği ve deniz ticareti ve refah düzeyi attığı sürece konteynerleşmesi de artmaya devam edecektir.

Türkiye, 2023 yılında 500 milyar ABD Doları ihracat yapmayı hedeflemektedir. Bu hedefin gerçekleşmesi, dış ticaretin hacimsel olarak %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 bulunması ve deniz emniyetini sağlayıcı tedbirlerin alınmasını gerektirmektedir.

Panama Kanalında 2014 yılında tamamlanması beklenen yeni havuzlarla, 12.500 TEU'luk gemilerin kanaldan geçebilecektir. Bu durum, Kuzey Avrupadaki bazı aktarma yüklerinin Güney Avrupa/Akdenize kaymasını sağlayabilecektir. (OSC, 2011)

Özellikle Doğu Avrupa/Doğu Akdeniz ülkelerinde gelişmekte olan ülkelerin varlığı, bu ülkelerin deniz ticaretinin de artacağına işaret etmektedir. Türkiye, ekonomik büyüklüğüyle bu bölgede en önemli çekim merkezidir.

Deniz ticaretinin giderek artması ve 2023-2035 perspektifinde bakıldığında önemli bir dış ticaret potansiyelinin olması nedeniyle limanlarına büyük gemileri çekmesi beklenmektedir. Bu çerçevede, gerek kendi yükü, gerekse coğrafi konumu nedeniyle diğer ülkelerin yükleri için aktarma merkezi olabilecek bir potansiyele sahiptir.

Ancak, özellikle Akdeniz'de birçok ülke liman kapasitelerini artıracak yatırımlar yapmıştır ve yapmaktadır. Tanger-Med Limanı, Pire Limanı, Selanik Limanı, Doğu Port

Said'de yapılacak yeni konteyner iskeleleri, Dimyat Limanı genişleme planları dikkate alındığında Türkiye'nin bölgesinde önemli rakipleri olduğunu ortaya çıkmaktadır.

Bu çerçevede, Türkiye'nin bölgesinde bir ana aktarma merkezi olma potansiyelinin hayata geçmesi ancak gerekli tedbirlerin alınması ile olacaktır.

4.5.2. Uluslararası İlişkiler ve Hukuksal Düzenlemeler

4.5.2.1. Mali Sorumluluk Sözleşmeleri ile İlgili Öngörü ve Beklentiler

Artan çevre hassasiyetinin baskıları ile uluslararası mali sorumluluk sözleşmelerine taraf olmaya verilen önem özellikle son yıllarda artmıştır. Büyük çevre felaketlerinde tazmin miktarlarının milyar dolarlarla ifade edilmesi konunun önem ve vahametini anlatmaktadır.

Bu bağlamda gerek Avrupa Birliği gerek ABD kendi mevzuatları ile denizlerinin çevre felaket risklerinden etkilenme riskini en aza indirme ve kaza halinde zararların tazmini için gerekli mali sorumluluk araçlarını devreye sokabilmek için bir çok düzenleme hayata geçirmiştir.

Ayrıca artık birçok ülke limanlarına gele gemilerden P&I sigortası veya muadili bir mali sorumluluk teminatı aramaya başlamıştır. Ülkemizde de benzer mevzuat çalışmaları gerçekleştirilmiş olup limanlarımıza gelen gemilerden P&I bulundurma koşulu aranmaya başlanmıştır. Ayrıca, gemilerimizin yukarıda açıklanan riskleri milli bir sigorta şirketinden temin edebilmesi için milli bir P&I şirketi kurulması yönünde çalışmalara başlanmış ve projenin hayata geçmesi için somut adımlar atılmıştır.

4.5.2.2. Denizcilik Anlaşmaları ile İlgili Öngörü ve Beklentiler

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 uygulaması beklenmektedir.

4.5.2.3. Deniz Ticaretinde Elektronik Belgelerin ve Yöntemlerin Kullanımı İle Bürokrasinin Azaltılması Konusunda Öngörü ve Beklentiler

Yük ilgileri ile diğer ilgilileri arasında; gemi, gemi donatanı, liman işleticisi kuruluş, gümrük, denizcilik idaresi, sağlık, polis, forwarder, gemi acentesi arasında kurumlar arasında herhangi ortak bir veri alışverişi bulunmadığı ve elektronik veri giriş altyapıları farklı sistemlerde ve bağımsız yapıldığı için örnek verilecek entegre bir uygulama bulunmamaktadır.

Ancak, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı' nın Gümrük BİLGE Programını liman işletici kuruluşlar ile entegre hale getirme projesi olduğu bilinmektedir. Bu konuda uygulamaya dönüştürülebilmiş herhangi bir pratik henüz bulunmamaktadır.

4.5.3. Tarifeli Taşımacılık ve Denizyolu Taşımacılığında Destekler

Marmara Denizi bölgesi ve özellikle İstanbul ve Kocaeli Liman Sahalarındaki ulaşım projeleri değerlendirildiğinde deniz ulaşımının olumsuz etkileneceğini düşünülmekte ve hedefler bu öngörü ile değerlendirilmektedir.

ÖTV desteği ile ciddi destek gören sektörün farklı desteklere ihtiyaç duyduğu bir döneme girilmektedir. Farklı işletmelerin beklentileri aşağıdaki sıralanabilir:

- Büyükşehir Belediyesi ile yapılan kira kontratlarının sürelerinin 1 yıldan 3 yıla çıkarılması gerekmektedir. Gerekçe olarak bakanlıkça verilen işletme izninin kira kontrat süresince verilmesi gösterilmektedir. Bu da her yıl bürokratik sıkıntılar oluşturmaktadır.
- Deniz üzerine yapılacak projelerin doğrudan işletmelere tahsisi sağlanmalıdır. Bu yönde de KYGM'nun aktif olarak İBB ile bu sorunu koordineli olarak ele almaları gerekmektedir.
- İstanbul sınırlarındaki iskelelerin ortak kullanıma açılması bu anlamda da transfer merkezlerinin oluşturulması gerekmektedir.
- İstanbul'da halihazırda Avrupa Yakasında Yenikapı, Anadolu Yakasında Maltepe meydan projelerinin İBB tarafından yapımı devam etmektedir. Buralarda denizden yolcu indirme bindirme yerlerinin oluşturulması gerekmektedir.
- Ayrıca turizm amaçlı planlanan Galataport ve Haydarpaşa Port projelerinde de denizden yolcu transferlerine yönelik kullanılmak üzere yanaşma yerleri düzenlenmelidir. Bakanlıkça bu projelere müdahil olunup kıyı yapılarının projelere dahil edilmesi sağlanmalıdır.

- İşletmelerce kullanılan yanaşma yerleri için bir standardizasyon getirilmesi ve yürürlükte olan mevzuatın sektör açısından kolaylaştırılması gerekmektedir. Örneğin; imar plan yapımı süreci ve uygulamada yapılacak tadilatların kolaylaştırılması gibi.
- Marmaray'ın hizmete alınmasıyla birlikte ana hatlardaki yolcu sayısında düşmeler olacak ancak sonraki dönemlerde nüfus artışına bağlı olarak cüzi oranda bir artış beklenmektedir.
- Ro-Ro taşımacılığında, yapılacak doğru düzenlemeler ve toplam maliyetlerin azaltılması, tüm limanların sektörün kullanımına açık olması ve haksız rekabet eylemlerinin engellenmesi, tüm oyuncuların eşit hak ve fonlara sahip olmasıyla sektörde büyüme sağlayacaktır.

4.6. Kıyı Yapıları Düzenlemesi

4.6.1. Limancılık Sektöründe Dünya'da Geleceğe Yönelik Beklentiler

Yüklerin elleçleme miktarlarındaki artışa paralel olarak bu yüklerin taşındığı gemilerde de önemli bir gelişme göze çarpmaktadır. Bu kapsamda özellikle konteyner gemilerinde ve cevher gemilerindeki ciddi kapasite artışları (18.000 TEU kapasiteli konteyner gemileri ve 400.000 tonluk cevher gemileri) planlanmaktadır.

Dünyanın en önemli konteyner kumpanyalarından olan MAERSK Line, Güney Kore tersanelerine 18.000 TEU kapasiteli konteyner gemileri yapımı için sipariş vermiş, benzer şekilde dünyanın önde gelen diğer konteyner operatörleri de (CMA-CGM, COSCON, UASC, APL gibi) 10.000 TEU üzerinde konteyner gemisi siparişleri vermişlerdir. Ana gemiler olarak nitelendirilen bu gemiler "ana liman" olarak nitelendirilen Singapur ve Rotterdam gibi büyük limanlara seferler yapmaktadır. Büyüyen konteyner gemileri boyutlarına paralel olarak liman altyapı ve ekipmanlarının da geliştirilmesi gerekmektedir. Dünyanın en çok konteyner elleçlemesi yapılan konteyner terminal işletmecisi, Türkiye'deki MIP'nin de ortağı olan PSA Grubudur.

Konteyner taşımacılığındaki en önemli pazar artışı gelişmekte olan ülkeler olan Orta Doğu, Afrika ve Latin Amerika ülkelerine yöneliktir. Bunun bilincinde olan konteyner operatörleri ile küresel terminal işletmecileri ve küresel lojistik hizmet sağlayıcıları bu ülkelere önemli oranda yatırım yapmaktadır (Türk Limancılık Sektör Raporu 2012)

4.6.2. Limancılık Sektöründe Türkiye'de Geleceğe Yönelik Beklentiler

Ülkemizin gelecek hedefleri de göz önüne alınarak hazırlanmış olan “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması”na göre Türkiye’nin öncelikli kapasite artış ihtiyacı konteyner elleçlemesi yapılacak limanların inşa edilmesidir.

Bunu sırasıyla genel kargo/dökme yük limanı ihtiyacı, sıvı dökme yük elleçleyen liman ihtiyacı ve tekerli araç taşıyan gemilere hizmet verecek limanların yapılması ihtiyacı izlemektedir.

Limanlarımızın gelişmesine yönelik çalışmalarda lokomotif görevi Devlet eliyle yapılacak limanlarla gerçekleştirilecektir. Ülkemizin coğrafi konumu ve gelecek hedefleri dikkate alındığında ülkemizin en önemli ihtiyaçlarından biri olan ana-aktarma limanı ihtiyacı yap-işlet-devret modeliyle yapımı devam eden Çandarlı (tamamen faaliyete geçtiğinde 4 milyon TEU kapasiteye sahip olacaktır) ile proje ve plan onama aşamasında olan Mersin Hub-Port (tam kapasite çalışmaya başladığında 11 milyon TEU kapasiteye ulaşacaktır) Limanları ile çözülecektir.

Ayrıca Filyos (700.000 TEU konteyner ve 16 milyon ton genel kargo kapasitesine sahip olacaktır) Limanı Projesi de Karadeniz’de önemli bir yatırım olarak görünmektedir. Yeni yapılacaklara ilave olarak mevcutta Ege Bölgesi konteyner elleçlemesinin en önemli limanı olan İzmir Alsancak limanında yapılacak revizyon ve tarama çalışmalarıyla Alsancak Limanı kapasitesi arttırılarak 2,5 milyon TEU’ya çıkarılacaktır.

Kamu limanları dışında özel sektör limanlarından; Mersin Uluslararası Limanı (MIP), Limak İskenderun Limanı, Çelebi Bandırma Limanı, Yılport Konteyner Limanı, Martaş, Mardaş, Evyap Konteyner Limanı, Borusan Lojistik Limanı, Delta Petrol Limanı, Ege Gübre Limanı, Toros Tarıma ait limanlar, Solventaş Limanı, Roda Port Limanı gibi birçok özel sektör limanında yapılacak ilave yatırımlar ve revizyonlarla kapasite artışına gidilmesi planlanmaktadır.

Bunlara ilave olarak, inşaatı tamamlanmış ancak henüz faaliyete geçmemiş olan Belde Limanı, inşaatının büyük bir kısmı tamamlanmış olan Asya Port Limanı, yasal prosedürün tamamlanmamış olması nedeniyle inşaatı başlayamamış DP World Limanı ve Aliağa Bölgesindeki Petkim Konteyner Limanı ile Ege Çelik Konteyner Limanı projeleri ülkemizin yakın gelecekte ihtiyaç duyacak olduğu konteyner elleçleme kapasitesinin karşılanması için büyük önem arz etmektedir

4.6.3. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları

4.6.3.1. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları Sektöründe Dünya'da Geleceğe Yönelik Beklentiler

Turizm Sektörünün ve ekonominin yakın gelecekte;

1- 2030 yılına kadar büyüme hızının ticaret hacminde 4,4, turizmde 2,2 olacağı,

2- OECD raporlarına göre Türkiye 10 yılda turizmde en çok istihdam yaratacak ülke sıralamasında ABD'den sonra ikinci sırada yer almaktadır.

Özellikle küresel iklim değişikliği gibi hususlara bağlı senaryolar ele alındığında, kruvaziyer turizm ve yatçılık alanında alternatif güzergahların ön plana çıkacağı öngörülmektedir.

Bu itibarla; mevcut taleplerinin gelecekte ekonomik gelişmeye paralel artışının ortaya koyduğu ihtiyaç dışında, alternatif rotalar için yeni kruvaziyer limanlar ve yat limanlarının planlanması üzerinde de durulmalıdır.

4.6.3.2. Kruvaziyer Limanlar ve Yat Limanları Sektöründe Türkiye'de Geleceğe Yönelik Beklentiler

10. Ulaştırma Şurasında alınan kararlar kapsamında, kruvaziyer turizminin geliştirilmesi amacıyla ülkemizde yeni kruvaziyer limanlar yapılması uygun görülmüş ancak henüz bu limanlar tamamlanmış değildir. Kruvaziyer turizm için, iklim değişikliği ve yeni gelişmeler sonucunda alternatif bir rota olarak, deniz turizmin yoğun olduğu Akdeniz ve Ege Bölgesi dışında Karadeniz bölgesi de düşünülmelidir.

Bakanlığımız çalışmalarına göre; 2011 yılı sonu itibariyle ülkemiz kıyılarında 48 adet yat limanı ve 15.009 toplam bağlama kapasitesi bulunmaktadır. 2015 yılında bu rakamın yeni yatırımlar ile 60 adet yat limanına ve 25.199 toplam bağlama kapasitesine ulaşması beklenmektedir.

Dünya genelinde yatçılık faaliyetlerinin en yoğun olarak Akdeniz'de gerçekleşmesi, ülkemizin bu sektördeki gelişimini sağlamak noktasında önemli bir fırsat sunmaktadır. Akdeniz çanağında dolaşan yat adedi 700 bin civarında olup önümüzdeki 10 yılda bu sayının 1 milyona çıkması beklenmektedir.

Tablo 4.6.1. Marinalarımızın Diğer Ülkelerle Karşılaştırılması

Ülke Adı	Kıyı Uzunluğu	Marina Sayısı	Bağlama Kapasitesi
İTALYA	**6500 Km**	**380**	**128.042**
İSPANYA	**4964 Km**	**360**	**130.467**
HIRVATİSTAN	**5835 Km**	**56**	**15.464**
TÜRKİYE	**8333 Km**	**55 (37+12+6)**	**16.652**

İtalya yeni düzenlemeleriyle 2014 yılına kadar 60 marina daha inşa ederek mevcut kapasitesini 200 bine çıkarmayı hedeflemektedir. Hırvatistan ise, mevcut 56 marinada bulunan 16 bin yat kapasitesini 10 yıl içinde 31 bine yükseltmeyi hedefleyen bir planı uygulamaktadır.

4.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri

4.7.1. Gemi ve Yat İnşa Sanayi ile Tamir, Bakım ve Onarım Sanayisi Faaliyetleri

Gemi Sanayi Faaliyetlerinde sektörün geleceğine yönelik olarak ortaya konulması gereken öngörü ve beklentiler öncelikle, ülkemizin denizcilik sektörü alanında kendi kendine yetebilirliliğini ortaya koyarak, bu konuda kendini kanıtlaması ve dışa bağımlılığını en kısa sürede bitirmesi yönünde yeni projeler üretmesi gerekliğidir.

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, gemi inşa sanayisiyle dünyadaki lider gemi inşacı ülkeler olan Güney Kore, Çin ve Japonya gibi ülkelerle rekabet edebilir düzeye gelebilir ve ülkemiz için önemli bir ihracat geliri olan gemi inşa gelirlerinin artışıyla birlikte ülke ekonomimiz ileride dünya ekonomileri arasında ilk üç sırada yer alabilecek seviyeye ulaşabilir.

4.7.1.1. Ar-Ge

Balast suyu sistemlerinin kullanımı, dünyada ticari gemiler için kademeli olarak zorunlu hale gelmiştir. Yapılan düzenlemeler çerçevesinde söz konusu sistemlerin geliştirilip onay alınarak pazarlanmasına yönelik birçok ülkenin çalışması patentle

sonuçlanmıştır. Benzer şekilde gemi sera gazı emisyonlarının azaltılmasıyla ilgili (gemi ve makine dizaynı, yakıt özellikleri vb.) çalışmalar da hızla ilerlemektedir. Bu noktada Ar-ge merkezlerinin kurulması, olmazsa olmazlardandır. Sanayi-üniversite işbirliğiyle uluslararası standartları sağlayacak, know-how oluşturabilecek, 'İleri Gemi ve Deniz Yapıları Tamir ve Bakım Merkezi', özel statülü (TUBİTAK benzeri) 'Ulusal Deniz Teknolojileri Ar-Ge Merkezi' ve 'Gemi İnşa Sanayi Ar-Ge Merkezi' gibi Ar-Ge merkezlerinin yanı sıra akredite laboratuvarların ve kalibrasyon laboratuvarlarının kurulması ve işletilmesi gerekmektedir. Burada devlet desteği kaçınılmaz görülmektedir.

Askeri gemiler de dahil olmak üzere her tür geminin, her tür koşulda deneyinin yapılabileceği kapsamlı bir laboratuvarın kurulması gerekmektedir. Yurt dışındaki dizayn kuruluşlarının yurt içinde çalışmalarının kolaylaştırılarak, teknoloji ve bilgi transferi temininin kolaylaştırılmasının sağlanması gerekmektedir.Ülkeler arası rekabeti sağlayabilmek adına dizayn kriterleri için Türk Standartlarının oluşturulması gerekmektedir.

4.7.1.2. Devlet Politikaları

Gemi inşa sektöründeki yatırım maliyetlerinin çok yüksek olması ve yatırımın geri dönüş süresinin uzun zaman almasından dolayı yatırımlar, devletin 5 yıllık, 10 yıllık, 25 yıllık projeksiyonlarının belirlenerek sanayiciyi doğru yönlendirmesiyle yapılabilecektir. Bu aynı zamanda teşviklerin belirlenmesine de yardımcı olacaktır. Gemi inşa sanayide "rakip analizi" incelenerek, devlet politikalarının belirlenmesi gerekmektedir. Doğru girişimin ve girişimcinin önünü açan kamu yönetimi anlayışının geliştirilmesi sağlanmalıdır.

4.7.1.3. Mevzuatın Uyumu ve Kurumlar Arası Koordinasyonun Sağlanması

Denizcilik uluslararası ve gelişime açık bir sektör olduğu için çok farklı meslek grupları ve kurumlarla sürekli temasta olmayı gerektirmektedir. Dinamik bir yapıya sahiptir ve bu dinamik yapıya uygun mevzuat geliştirilmelidir. Kurumlar arası mevzuatta pek çok sıkıntının süregeldiği bilinmekle beraber, son dönemde yapılan bazı düzenlemeler sektörü teşvik edici yönde geliştirmiştir.(Maliye Bakanlığı mevzuatı vb.) Öncelikli olarak kurumlar arası mevzuat karmaşasının birbiri ile uyumlu, anlaşılır, açık, net ve eksiksiz bir hale getirilmesi gerekmektedir. Belirsizlik yaratan konularla ilgili (yabancılara tekne satılması, klas dışı teknelerin kontrolü vb.) mevzuatların oluşturulması gerekmektedir. Gemi ve yat, tamamen farklı iki kavram olduğu için mevzuatlarının ve prosedürlerinin de ayrılması gereklidir. Ülkemizde kıyı yatırımları süreci, en meşakkatli süreç olarak bilinmektedir. Bu sürecin olumlu ya da olumsuz yönde hızlı bir şekilde sonuçlandırılması yatırımcının doğru

adım atmasını sağlayacaktır. Bu nedenle bakanlıklar düzeyinde bir üst kurul oluşturularak, yatırım sürecinin bu kurulda karara bağlanması, kurumlar arası eşgüdümün de sağlanmasına neden olacaktır. Farklı yetkilere sahip kurumlardan alınan ancak aynı amaca hizmet eden farklı izin belgelerinin azaltılacak şekilde mevzuatın güncellenmesi gerekmektedir. Yatırım ortaklığı anonim şirket türleri (menkul, gayrimenkul, altyapı) açısından geminin türünün tayini hususunda belirsizlikler olması nedeniyle Sermaye Piyasası Kurulu ile görüşmeler yapılarak, uygun mevzuat oluşturulması gerekmektedir.

4.7.1.4. Teşvik ve Krediler

Gemi inşa sektöründe en büyük sorun kredi almada karşılaşılan güçlüklerdir. Burada Eximbank katkısının arttırılması ve teminat mektubunun alımında karşılaşılan sıkıntıların giderilmesi için çözüm bulunması gerekmektedir. Ülkemizde gemiler teminat olarak kabul edilmemektedir. Gayrimenkul teminatı istenmektedir. Ancak gayrimenkul sayılmayan bir nesne olarak gösterilen gemiler için, gayrimenkul tespitinin değer tespiti faklı kurum/kuruluşlara göre farklılıklar gösterebiliyor. Bu nedenle gemi ve deniz araçları ile yapılarının değerlendirilmesi konusunda uzmanlık ve lisanslama kriterlerinin belirlenmesi gerekmektedir. Gemi inşa sektöründe önde gelen uygulamaların (diğer ülke Eximbanklarının) mevzuat açısından incelenerek, Türkiye için en uygun modelin belirlenmesi ve Tuzla'da Eximbank Şubesinin kurulmasının gerekli olduğu düşünülmektedir.

Sektördeki asıl ihtiyaç, rekabetin sağlanacağı bir pazarlama ortamı yaratmaktır. Bu da maliyetlerin düşürülmesi ile mümkün olacaktır. Bu nedenle, tersaneler için faktör maliyetlerinin (elektrik maliyeti vb.) dünyaya eşitliğinin sağlanacak şekilde düşürülmesi ve ekonomik kararlılığın sağlanarak vergi sisteminin düzenlenmesi önem taşımaktadır.

Ahşap yat imalatçılığının ve yurt dışına marina yatırımı yapılması konusunda destek sağlanarak teşviklerin uygulanması gereklidir.

2023 hedefleri içine öncelikli konu olarak, gemi inşa ve yan sanayinin gelişimi ve rekabet edilebilirliğinin sağlanması yönünde, AB gemi inşa sanayinde uygulanması planlanan "Leader SHIP 2020 Strategy" benzeri planlı bir devlet desteği sağlanması gerekmektedir.

Nehirlerin, viyadük ve kanallar ile birbirlerine bağlantılarının sağlanarak yük taşımacılığının, iç su taşımacılığına doğru kaydırılması sağlanmalıdır (Elbe Havel vb.). Bu aynı zamanda nehir tipi gemi filomuzun geliştirilmesini de sağlayacaktır.

İç sularda taşımacılık faaliyetlerinin teşvik edilmesiyle, “Yeşil Gemi” üretecek tersanelerin göller çevresine konuşlandırılmasının sağlanarak iç suların (göl, nehir) kıyılarının da kullanılabilirliği artacaktır.

Tamir ve bakım-onarımın tersaneler haricinde liman ve seyir esnasında da yapılabilmesi için gezici tamir-bakım takımlarının ve konteyner içinde gezici tamir bakım atölyelerinin oluşturulması gereklidir.

Gemi inşa yan sanayi alanında yerli firmaların üretmiş olduğu teçhizatların, Türk Loydu tarafından sertifikasyonunun sağlanmasıyla yerli üreticilere, dünya denizcilik sektörünün kapı aralanacaktır.

Gemi ve deniz yapılarının tamir bakımını daha etkin ve ucuza yapabilmek için tersanelerimizin üretim etkinlikleri otomasyon ve modern üretim sistemlerinin kullanımı ile arttırılmalı ve gemi yan sanayii geliştirilerek kullanılan sistem ve cihazların ülkemizde üretimi sağlanmalıdır.

Uluslararası piyasada varlığımızı arttırabilmek ve duyurabilmek için ‘Marine Maintenance Technology International’ gibi dergilerde yayınlar yapmalı ve dünyada bu konudaki tek fuar olan ‘Marine Maintanence World Expo’ fuarına katılımın sağlanması önemlidir.

Uluslararası bir sektör olan denizcilik sektöründe, ilgili kişilere örneğin; GİSBİR, GMO, GESAD’da üyelikleri bulunanlara yurtdışında teknolojiyi takip edebilme, fuarlara katılım sağlayabilme adına rahat dolaşım imkânı veren “Yeşil Pasaport” veya vize sorunu olmayan “Resmi Görev Pasaportu” verilmesinin sağlanması teşvik adına önemli bir adım olacaktır.

4.7.1.5. Ege ve Akdeniz İçin Tersaneler

Akdeniz, jeopolitik ve jeostratejik yapısı nedeniyle önemli bir bölgedir. Bu bölgenin öneminin farkında olarak, bölgede kurulacak bakım onarım altyapısı güçlü tersanelerin inşa edilmesi zorunluluk haline gelmiştir. Ancak dalga durumu ile meteorolojik ve topoğrafik koşullar dikkate alındığında, mendirekle korunan tersanelerin yapılması çok ciddi yatırım maliyetlerini de beraberinde getirmektedir.

Bu nedenle devletin mendirek yatırımlarında katkıda bulunması yatırımcıyı, bu bölgede yatırım yapmaya teşvik edecektir.Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde, milli

politikalar belirlenerek, tamir ve bakım-onarım amaçlı bir tersanenin yapılabilirliğinin araştırılması gerekmektedir.

4.7.1.6. Tüm Kıyı Yapılarında Kurumsallaşma, Konsolidasyon ve Master Plan Çalışmaları

Ülkemizde farklı bakanlıklar uhdesinde farklı master plan çalışmaları yapılmakta olup, bakanlıklar arası yetki ve sorumluluk karmaşası nedeniyle hayata geçirilememektedir (Türkiye Tersaneler Master Planı'nın bir kısmı, Turizm Kıyı Yapıları Master Planı, Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı vb.).

Öncelik, tüm Bakanlıkların bir araya gelerek "Master Planları" çalışmalarını ortak olarak yürütmesi olacaktır.Tüm kıyı yapılarının, tek bir master plan altında ele alınarak, "Tersaneler ve Kıyı Yapıları İlave ve Revize Master Planı" olarak ilgili tüm Bakanlıkların görüş birliği ile ortaya çıkarılması gerekmektedir.

Kanal İstanbul Projesinin hayata geçirilmesiyle yeni oluşacak kıyı şeridinin en doğru şekilde planlanması önem taşımaktadır. "Kanal İstanbul" projesinin ve yapılması öngörülen diğer projelerin de yapılacak olan "Tersaneler ve Kıyı Yapıları İlave ve Revize Master Planı" çalışmalarına adapte edilmesi gerekmektedir.

Ülkemizdeki mevcut organize sanayi bölgeleri benzeri, bakanlıklar tarafından destekli Denizcilik Serbest Bölgelerinin (DSB) oluşturulması ve mevcut gemi ve yat inşa bölgelerinin Denizcilik Serbest Bölgesi olarak yeniden yapılandırılmasıyla daha özerk ve ihtisaslaşmış alanların oluşturulması sağlanacaktır.

Sektörde yer alan mevcut şirketlerde kurumsallaşmanın sağlanması gerekmektedir. Küçük ölçekli tersanelerin birleşme, ortak girişim ve havuz oluşturma gibi modellerle beraberce hareket etmesi sağlanmalıdır.

4.7.1.7. Denizcilik Kültürü

Denizi bilen, denizi seven ve denizle iç içe olan bir toplum oluşturmak amacıyla deniz üstü ve altı eğitimleri veren okulların sayıca arttırılması ve teşvik edilmesi gerekmektedir. Ana okul ve ilkokuldan itibaren seçmeli veya zorunlu ders olarak eğitimlerin verilmesi için ilgili bakanlıklarla ve federasyonlarla projeler yapılması, hedefe ulaşılmasını kolaylaştıracaktır.

Tekne sahibi olmanın ulaşılamaz bir lüks hedef olması yerine, her ekonomik gelir düzeyinden kişiye hitap edebilecek bir noktaya indirgenmesiyle denizci bir toplum adım adım oluşturulacaktır.

Bu nedenle, tekne fiyatlarının ulaşılabilir olması ve tekne park alanlarının yapılması büyük önem taşımaktadır.

Denizcilikle ilgili lisans düzeyinde eğitim veren kurumların müfredatının, sektörel ihtiyaçlarını göz önüne alacak ve gelişen teknolojilerin takibini sağlayacak şekilde düzenlenmesiyle, sanayi-üniversite işbirliğinin artması ve donanımlı kalifiye işgücü ile ihtiyaçların karşılanması sağlanacaktır. Yerel yönetimler, pek çok faktörden dolayı, sınırları içinde yapılması planlanan tersane faaliyetlerine sıcak bakmamaktadırlar.

Yerel yönetimlerin doğru bilgilendirilmesini sağlamak ve tersanelerle ilgili tereddütlerini gidermek adına, Master Plan çalışmalarında bu hususun da yer almasının sağlanması gerekmektedir.

4.7.1.8. Söz Sahibi Olmak

Sivil Toplum Kuruluşları, her sektörde olduğu gibi gemi inşa sektöründe de son derece etkin rol oynamaktadır. Deniz Ticaret Odası, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, Gemi Mühendisleri Odası gibi kuruluşlarla işbirliği içinde olmak, dünyada da söz sahibi olmamıza yardımcı olacaktır.

4.7.2. Offshore ve Yenilenebilir Enerji Yapıları Faaliyetleri

4.7.2.1. Offshore

Dünyada milyar Dolarların ifade edildiği offshore sektörü, gemi inşa sanayi için bir çıkış noktası olarak görülmektedir. Ancak offshore konusunda ülke olarak referansımızın olmaması pazara girmeyi zorlaştırmaktadır. İnşası devam eden gemi ve platformların yüzde 7'si cironun yüzde 26'sına tekabül etmektedir, bu demek oluyor ki gemi inşa sanayinde işlem gören her dört liranın bir lirası offshore marketine aittir.

Gemi inşa sanayinin offshore pastasından pay alabilmesi için Enerji Bakanlığı öncülüğünde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı TPAO'nun bir offshore filosu oluşturulması gereklidir. (Burada, Brezilya'daki PETROBRAS ve TRANSPETRO arasındaki ilişki örnek alınarak bir offshore şirketi kurulabilir ve Türk tersaneleri bu filoya platformlar, platform destek gemileri (FPSO, PSV, FSO, Jack-up, Rig, v.b.) inşa edilebilir).

Bu projeleri hayata geçirebilmek ve gerekli know-how desteğini sağlayabilmek için bu konuda dünyada söz sahibi firmalarla verimli bir ortaklık geliştirilmesi gerekmektedir. Çünkü iş ortaklığı (joint venture), bu işin anahtarı olacaktır. Böylelikle, TPAO'nun TRANSPETRO benzeri bir şirket bünyesinde deyim yerindeyse offshore makine parkı oluşturulması sağlanabilecektir. Oluşturulacak bu filo da bölgemizdeki offshore faaliyetlerinde kullanılabilecek ve gerektiğinde kiralanabilecektir. Böylelikle, Türk gemi inşa sanayi hem boyut değiştirecek, hem de milyon Dolarların döndüğü bu dev markette referansa sahip hale gelebilecektir.

Offshore yapılarının inşasında, ciddi büyüklükte alanlara ihtiyaç duyulacaktır. Bu bağlamda, Pendik Tersanesinin özele devredilerek, bu tip büyük tonajlı ve deniz aşırı yapıların bu tersanede inşa edilmesi, elde mevcut olan yatırımın en doğru şekilde kullanılmasını sağlayacaktır. Ayrıca adı geçen tersanede eskiden olduğu gibi yine özel sektör tarafından makine üretiminin gündeme alınması uygun değerlendirilmektedir.Offshore sektörünün öneminin farkında olarak üniversitelerin ilgili bölümlerinde master ve doktora programlarının açılması gerekmektedir.

4.7.2.2. Sürdürülebilir ve Yenilenebilir Enerji Sistemleri

Son yıllarda sürdürülebilir ve yenilenebilir enerji sistemlerinin geliştirilmesiyle ilgili önemli adımlar, farklı ülkelerin Ar-ge çalışmalarını derinleştirerek patent başvurularında bulunmalarıyla atılmıştır. Türkiye, Akdeniz çanağındaki konumu ve meteorolojik elverişliliği itibariyle deniz turizminin vazgeçilmez bir parçası durumunda olup, farklı enerji çeşitlerinin kullanılabileceği bir kıyı formuna sahiptir.

Bu nedenlerden dolayı, Türkiye kıyılarında yer alabilecek, sürdürülebilir ve yenilenebilir enerji kaynakları (akıntı, dalga, rüzgâr ve güneş enerjisi vb.) için yatırım yerlerini ve tahmini enerji üretim potansiyellerini içeren "Kıyılarda Sürdürülebilir ve Yenilenebilir Enerji Master Planı" yapılması bir gereksinim haline gelmiştir.

Ayrıca, mevcut ve yeni yapılacak marinaların sürdürülebilir ve yenilenebilir enerji sistemleri (güneş, dalga, rüzgâr, akıntı sistemleri) ile donatılması, çevreye duyarlı işletmelerin hayata geçmesine olanak verecektir.

Stratejik kanallar olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları, akıntı enerji sistemlerinin kurulması için en uygun yerler olmakla beraber bu alanlarda yapılacak olan fizibil yatırımların gerek navigasyonel emniyet gerekse mevzuat açısından doğru çözümlerle hayata geçirilmesi büyük önem taşımaktadır.

4.7.3. Gemi İnşa Yan Sanayisi

Avrupa'da Gemi Teçhizatı (Marine Equipment) olarak bilinen ve parasal değeri 40 milyar Dolar olan gemi inşa yan sanayinin 2023 hedefleri itibari ile Türk gemi teçhizatı sektörü olarak nitelenerek, dünya pazarında etkin ölçüde rol alması sağlanmalıdır. Bunun için yapılan çalışmalarda, sektör özelinde öncelik sırası uygulanarak "strateji-sorumlu/ilgili kuruluşlar-eylem planı-süre" formatı geliştirilmeli, gemi teçhizatı sanayi envanter ve veri tabanı oluşturulmalıdır. Sektörün pazarlama tarafının yeterli olmaması konusunda da Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) ve Türkiye İş Adamları ve Sanayiciler Konfederasyonu (TUSKON) gibi birlikler ile irtibata geçilip gemi yan sanayi konusunda yeni pazarlar oluşturulmalıdır. Yeni oluşturulan uluslararası kuralların takibi ve ülkemiz açısından değerlendirilme çalışmalarında, Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO) ilgili komite çalışmalarına sektör kuruluşları tarafından da katılım sağlanmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Denizcilik Ar&Ge Master Planının Oluşturulması: Türkiye'nin Ar-Ge master planı oluşturularak, teknolojik önceliklerinin belirlenmesi gereklidir. Ticaret ateşe ve temsilciliklerimizin sayısı artmış ve genişlemektedir. Sektör firmalarının temsilciliklerimiz ile iletişim kurarak dış pazarlar, etkinlikler ve gelişmeler hakkında işbirliği yapabilmeleri yönünde projelerin geliştirilmesi gereklidir. Finansman modellerine tersanelerin yanında gemi teçhizatı da dahil edilmelidir.Türk koster filosunun yenilenmesi yerli gemi yan sanayi ürünlerini artıracaktır.

Ülkemizde, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi AŞ (TÜLOMSAŞ) tarafından 2011 yılından itibaren üretilen, tip onay sertifikası, patenti alınan ve halen bazı parçaları Fransa ve Tayvan'a satılmakta olan deniz dizel motorunun yerli oranının %80'den %100'e çıkarılabilmesi için gerekli olan krank, yakıt pompası ve turbo gibi bileşenlerin yerli imkânlarla üretiminin gerçekleştirilmesi sağlanarak yeni tip, tamamen milli diesel dizel makine oluşturulması fikri etrafında Savunma Sanayi Müsteşarlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, TÜLOMSAŞ'ın, gemi inşa ve otomotiv yan sanayiinin koordine edilerek, bu fikrin desteklenmesi gerekmektedir.

Gemi yan sanayiin firmalarının ürettikleri ürünlerin uluslararası gerekli standartta olmasını teminen uluslararası kabul edilebilirliği olan Ulusal Test ve Akreditasyon Merkezleri'nin kurulması için TSE ile koordinasyonun sağlanması, bu konuda gerekli yatırımların yapılması gerekmektedir. Gemi yan sanayinin oluşturulması için hangi parçaların, ürünlerin gerekli olduğunun ve nasıl geliştirilmesi gerektiğinin belirlenerek

sanayicinin bilgilendirilmesi, uluslararası toplantılarla sanayicinin ürünlerinin tanıtımını yapmalarının sağlanması, büyük grupların içerisinde kurulacak denizcilik bölümleri ile bu alanda gerekli olan ihtisaslaşmanın daha kolay sağlanması ve sektörde oluşan firmaların başka alanlara yönelmemeleri için gemi yan sanayiinin tanımı yapılarak özendirici teşvikler getirilmelidir. KOSGEB tarafından yabancı bir ülkenin konusunda uzman firmasıyla yerli üretici bir firmanın eşleşmesinin sağlanması, fuarlara katılım için istenilen prosedürün alanında iyi olan firmalar için azaltılmasının sektörün gelişimi için faydalı olacağı değerlendirilmektedir.Avrupa Deniz Ekipmanları Birliği (European Marine Equipment Council - EMEC) ve Avrupa Gemi İnşa Sanayicileri (Community of European Shipyards Association - CESA) Haziran 2012'de Brüksel'de gerçekleştirilen ortak oturumla birleşerek "Sea Europe" oluşumunu gerçekleştirmiştir. Ülkemizde de denizcilik endüstrisinin ve yan sanayisinin uluslararası düzeyde yer edinebilmesi için öncelikle bu alanlardaki kuruluşların birlikte hareket etmesi önem arz etmektedir.

4.7.4. Gemi Geri Dönüşüm Sanayisi

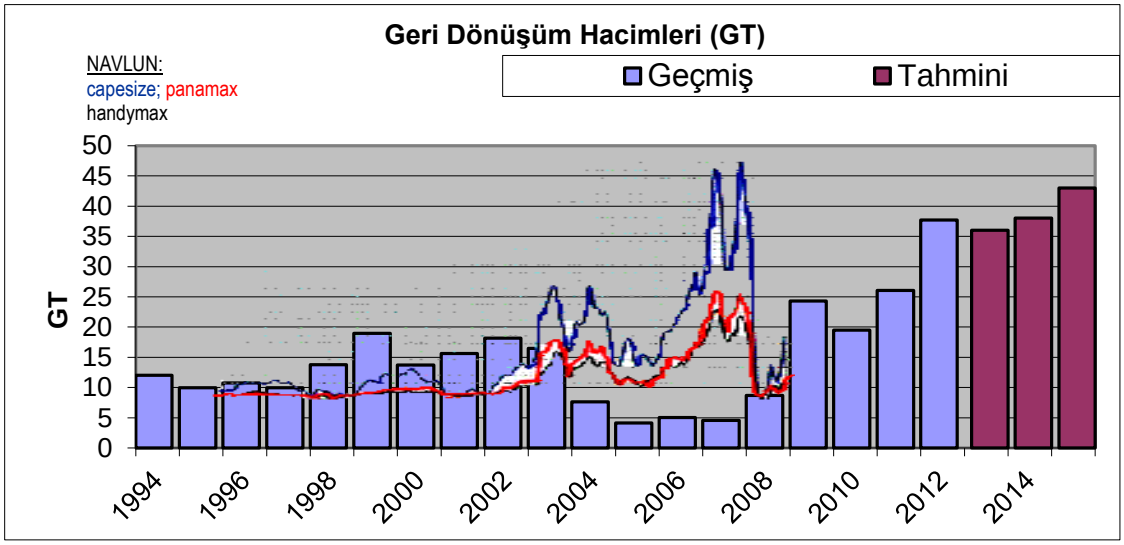
Beş ana gemi geri dönüşümcü ülkede, ulusal ölçekte gemi geri dönüşümü sektörünün göreceli önemini sayısal olarak değerlendirebilmek amacıyla ithal edilen ergitilmiş hurda metal ve gemi kaynaklı ergitilmiş hurda metal oranları aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

Tablo 4.7.1. İthal edilen demir içeren hurdanın gemi kökenli hurdaya oranı (bin ton)

		2007	2008	2009	2010	2011
Bangladeş	- Gemi kaynaklı ergitilmiş hurda metal (1).....	**310**	**735**	**904**	**519**	**748**
	- İthal edilen demir içeren hurda metal (2).....	**253**	**337**	**545**	**241**	**310**
	- (1)/(2).....	**%55**	**%69**	**%62**	**%68**	**%71**
Çin	- Gemi kaynaklı ergitilmiş hurda metal (1).....	**207**	**500**	**2.236**	**1.361**	**1.620**
	- İthal edilen demir içeren hurda metal (2).....	**3.395**	**3.590**	**13.692**	**5.848**	**6.767**
	- (1)/(2).....	**%6**	**%12**	**%14**	**%19**	**%19**
Hindistan	- Gemi kaynaklı ergitilmiş hurda metal (1).....	**296**	**461**	**1.227**	**1.124**	**1.358**
	- İthal edilen demir içeren hurda metal (2).....	**2.990**	**4.579**	**4727**	**3606**	**3450**
	-					

	(1)/(2).....	**%17**	**%9**	**%21**	**%24**	**%28**
Pakistan	- Gemi kaynaklı ergitilmiş hurda metal (1).....					
	- İthal edilen demir içeren hurda metal (2).....	**71**	**54**	**348**	**283**	**344**
	-	**337**	**764**	**1.806**	**1.041**	**926**
	(1)/(2).....	**%17**	**%7**	**%16**	**%21**	**%27**
Türkiye	- Gemi kaynaklı ergitilmiş hurda metal (1).....					
	- İthal edilen demir içeren hurda metal (2).....	**92**	**110**	**215**	**305**	**470**
	-	**13.500**	**17.415**	**15.666**	**19.200**	**21.453**
	(1)/(2).....	**%1**	**%1**	**%1**	**%2**	**%2**

Bu tabloya göre Türkiye diğer ülkelerle karşılaştırıldığında hurda ergitme yoluyla çelik üreten tesislerde kullanılan gemi geri dönüşüm kaynaklı hurda metalin, ithal edilen hurda metale oranının %1-2 gibi bir oranda kaldığı dikkat çekmektedir. Bilindiği gibi Türkiye, dünyadaki 10. büyük çelik üreticisi ve açık arayla en büyük hurda metal ithalatçısıdır. Sadece bu bakımdan bile Türkiye, oldukça büyük bir gemi geri dönüşüm merkezi olma potansiyeline sahiptir. Günümüzde geri dönüşüm faaliyetleri grafikleri halen keskin bir şekilde yükselmekte ve geri dönüşüm tesisleri maksimum kapasiteye yakın faaliyet göstermektedir. Küresel krizin en kötü günlerinin geride kaldığı iyimserliği halen mevcut olsa da, bazı ileriye dönük ekonomik analizler denizcilik sektörünün gemilerin aşırı arzı nedeniyle karşılaşabilecekleri zorlukları özetlemektedir.Son 12 ay içindeki rekor geri dönüşüm seviyelerine rağmen, hala pazara katılan yeni inşalar ile geri dönüştürülen tonaj ve emniyetli ve çevreye duyarlı geri dönüşüm tesisleri arasında önemli bir uyumsuzluk vardır.Genellikle bir geminin ömrü ortalama 20 ila 35 yıl arasında değişmektedir. Geminin bakım ve işletme maliyetleri olası gelirlerini aşmaya başladığında, ya da ikinci el piyasası söz konusu gemi için bir seçenek olmadığında bir gemiyi hurdaya gönderme kararı alınır. Gemi sahibinin gemisini geri dönüşüme gönderme kararı birçok faktör tarafından etkilenir. Fakat bu faktörlerden en önemlisi navlun fiyatlarıdır. Genellikle, navlun oranları geri dönüşüme gönderilen gemi miktarlarıyla ters orantılıdır.



Şekil 4.7.1. Gemi geri dönüşüm tonaj-navlun hareketleri ve tonaj tahmini

2008 yılı son çeyreğinden sonra global krizde deniz taşımacılığı, ithalatın durması, navlun fiyatlarının düşmesi sebebiyle olumsuz etkilenmiş armatörler zaten yaşlı olan gemilerini elden çıkarmaya karar vermeleri ile, 2009 yılından itibaren dünyada gemi geri dönüşüm hacimlerinde artarak yükselen grafikler elde edilmiştir.Önümüzdeki yıllara bakıldığında, orta vadede dünyadaki gemi söküm tonajlarının 2013 yılı ve ilerisinde daha da artması, ayrıca gemi geri dönüşümünün Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi ve belki de Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin (MLC 2006) yürürlüğe girmesi ile hızlanması beklenmektedir. Ayrıca 2015 yılına kadar tek cidarlı tankerlerin servisten kaldırılması kuralının da söküm hacmini arttırıcı etkisi öngörülmektedir.Uzun vadede ise kimi kaynaklar tarafından yükselişin devam edeceği tahmin edilmesine rağmen, 2008 kriziyle elde edilen tecrübeler sebebiyle sektör ve idarelerin daha temkinli hareket edecekleri öngörülmektedir.

BÖLÜM 5

HEDEFLER, POLİTİKALAR VE STRATEJİLER

5.1. Denizyolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Faaliyetleri

5.1.1. 2023 Hedefleri

Kombine (İntermodal) Taşımacılık İçin 2023 Hedefleri

Kısa Vadede

- Türkiye limanlarında yük cinsine göre potansiyel yük trafiği projeksiyonunun oluşturulması,
- Tüm taşıma modlarına göre bütünleşik ulaştırma istatistik veri tabanı oluşturularak kullanıma sunulması,
- Ülkemizde kurulacak olan nükleer santrallere hizmet verecek olan limanların radyoaktif yüklerin elleçlenmesi ve geçici depolanması konularında ihtisaslaşması,
- Ülkemizdeki tehlikeli yük hareketlerine ilişkin takip ve kontrol sisteminin oluşturulması,
- İntermodal taşımacılıkta master planın oluşturulması,
- İntermodal taşımacılığın geliştirilmesi ulusal ve uluslararası çevrede karayolu-denizyolu, demiryolu-denizyolu, karayolu-demiryolu kombinasyonunun sağlanmasına yönelik mevzuat oluşturulması,

Orta Vadede

- İntermodal taşımacılığın geliştirilmesi, ulusal ve uluslararası çevrede karayolu-denizyolu, demiryolu-denizyolu, karayolu-demiryolu kombinasyonunun sağlanmasına yönelik uluslararası standartlara uygun altyapının oluşturulması,
- İntermodal taşımacılığa uygun limanların tespit edilen alt/üst yapı eksikliklerinin giderilmesi,
- İntermodal taşımacılıkta koordinasyonu sağlayacak sorumlu bir kurulun oluşturulması,
- Küreselleşmenin ve teknolojik gelişmelerin değerlendirilerek, ülke menfaatine uygun ulaştırma politikalarının belirlenmesi,
- Denizyolu taşımacılığında hizmet veren sektörün finansman olanaklarının güçlendirilmesi,
- Araştırma ve teknolojinin, akıcı ve etkili ulaşımın hizmetine sunulması (liman bilgi sisteminin, terminal otomasyon sisteminin oluşturulması),
- Trans-Avrupa, Pan-Avrupa, TRACECA ve diğer ulaştırma ağlarında limanların etkinliğinin artırılması,
- Deniz yolu taşımacılığında gerçekleştirilmesi öngörülen yatırımların taşıma modlarına yönelik master planlara uygun olarak planlanmasının teşvik edilmesi.

5.1.2. 2035 Hedefleri

Uzun Vade

- İntermodal taşımacılığa uygun limanların, master planlar çerçevesinde öngörülen yatırımlarının gerçekleştirilerek diğer ulaşım modlarıyla entegrasyonunun sağlanması,
- İntermodal taşımacılığa uygun liman bölgelerinde ve hinterlandında lojistik merkezlerin yaygınlaştırılması,
- Küreselleşmenin ve teknolojik gelişmelerin değerlendirilerek, ülke menfaatine uygun ulaştırma politikalarının uygulanması,
- Taşıma modları arasındaki dengeli dağılımın gerçekleşmesi,
- Kullanıcı dostu ve daha güvenli taşımacılığın; TINA sürecinden gelen ve özellikle; Batıda AB Üye Ülkeleri ile demiryolu bağlantısını, birlikte işlerliği ve çok modlu ulaşımı dikkate alan sınır ötesi ve ulusal bağlantı projeler vasıtasıyla; Deniz Ulaşım Yolları (Motorways of the Sea-MOS) (ekonomik gelişime bağlantı olabilecek bölgelere liman tesislerinin yapılması), akıllı ulaşım sistemleri ve bu konulara ilişkin çalışmalar ve destek servisleri ile artırılması. (Kaynak: Katılım Öncesi Yardım Aracı (IPA) Çok-yıllı Endikatif Planlama Belgesi (MIPD) 2011-2013 Türkiye).

5.1.3 Önceki Çalışmalar

5.1.3.1. ULİMAP çerçevesinde öngörülen liman yatırımları ve yük trafiği

ULİMAP çalışmasında konteyner terminalleri bakımından Türkiye limanlarının hub liman haline geleceği öngörüsüyle Marmara, Ege ve Akdeniz'de hub limanların kurulmasına vurgu yapılmıştır. Bu çerçevede;

Marmara Bölgesi'nde; Konteyner hacminin birkaç yıl içinde mevcut kapasiteyi aşacağı kesin olduğundan, yeni terminaller hazırlanmalıdır. Çok sayıda küçük çaplı konteyner terminali bulunmasının, bu bölgede inşa edilecek bir limanın, bir uğrak limanı haline gelmesini engelleyeceği göz önünde bulundurulmalıdır. Bu bağlamda, geniş çaplı konteyner terminallerine, yani Derince Konteyner Terminali ve Marmara Limanı'na öncelik verilmelidir

Ege Bölgesi'nde; Birkaç yıl içerisinde konteyner hacminin İzmir Limanında mevcut kapasiteyi aşacağı değerlendirmesiyle yeni terminal mümkün mertebe çabuk inşa edilmelidir. Yeni terminal tamamlansa bile 2010 yılında 0,9-1,2 milyon TEU'luk Ege

Bölgesi hacminde 30-40 bin TEU'luk kapasite açığı beklenecektir. Yeterli kapasiteye sahip olacak bir diğer yeni terminal daha inşa edilmelidir. Mümkün olan en yakın zamanda büyük konteyner terminalinin gerçekleştirilmesine yönelik bir çalışma yapılmalıdır

Akdeniz Bölgesi'nde; İskenderun limanındaki mevcut konteyner elleçleme hacminin varolan kapasitesinin çok altında olması dolayısıyla yeni konteyner terminali zamanlı bir şekilde ve limanın konteyner hacminin gelecekte izlemesi muhtemel seyrine uygun olarak inşa edilmelidir. Birkaç yıl içinde konteyner hacmi Mersin Limanında mevcut kapasiteyi aşacağından bu duruma ayak uydurmak üzere yeni terminal inşası adım adım gerçekleştirilmelidir.

Karadeniz Bölgesinde; bu bölgedeki limanlarda elleçlenen konteyner hacmi mevcut kapasitenin çok altında olduğundan, yeni konteyner tesisleri her limanın konteyner hacminin gelecekte göstereceği artış göz önünde bulundurularak, zamanı geldikçe kurulmalıdır.

Bununla birlikte, ULİMAP çalışması sonuçlarına göre limanlarımızdaki yük trafiğine yönelik olarak yapılan değerlendirmede, 2020 yılında uluslararası yüklerin 308 milyon tona ulaşarak mevcut trafiğin 2,6 katı olacağı, genel yükler ve birincil enerji kaynakları ile ilgili yüklerin nispeten yüksek artış göstereceği, mevcut ulusal konteyner trafiğinin 4,5 kat artarak 6 milyon TEU seviyesine ulaşacağı, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgelerinin sırasıyla bu trafiğin; %40, %27, %25 ve %8'ini oluşturacağı belirtilmiştir.

5.1.3.2. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Çalışması

Yine Ulaştırma Bakanlığı tarafından Şubat 2005'te İstanbul Teknik Üniversitesine Ulaştırma Ana Planı Stratejisi adlı çalışma yaptırılmıştır.

Bu çalışmada da, mevcut limanlarımızın alt ve üst yapı yatırımlarına yönelik öncelik verilmesi ve yeni liman yerlerinin seçim ve projelendirilmesinde hinterlant, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve ülkemizin savunma gereksinimlerinin dikkate alınması, liman alt yapılarının tamamlanması demiryolu ve karayolu bağlantılı kombine taşımacılığın desteklenmesi, yönetimde ve denetimde dağınıklığı giderecek bir ulaşım otoritesinin oluşturulması, ulaşım türlerine ilişkin otoriteler arasında eşgüdümlü bir çalışmanın sağlanması, medya, fuar, reklam ve benzeri olanaklarla limanların tanıtımının yapılması, bu nedenlerle coğrafi konumu, hinterlandı, ulaşım olanakları ve uluslararası konteyner ağlarına entegrasyonu gibi kriterler dikkate alınarak yeni liman yerleri

belirlenmesi ve girişimci özel sektöre destek verilmesi gerektiği hususları belirtilmiştir.

5.1.4. 9. Kalkınma Planında Limanlara Yönelik Hedefler (2007-2013)

9.Kalkınma Planında limanlara yönelik olarak;

- Limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların kara/demiryolu bağlantıları tamamlanacaktır.
- Başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasiteleri artırılacaktır. Bu kapsamda Akdeniz Bölgesinin Doğu Akdeniz'in önemli bir lojistik merkezi olması desteklenecektir. Denizyolunda kısa mesafe denizyolu taşımalarını artıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilecektir.
- Deniz güvenliğinin artırılması kapsamında Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrolü iyileştirilecektir. Bu çerçevede; Gemi trafik hizmetleri projeleri deniz trafiğinin yoğun olarak yaşandığı liman, körfez ve bölgelerde hayata geçirilecektir.
- Söz konusu plana ilişkin denizcilik özel ihtisas raporunda ise,
- Mevcut limanlarımızın gemiye, yük ve yolcuya yönelik iyi hizmet sunacak yatırımlarla teknolojiye, uluslararası kural ve standartlara uyumunu sağlamak ve demiryolu, karayolu bağlantılı kombine taşımacılığı geliştirmek,
- Kamu limanlarında başlatılan özelleştirme çalışmalarını etkin bir biçimde gerçekleştirmek,
- Başta Ege ve Akdeniz'de olmak üzere aktarma merkezi olabilecek limanlarımızı belirlemek, belirlenen bu limanları tüm platformlarda savunmak şayet bu limanlar yeterli olmayacaksa da bir an önce tüm kurum/kuruluşların görüşleriyle yeni alternatif liman projeleri geliştirmek,
- Kurvaziyer ve yat limanı sayısını artırmak,
- Limanlarımızda kamu, özel ve işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilenler şeklinde ayrım yapılmaksızın kılavuzluk ve römorkörcülükle ilgili ulusal mevzuatta gerekli düzenlemeler yaparak kılavuzluk ile römorkörcülüğün ülke çıkarları sürekli gözetilmek şartıyla ayrı ayrı değerlendirmek,
- Liman yönetiminde dağınıklığın giderilmesi ve devlet tarafından belirlenecek politikanın liman ihtiyaçlarını da göz önüne alacak şekilde uygulanmasını sağlamak amacıyla liman otoritesi modeli belirlemek,

şeklinde hedefler ortaya konmuştur.

5.1.5. 10. Ulaştırma Şurası Deniz Sektörü Raporunda Limanlara Yönelik

Hedefler

10.Ulaştırma Şurası Denizcilik Sektörü raporu 2023 limancılık hedefleri olarak:

- 2023 yılında Samsun-Ceyhan, Kuzey Irak-Ceyhan, Nabucco, Güney Akım ve benzeri ham petrol ve doğalgaz boru hattı projelerinin gerçekleştirilmesi ile dünyanın en önemli enerji nakil merkezlerinden biri olunması hedeflendiğinden bu hedefe uyumlu deniz terminal ve kıyı yapılarının oluşturulması,
- Trans Avrupa Ağlarının devamı niteliğindeki ve diğer ulaştırma koridorları üzerindeki deniz ulaştırma altyapısının geliştirilerek bölgede daha etkin hizmetler üreten bir ülke haline gelinmesi,
- Okyanus aşırı deniz taşımacılığı için Akdeniz ve Karadeniz'de lojistik altyapının kurularak, Doğu Asya, Avrupa ve Amerika ile yük taşımacılığında hatların geliştirilerek bölgenin lojistik merkezi haline getirilmesi,
- Türkiye limanlarının etkin yönetim modelinin oluşturularak verimli liman işletmeciliğinin sağlanması, etkin ve verimli kıyı kullanımının sağlanması için koordinasyon kurullarının kurulması,
- Birbirine yakın olan ve iskele türündeki tesislerin bir araya getirilerek bölgesel genel hizmet limanlarına (hub port) dönüştürülmesi,
- Tüm limanlarımızın, Ro-Ro terminallerinin ve lojistik merkezlerinin demiryolu ve karayolu ağına bağlanması,
- Tüm kıyı yapılarını içinde bulunduran Türkiye kıyı yapıları bilgi sistemi, coğrafi bilgi sistemi alt yapısına sahip olunarak uygulamaya geçirilmeli ve sistemin sürekli güncel kalması sağlanarak diğer ulaştırma modlarının kıyı yapıları ve lojistik merkezlerle ilişkisi bu sisteme dâhil edilmesi,
- Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz bölgelerinde en az birer adet ana aktarma limanı tesis edilerek işletmeye alınması (Mersin, Çandarlı, Filyos), mevcut %20 lik konteyner elleçleme oranının %40 seviyesine çıkartılması,
- Marmara denizinde kuzey-güney, doğu-batı ulaşımları için modern, fonksiyonel ve intermodal taşımacılığa uygun, 2 veya 3 katlı araç yükleme boşaltma imkânları olan Ro-Ro terminalleri inşa edilmesi, planlamıştır.

5.1.5.1. GELECEKTEKİ YÜK TAHMİNLERİMİZİN İRDELENMESİ

5.1.5.1.1. Limanlarımızda Elleçlenecek Yük Tahminlerimiz

(UDHB Kıyı Yapıları Master Planına göre (2010))

Tablo 5.1.1 Konteyner Elleçleyen Akdeniz'deki Türkiye Limanlarının Toplam Aktarma Konteyner Tahmini (TEU)

	Pay	Kötümser	Pay	Ortalama	Pay	Referans
2015	7%	715.414	13%	1.328.625	19%	1.941.837
2020	10%	1.348.563	18%	2.359.985	25%	3.371.407
2025	15%	2.874.161	21%	4.023.826	27%	5.173.491
2030	20%	5.224.081	24%	6.138.295	27%	7.052.509

Tablo 5.1.2 Konteyner Elleçleyen Ege Denizi'ndeki Türkiye Limanlarının Toplam Aktarma Konteyner Tahmini (TEU)

	Pay	Kötümser	Pay	Ortalama	Pay	Referans
2015	3%	137.458	7%	297.826	10%	458.194
2020	5%	327.356	11%	720.183	17%	1.113.010
2023	9%	799.334	15%	1.287.815	20%	1.776.297
2030	11%	1.273.154	16%	1.793.990	20%	2.314.826

Tablo 5.1.3 Konteyner Elleçleyen Marmara Denizi'ndeki Türkiye Limanlarının Toplam Aktarma Konteyner Tahmini (TEU)

	Pay	Referans	Pay	Ortalama	Pay	Kötümser
2015	50%	2.290.970	43%	1.947.325	35%	1.603.679
2020	45%	2.946.203	38%	2.455.169	30%	1.964.136
2025	46%	4.085.484	38%	3.374.965	30%	2.664.446
2030	46%	5.324.100	38%	4.398.170	30%	3.472.239

Tablo 5.1.4 Karadeniz Konteyner Elleçleme Tahmini ve Türkiye İçin Pay Senaryoları (TEU)

Yıl	TEU*	Konteyner Tahmini (%)		
		% 5 Pay	% 10 Pay	% 15 Pay
2015	9.103.201	455.160	910.320	1.365.480
2020	12.025.088	601.254	1.202.509	1.803.763
2023	14.185.479	709.274	1.418.548	2.127.822
2025	15.840.908	792.045	1.584.091	2.376.136
2030	20.939.353	1.046.968	2.093.935	3.140.903

* Ambarlı, Gemlik Körfezi ve İzmit dahil

Tablo 5.1.5 Türkiye Limanlarında Elleçlenecek Konteyner Tahminlemesinde Test Edilen Bağımsız Değişkenlerin Korelasyon Katsayıları

Bölgeler	Elleçlenen Konteyner / Nüfus	Elleçlenen Konteyner / GSYİH
Marmara	0,758558746	0,97709867
Ege	0,909271884	0,937019773
Akdeniz	0,78527549	0,97324289

Tablo 5.1.6 Marmara Bölgesinde Elleçlenecek Yerel Konteynerin Tahmini (TEU)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	3.132.781	3.275.007	3.420.520
2020	4.349.182	4.675.759	5.017.701
2025	5.851.765	6.448.294	7.087.674
2030	7.715.265	8.700.150	9.781.003

Tablo 5.1.7 Marmara Bölgesinde, Aktarma Dahil, Toplam Konteyner Tahmini (TEU)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	4.736.460	5.222.331	5.711.490
2020	6.313.317	7.130.929	7.963.904
2025	8.516.211	9.823.259	11.173.158
2030	11.187.505	13.098.320	15.105.103

Tablo 5.1.8 Ege Bölgesinde Elleçlenecek Yerel Konteynerin Tahmini (TEU)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	1.228.285	1.271.753	1.316.027
2020	1.582.403	1.678.060	1.777.444
2025	1.992.778	2.160.900	2.339.309
2030	2.477.733	2.745.999	3.037.101

Tablo 5.1.9 Ege Bölgesinde Elleçlenecek, Aktarma Dahil, Toplam Konteyner Tahmini (TEU)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	1.365.743	1.569.579	1.774.221
2020	1.909.758	2.398.243	2.890.454
2025	2.792.112	3.448.715	4.115.606
2030	3.750.888	4.539.989	5.351.927

Tablo 5.1.10 Akdeniz Bölgesinde Elleçlenecek Yerel ve Kara Transit Konteyner Tahmini (TEU)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	1.300.404	1.365.996	1.433.114
2020	1.862.273	2.013.093	2.171.048
2025	2.557.694	2.833.517	3.129.242
2030	3.421.363	3.877.221	4.377.664

Tablo 5.1.11 Akdeniz Bölgesinde Elleçlenecek, Aktarma Dahil, Toplam Konteyner Tahmini (TEU)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	2.015.818	2.694.621	3.374.951
2020	3.210.835	4.373.078	5.542.454
2025	5.431.856	6.857.343	8.302.733
2030	8.645.443	10.015.515	11.430.173

Tablo 5.1.12 Karadeniz Bölgesinde Elleçlenecek Yerel Konteynerin Tahmini (TEU)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	19.767	21.029	22.328
2020	31.247	34.306	37.540
2025	46.474	52.318	58.651
2030	66.286	76.295	87.407

Tablo 5.1.13 Karadeniz Bölgesinde Elleçlenecek, Aktarma Dahil, Toplam Konteynerin Tahmini (TEU)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	474.927	931.349	1.387.809
2020	632.501	1.236.815	1.841.303
2025	838.519	1.636.409	2.434.787
2030	1.113.254	2.170.230	3.228.310

Tablo 5.1.14 Türkiye'de Genel ve Dökme Yük Tahmini (Ton)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	181.046.536	189.166.730	197.458.783
2020	249.082.238	267.395.177	286.507.685
2025	330.957.543	363.878.942	399.021.809
2030	430.577.412	484.185.854	542.753.364

Tablo 5.1.15 Türkiye Limanlarında Elleçlenecek Dökme ve Genel Yük Tahminlemesinde Test Edilen Bağımsız Değişkenlerin Korelasyon Katsayıları

Bölgeler	Elleçlenen Genel-Dökme Yük / Nüfus	Elleçlenen Genel-Dökme Yük / GSYİH
Marmara	0,809177319	0,97845851
Ege	0,9402228	0,8586533
Akdeniz	0,6577192	0,96162304
Karadeniz	0,80909834	0,88756053

Tablo 5.1.16 Marmara Bölgesinde Elleçlenecek Genel ve Dökme Yükün Tahmini (Ton)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	75.006.317	78.297.349	81.661.370
2020	102.878.223	110.370.345	118.202.875
2025	136.885.861	150.468.059	164.998.011
2030	178.688.126	200.967.589	225.366.503

Tablo 5.1.17 Ege Bölgesinde Elleçlenecek Genel ve Dökme Yükün Tahmini (Ton)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	34.633.266	36.038.716	37.463.929
2020	45.518.070	48.478.012	51.527.418
2025	57.222.288	62.203.741	67.427.807
2030	70.193.616	77.818.977	85.974.736

Tablo 5.1.18 Akdeniz Bölgesinde Elleçlenecek Genel ve Dökme Yükün Tahmini (Ton)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	45.135.946	47.449.151	49.820.110
2020	65.302.302	70.703.875	76.376.332
2025	90.799.782	100.809.553	111.577.171
2030	122.941.849	139.670.042	158.099.871

Tablo 5.1.19 Karadeniz Bölgesinde Elleçlenecek Genel ve Dökme Yükün Tahmini (Ton)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	26.271.007	27.381.514	28.513.373
2020	35.383.643	37.842.945	40.401.060
2025	46.049.613	50.397.589	55.018.820
2030	58.753.820	65.729.245	73.312.254

Tablo 5.1.20 Sıvı Dökme Yük Elleçleyen Limanların Toplam Yük Tahmini (Ton)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	85.452.896	88.101.887	90.801.669
2020	107.177.209	113.040.573	119.138.937
2025	132.584.055	142.945.318	153.956.347
2030	162.826.820	179.442.035	197.501.836

Tablo 5.1.21 Türkiye Limanlarında Elleçlenecek Sıvı Yük Tahminlemesinde Test Edilen Bağımsız Değişkenlerin Korelasyon Katsayıları

Bölgeler	Elleçlenen Sıvı Yük - Nüfus	Elleçlenen Sıvı Yük - GSYİH
Marmara	0,828910987	0,853166099
Ege	0,8343778	0,9017219
Akdeniz	0,69124971	0,72036196
Karadeniz	0,62365168	0,96048336

Tablo 5.1.22 Marmara Bölgesinde Elleçlenecek Sıvı Yükün Tahmini (Ton)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	32.469.163	33.339.292	34.226.074
2020	39.602.368	41.527.705	43.530.084
2025	47.940.415	51.341.663	54.955.914
2030	57.861.469	63.314.147	69.240.341

Tablo 5.1.23 Ege Bölgesinde Elleçlenecek ıvı Yükün Tahmini (Ton)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	24.398.339	25.023.329	25.660.709
2020	29.560.046	30.951.935	32.401.255
2025	35.654.585	38.128.272	40.761.022
2030	42.963.346	46.950.593	51.291.983

Tablo 5.1.24 Akdeniz Bölgesinde Elleçlenecek Sıvı Yükün Tahmini (Ton)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	26.887.002	27.948.408	29.029.358
2020	35.519.479	37.851.863	40.274.448
2025	45.499.957	49.593.552	53.936.016
2030	57.272.114	63.795.770	70.871.712

Tablo 5.1.25 Karadeniz Bölgesinde Elleçlenecek Sıvı Yükün Tahmini (Ton)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	1.698.392	1.790.857	1.885.528
2020	2.495.316	2.709.070	2.933.149
2025	3.489.098	3.881.831	4.303.395
2030	4.729.891	5.381.525	6.097.800

Tablo 5.1.26 Harici Ro-Ro Tahmini (Adet)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	414.812	430.054	445.725
2020	551.947	588.541	627.153
2025	731.733	801.111	876.160
2030	963.912	1.082.031	1.212.927

Tablo 5.1.27 Dahili Ro-Ro Tahmini (Adet)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	438.083	471.861	506.370
2020	722.559	799.081	879.009
2025	1.067.192	1.205.315	1.352.911
2030	1.488.602	1.714.316	1.961.197

Tablo 5.1.28 Harici Otomobil Tahmini (Adet)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	1.943.317	2.051.277	2.161.484
2020	2.844.469	3.087.144	3.340.262
2025	3.923.608	4.358.572	4.822.529
2030	5.231.781	5.938.210	6.709.320

Tablo 5.1.29 Marmara Bölgesinde Elleçlenecek Harici Ro-Ro Yükünün Tahmini (Adet)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	191.948	196.880	202.028
2020	243.264	256.738	271.247
2025	320.666	348.700	379.676
2030	429.088	480.194	537.992

Tablo 5.1.30 Ege Bölgesi'nde Elleçlenecek Harici Ro-Ro Yükünün Tahmini (Adet)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	42.288	43.618	44.981
2020	53.813	56.903	60.144
2025	68.278	73.977	80.100
2030	86.421	95.908	106.348

Tablo 5.1.31 Akdeniz Bölgesi'nde Elleçlenecek Harici Ro-Ro Yükünün Tahmini (Adet)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	92.293	96.650	101.074
2020	126.502	135.788	145.377
2025	164.069	179.886	196.528
2030	206.500	230.999	257.312

Tablo 5.1.32 Karadeniz Bölgesi'nde Elleçlenecek Harici Ro-Ro Yükünün Tahmini (Adet)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	88.282	92.906	97.642
2020	128.368	139.112	150.385
2025	178.719	198.548	219.856
2030	241.904	274.929	311.274

Tablo 5.1.33 Marmara Bölgesinde Elleçlenecek Dahili Ro-Ro Yükünün Tahmini (Adet)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	438.083	471.861	506.370
2020	722.559	799.081	879.009
2025	1.067.192	1.205.315	1.352.911
2030	1.488.602	1.714.316	1.961.197

Tablo 5.1.34 Marmara Bölgesinde Elleçlenecek Otomobilin Tahmini (Adet)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	1.791.819	1.896.333	2.003.036
2020	2.665.533	2.900.774	3.146.198
2025	3.713.904	4.136.052	4.586.479
2030	4.986.689	5.673.034	6.422.484

Tablo 5.1.35 Ege Bölgesinde Elleçlenecek Otomobil Tahmini (Adet)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	151.498	154.944	158.447
2020	178.936	186.370	194.064
2025	209.704	222.520	236.050
2030	245.092	265.176	286.836

5.1.5.1.2. Liman Yerleştirme Sistemine İlişkin Stratejiler

(UDHB Kıyı Yapıları Master Planına göre (2010))

1. İhtiyaç duyulan bölgelerdeki (ada yerleşimleri vb.) yerleşimlere hızlı, güvenli ve düzenli deniz ulaşımı sağlamak,
2. Liman yatırımlarında dağınıklığı gidermek ve entegrasyonu sağlamak,
3. Liman yatırımları ve yer seçimde optimizasyonu sağlamak.

Tablo 5.1.36 Marmara Bölgesi Konteyner Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	Gelecekte Hizmet Verebileceği Trafik Tipi	2008 Yılı Yük Hacmi (TEU)	Açıklanan teorik kapasite (TEU)	Ulaşabileceği teorik kapasite (TEU)	2030 yılı bölgesel yük hacmi (TEU)	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
Haydarpaşa	Uğrak Liman	356.272	750.000		**13.098.320**	**2015**
Akport	Uğrak Liman	32.827	250.000	412.618		
Kumport	Uğrak Liman	649.466	1.000.000	2.069.726		
Mardaş	Uğrak Liman	359.684	350.000	520.200		
Marport	Uğrak Liman	1.252.936	1.400.000	2.768.420		
Derince	Uğrak Liman	402	2.500	875.605		
Evyap	Uğrak Liman	108.958	150.000	467.768		
Yılport	Uğrak Liman	135.495	450.000	327.049		
Borusan	Uğrak Liman	140.449	135.700	676.060		
Gemport	Uğrak Liman	336.287	350.000	748.428		
Rodaport	Uğrak Liman		300.000	1.057.511		
Toplam		**3.372.776**	**5.138.200**	**9.923.385**		
Asya Port	Aktarma Liman	0	1.000.000			
DP Port	Uğrak Liman	0	1.500.000			
Belde	Uğrak Liman	0	2.400.000			

Tablo 5.1.37 Ege Bölgesi Konteyner Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	Gelecekte Hizmet Verebileceği Trafik Tipi	2008 Yılı Yük Hacmi (TEU)	Açıklanan teorik kapasite (TEU)	Ulaşabileceği teorik kapasite (TEU)	2030 yılı bölgesel yük hacmi (TEU)	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
İzmir	Uğrak Liman	884.905	895.100	2.583.314	**4.539.989**	**2014**
Nemport	Besleme Liman	0	400.000	1.236.072		

Ege Gübre	Besleme Liman	0	350.000	1.690.150		
Ege Toplam		**884.905**	**1.645.100**	**5.509.536**		
Çandarlı	Ana Liman	0	4.000.000*			

*2. aşamada ulaşılacak kapasite

Tablo 5.1.38 Akdeniz Bölgesi Konteyner Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2030 Yılı Liman Tipi	2008 Yılı Yük Hacmi (TEU)	Açıklanan teorik kapasite (TEU)	Ulaşabileceği teorik kapasite (TEU)	2030 yılı bölgesel yük hacmi (TEU)	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
Port Akdeniz	Uğrak Liman	66.878	200.000	675.984	**10.015.515**	**2013**
Mersin	Ana Liman	887.918	1.687.000	2.119.770		
İskenderun	Uğrak Liman	0	10.000	714.619		
Akdeniz Toplam		**954.796**	**1.897.000**	**3.510.373**		
Yeni Mersin	Ana Liman	0	11.400.000*			

*5. aşamada ulaşılacak kapasite

Tablo 5.1.39 Karadeniz Bölgesi Konteyner Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	Gelecekte Hizmet Verebileceği Trafik Tipi	2008 Yılı Yük Hacmi (TEU)	Açıklanan teorik kapasite (TEU)	Ulaşabileceği teorik kapasite (TEU)	2030 yılı bölgesel yük hacmi (TEU)	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
Samsun	Besleme Liman	0	10.000	250.000	**2.170.310**	**2014**
Trabzon Alport	Besleme Liman	22.141	175.000	753.133		
Hopa	Besleme Liman	0	320.000	560.559		
Karadeniz		22.141	505.000	1.563.692		

Toplamı						
Filyos	Uğrak Limanı	0				

Tablo 5.1.40 Marmara Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2008 Yılı Yük Hacmi (Ton)	Açıklanan teorik kapasite (Ton)	2030 yılı bölgesel yük hacmi (Ton)	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
AKÇANSA AMBARLI	1.894.392	4.000.000		
AKÇANSA ÇNK	3.705.267	4.000.000		
AKPORT	1.371.431	6.000.000		
ALTINTEL LİMANI	810.986	1.000.000		
BORUSAN	2.193.514	2.250.000		
DİLER	3.743.376	6.000.000		
EVYAP	276.523	1.000.000		
GEMPORT	3.317	1.800.000		
İÇTAŞ	4.116.577	20.000.000		
EFESANPORT	1.548.004	2.000.000		
KORUMA KLOR	162.905	720.000		
KUMPORT	187.932	2.000.000		
KÖRFEZ ROTA DEN.	1.965.329	4.000.000		
LİMAŞ	711.101	2.000.000		
MARDAŞ	1.417.794	3.350.000		
MARTAŞ	2.038.687	4.000.000	**200.967.589**	**2021**
NUH ÇİMENTO	3.413.954	3.500.000		
POLİPORT	1.388.028	6.000.000		
SET ÇİMENTO	312.619	1.000.000		
YILPORT	1.955.702	3.000.000		
HAYDARPAŞA	40.599	2.000.000		
DERİNCE	2.950.381	3.500.000		
BANDIRMA	8.594.866	6.950.000		
GİSAŞ	231.891	1.900.000		
GÜBRETAŞ-KOCAELİ	341.447	900.000		
BAGFAŞ	755.999	5.500.000		
İGSAŞ KOCAELİ	1.684.976	2.000.000		
ÇAYIROVA-KOCAELİ	167.000	300.000		
RODAPORT	1.290.900	2.000.000		
LAFARGE	453.821	1.000.000		
Marmara Toplamı	**49.729.318**	**118.185.000***		

*Adı geçmeyen diğer limanlar dahildir.

Tablo 5.1.41 Ege Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2008 Yılı Yük Hacmi (Ton)	Açıklanan teorik kapasite (Ton)	2030 yılı bölgesel yük hacmi (Ton)	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
GÜLLÜK	4.749.960	4.100.000	**77.818.977**	**2017**
İZMİR	2.310.838	2.086.180		
DİKİLİ	464.022	500.000		
BATIÇİM	1.544.000	8.500.000		
EGE GÜBRE	2.189.259	8.500.000		
PETKİM	1.244.631	1.244.630		
EGE ÇELİK	3.955.643	7.500.000		
HABAŞ	5.283.150	5.500.000		
İDÇ	2.552.934	5.000.000		
Ege Toplamı	**24.294.437**	**42.930.810**		

Tablo 5.1.42 Akdeniz Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2008 Yılı Yük Hacmi (Ton)	Açıklanan teorik kapasite (Ton)	2030 yılı bölgesel yük hacmi (Ton)	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
PORT AKDENİZ	2.042.599	7.000.000	**139.670.042**	**2016**
TOROS CEYHAN	3.325.501	11.088.000		
MERSİN	5.534.930	3.100.000		
İSKENDERUN	1.772.118	2.000.000		
ADOPORT	885.000	1.250.000		
İSDEMİR	10.902.515	15.250.000		
TAŞUCU	265.220	2.000.000		

YAZICI İskelesi	3.667.539	3.521.052		
EKMAR İskelesi	1.855.477	2.000.000		
DENBİRPORT(İSK)	1.332.319	2.000.000		
İSKEN	3.375.276	4.000.000		
Akdeniz Toplamı	**34.958.494**	**55.000.000***		

*Adı geçmeyen diğer limanlar dahildir.

Tablo 5.1.43 Karadeniz Bölgesi Genel Kargo ve Dökme Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2008 Yılı Yük Hacmi (Ton)	Açıklanan teorik kapasite (Ton)	2030 yılı bölgesel yük hacmi (Ton)	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
PARK-HOPA	457.239	1.800.000	**65.729.245**	**2020**
RİPORT	290.812	2.500.000		
TOROS SAMSUN	641.683	3.400.000		
SAMSUN	1.459.011	2.710.000		
ÇAYELİ-RİZE	436.160	450.000		
ERDEMİR	12.291.523	14.325.000		
TTK ZONGULDAK	678.878	1.950.000		
TRABZON	2.221.152	3.830.000		
Karadeniz Toplamı	**18.476.458**	**37.650.000***		

*Adı geçmeyen diğer limanlar dahildir.

Tablo 5.1.44 Marmara Bölgesi Sıvı Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2008 Yılı Yük Hacmi	Açıklanan teorik kapasite	2030 yılı bölgesel yük hacmi	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
AKSA AKRİLİK	294.000	300.000	**63.314.147**	**2024**
AKTAŞ	73.396	100.000		
ALTINTEL LİMANI	121.735	1.500.000		
DELTA PETROL	1.720.000	1.500.000		
EVYAP	463.961	1.200.000		
KORUMA KLOR	76.851	2.200.000		

LİMAŞ	264.816	600.000		
MARTAŞ	69.495	500.000		
POLİPORT	559.144	2.000.000		
SHELL	145.811	250.000		
YILPORT	528.813	800.000		
DERİNCE	104.789	100.000		
BANDIRMA	226.746	350.000		
TOTAL HARAMİDERE	237.010	500.000		
GÜBRETAŞ-KOCAELİ	105.588	150.000		
IGSAŞ	99.542	150.000		
OP-PAY	155.752	400.000		
POAŞ DERİNCE	686.536	750.000		
TÜPRAŞ-KOCAELİ	18.859.632	25.000.000		
SOLVENTAŞ	999.030	4.000.000		
BÜTANGAZ	100.927	1.000.000		
BAĞFAŞ	106.194	150.000		
AKPORT	78.683	1.000.000		
TBS	131.824	200.000		
Marmara Toplamı	**26.210.275**	**50.270.000***		

* Adı geçmeyen diğer limanlar dahil

Tablo 5.1.45 Ege Bölgesi Sıvı Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2008 Yılı Yük Hacmi (ton)	Açıklanan teorik kapasite (ton)	2030 yılı bölgesel yük hacmi (ton)	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
EGE GÜBRE	219.502	1.150.000	**46.950.593**	**2024**
İZMİR	240.759	348.000		
EGE GAZ	792.004	4.500.000		
PETKİM	1.823.615	1.764.889		
POAŞ ALİAĞA	701.236	3.000.000		
TOTAL	373.059	500.000		
TÜPRAŞ	17.928.563	25.000.000		

ALPET ŞAMANDRA	45.964	100.000		
Ege Toplamı	**22.124.702**	**36.363.000***		

* Adı geçmeyen diğer limanlar dahil

Tablo 5.1.46 Akdeniz Bölgesi Sıvı Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2008 Yılı Yük Hacmi (ton)	Açıklanan teorik kapasite (ton)	2030 yılı bölgesel yük hacmi (ton)	İlave kapasite ihtiyacının başlayacağı yıl
TOROS CEYHAN	812.402	5.544.000	**63.795.770**	**2026**
MERSİN	2.247.584	300.000		
İSKENDERUN	763.138	1.000.000		
BOTAŞ	18.243.556	40.000.000		
POAŞ ANTALYA	650.000	1.000.000		
İSDEMİR	29.581	2.500.000		
Akdeniz Toplamı	**22.746.261**	**54.510.000***		

* Adı geçmeyen diğer limanlar dahil

Tablo 5.1.47 Karadeniz Bölgesi Sıvı Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2008 Yılı Yük Hacmi	Açıklanan teorik kapasite	2030 yılı bölgesel yük hacmi	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
PARK-HOPA	24.137	900.000	**5.381.525**	**2020**
TOROS SAMSUN	240.089	200.000		
SAMSUN	54.100	50.000		
AYGAZ SAMSUN	205.000	250.000		
POAŞ TRABZON	558.343	700.000		
ERDEMİR	13.407	150.000		
Karadeniz Toplamı	**1.095.076**	**2.900.000***		

* Adı geçmeyen diğer limanlar dahil

Tablo 5.1.48 Marmara Bölgesi Tekerlekli Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2008 Yılı Yük Hacmi	Açıklanan teorik kapasite	2030 yılı bölgesel yük hacmi	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
Oto Dış-Ticaret				
Borusan	112.781	139.230	**5.673.034**	**2019**
Evyap	117.714	150.000		
Ford Otosan	207.832	450.000		
Gemport	205.862	250.000		
Derince	407.116	400.000		
Autoport	147	400.000		
Toplam	**1.054.838**	**1.789.230**		
Harici Ro-Ro				
Pendik/Haydarpaşa-Trieste	149.062	1.000.000	**480.194**	
Set Çimento - Trieste	39.998	50.000		
Toplam	**189.060**	**1.050.000**		
Dahili Ro-Ro				
Akport-Kabotaj	75.923	40.000	**1.714.316**	**2011**
Akçansa Ambarlı	130.440	150.000		
Kumport	25.544	30.000		
Toplam	**231.907**	**250.000***		

* Adı geçmeyen diğer limanlar dahil

Tablo 5.1.49 Ege Bölgesi Tekerlekli Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2008 Yılı Yük Hacmi	Açıklanan teorik kapasite	2030 yılı bölgesel yük hacmi	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
İzmir (Oto Dış Ticaret)	123.144	200.000	**265.176**	**2022**
Çeşme (Ro-Ro)	30.039	50.000	**95.908**	**2017**

Tablo 5.1.50 Akdeniz Bölgesi Harici Ro-Ro Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2008 Yılı Yük Hacmi	Açıklanan teorik kapasite	2030 yılı bölgesel yük hacmi	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl

Mersin	23.766	60.000	**230.999**	**2019**
Taşucu	32.305	70.000		
Akdeniz Toplamı	**56.071**	**130.000**		

Tablo 5.1.51 Karadeniz Bölgesi Harici Ro-Ro Yük Taşımacılığı İhtiyaç Duyulan Kapasiteler ve Yatırım Zamanları

Liman	2008 Yılı Yük Hacmi	Açıklanan teorik kapasite	2030 yılı bölgesel yük hacmi	İlave kapasite İhtiyacının başlayacağı yıl
Trabzon-Sochi	10.150	100.000	**274.929**	
TTK Zonguldak-Ukrayna	24.161	80.000		
Samsun-Novorossiysk	21.148	50.000		
Karadeniz Toplamı	**55.459**	**450.000***		

* Adı geçmeyen diğer limanlar dahil

5.1.6. Gemi İşletmeciliği Hedefleri, Politikaları Ve Projeleri

5.1.6.1. Hedefler, Politikalar

1. 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 50 milyon DWT'a çıkarılması,

2. Yürürlüğe giren yeni konvansiyonlar ve düzenlemeler gözönüne alınarak Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalamasının AB ortalamasının altına düşürülmesi,

3. SPK mevzuatına ve kurumsal yönetim ilkelerine uygun gemi işletmelerinin yaygınlaştırılmasının desteklenmesi,

4. Alternatif finansman yöntemlerinin (risk sermayesi vb.) oluşturulup tanıtılması,

5. Sektörün ekonomiye katkısının ölçülmesi, bu ölçümle ilgili bir veri tabanı oluşturulması,

6. Yurt içi taşımacılıkta denizyolu payının artırılması,

7. Gemilerin limanlarda devlet otoriteleriyle ilgili işlemlerinde tüm kamu birimlerince aynı verinin kullanılması,

8. Gemi geliş-gidiş bildirim ve kontrolleri ile ilgili işlemlerin basitleştirilmesi ve kolaylaştırılması,

9. Deniz taşımacılığı ile ilgili tarafların (gümrük, liman işleticisi ve taşıyıcı) elektronik ortamda bilgi alışverişinde bulunabilmesinin sağlanması,

10. Gemi işletmelerinin mesleki yeterliliklerinin arttırılması,

11. Türk gemi işletmelerinin uluslararası pazarlarda rekabet gücünün arttırılması için mali kapasitelerini arttırmaya yönelik işbirliklerinin desteklenmesi,

12. Liman işletmeciliğinde ihtisaslaşmanın sağlanması,

13. Ülkenin tüm limanlarının gümrük alanlarına tek kart ile girebilmesini sağlayacak “tek kimlik kartı” sisteminin kurulması,

14. Türkiye’de deniz taşımacılığı ile ilgili ekonomik gelişmelerin izlenerek, değerlendirilmesine imkan veren bir “Pazar Bilgi Sistemi” nin oluşturulması,

15. Dış ticaret yüklerimizin mümkün mertebe Türk bayraklı gemilerle taşınması,

5.1.6.2. GEMİ İŞLETMECİLİĞİ PROJELERİ

Günümüzde, gemi inşa ve denizcilik sektörlerinde ana problem kendi kendini finanse edememe ve/veya uygun şartlarda dış kaynaklı finansman temininde yaşanan zorluklardır. Mevcut filo yaşlanmaktadır, dolayısıyla, Türk filosunun yenileme ve modernizasyon ihtiyacı bulunmaktadır. Bunun yanı sıra, gemi inşa sektörü gerek ihracat gerek de yurtiçi piyasada tekrar hayata döndürülmelidir.

Finansman temininde yaşanan zorluklar nedeniyle, bunların piyasa şartlarına bırakılarak gerçekleşmesi mümkün olmamakta, gerekli desteklerin sağlanması mecburiyeti ortaya çıkmaktadır.

Bütün bu sorunların aşılması aşağıdakilerin uygulanmasına bağlı gözükmektedir:

1. Proje finansmanı disiplininin uygulanması,

2. Riskin sorumlulara paylaştırılarak, azaltılması,

3. Gayri nakdi destek.

Bu yöntem; en iyi çözüm olarak görünmekte olup,

• Devlet açısından minimum risk,

• Dış kaynaklı yatırımın dolaylı yoldan teşviği,

• Yüksek istihdam nedeniyle maksimum geri dönüş,

• Düşük faizli ve uzun vadeli kredi temini sağlamaktadır.

Ülkemizi Etkileyen Ulaşım Projeleri : (Aşağıda ki ulaşım projelerinden maksimum faydalanılarak 2023 hedefleri gerçekleştirilebilir.)

Viking Projesi

"Viking" Kombine Treni: Litvanya, Beyaz Rusya ve Ukrayna demiryolları, deniz limanları şirketleri ve Klaipeda, Odessa ve Iliçevsk liman idareleri tarafından oluşturulmuş bir projedir. Viking Treni, Ukrayna, Beyaz Rusya ve Litvanya arasındaki hükümetler arası anlaşmayla, Mart 2003 tarihinden itibaren kombine tren taşımacılığına başlamıştır. Tren hattı Karadeniz'deki Ukrayna'nın Iliçevsk limanı ile Baltık Denizi'ndeki Litvanya'nın Klaipeda limanları arasında işlemekte ve ülkelerin başkentleri olan Kiev, Minsk ile Vilnius'tan da geçmektedir. Viking Treni'nin sağladığı avantajlar şu şekildedir:

-Yüksek hızda ve güvenli teslimat

-Kötü havaya maruz kalma riskinin ortadan kaldırılmış olması

-Araçların ve konteynerlerin güvenliğinin garanti altına alınması

-Gümrük muayeneleri ve sınır geçişlerinde kaybedilen zamanların azaltılması

-Şoförlerin yardımı olmadan gümrük işlemlerinin yürütülmesi

-Araçlar için yakıt tasarrufu ve motor amortismanının azaltılması

-Taşımacılık belgeleri çıkartılırken yapılan masrafların azaltılması

-Transit taşımacılık masrafının azaltılması

-Çevreye dost bir taşımacılık modu kullanılması

23 Ekim 2008 tarihinde gerçekleştirilen bir toplantıyla Viking Treni'ni geliştirme konularının görüşüldüğü toplantıya Türkiye'den de katılım sağlanarak yük taşımacılığının Türkiye üzerinden de geçmesi önerilmiştir. Ayrıca limanlarımızdaki alt yapı eksiklikleri

(boci değiştirme istasyonu) giderildikten ve yasal gereklilikler yerine getirildikten sonra etkili şekilde ülkemizin sisteme dahil olacağı ifade edilmiştir. Ancak bu eksiklikler yerine getirilene kadar yüklerin limanlarımızda Türk vagonlarına aktarılabileceği ve bu şekilde üçüncü ülkelere taşımacılık yapılabileceği açıklanmış ve örnek olarak Derince Limanı gösterilmiştir.

Şekil 5.1.1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Deniz Otoyolları

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Deniz Otoyolları

1992 yılında ülkemizin kuruculuğunda öncülük ettiği Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) örgütüne taraf ülkeler arasındaki deniz ticaretini geliştirmek, limanlar arasında sabit hatların kurulması, prosedürlerin kolaylaştırılması ve standardizasyonu ile uluslararası koridorlarla entegrasyonunun sağlanması amacıyla, KEİ bünyesinde Deniz Otoyolları Çalışma Grubu kurularak faaliyete geçmiştir.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ) Deniz Otoyolları (MoS) Özel Çalışma Grubu, KEİ üyesi ülkeler arasındaki deniz ticaretinin artırılması, bir master plan oluşturularak öncelikli yatırım yapılması öngörülen limanların belirlenmesi amacıyla faaliyet göstermektedir.

Çalışma Grubunun sekreterya faaliyetlerini yürütmek üzere kurulan Ortak Teknik Sekreterya (JTS) görevi 1 Mayıs 2013 tarihi itibariyle Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünce

yürütülmektir. Karadeniz limanlarımızın etkinliğinin arttırılabilmesi için bir fırsat olarak değerlendirilen bu çalışma grubunda öncelikle Karadeniz Limanları master planı oluşturulacaktır.

TINA Projesi

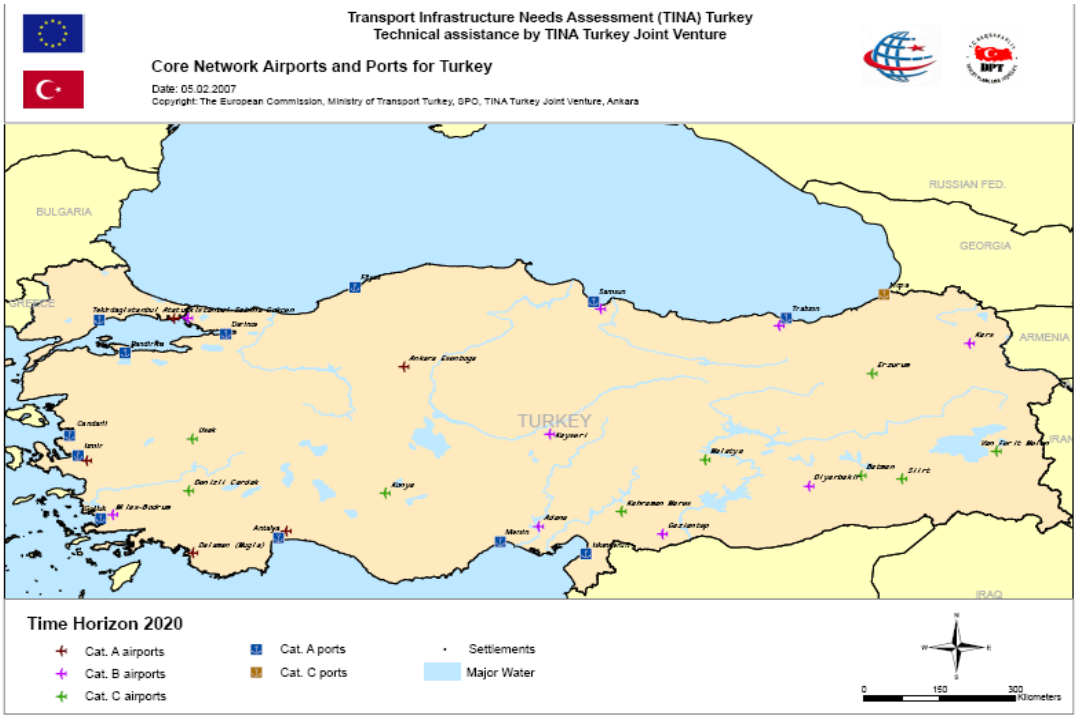
Temmuz 1996 tarihinde, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, Trans-Avrupa Ulaşım Ağı'nı (TEN-T) oluşturan birlik ilkelerinin belirtildiği kararı almıştır. Bu ilkeler, tüm Avrupa'da kullanımda olan, uzun mesafeli yol trafiğini sağlayan ve AB üyelerini coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklastıran karayolları, demiryolları, iç suyolları, havaalanları, deniz limanları ve trafik idaresi sistemlerine ilişkindir. Buna göre, üye ülkeler TEN-T'nin hayata geçirilmesinde esas sorumluluğa sahiptir.

Ayrıca Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın, birlik düzeyinde de bazı mali araçlar vasıtasıyla desteklenmesi öngörülmüstür. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları kavramının hukuki dayanagı AB'yi kuran Antlaşma'nın ilgili hükümlerinde yer almaktadır. Buna göre, TEN-T'nin oluşturulması, tek pazarın gerçeklestirilmesi ve ekonomik ve sosyal uyumun sağlanması açısından önemli bir unsurdur. Ayrıca bu ağların geliştirilmesi, ulusal ağların birbirleriyle bağlantısını sağlayacak ve işlerliğini de artıracaktır.

TINA (Transport Infrastructure Needs Assessement) Avrupa Birliği'nin aday ülkeleri kendi ulaşım şebekelerine TEN (Trans European Network) sağlamak üzere yürüttüğü ulaşım ihtiyacı değerlendirme çalışması olup, AB adayı tüm ülkelerde tamamlanmıştır.

TEN'lerle bağlantıları sağlayacak olan Pan Avrupa Koridorlarının ve tali bağlantılarının şekillenmesinde TINA etüdü rol oynamaktadır. Ayrıca bu koridorlar üzerinde yer alan projelere AB fonlarının veya AYB kredilerinin kullanılması AB tarafından yapılmış TINA etütleriyle mümkün olabilmektedir.

Bu süreçte Türkiye için yapılacak TINA çalışması, mevcut şebekelerimizin veya yeni projelerle oluşturulacak ulaşım bağlantılarımızın Pan Avrupa koridorları içerisinde yer almasını sağlayabilecek temel unsur olmaktadır. Özetle, TEN ulaştırma alanına bağlantıları sağlayacak altyapımızın ortaya çıkması için TINA etüdü gereklidir.



Şekil 5.1.2. TINA Projesi

TRACECA Projesi

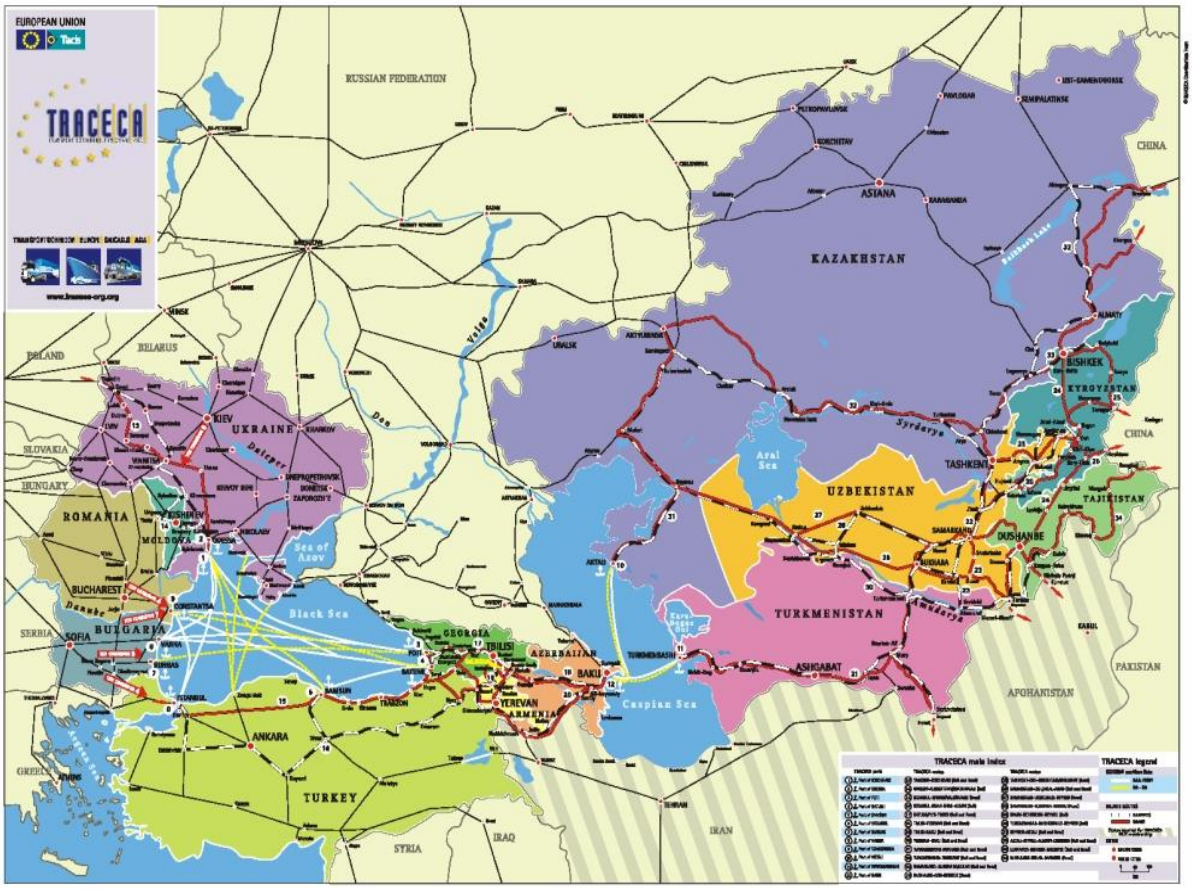
8 Eylül 1998 tarihinde, Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan' ın da katılımıyla toplam 12 ülkenin Devlet ve Hükümet Başkanları tarafından, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun Geliştirilmesi İçin "Çok-Taraflı Temel Anlaşma(MLA)"İmzalanmış olup, bu anlaşma TRACECA Programının uygulanmasına temel teşkil etmektedir.

AB tarafından teknik yardımın doğu-batı eksenin Avrupa'dan, Karadeniz'i geçerek Kafkasya ve Hazar Denizini içine alarak Orta Asya'ya uzanan bir ulaştırma koridorunun geliştirilmesi için finanse edilmesine karar verilmiştir.

TRACECA ulaştırma koridorunda kilit amaçlardan bir tanesi deniz ulaştırmasının rekabet kapasitesini ve de özellikle denizcilik alanında kesintisiz yük akışındaki önemini arttırmaktır. TRACECA koridoru boyunca önemli limanlar şunlardır:

Ilichevsk (Ukrayna), Constantsa (Romanya), Varna, Burgaz (Bulgaristan), İzmir, Derince, Haydarpaşa, Samsun, Bandırma, Mersin, İskenderun (Türkiye), Poti ve Batum (Gürcistan), Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı (Azerbaycan), Aktau Deniz Ticaret Limanı (Kazakistan), Türkmenbaşı (Türkmenistan). Proje kapsamında Improvement of

Maritime Links projesi tamamlanmış olup, halen devam etmekte olan TRACECALog MoSve SASEPOL alt projelerine aktif olarak katılımımız ve desteğimiz Bakanlığımızca sağlanmaktadır.



Şekil 5.1.3. TRACECA Projesi

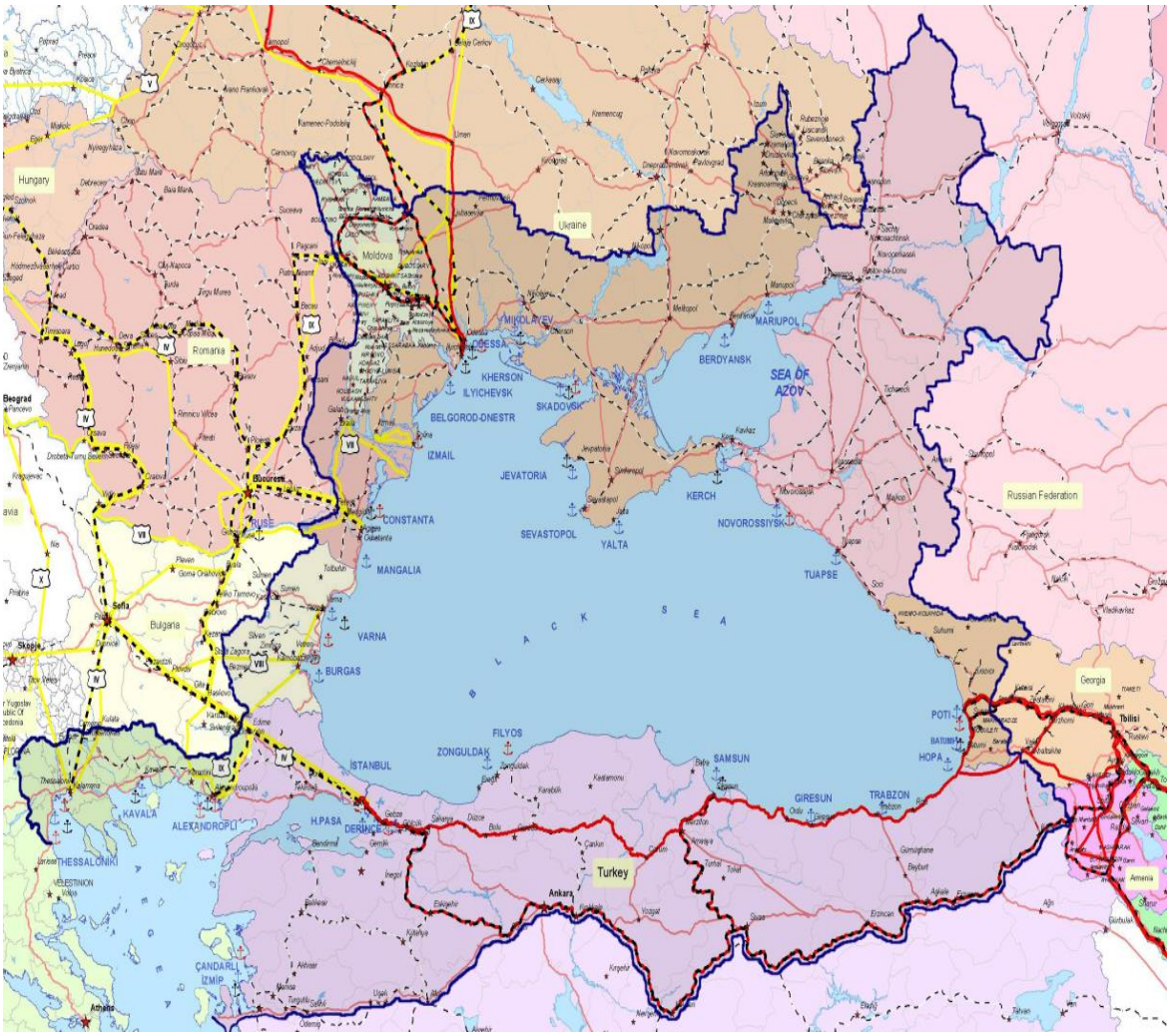
BS PETra

1997 yılında Helsinki'de gerçekleştirilen Pan-Avrupa ulaştırma konferansında, ulaştırma koridorlarının denize yakın olan veya bağlantısı bulunan bölgelerde ulaşım altyapısının yeterli düzeyde olmadığı düşünülerek Pan-Avrupa Ulaşım Alanları'nı (PETrA) oluşturmayı kararlaştırmışlardır.

Ulaşım alanları içinde Karadeniz Ulaşım Alanı (Black Sea-PAN European Transport Area)'da yer almaktadır.

Karadeniz ulaşım alanının amaçları; üye ülkelerin desteği ile bölgedeki insanların ve malların serbest dolaşımının devamlılığı, ulaştırma modlarının optimal kullanılmasını,

ulaşım modlarının ekonomik ve çevreye uygun olarak uygulanabilirliğini ve Trans-Avrupa Ağı(TEN) vasıtasıyla Avrupa ülkelerine bağlanabilmek olarak sayabiliriz.



Şekil 5.1.4. TINA Projesi

5.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliği Faaliyetleri

5.2.1. 2023 Hedefleri

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

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

- Ülkemizde yerli imkanlarla üretimi gerçekleştirilmiş bulunan radar, VHF telsiz, elektro optik sistemler ve OTS baz istasyonu gibi GTH bileşenlerinin entegre edilerek milli GTH sistemlerinin kurulumu ve idamesinin sağlanması,

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

- Türk Boğazlarında gerçekleşebilecek kazalar sonrasında oluşabilecek deniz kirliliğini önleyebilmek için kurulması planlanan Acil Müdahale Merkezlerine hız kazandırılması,

- En fazla oturma ve karaya çarpmaların olduğu bölgelerde trafik akış analizi yapılması ve emniyetli gemi karşılaşma diyagramı oluşturulması, İstanbul Boğazı başta olmak üzere acil durumlar dışındaki olaylar için beklenmedik durum (contingency) planlarının geliştirilmesi ve kullanılması,

- Türk Boğazları GTH sisteminin güncellenmesiyle ilgili çalışmaların bir an önce tamamlanması,

- Kaza bilgilerinin işleneceği bir yazılım geliştirilmesinin sağlanması,

- Kılavuzluk hizmetlerinin dünya standartlarına ulaşması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması,

- Kılavuzluk hizmetlerinin yalnızca kılavuz kaptanın sunduğu hizmet olarak görülmeyip kılavuzluk teşkilatlarını da içerecek şekilde değerlendirilmesi ve standartlarının oluşturulması, Palamar hizmetleri ve kılavuz botları dahil kullanılan deniz araçlarının standartlarının belirlenmesi,

- Kılavuz kaptan yaşam ve çalışma koşullarına ait çağdaş düzenlemelerin yapılması,

- Türk Boğazlarından geçen tüm gemilerin uygun yöntem ve prosedürlerle kılavuz kaptan almasının teşvik edilmesi,

- Römorkörcülük hizmetlerinde kullanılan deniz araçlarının günümüz çağdaş sevk sistemlerine sahip gemilere hizmet verebilecek standartlara ulaştırılması,

- Römorkörlerin yüksek güçlerinin yanı sıra manevra kabiliyetlerinin de yapılacak düzenlemede dikkate alınması

- ISPS uygulamaları açısından limanlarımızda denetim yapacak eğitimli personel sayısının arttırılması,

- Sadece kıyılarımızda değil, iç sularımızda da seyir emniyeti ile can ve mal güvenliğini arttırmak, denetimleri daha etkin bir şekilde yapabilmek amacıyla çalışmalar yapılması,

- IMO kararlarının ulusal harmonizasyonu ülkemizin temel IMO sözleşmeleri başta olmak üzere gerek görülen IMO sözleşmelerine taraf olması ve IMO rehber/tavsiye kararlarını devamlı surette takip edecek, inceleyecek ve iç hukukumuza uygun yollarla dahil edilecek bir sistemin kurulması,

- Türk Bayraklı gemileri taraf olunan uluslararası sözleşmelerin gereklerine uygun hale getirmek için etkin denetim yapmak,

- Kabotajda yolcu taşıyan gemilerin AB ve uluslararası standartlara uyumlu hale getirilmesi,

- Denetim etkinliğini artırmak için uluslararası sözleşmelere taraf olmak,

- Denetim faaliyetleri ile ilgili ulusal mevzuatı uluslararası sözleşmelere uygun hale getirmek,

- Yabancı bayraklı gemilere liman devleti kontrolü denetimlerini etkin uygulamak,

- Paris Liman Devleti Kontrolü Memorandumuna üye olmak,

- 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 yapmasına imkan verecek duruma getirilmesi,

- Denizde güvenliği kapsamında teknoloji ithal eden ülke olmak yerine, kendi akademisyenlerini kullanıp kalifiye akademisyenleri ile bu alanda teknoloji geliştiren teknoloji geliştiren ve geliştirdiği teknolojiyi ihraç eden bir ülke olması,

- IMO, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO:International Labour Organization), Taşınan Varlık Koruma Derneği (TAPA: Transported Asset Protection Association), Gümrük-Ticaret Terörizmle Mücadele Ortaklığı (C-TPAT: Customs-Trade Partnership Against Terrorism) ve benzeri Uluslararası kuruluşlar tarafından düzenlenecek deniz güvenliği ile ilgili toplantılarda uzman personel ile katılım sağlanması, teşkil edilecek çalışma gruplarına aktif olarak iştirak edilmesi,

5.2.2. 2035 Hedefleri

- Türkiye kıyılarında belirli bir büyüklüğün üstündeki tüm gemi trafiğinin izlenmesini sağlayacak sistem ve yazılımın milli imkanlarla geliştirilip kullanılmaya başlanması,

- Türk Boğazları'ndan geçen tehlikeli yük trafiğinin azaltılmasını sağlamak üzere alternatif geçiş güzergahlarının oluşturulması ve taşıma modlarının kullanılmasının sağlanması,

- Türk Boğazlarından geçen tüm gemilerin uygun yöntem ve prosedürlerle kılavuz kaptan almasının sağlanması,

- Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri ile ilgili yüksek emniyet bilincinin yerleşmesi ve kılavuzluk bölgelerindeki kazaların azaltılması amacıyla mevzuatın güncel ve istikrarlı halde tutulması

- Ülkemiz kıyılarının tamamı için trafiğin analiz edilerek kıyılarımız açısından risk değerlendirmesi çalışmalarının tamamlanması,

- Seyir emniyetinin sağlanmasına yönelik e-seyir sistem ve yazılımlarının milli imkanlar ile üretilmesi, sürdürülebilirliğinin sağlanması,

- Seyir emniyeti teknolojisi üretimi ve geliştirilmesi konusunda dünyada önde gelen ülkelerden biri haline gelinmesi,

- Deniz ve limanlarımızda güvenlik alanında kullanılacak tespit, teşhis cihazlarının milli imkânlar ile üretilmiş olmasının sağlanması,

- Modern ve ileri teknoloji ürünü ekipman tasarım ve üretimini yapabilecek şekilde üniversiteler, teknoloji parkları, AR-GE merkezleri ile bilimsel çalışmalar yapılması,

- Kurumlar arası eşgüdüm sağlanarak deniz yetki alanlarımızda ve limanlarımızda güvenlik olayları ile etkin mücadele edilmesi, caydırıcılık sağlayacak yasal düzenlemeler yapılması,

- Güvenlik ile ilgili yapılacak çalışmalarda personel yetkinliği, ekipman ve prosedür belirleme standartlarının oluşturulması,

- Türkiye'yi, IMO, ILO, Paris, Akdeniz ve Karadeniz MoU'da deniz emniyeti ve gemi denetim performansı açısından lider ve yönlendirici ülke haline getirmek,

- Deniz güvenliği ile ilgili IMO sözleşmelerinin uygulanması ve IMO toplantılarında Türkiye'nin etkin temsili deniz güvenliği ile ilgili IMO sözleşmeleri milli menfaatlerimiz doğrultusunda, gecikmeksizin uygulanmasına devam edilmelidir. IMO'nun tüm toplantılarına mutlaka katılım ve en üst düzeyde temsil sağlanması,

- IMO' nun tüm çalışma gruplarına fiilen katılım sağlanmalı alınacak kararlar ve standartlarda yapıcı rol oynayarak milli sanayimizi de yönlendirecek geliştirecek kararlar alınmasının sağlanması.

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 kurvaziyer limanı yapılması,

Dünya turizminde bu tercih doğrultusunda turizm ürünleri çeşitlendirilmeye çalışılmakta, kültür ve sürdürülebilir turizm çeşitlerine, alternatif turizm ürünlerine öncelik ve ağırlık verilmektedir.

Deniz turizmi ve araçları kamu kurumları tarafından sektörün paydaşlarının yeterince tanınmasına yönelik süreçlerin sektör temsilcileri ile birlikte gerçekleştirilmesi gelişime katkı sağlayacaktır.

Makrohedeflerimizi belirlemeli, genel önceliklerin ve bunların bölgesel bazda dağılımlarının yapıldığı bir stratejik turizm planı yapmalıyız. Genel ilkeler belirlendikten sonra planlamanın bölgesel bazda uygulanması gerekir.

5.3.2. 2035 Hedefleri

- 2035 yılında 60.000 adet yat kapasiteye ulaşması için gerekli alt yapı ve yat limanları 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 içerdiği için turizm stratejisi ve politikaları belirlenirken gereken önemin verilmesi ve önceliklerin sağlanması gerekir.

Planlama Çalışmaları

a) Ülke çapında ana sektörler arasında hangi bölgede hangi sektörün gelişimine öncelik ve ağırlık verilebileceğine karar verilmelidir. Tarım, sanayi, tekstil gibi her bölge kendine özgü alanlarına göre ayrıştırılmalıdır. Böylece turizmin öncelikli bölgeleri belirlenmiş olacaktır.

Ulusal ölçekte kalkınma planı çalışmaların akış şemasında ilk adımdır. Bu planın, ulusal ölçekte koruma ve kullanım dengesini ve ekonomik faydaları göz önüne alarak ülkemiz kıyıları ve deniz alanları için yapılması gereklidir. Bu temel çalışma ülke ekonomisi gözetilerek, tüm kıyı ve deniz alanlarında farklı bölgeler için bölgelere özel

doğal ekonomik kaynaklar, bunlardan yararlanacak ekonomik sektörleri ve bölgelerin sosyo-ekonomik özelliklerini düşünerek ve ulusal ve uluslararası ekonomik faydalar ve normlar ışığında bütünleşik olarak hazırlanmalıdır. Ulusal ölçekte kıyı ve deniz alanlarını master planları dinamik bir şekilde tamamlanmalıdır.

İlk aşama çalışmasına temel girdi kesinlikle ulusal ölçekte denizcilik ve kıyı envanterinin hazırlanması olacaktır. Bu çalışma yapılmadan ulusal veya bölgesel ölçekte bir planlama düşünülmesi yanlıştır. Bu çalışma üç yıl önce Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmış ve raporlar halinde 2010 yılında yayınlanmıştır.

b) Turizmin öncelikli olduğu bölgelerde turizm içi önceliklerin saptanması olacaktır. Bu, turizm bölgelerinin planlanması anlamına gelecektir. Örneğin Antalya'da kitle turizmine, Doğu Anadolu'da kültür, Karadeniz'de yayla turizmine, Ege'de de deniz turizmine ağırlık ve öncelik verilmesi imkanını sağlayacak, her şeyi her yerde yaparak turizm çeşitliliğimizi öldürmememizi ve hiçbir sektörün önünü kapamamamızı sağlayacaktır.

c) Bölgesel ölçekteki kalkınma planları: Ulusal ölçekteki kalkınma planları bölgesel ölçekteki kalkınma planlarının temeli olacaktır. Bölgesel ölçekteki planlarda farklı ekonomik sektörler, paydaşlar gözönüne alınacaktır. Ulusal Ölçekli Kalkınma Planları gereğince, deniz turizmi de öncelikli ekonomik sektörlerden biri olarak Bölgesel Ölçekli Kalkınma Planlarında yer alabilecektir.Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Planlaması (BKAY) olarakta tanımlandıracağımız bu aşamada bölgesel ölçekte kalkınma planlarında koruma (ekolojik) ve kullanım (ekonomik fayda) dengesinin kurulması gerekmektedir. Son yıllarda ülkemizde ve dünyadakıyı ve deniz alanları ve havzalarla ilişkileri bu temel çalışma için bütünleşik yaklaşımın ana parametreleri olmuştur.

Çalışmalar kıyı ve deniz alanlarını etkileyecek 'Havza'ları da içerecek şekilişde Bütünleşik Kıyı ve Havza Yönetimi adı altında yapılmaktadır.

d) Her bölgenin de kendi içinde planlaması gerekir. Örneğin yoğun yapılaşmanın olduğu Güllük Körfezi bölgesinin yük limanı bölgesi olarak ayrılması doğaldır. Aynı şekilde Gökova, Hisarönü ve Göcek körfezlerindeki koyların da koruma altına alınması, belirlenen yerlerin imara kapatılması gerekir. Kültür balıkçılığına açık denizlerde olmak koşuluyla yer ayrılmalıdır.

e) Kıyı şeridimizin sektörler arasındaki dengeli kullanımını sağlamak kıyı planlamasına katkıda bulunmak, deniz turizmi sektörünün geleceğe yönelik sürdürülebilirliğini sağlamak, doğa ve çevreye saygılı turizm anlayışını gelinmelidir.

f) Yerel Uygulama İmar Planları: Son aşamada BKAY ışığında, koruma-kullanım koşullarını gözeterek hazırlanacak çevre düzeni planlarında raporda da alt başlıklar olarak belirtildiği gibi sağlıklı ve düzenli kıyı alanları için doğal, tarihi, kültürel çevreyi koruyacak özel çevre koruma bölgeleri, yerel uygulama imar planlarında yer alacaktır.

Doğal olarak ulusal denizcilik ve kıyı envanteri hazırlanmış olması gerekir. Bu envanter, 2010 yılında yoğun bir akademik çalışmanın ürünü olarak Ulaştırma Bakanlığı için hazırlanan ve yayınlanan ‘’Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı, Turizm Yapıları Master Planı ve Balıkçı Barınakları Master Planı’’ olarak mevcuttur.

Ancak bu alt yapı envanteri 2010 yılına kadar mevcuttur. Geçen süre içerisinde bu çalışma üzerine gelişmeler ve değişiklikler eklenmeli ve güncelleştirilmelidir. Master plan raporlarına Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı arşivlerinden ulaşılabilir.

Ayrıca, deniz turizmi açısından yukarıda değinilen bu master plan çalışmalarında bilimsel araştırmalar sonucunda 2030 yılına kadar deniz ve kıyı turizmi (yat turizmi ve kurvaziyer turizmi) kapasiteleri ve projeksiyonları hazırlanmıştır.

Bu master plan raporları içerisinde işletilmekte ve planlanmakta olan kıyı yapıları ile deniz turizmi yapılarının tümü verilmiş ve ek olarak Türkiyenin Akdeniz çanağı ve Karadeniz içerisindeki konumunu güçlendirmek için gerekli planlamalar ve deniz turizmi, yapılar marinalar bunların yerleri ve kapasiteleri verilmiştir. Özellikle Karadeniz’de balıkçı barınakları incelenmiş ve yat turizmi için uygun olabilecekler ele alınmış ve öneriler sıralanmıştır.

Yapılacak çalışmalarda bu master planlarının deniz turizmi açısından bu ekonomik sektöre güç kazandırmak için yat turizme açılabilecek koyların buna bağlı marinaların yer seçimlerinin planlanmasında göz önüne alınması uygun görülmektedir. Koyların ve deniz alanlarının ve yasaklı bölgelerin korunarak deniz turizmine açılacak olanların saptanmasında koruma ve kullanım dengesi her zaman gözetilmelidir. Bunu başarabilmek ise ancak deniz/kıyı alanları taşıma kapasitesi çalışmalarının bilimsel olarak yapılması ile mümkündür.

Ülkemiz için bu bilimsel çalışmaların örneklerini hemen verebiliriz. Özel Çevre Koruma Bölgeleri olarak Göcek ve Fethiye koyları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Özel Çevre Koruma Kurumu adına 2007-2012 yılları arasında yapılmıştır.

Bu çalışmalara temel girdi olarak koyların jeomorfolojik yapıları, rüzgarlar ve gel git altında oluşabilecek akıntı modelleri ile kirlenme ölçütleri göz önüne alınmış ve ayrıca yat tip büyüklük ve bayrakları da gözetilerekten bu koylar için taşıma kapasitesini veren optimum yat sayıları saptanmıştır.

Bu çalışmalar raporda da yapılması gerekli olarak tanımlanan taşıma kapasitesi çalışmalarına örnek olabilir.

5.3.3. Kıyı Master Planları

Kıyı Master Planları ile bölgesel bazda hangi koyların yatçılığa ve mavi yolculuğa ayrılacağı, marinaların ve kıyı tesislerin nerelere yapılacağı, hangi koyların koruma altına alınacağı ve imara kapatılacağı, bu koylar imara kapatılacağı için, deniz turizmi tarafından kullanılmayan kıyı ve koylarda yapılabilecek tatil köylerinin yerleri ve kapasitelerinin, atık alımla ilgili alım ve arıtma ünitelerinin yerlerinin belirlenmesi gerekir.

Ayrıca, balık çiftlikleri, balıkçı barınakları, su sporları, dalış, günlük gezi koyları bu planlarda belirlenmelidir. Bunun için;

a) Kıyılardaki bazı yapılaşmaların yanlış arazi kullanım kararları ya da plansız olarak gelişmelerini önlemek için Türkiye kıyılarının bugünkü oluşumunu gösterir biçimde koruma, kullanma ve mülkiyet (kamu-özel) durumunu gösterir haritalarının yapılması gerekir.

b) Kıyı şeritlerimizdeki deniz turizmine uygun çok sayıda yasaklı bölgelerin tekrar değerlendirilmesi uygun olacaktır.

c) Turizm beldelerindeki atıl durumdaki yük iskeleleri kaldırılarak ihtisas limanlarına dönüştürülmelidir.

Bu raporun birinci bölümünde öncelikle 10. Ulaştırma Şurası 2009kararlarıyla ilgili gelişmelerin değerlendirmeleri yapılmıştır. Buna göre 2009'dan beri geçen süre içerisinde kıyı master planın yapılmadığı deniz ve kıyı turizm kapasitesinin belirlenmediği belirtilmiştir.

10. Ulaştırma Şurası değerlendirmelerinde, özetle yatçılık ve kuruvaziyer taşımacılığının kapasite artırımı ve buna bağlı yapılacak liman sayısının artırılması, bu limanların turizm merkezlerine bağlanması, Karadenizin, deniz ve deniz bağlantılı yayla turizmine açılması, balıkçı barınaklarının kısmen yat limanlarına dünüştürülmesi ve deniz sporlarının geliştirlmesi ön görülmüştür. Geldiğimiz noktada, bugün bu konular halen konuşulmaktadır.

Raporun ikinci bölümünde ise ülkemizdeki ve dünyadaki mevcut durum değerlendirilirken özellikle son 20 yılda uluslararası deniz turizminde bir patlama yaşadığı ortaya konmuş ve ülkemizde deniz turizminin getirisinin ülkemiz ekonomisindeki ciddi bir paya ulaştığı belirlenmiştir.

Bu gelişmelerin getirdiği sorunlar ve dar boğazlar ise raporun 3. bölümünde ayrıntılı olarak ortaya konulmuştur. Bu sorunlar ve dar boğazlardanortaya çıkan durum ise özetle, deniz turizmi ile ilgili yasa ve mevzuat düzenlemelerinin yeterli olmadığıdır.

Deniz turizminin alanları ve faaliyetlerinin çok sayıda bakanlık yetki ve sorumluluk alanlarına girmesinin yarattığı birbiri ile çelişen sorunlarının ise giderilmesi için bir koordinasyon kurulunun kurulması ön görülmüştür. Yasa ve Mevzuatla ilgili olarak yapılan değerlendirmelerde sektördeki eksik yönetmelik yanı sıra mevzuat fazlalığı ve karışıklığının da bu sorunları ve dar boğazı yarattığı belirtilmiştir.

Buna ek olarak kıyı tesislerinin imar planı onanması ve süreci ve uygulamalarda ortaya çıkan sorunlar raporda mevzuata ilişkin bölümde açık bir şekilde verilmiştir.

Deniz turizmsektöründe geleceğe yönelik eğilimler ve beklentilerin ülkemizde ve dünyada geleceğe yönelik eğilimler ve beklentiler ışığında belirlenmesi ve buna paralel olarak hedefler, politikalar ve stratejilerin saptanması gerekliliği raporda belirtilmiştir.

5.3.4. Yerel Uygulama İmar Planları

Son aşamada BKAY ışığında, koruma-kullanım koşullarını gözeterek hazırlanacak çevre düzeni planlarında raporda da alt başlıklar olarak belirtildiği gibi sağlıklı ve düzenli kıyı alanlarıiçin doğal, tarihi, kültürel çevreyi koruyacak özel çevre koruma bölgeleri, yerel uygulama imar planlarında yer alacaktır.Bu akış şeması içerisinde doğal olarak ulusal denizcilik ve kıyı envanteri hazırlanmış olması gerekir. Bu envanter, 2010 yılında yoğun bir akademik çalışmanın ürünü olarak UD Bakanlığı için hazırlanan ve yayınlanan

‘’Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı, Turizm Yapıları Master Planı ve Balıkçı Barınakları Master Planı’’ olarak mevcuttur. Ancak bu alt yapı envanteri 2010 yılına kadar mevcuttur. Geçen süre içerisinde bu çalışma üzerine gelişmeler ve değişiklikler eklenmeli ve güncelleştirilmelidir. Master plan raporlarıUlaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı arşivlerinde mevcuttur.

Ayrıca deniz turizmi açısından master plan çalışmalarında bilimsel araştırmalar sonucunda 2030 yılına kadar deniz ve kıyı turizmi (yat turizmi ve kurvaziyer turizmi) kapasiteleri ve projeksiyonları hazırlanmıştır. Bu master plan raporları içerisinde işletilmekte ve planlanmakta olan kıyı yapıları ile deniz turizmi yapılarının tümü verilmiş ve ek olarak Türkiyenin Akdeniz çanağı ve Karadeniz içerisindeki konumunu güçlendirmek için gerekli planlamalar ve deniz turizmi, yapılar marinalar bunların yerleri ve kapasiteleri verilmiştir. Özellikle Karadeniz’de balıkçı barınakları incelenmiş ve yat turizmi için uygun olabilecekler ele alınmış ve öneriler sıralanmıştır.Mersin Deniz Ticaret Odası tarafından ‘Çalışma Grubu’na gönderilen planlarda bu master plan çalışmalarına atıfta bulunulmuştur.

Master planlarının deniz turizmi açısından, ekonomik sektöre güç kazandırmak için yat turizme açılabilecek koyların buna bağlı marinaların yer seçimlerinin planlanmasında göz önüne alınmasında fayda olacaktır.Koyların ve deniz alanlarının ve yasaklı bölgelerin korunarak deniz turizmine açılacak olanların saptanmasında koruma ve kullanım dengesi her zaman gözetilmelidir. Bunu başarabilmek ise ancak deniz/kıyı alanları taşıma kapasitesi çalışmalarının bilimsel olarak yapılması ile mümkündür. Ülkemiz için bu bilimsel çalışmaların örneklerini hemen verebiliriz.

Özel Çevre Koruma Bölgeleri olarak Göcek ve Fethiye koyları Çevre Bakanlığı, Özel Çevre Koruma Kurumu 2007-2012 yılları arasında yaptırmıştır. Bu çalışmalara temel girdi olaraktan koyların jeomorfolojik yapıları, rüzgarlar ve gel git altında oluşabilecek akıntı modelleri ile kirlenme ölçütleri göz önüne alınmış ve ayrıca yat tip büyüklük ve bayrakları da gözetilerekten bu koylar için taşıma kapasitesini veren optimum yat sayıları saptanmıştır. Bu çalışmalar raporda da yapılması gerekli olarak tanımlanan taşıma kapasitesi çalışmalarına örnek olabilir.

5.3.5. Strateji

Ülkemizin genel turizm stratejisi belirlenirken sürdürülebilirlik ana ilke olmalıdır. Bu, ülke kaynaklarının, doğal ve tarihi değerlerinin korunarak uzun vadeli turizm yapmamızı sağlayacaktır.

Kar oranı ve katma değerleri yüksek olan sektörlere öncelik verilmelidir. Deniz turizmine, sahip olduğu rekabet avantajları ile birlikte bu iki özelliği de bünyesinde içerdiği için turizm stratejisi ve politikaları belirlenirken gereken önem verilmeli, öncelikler sağlanmalıdır.

Somut olarak turizm içi veya dışı diğer sektörlerle karşı karşıya gelindiğinde; Belirli bölgelerde öncelik deniz turizminin olmalıdır. Örneğin yatçılığın, mavi yolculuğun korunması gereken önemli bir koyu'nda hiçbir kıyı yapılaşmasına izin verilmemesi gerekir.

5.4. Denizcilik Eğitimi ve Kültürel Faaliyetler

5.4.1. 2023 Hedefleri

Halen geliştirme ve test aşamasında olan ve Gemi adamları 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 gemi adamı sayısının takibi yapılabilecek olup, bu sistemin yürürlüğe girmesi ile eğitim denetim yetkilendirme ve belgelendirme prosesleri arasında otomasyonu sağlanacaktır.

Gemi adamı arz talep dengesi ve 2023 yıllarına göre gemi adamı ihtiyacı tahmininin yapılması çalışmaları devam etmektedir.

Kaliteli eğitim iyi bir teknik altyapı ile mümkündür. Globalleşme ve Türkiye'nin Avrupa birliğine katılma isteği eğitilmiş elemanların dünya ve Avrupa ülkeleri ile rekabet edebilmesini gerektirmektedir. Bakanlığıın amacı sürekli gelişim, üstünlük, ulusal ve uluslararası standartlara uygunluk, mükemmeliyet kavramlarını içeren bir eğitim sistemini oluşturmaktır.

Mesleki denizcilik derslerini verecek eğitimci ihtiyacı açığının kapatılması amacıyla İtalya'nın proje liderliğinde, Fransa ve Litvanya'nın proje ortağı olduğu Avrupa Birliği kaynaklı Türkiye'de Denizcilik Eğitim ve Öğretiminin Güçlendirilmesi Projesi 2011 yılında kabul edilmiş ve Bakanlığımız ile bu konsorsiyum arasında Twinning Projesi olarak 2012 yılında başlamıştır.

Söz konusu projenin amacı uzun vadeli eğitim stratejileri geliştirerek, Türkiye'de gemi adamlarının Avrupa Birliği düzeyinde sertifikasyonunu sağlamak ve gemi adamları eğiticilerini eğitmektir. Hedefi ise; Denizcilik sektörü ulaştırma etkinliği ve emniyetinin arttırılması, gemi adamları ve yolcularının emniyetinin arttırılması, denizcilik eğitim ve öğretimi ile ilgili Avrupa Birliği müktesebatı ve uluslararası sözleşmelerle ulusal mevzuatın harmonizasyonunun sağlanmasıdır.

Proje süresi içerisinde, denizcilik eğitimi ve öğretimi ile ilgili uzun dönemli bir strateji planı (Avrupa Birliği Gereklerinin Karşılanması İçin Denizcilik Eğitimi Stratejisi) hazırlanacaktır. Denizcilik eğitimi ile ilgili ulusal mevzuatın ve eğitim müfredatının son gelişmeler ve ihtiyaçlar kapsamında güncellenmesi yapılacak ve en önemli unsur olarak denizcilik eğitimi veren okullardaki eğiticilerin eğitimine yönelik programlar düzenlenecektir.

34 Milyon Euro Bütçeli "Türkiye Denizcilik Mükemmeliyet Merkezi" isimli AB projesi çalışmalarında da ilerleme kaydedilmiştir. Söz konusu proje kapsamında son teknoloji simülatörler ve eğitim araç gereçleriyle donatılmış bir denizcilik eğitim merkezi kurulması amaçlanmaktadır. Bahse konu eğitim merkezi STCW Sözleşmesinde öngörülen eğitimlerin yerine getirilmesinde eğitimci ve araç gereç sıkıntısı çeken eğitim kurumlarının kullanımına sunulacaktır. Her tür ve seviyede mesleki ve teknik eğitim sisteminin ihtiyaçlarına göre ortak veri tabanı oluşturulacak ve denizcilik alanında ilgili birimlerin kullanımına açılacaktır.

Türk gemi adamlarının eğitim ve belgelendirme sistemini geliştirmek ve IMO nezdinde Türkiye'nin beyaz listedeki yerini korumak için gemi adamı eğitimi veren kurum ve kuruluşların STCW Sözleşmesi standartlarında eğitim vermesini sağlamak üzere izleme ve değerlendirme faaliyetlerinde bulunulmaya devam edilecektir. Ayrıca, denizcilik alanında, işletmede mesleki eğitim programlarının etkinliği ve verimliliği artırılacaktır. Bunlarla birlikte, en az bir Açık Deniz Eğitim Gemisi ile faaliyet gösterecek Açık Deniz Eğitim Merkezi kurulmalı ve denizcilik eğitimi veren Üniversiteler Çin, Hindistan örneğinde olduğu gibi kendi simülatörünü üretecek kapasiteye ulaşılmalıdır.

5.4.2. 2035 Hedefleri

IMO tarafından yayımlanan istatistikler, deniz kazalarının %90 oranında insan faktörüne dayalı olduğunu göstermektedir. Denizde can ve mal güvenliğinin sağlanabilmesi, deniz kazalarının önlenebilmesi Bakanlığımızın temel görevleri arasında

bulunmaktadır. Bu nedenle denizcilik eğitiminin uluslararası standartlara getirilmesi, AB ve IMO standartlarına uygun, ülkemiz deniz ulaştırma sektörünün ihtiyaçlarını karşılayacak kalifiye gemi adamlarımızın yetiştirilmesi, global amaçlar olan deniz güvenliğinin arttırılması ve deniz kirliliğinin önlenmesiyle doğrudan bağlantılıdır.

Denizcilik faaliyetleri uluslararası özellik taşımaktadır. Dolayısıyla bu faaliyetlerin her aşamasında görev alan elemanların nitelikli olması gerekmektedir.

Avrupa Birliğine girme sürecinde olan Türkiye'nin diğer alanlarda olduğu gibi deniz ulaştırması ve deniz güvenliği konusunda AB mevzuatına uyum sağlaması ve uygulamaların etkinliğinin artırılmasına önemli katkı sağlayacak kaliteli denizciler yetiştirmesi gerekmektedir.

Ayrıca, 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 sunulmalıdır.

5.5. Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler

5.5.1. 2023 Hedefleri

- Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı ile Bütünleşik Kıyı Alanları Planları ile uyumlu bir şekilde tüm kıyıları ve yapılarını kapsayacak, aynı zamanda ilgili tüm kurumların uymasının zorunlu olduğu, liman gelişim bölgelerinin içerecek, belirli dönemlerde güncellenecek bir master plan yapılması,
- Çandarlı Limanının iki aşaması, Mersin Konteyner Limanının 2 aşaması ve Filyos Limanının ilk aşamasının hinterland bağlantıları ile hayata geçirilmesi,
- Yıllık 5 milyon ton veya 500 bin TEU veya 100 bin araç elleçleyen liman tesislerinin hinterland bağlantılarının iyileştirilmesinin sağlanması, limanların yol bağlantılarının şehir trafiğinden ayrı tutularak çevre yolları ile bağlantısının planlanması ve yapılması,
- Çevre dostu ve alternatif enerji kaynaklarının gemilerde kullanımının yaygınlaştırılması ve teşvik edilmesi,
- Türk dış ticaret taşımalarından elde edilecek navlunun yurtiçinde kalabilmesini teminen Türk bayraklı filonun kullanılmasının teşvik edilmesi, bunun için filonun yenilenmesi ve gençleşmesi ve nicel olarak gelişmesinin sağlanması,
- TUGS'a kayıtlı gemilerin ülkemiz limanlarını kullanmadan gerçekleştirecekleri seyirlerin yük taşıma bilgisine ve hangi limanları uğrak yaptığına dair

yıllık verilerin tutulması,

- Ege, Akdeniz ve Karadeniz'i uğrak yapacak kruvaziyer taşımacılığının yeniden başlatılması,
- Tüm yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerini anlık gösterecek bir ulaştırma veritabanı oluşturulması,
- Ortak yönetim çatısı altında faaliyet gösterecek liman bölgelerinin oluşturulması,
- Dünya konteyner piyasasında daha iyi bir konuma gelebilmek için, bölgesel (Karadeniz, Akdeniz) konteyner endeksi İSTCON'un oluşturulması,
- Kabotaj sınırları içerisindeki tüm kıyı tesislerinin çevreye duyarlı, belgeli hale getirilmesi,
- 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 tek pencere sistemlerinin tam kullanımı ile sağlanması, deniz ihtisas gümrüğü gibi üst düzey koordine kurumların tesis edilmesi.
- Türkiye deniz sigortaları ulusal planının hazırlanması, deniz sigortasına ilişkin tüm uygulama ve düzenlemelerin tek plan üzerinden tatbik edilmesi,
- Faaliyet alanlarına göre aynı amaçlı liman ve iskelelerin, tek yönetim altında birleştirilmesi yönünde teşviklerin verilerek daha büyük kapasiteli liman komplekslerinin kurulmasının 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,
- Karayollarının yolcu ve yük taşımacılığındaki araç yoğunluğunun azalmasını teminen denizyolu taşımacılığını teşvik edici tanıtım faaliyetlerinin arttırılması,
- Deniz ticaret hukuku üzerine ihtisaslaşmış mahkemelerin özellikle deniz ticaret hacminin diğer bölgelere göre yoğun olduğu yerlerde, bölgesel olarak faaliyet gösterecek şekilde yaygınlaştırılması,
- Kabotajda faaliyet gösteren gemi ve limanların kapasitesinin arttırılması,
- Devlet tarafından desteklenen ya da kamu eliyle yönetilen firmaların haksız rekabet içinde yer alıp almadığına dair araştırmalar yapılması,
- 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,

- Liman işlemlerini en hızlı hale getirebilmek için, bu alanda yetkileri bulunun tüm kurum/kuruluşların koordinasyonunu sağlayabilecek liman otoritesi adı altında idari bir yapının kurulması,
- Türkiye'de inşa edilen askeri gemilerin (Milgem) ihraç potansiyelinin araştırılması,
- Açık deniz rüzgar, dalga ve gel-git enerjisinin ülkemizde uygulanmasına yönelik ve derin deniz madenciliğinin potansiyelinin tespiti amacıyla Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile koordineli araştırmaların yapılması.
- Liman tarifelerinin maliyet bazlı olarak belirlenmesi ve kurulacak liman otoriteleri tarafından kılavuzluk-römorkaj hizmetleri dahil fahiş fiyatlandırmaların önüne geçilmesi,
- Altyapı sorunları çözülemeyecek olan ve 1 milyon ton ya da 200 bin TEU ya da 20 bin araç elleçleme kapasitesinin altındaki kıyı yapılarına inşaat izninin verilmemesi,
- Dünyada deniz taşımacılığındaki teknolojik gelişmeleri ve değişimleri takip ederek ülkemizin buna göre bir strateji belirlemesi konusunda çalışacak Tübitak v.b. gibi bir birim kurulması,
- İç taşımacılıkta Ambarlı – Kartal, Ambarlı-Yalova, Silivri – Mudanya, Silivri – Bandırma, Kabataş – Mudanya feribot, Ro-Ro hatlarının açılması,
- İstanbul Boğazı boyunca en az 2 yeni arabalı vapur hattı için uygun bölgelerin tespit edilmesi,
- Limanlarımızda gemilerin tamamen karadan vergisiz düşük maliyetli elektrik tedariği için alt yapı oluşturulması,
- Temiz Alternatif yakıt seçeneklerinden LNG'nin performansının takip edilerek uygun görülmesi halinde kullanımının teşvik edilmesi,
- Transit ve ÖTV'si sıfırlanmış akaryakıt ikmallerinin etkin kontrolü ve seyir emniyeti için hizmet gemileri, motorları ve tankerleri için hizmet verdikleri bölgenin bitişiğinde bağlama limanları oluşturulması,
- Denizcilik sektörüne yönelik politika araştırmaları yürütecek, sektör ilgililerini bir araya getirip denizcilik alanındaki sorunların gündeme getirilmesine, tartışılmasına destek olmayı amaçlayacak ve politika oluşturma ve uygulama sürecinde uzman bir politika enstitüsü kurulması,
- Türkiye'ye uygun bir liman modeli yönetimi Ulaştırma Bakanlığı uhdesinde hayata geçirilmesi, bu yönetimim, Kıyı Yapıları Master Planının yapılmasından, uygulanmasından ve denetlenmesinden sorumlu olması, piyasada rekabeti tesis edici önlemleri alması.

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 P&I Koruma ve Tazmin Sigortasının Uluslararası Grup Kulüpleri denilen saygın P&I sigorta birliğinin üyesi olması,
- Türk gemi filosunun en az % 10'unun doğa dostu alternatif yakıt kullanan gemilerden oluşturulması,
- 1 milyon ton ya da 200 bin TEU ya da 20 bin araç elleçleme kapasitesinin altındaki kıyı yapılarına işletme izninin verilmemesi.

5.5.3. Deniz Ticareti Projeleri

5.5.3.1. Çevreci Denizcilik Açılımları

Her alanda olduğu gibi denizcilikle ilgili tüm alanlarda da çevreye duyarlı üretim yapmak ve çevreyi kirletmeden deniz ulaştırması ve diğer ilgili faaliyetlerde bulunmak her geçen gün daha da önemli hale gelmektedir. Bu amaçla;

- Avrupa Birliği ile çevre alanındaki müktesebat başlığını açmış bulunduğumuzdan, bu alandaki AB mevzuatı hakkında detaylı inceleme yapılmasında,
- AB Çevre mevzuatı hakkında bilgili uzmanlar yetiştirilmesinde,
- Yük ve yolcu gemilerinin uydu destekli olarak denizi kirletmeleri bağlamında denizlerimizde denetlenmesinde,
- Atık alım tesisleri inşası ve bunların bütün kıyılarımızda planlanmasında,
- Gemi inşa sanayinde çevre duyarlı üretim yapılması için denetimler yapılarak, bu konuda başarılı tersanelerin ödüllendirilmesinde,
- Çevre duyarlı denizcilik teknolojileri geliştirilmesi için özellikle üniversiteteknoparkları olmak üzere teknoloji üreten firmalara destekler verilmesinde,
- MARPOL ve MARPOL Ek-6 benzeri mevzuat hakkında Türk denizcilik sektörüne bilgilendirme seminerleri yapılmasında,
- IMDG Code çerçevesinde kimyasal yüklerin güvenle taşımasının yapılması için adımlar atılmasında ve bu bağlamda ilgili standartların Türkiye'de tüm ulaştırma modlarında hayata geçirilmesi için çalışmalar yapılmasında,
- Liman inşa ve liman yönetimi aşamalarında çevre kriterlerinin (ÇED raporuna ek olarak) dikkatle denetlenmesinde (Çevreve Şehircilik Bakanlığı desteği ile),

- Tenezzüh teknelerinin ve marinaların çevre kirliliği bağlamında sürekli ve gerekirse uydu ya da CCTV sistemleri destekli olarak denetlenmesinde,
- Denizcilik sektörlerine malzeme imal eden firmaların çevre standartları bağlamında denetlenmesinde, bu çerçevede ilgili firmaların uluslararası standartları (CE işareti ve Wheel Mark gibi) alma yönünde teşvik edilmesinde,
- IMO ve benzeri kurumlarda, denizlerimizde seyir yapan gemiler bağlamında, çevre ile ilgili tedbirler çerçevesinde haklarımızın azami olarak savunulmasında,
- Gemi sökümü ile ilgili olarak standartlar geliştirilmesinde ve bu çerçevede gemi söküm merkezleri kurularak bunların denetlenmesinde,
- Bir deniz çevresi felaketi (deniz kazalarına ek olarak) durumu için (gerekirse AFET Genel Müdürlüğü ile koordineli olarak), örneğin Karadeniz'de kurulacak Offshore platformlarda Kaliforniya Körfezi örneğine benzer bir kaza durumunda, afet senaryoları ve eylem planları oluşturulmasında,
- Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği kapsamında, atık alımı, atık kabul tesisleri ile mavi kart sistemi"ne ilişkin olarak tüm kıyılarımız için oluşturulması gereken atık alım noktaları ve alt yapısının ilgili kurum/kuruluş tarafından organize edilmesi, bu çerçevede,Atık Su Otomasyon Sistemi (ASOS Projesi) nin, pilot bölge olan Fethiye-Göcek de gerçekleştirildiği, nihai hedef olarak öncelikle Akdeniz ve Ege liman, koy ve marinalarından sonra Marmara ve Karadeniz Bölgelerinde de tesisi,
- Gemilerden ayrı olarak, yatlar ve benzeri küçük deniz araçları için Atık Alınması ve Atıkların Kontrolüne İlişkin Yönetmeliğin / Genelge'nin hazırlanmasının, faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

5.5.3.2. Yeşil Liman Projesi

Ülkemizde son zamanlarda denizyolunun aktif olarak kullanılmasına yönelik geliştirilen ve uygulanan politikalar sonucunda, deniz yoluyla taşınan yolcu ve yük taşımalarında büyük artışlar kaydedilmiştir. Bu taşımalarda lojistik zincirin en önemli parçalarından biri olan limanlar, genellikle kentin merkezinde veya yakınında hizmet vermektedir. Limanların çevre duyarlılıklarının daha da artırılması ve daha yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılmasının gerekliliği düşünülerek "Yeşil Liman" (Green Port) projesi başlatılmıştır.

Avrupa Birliği Katılım Stratejimizin ana akslarından birisi olan "Temiz Denizler ve Kıyılara Ulaşma" hedefimizle de uyumlu olan bu proje ile Avrupa Birliği'nin çevre ve iklim değişikliği politikaları ile aynı doğrultuda limanlardan kaynaklı kirlenmelerin önüne geçmek

için çok önemli bir adım atılmış olacaktır. Avrupa Birliği, Beyaz Kitap'ta 2050 yılı itibariyle ulaştırma sektörünün büyümesi engellenmeden gemi kaynaklı CO2 emisyonunun %40 oranında azaltılmasını hedeflemektedir.

Dünyanın önde gelen bir birçok liman tesisi tarafından "Yeşil Liman" projelerinin uygulandığı ve bir saygınlık unsuru olarak kullanılmakta olduğu düşünüldüğünde, ülkemizin önde gelen liman tesislerinin beklenen hassasiyeti göstereceği, yapılacak çalışmaların vatandaşlarımızın sağlıklı bir çevre içerisinde hayatlarını sürdürmesi yönünde önemli katkılar sağlayacağı değerlendirilmektedir.

"Yeşil Liman" projesi kapsamında Bakanlığımızca yapılacak çalışmalar ve incelemeler neticesinde belirlenen şartları yerine getiren liman tesislerine "Yeşil Liman" sertifikası ile özel tasarlanan logonun kullanımına izni verilerek, kamuoyuna duyurulması kararlaştırılmıştır.

5.5.3.3. Engelsiz Denizler Girişimi

Engellilerle ilgili günümüze kadar sağlanan gelişmelerin temelini; engelli kişinin insan hak ve temel özgürlüklerinden tam ve eşit şekilde yararlanmasını ve topluma tam ve etkin bir şekilde katılımlarını sağlamak oluşturmaktadır. Bu çerçevede dünyada değişen koşullara göre engellilere yönelik çeşitli politikalar, normlar ve standartlar geliştirilmiştir. Bu gelişmeler, ülkemizde de engelliler konusunun değerlendirilmesi ve politika üretilmesi zorunluluğunu doğurmuştur.

Yaklaşık olarak 7,5 milyon engelli vatandaşımızın yaşadığı ülkemizde, denizyolu taşımacılığını seçen hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların deniz araçlarını güvenli ve sağlıklı bir şekilde ulaşması ve kullanması yönünde gerekli tedbirlerin alınması bu kapsamda daha da önem kazanmıştır.

Bu doğrultuda, Bakanlığımızca denizyolunu tercih eden engelli yolculara direk olarak hizmet veren tesis/işletme/kurum/kuruluşların bu konuda gerekli tedbirleri almaları, yolcuların mağdur edilmemesi ve verilen hizmetlere ilişkin olarak yolculara gerekli tüm kolaylığın sağlanarak, engelli yolcuların diğer yolcularla eşit şartlarda seyahat edebilmesine yönelik imkanların, herhangi bir ek ücret talebinde bulunulmaksızın yerine getirilmesi amacıyla "Engelsiz Denizler Projesi" yürütülmeye başlanmıştır.

Yürütülen proje ile engelli vatandaşlarımızın tercih ettikleri gemiye liman ve iskeleden ulaşımı ile seyahat sonunda, gemilere giriş ve çıkışlarında yaşadıkları problemleri azaltmaları yönünde işletmelerin gerekli tedbirleri almaları hedeflenmektedir.

“Engelsiz Denizler Projesi” kapsamında engelli vatandaşlarımıza tüm yolcu limanı ve iskelelerin daha güvenli bir biçimde hizmet vermeleri amaçlanmaktadır.

* Engelli, yaşlı ve bebek arabalı yolcuların kullanabileceği rampa sistemleri,

* Engelli yolcular gemiye girdikten sonra özellikle feribotlarda, salonlara çıkabilmeleri için asansör sistemleri,

* Belli yolcu kapasitesine sahip ya da yeni inşa edilecek yolcu gemilerinde engelli tuvaletlerinin standart hale getirilmesi,

* Yolcu salonları ve terminaline ulaşım alanlarının düzenlemesinde;

Teknik ve idari düzenlemelerin yerine getirilmesi yönünden ilgili tesislerin teşvik edilerek vatandaşlarımıza daha yüksek standartlarda hizmet sunulması sağlanacaktır.

5.5.3.4. Teknepark Projesi

Halkının büyük bir bölümü deniz kıyısında veya kıyıya yakın bölgelerde yaşayan ülkemizde amatör denizcilik istenilen ölçüde gelişme sağlayamamıştır. Amatör denizcilik halkımızın gözünde maddi gelirinin çok üzerinde olan lüks bir denizcilik faaliyetidir. Tekne veya yat sahibi olan vatandaşlarımızın da en büyük sorunu güvenli ve uygun maliyetli barınaktır. Ekonomik ve çevre koşullarının iyileştirilerek, halkımızın amatör denizciliğe teşvik edilmesi gerekmektedir.

Bu kapsamda Tekne Park Projesi; tekne sahibi olan vatandaşların teknelerini güvenli ve ucuz bir şekilde barındırabilecek ve tekne bakım-onarım işlemlerini yapmalarına imkân sağlayacak alanlarını oluşturulmasını, 3 tarafı denizlerle çevrili ülkemizde bireysel denizcilik faaliyetlerinin lüks bir yaşam tarzı formatından çıkmasını amaçlamaktadır. Tekne Park Projesi, ekonomik, sosyal ve çevresel faydaları yanında amatör denizciliğin düzenli gelişmesini olumlu yönde etkileyecektir.

Ayrıca, kıyı şeridinin düzensiz ve kontrolsüz kullanımın engellenmesi yönünde, yerel yönetimlere kaynak yaratıcı bir uygulama projesi olacağı değerlendirilmektedir.

5.5.3.5. AR-GE ve Yeni Projeler

A- Liman ve terminal bölgelerinde oluşan hava kirliliğinin ve sera gazlarının azaltılması projesi:

Limanların ve terminallerin özellikle yerleşim bölgelerine yakın olduğu durumlar dikkate alınarak, liman/terminal operasyonları sürecinde gemilere sahilden elektrik

beslemesi yapılmasını mümkün kılacak sistemlerin Türkiye'de uygulanabilirliğinin değerlendirilmesinin ve finansal analizinin yapılmasının önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Liman/terminal bölgelerinde gemilerin yardımcı makinelerinde fosil yakıt kullanımından kaynaklanan yoğun kirliliğin engellenmesi, uygun olan durumlarda sahile sağlanan enerjinin yenilenebilir enerji olması halinde sera gazlarının azaltılması amacıyla bu sistemlerin kullanımında dünyada artış görünmektedir.

B-Green Port" sertifikasyon sürecinin "Green Airport" sertifikasyon süreci ile uyumlaştırılması:

Limanların çevre duyarlılıklarının daha da artırılmasıve daha yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılmasının gerekliliği düşünülerek Bakanlığımız Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından başlatılan "Yeşil Liman" (Green Port) sertifikasyon süreci denizcilikte çevreci açılımların önemli bir parçası olarak görülmektedir. Şartları tanımlanmış olan "Green Port" sertifikasyonunun uluslararası tanınırlığının arttırılması ve sektör tarafından yüksek seviyede benimsenmesi amacıyla sertifikasyon sürecinin, benzer amaçları taşıyan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından uygulanan "Green Airport" süreci ile uyumlaştırılmasının, süreçlerin iyileştirilmesinin ve uluslararası çapta tanıtılmasının önemli olduğu düşüncesindeyiz. Konuyla ilgili öneriler aşağıda yer almaktadır:

"Green Airport" sertifikasyonununda kuruluşların ödeyeceği yetki belgesi, ruhsat, sertifika gibi izin belgelerinin temdit ücretlerinde %20 indirim yapılarak sektör teşvik edilmektedir. Bir havaalanındaki tüm kuruluşların bu şartları yerine getirmesi halinde bu havaalanında hizmet veren tüm kuruluşların yetki belgesi, ruhsat, sertifika gibi izin belgelerinin temdit ücretlerinde %50 indirim yapılmaktadır. "Green Port" sertifikasyonunda ise böyle bir teşvik mekanizması bulunmamaktadır. Limanların teşvik, indirim vb. yöntemlerle sertifikasyona özendirilmesinin daha etkin sonuçlar vereceği düşünülmektedir.. "Green Airport" sertifikasyonununda sera gazı emisyonlarının izlenmesi, yetkili kuruluşlarca doğrulanması ve her yıl emisyonların azaltılması bir koşul olarak tanımlanmıştır. "Green Port" sertifikasyonunda ise bu yönde bir gereklilik bulunmamaktadır."Green Port" ve "Green Airport" sertifikasyonlarında ISO 9001, 14001 ve 18001 sertifikasyonlarının herhangi bir kuruluş tarafından değil, TURKAK akreditasyonu olan belgelendirme kuruluşları tarafından yapılması uygulanan sistemlerin

güvenilirliğini, uluslararası tanınırlığını ve sürdürülebilirliğini sağlayacaktır (http://web.shgm.gov.tr).

C- "Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Araştırma Odaklı Yenilikçi Kümelerle Örgütlü ve Rekabetçi Bilgi Bölgelerinde İntermodal Taşımacılık Ağlarına Doğru (InTRaRegio)" Projesi:

AB'nin Yedinci Çerçeve Programı kapsamında Almanya (Bremen), İspanya (Kanarya Adaları), İtalya (Calabria), Bulgaristan (Rusçuk) ile Doğu Marmara bölgeleri arasında intermodal taşımacılık sistemlerinin tasarımı, planlanması ve işletilmesini amaçlayan ve 1,6 milyon Avro toplam bütçeli "InTraRegio" projesinin Türkiye'den 4 ortağı bulunmaktadır: Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (ülke koordinatörü ve kamu temsilcisi),Uluslararası Nakliyeciler Derneği (sektör), İstanbul Teknik Üniversitesi ve Koç Üniversitesi (bilim/araştırma temsilcisi) yer almaktadır.

Proje 2012-2014 arasındaki 3 yıllık süreyi kapsamakta olup Ar-Ge ve yenilikçilik odaklı intermodal taşımacılığın geliştirilmesini hedeflemektedir. Bu proje kapsamında 2012 yılında bölgelerin mevcut Ar-Ge ve yenilikçilik odaklı intermodal taşımacılık sektörü mevcut durum analizlerinin çıkartılması çalışmalarına başlanmıştır.

İntermodal taşımacılık sistemlerinin entegrasyonu, sistem tasarımı ve en iyi yönetim sistemlerinin oluşturması yönünde sorunlar ve ihtiyaçların belirlenmesinin ardından, çeşitli bölgelerde gerçekleştirilecek olan eğitim amaçlı ortak çalıştaylar ve kamuoyu bilgilendirme aktivitelerden de elde edilecek sonuçlar karşılaştırılacak, farklı bölgeler için en uygun çözümler belirlenecektir.

Her bölgedeki veriler analiz edilmekte, kurumsal ve sektörel altyapılar belirlenmektedir ve bunu müteakiben ortak bir eylem planı çıkartılması çalışmalarına başlanacaktır.

Bölgelerin ortak strateji belirleme toplantıları, zayıf oldukları alanlarda diğer bölgelerdeki iyi uygulama örneklerini görmeleri, personel değişimlerinin yapılması, ortak tanıtım faaliyetleri gerçekleştirilmesi ve bölgelerde sektörde kullanılan teknolojilerin (donanım, yazılım, sistem, yöntem vs.) transferi gibi iş paketleri bulunmaktadır.

D- Doğu Marmara Bölgesi'nin İntermodal Yapılanması Bağlamında "InTraRegio" Projesi kapsamında kurulan TRaceM Projesi: Doğu Marmara Bölgesi'nin imalat sanayi tarafından yaratılan istihdamın beşte birinden fazlasını tek başına sağlayan taşımacılık

sektörünün sağlıklı bir şekilde gelişmesini sağlayacak mekanizmaları geliştirmek temel önceliklerimiz arasında yer almaktadır. Bu bölgemizde taşımacılık sektörünün yenilikçilik çerçevesinde yeniden yapılandırılması, hem imalat sanayimizin uluslararası ölçekte rekabet üstünlüğünü devam ettirebilmesi için bir ön koşul olarak ön plana çıkmakta, hem de bölge illerinin yaşanabilirliğini artırma çalışmaları için sağlam bir temel teşkil etmektedir.

Bu amaçla, Doğu Marmara Kalkınma Ajansı öncülüğünde Şubat 2013 tarihinde kurulan "Doğu Marmara Taşımacılık Kümesi", intermodal taşımacılık odaklı olmak üzere, aşağıdaki çalışmaları yürütecektir:

- Bölgesel ihtisaslaşma alanlarının belirlenmesi
- Belirlenen alanlara ilişkin niş konuların belirlenmesi
- Bağlantı sektörler ile ilişki ağlarının oluşturulması
- Üniversitelerin ve araştırma kuruluşlarının bu alanlara göre yeniden yapılanması
- Kamu kurumlarının ilgili alanlara yönelik destek mekanizmaları oluşturması
- Belirlenen ihtisas alanlarında bölgenin küresel rekabet üstünlüğünün elde edilmesi.

Kümenin mevcut üyeleri, InTraRegio projesinin Türkiye'deki ortaklarıdır (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, İstanbul Teknik Üniversitesi ve Koç Üniversitesi).

Lojistik sektörünün bölgedeki diğer paydaşlarının da katılımıyla, Pendik'in doğusu, Kocaeli, Bolu, Düzce, Sakarya illerini kapsayan Doğu Marmara bölgesinde intermodal taşımacılığın geliştirilmesine yönelik araştırma ve geliştirme çalışmalarının sektörün tüm paydaşlarını bir araya getirerek desteklenmesi, Türkiye uluslararası eşya taşımacılığı ve lojistik sektörü için ciddi katkılar sağlayacaktır.

5.5.3.6. Uluslararası İlişkiler ve Hukuksal Düzenlemeler

5.5.3.6.1. Türk P&I Şirketi Kurulması Projesi

Ülkemizde milli bir deniz sigorta kulübü (Koruma ve Tazmin Sigortası) bulunmaması da denizcilik sigortalarındaki etkinliğimize azaltan bir unsurdur. Bu kapsamda milli bir P&I şirketi kurulması için çalışmalara başlanmış ve projenin hayata geçmesi için somut adımlar atılmıştır.

Türk P&I Sigorta Şirketi Kurulması Projesinin gerekçeleri olarak,Türkiye'de hâlihazırda P&I sigortası sağlayan yerli bir kuruluş bulunmamakta bu hizmet yurtdışından

P&I kulüpleri veya sigorta şirketleri tarafından temin edilmektedir. Bu durumun analizinde aşağıdaki sonuçlar ortaya çıkmaktadır:

1-Yurt içinde bu sigorta hizmetini veren yerli bir kuruluş bulunmadığından, donatanlarımızca P&I sigortası için ödenen primler yurtdışına gitmektedir. Türk P&I kurulmasının ardından bu finansal kaynak yurtiçinde kalacaktır.

2-Kabotaj hattında oluşabilecek vakalarda, Türk mevzuatı kullanılacağından idari işlemler çok daha hızlı tamamlanacak ve sorunlar ivedi bir şekilde çözüme kavuşacaktır.

3-Türk P&I tarafından Türk Boğazları geçişi için isteğe bağlı teminat bedeli belli bir sigorta hizmeti verilebilecektir. Türk P&I Sigorta Kuruluşu, Türk mevzuatına tabi olacak ve Türkçe dilini kullanacaktır.

4-Verilecek sigorta hizmetinde, uyuşmazlıklarda Türk Mahkemeleri yetkili kılınacaktır.

5-Türk Loydu ile karşılıklı mutabakat ile çift üyelikte teşvikler uygulanabilecektir.

6-Türk denizcilik ve sigorta sektörlerinin uluslararası itibarı artacaktır.

7-Yeni bir istihdam sahası yaratılacaktır.

Projenin hayata geçirilmesi ile 2023 yılında, coğrafi bölge ve tonaj sınırı olmaksızın tüm denizcilik alanında sigorta hizmeti sunabilen milli bir P&I sigorta şirketine sahip olunması hedeflenmektedir.

5.5.3.6.2. Deniz Ticaretinde Elektronik Belgelerin ve Yöntemlerin Kullanımı İle Bürokrasinin Azaltılması Konusunda Sektörel Hedefler

Bürokrasinin azaltılması için deniz ticaret trafiğinde en etkin entegrasyon modelinin ne olması gerektiği tespit edilmelidir. Bu tespit için sıralanması gereken hareketler dizisi ise;

Birincisi; bürokrasi, evrak fazlalığı ve karışıklığını azaltmak için devlet resmi otoritelerinin tek bir siber altyapı sistemine geçilip gerekli tüm bilgilerin acente veya armatör tarafından bu sisteme aktarılıp kontrolünün de buradan tek elden yapılması büyük deniz ticaret trafiğini kolaylaştırma yönünde büyük katkı sağlayacaktır. Kişiye bağlı uygulamaların kaldırılmasının en önemli adımı merkezi kontrol sisteminin tek pencere uygulaması ile hayata geçirilebilmesidir.

Tek bir veri sisteminden yapılacak olan veri girişleri işlemler daha hızlı ve daha doğru olarak yapılacağı gibi, tüm ortak bilgilerin dışında diğer kurumların işlemlerini ilgilendiren veri giriş sistemi daha fonksiyonel olacaktır.

Örneğin tek pencere üzerinden ekli işlemlerin tek seferde yapılması gibi. (Buradaki tek pencere ifadesi çalışmaları yapılan Gümrük ve Ticaret Bakanlığının tek pencere sistemi değildir.)

Fakat öncelikle ele alınması gereken konu olarak, bürokrasinin azaltılmasından önce güvenli ticaret ortamının sağlanması için gümrük+liman işletmeleri, acentelerin elektronik ortamda birbirinin yaptığı işlemleri görerek; Eşyanın, gümrük ve taşıyıcı ile ilişkisinin kesildiğini gören liman işleticisi kuruluşların eşyayı doğru kişiye teslim edeceği bir sistemin kurulmasının gerekliliği sağlanmalıdır.

Bu konudaki pratik uygulamalar için en yüksek verimli kullanım alanının meydana getirildiği son tarih olarak 2023 yılıbaz alınmalıdır.

Bu hususta ki ikincil hedef 2035 yılı baz alınarak deniz ticaret trafiğinde elektronik belgelerin kullanılması olarak değerlendirilmelidir. Elektronik belgelerin kullanılması işlemleri daha doğru bilgi ve veri girişlerini sağlayacağından; kişilerin, kurumların ve kuruluşların sorumluluklarını artıracak işlemlerin daha hızlı ve düzenli olarak yapılmasını sağlayacaktır. Göz ardı edilmemesi gereken sorun ise, sistemleri veri bazlı olacağından sistem arızaları veya yavaşlamalarında ticaret trafiğinin aksamaması için gereken yedekleme veya destek altyapısının mutlaka tesis edilmesinin gerekliliğidir.

5.6. Kıyı Yapıları Düzenlemesi

5.6.1. 2023 ve 2035 Hedefleri

1- Yeni Liman Alanları, Enerji, Turizm ve Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yer Seçimi İçinEntegre Kıyı Alanları Yönetiminin Sağlanması

- Kıyının farklı kurum/kuruluş temsilcilerinden oluşan bir kıyı kurulu vasıtasıyla farklı sektörlerin ihtiyaçlarını dengeli olarak ele alacak şekilde yönetilmesi ve ülke ve il ölçeğindeki bütünleşik kıyı alanları planlanması sürecinin bu kurul vasıtasıyla koordine edilmesi ile prosedürlerin kısaltılması,
- Tüm kıyı kullanımlarında ”kamu yararı” ilkesinin ön plana çıkarılması ve tüm kurum ve kuruluşların yatırım programlarında “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Strateji Belgesi ve Eylem Planı”nı referans alması,

- Farklı sektörlerin ihtiyaçlarına yönelik olarak organize olmuş alanların planlaması yapılmalı ve kara ve kıyıdaki yapıların, özellikle limanların kıyı kenar çizgisinin geri sahasındaki kullanımlarının kentsel kullanımların baskısı altında kalmasını önleyecek şekilde, bir arada ele alınması,

- Kıyı Yapıları Master Planları ile ilgili sektörlerin ihtiyaç duyduğu yeni kıyı tesislerinin konum, büyüklük, fonksiyon ve işletmeye açılma zamanlaması tespit edilerek, günümüz koşulları çerçevesinde dinamik bir plan yapısı oluşturulması ve kıyıdaki yatırımların yer seçimleri için Bütünleşik Kıyı Alanları Planlarındaki stratejiler ve korunan alanların yön gösterici olması,

- Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı'nın, Ulaştırma Ana Planı ile bağlantılı olarak güncellenmesi,

- Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı ve Bütünleşik Kıyı Alanları Planlarında liman sahalarının gelişmeye/genişlemeye müsait, lojistik merkez olarak hizmet verebilecek kapasitedeki alanlarda planlanması,

- Kıyı Yapıları Master Planlarının Ülke ve Bölge Mekansal Strateji Planları için veri olarak kullanılması.

2- Türkiye Kıyıları ve Kıyı Yapıları Bilgi Bankasının Oluşturulması

- Internet erişimi olan kıyıdaki tüm paydaşların yetkileri çerçevesinde bilgiye erişebileceği bir kıyı ve kıyı yapıları bilgi bankasının coğrafi bilgi sistemi tabanlı olarak oluşturulması,

- Türkiye Kıyıları ve Kıyı Yapıları Bilgi Bankası'na tüm kıyılardaki çevresel, ekolojik, topografik ve oşinografik özellikler ve rüzgar / dalga gibi bilgi atlaslarının üniversiteler ve yetkili kurum/kuruluşlar tarafından internet üzerinden güncellenebilecek ve veri paylaşımı yapılabilecek şekilde eklenmesi,

- Türkiye Kıyıları ve Kıyı Yapıları Bilgi Bankası'na imar planı onaylı kıyı yapılarının yetkili kurumlar tarafından Coğrafi Bilgi Sistemine uygun şekilde eklenmesi

- Oluşturulacak Bilgi Bankası'na veri ekleme ve güncelleme yetkilerini koordine edecek bir birim kurulması,

- Bilgi Bankasının, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı TÜMVERİ çalışması ile entegre olması.

3 - Kıyı Yapılarının Planlanması ve Liman Kapasitelerinin Belirlenmesine Yönelik Ulusal Standartların Oluşturulması ve El Kitabı Haline Getirilmesi

- Tüm kamu kurumları, özel sektör ve üniversitelerin ortak kullanacağı; kıyı yapıları tanımlarının, altyapı ve üstyapı standartlarının ve liman kapasite ölçüm

metodolojisininuluslararası standartlar ve Türkiye'deki mevcut yapılar dikkate alınarak belirlenmesi ve mevzuata yansıtılması,

- Farklı kıyı yapılarında bulunması gereken altyapı ve üstyapı standartları belirlenirken günümüzde gelişmekte olan alternatif enerji kullanımı gibi güncel teknik altyapı tesisleri için yer ayrılmasının, Türkiye'deki tesislerin rekabet şartları da dikkate alınarak sağlanması,
- Su ve deniz içerisinde kıyı yapıları gerektiren yenilenebilir enerji kaynaklarının, açık deniz, denizaltı ve kıyıda konumlanacak altyapılarını içeren deniz ve kıyı yapılarının standartlarının, Türkiye'deki tesislerin rekabet şartları da dikkate alınarak belirlenmesi,
- Kıyı Yapıları ve Limanlar Planlama ve Tasarım Teknik Esasları çalışmasının güncellenerek Kıyı Yapılarının Ulusal Standartları çalışmasına dahil edilmesi,
- Kıyı Yapıları Tasarımı Ulusal Standartlarının Üniversiteler ile oluşturulacak ortak platform ile belirlenmesi.

4 - Yakın İskeleler ve Boru Hatlarının Ortak İşletim ve Ortak Altyapı Kullanım Modelinin Oluşturulması ile Demiryolu, Karayolu ve İç Suyollarına Entegre Edilmesi

- Yakın iskeleler veya boru hatlarının yoğun olduğu bölgelerde yeni gelişim önerileri için ortak terminaller / platformlar yapılması,
- Yakın iskeleler veya boru hatlarının ortak işletilmesi veya ortak altyapı kullanması için gerekli olan planlama, yönetim ve finansman modelinin oluşturulması ile bu tesislerin geri saha bağlantılarının bu kapsamda planlanması.

5 – Türkiye'nin Lojistik Üs Olma Hedefi Doğrultusunda Ana Limanlar, Aktarma Limanları, İhtisas Limanları ve Uzmanlaşmış Terminaller ile Geri Sahada Bunlarla Bağlantısı Olan Kuru Limanların Kurulması

- Konteyner taşımacılık sisteminin sağlıklı olarak hayata geçirilmesini teminen ana liman projeleri olarak; Mersin ve Çandarlı Limanları ile kuruyük elleçleme kapasitesi ağırlıklı olarak Filyos Limanı'nın işletmeye açılması ve geri saha demiryolu bağlantılarıyla entegre edilmesi,
- Limanların Lojistik Merkez Fonksiyonunu üstlenecek şekilde ve hinterland bağlantılarıyla birlikte planlanması,
- Yoğun limanların lojistik merkez fonksiyonunu da yerine getirecek şekilde, Anadolu'daki sanayi ve ihracat odakları ile bağlantılarının sağlandığı çok modlu/intermodal taşımacılığa uygun altyapısının tamamlanması,

- Batı Marmara/Kuzey Ege'de Boğaz girişindeki alanların, Boğaz trafiğine girmeden aktarma potansiyellerinin değerlendirilmesi,
- Yeni ihtisas limanlarının oluşturulması ve tüm limanlarda çağın gerektirdiği ITC ve benzeri sistemlerin kullanılması,
- Aynı kıyı bölgesindeki limanlar ve terminallerin, demiryolu ve karayolu bağlantıları ile kentleşmiş alanlar dışındaki uygun bölgelerde yer seçimi yapılacak kuru limanlar ile lojistik merkezlere bağlanması,
- İzmit, Aliağa, Gemlik ve İskenderun Körfezlerindeki limanların uzmanlaşmış terminaller olarak konsolide bir yapıda planlanması,
- Belirli bir ihracat yükü üzerindeki sanayiler ve demir çelik ile enerji üretim tesislerinin liman gereksinimlerinin organize sanayi bölgeleri ve enerji bölgelerinde ortak liman alanları planlaması ile karşılanması,
- Antalya, Trabzon, Mersin, Ambarlı ve İzmir gibi kentiçi limanların geri saha karayolu ve/veya demiryolu bağlantılarının güçlendirilerek geri alanda lojistik merkezlere bağlanması ve depolama amaçlı kıyı kullanımlarının azaltılması.

6 - Organize Liman Bölgeleri Benzeri Bir Sistem Kurularak Liman Başkanlıklarının, Kıyı Yapılarının Planlama, Yönetim ve Denetim Sürecinde Etkinliğinin Arttırılması

- Liman başkanlıkları'nın kıyı yapılarına yönelik diğer kurumları ve özel sektörü koordine edecek şekilde yetkilerinin arttırılması ve personel sayısı, yapısı ile fiziki imkanlarının geliştirilmesi,
- Oluşturulacak modelin geliştirilmesi için Ambarlı veya Mersin Limanı gibi bir bölgede pilot çalışma yapılması,
- Oluşturulacak modelin yük limancılığı dışında, yat limancılığı gibi turizm kıyı yapıları yoğun bir bölge için ayrı bir pilot çalışma yapılması.

7 - Kıyılarda Yeni Marina Yatırımlarının Yapılması ve İçsularda Nehir Marinacılığının Geliştirilmesi

- Turizm Kıyı Yapıları Master Planı kararlarının günümüz ihtiyaçları çerçevesinde değerlendirilerek yeni duruma göre gereken yeni projelerin hayata geçirilmesi,
- Bodrum gibi turizm yoğunluğu olan ve marina talebi çok olan bölgelerde ihtiyacın tekrar değerlendirilerek karşılanması,
- Antalya Boğaçay, Manavgat ve Aksu vb. navigasyona imkan verebilecek nehirlerde yat limanı işletmeciliği ve amatör denizcilik yapılmasını teminen gerekli

çalışmaların başlatılması,

- Deniz kıyısı marinalarının kent içi ve kent dışı olarak sınıflandırılarak gerekli altyapı ve üstyapılarının yatçıların sosyal olanaklarını sağlayacak şekilde çevreye duyarlı olarak hayata geçirilmesi,
- Yat limanlarında emniyet açısından zaruri olan mendirek içi manevra alanı gibi liman içi kullanımlarda kira bedelleri için kolaylık sağlanması.

8 – Üç Adet Ana Kruvaziyer Liman ile Alternatif Güzergahlarda Uğrak Kruvaziyer Limanlar İnşa Edilerek Deniz Turizminin Geliştirilmesi

- Turizm Kıyı Yapıları Master Planı'ndaki kararların gerçekleştirilmesi ve yeni duruma göre gereken yeni projeler ortaya konabilmesi için güncellenmesi,
- Turizm Kıyı Yapıları Master Planısonuçlarında da öngörüldüğü gibi; Antalya, İzmir ve İstanbul'un kruvaziyer turizm için "home-port" olması,
- Doğal ve tarihi nitelikleri açısından turizm değeri taşıyan alternatif yerlerde uğrak limanları kurulması (Didim Kruvaziyer ve Yolcu Limanı, Efes Antik Liman Projesi, Finike-Demre Kruvaziyer Limanı vb.),
- Karadeniz kıyı ve limanlarında kruvaziyer turizm olanakların araştırılması ve desteklenmesi.

9 - Yat İnşa ve Bakım Onarım Tesislerini Bir Araya Getirecek Projelerin Gerçekleştirilmesi

- Tersaneler Master Planı güncellenerek, Fethiye, Ören, Manavgat ve Çaltılıdere gibi yat inşa ve bakım onarım yeri projelerinin hayata geçirilmesi.

10 - Çevre Dostu Kıyı Yapılarının İnşası ve İşletilmesi

- Yeni yapılacak ve mevcut kıyı yapılarının ulusal / uluslararası çevre politikalarına uygun hale getirilmesi için gerekli işlemlerin belirlenmesi ve teşvik sistemi oluşturulması,
- Farklı kıyı yapılarının inşa ve işletmelerindeki deniz kirliliği ve emisyon durumu ortaya konarak çevresel etkilerinin belirlenmesi,
- Kıyı yapılarında temiz enerji kaynaklarının kullanılmasının sağlanması,
- Kıyı yapılarının tasarımında çevreye duyarlı materyaller ve tekniklerin tercih edilmesine yönelik planlama ve izin süreçlerinin hayata geçirilmesi,
- "Yeşil Liman" uygulamasının gerçekleştirilmesi.

11 - Yeni Balıkçı Limanları, Barınakları ile Su Ürünleri Lojistik İskelelerinin Yapılması ve Mevcut Barınakların Rehabilitasyonu ile Barınakların Yönetim - Finansman Modelinin Oluşturulması

- Balıkçılık Kıyı Yapıları Master Planı'na göre sınıflandırma yapılarak, yeni balıkçı limanları ve balıkçı barınaklarının yer seçiminde Master Plan'da gerekli güncellemeler yapılarak öneri projelerin değerlendirilmesi; Artvin Hopa, Ordu Perşembe, İstanbul Kısırkaya, Çanakkale Saroz, Çanakkale Merkez, Balıkesir Ayvalık, İzmir Güzelbahçe Yalı, İzmir Urla Gülbahçe, İzmir Çeşme Fenerburnu, İzmir Urla Demirci, İzmir Ahmetbeyli, İzmir Doğanbey Payamlı, Muğla Milas, Antalya Merkez, Antalya Alanya Uğrak, Hatay Dörtyol Payas, Hatay İskenderun Madenli Balıkçı Barınağı Projeleri,
- Balıkçı barınaklarının rehabilitasyonu kapsamında üstyapılarının elden geçirilmesi ve balıkçılar ile amatör denizciler için gerekli sosyal altyapı tesislerinin de barınaklarda bulundurulması ile rehabilitasyon için finansman modelinin oluşturulması,
- Balıkçılık Kıyı Yapıları Master Planı önerileri ile yatçılar ve su ürünleri yetiştiricilerinin ihtiyaçları dikkate alınarak, başta Karadeniz Bölgesi olmak üzere bölgesel bazda seçilecek balıkçı barınaklarının, yatlar ile açık deniz su ürünleri yetiştiriciliği tesislerinin lojistik ihtiyaçlarına yönelik hizmet teknelerinin de barınabileceği şekilde, altyapı ve üstyapılarının rehabilite edilmesi, Aydın Taşburnu Balıkçı Barınağı'nın, açık deniz su ürünleri yetiştiriciliği tesislerinin lojistik ihtiyaçlarına yönelik hizmet teknelerinin kullanabileceği hale getirilmesi projesi vb.

12 - Organize Balıkçılık Bölgeleri ve bu bölgeler için gerekli kıyı yapılarının oluşturulması;

- Avcılık ve yetiştiricilik faaliyetleri ile bu konuda gerekli kıyı yapıları ve diğer altyapılar ile ar-ge amaçlı enstitülerin bir arada bulunduğu bölgeler oluşturularak, bu bölgeler için bütünleşik kıyı alanları planlarında öneriler sunulması, Balıkçılık Kıyı Yapıları Master Planı'nda, balıkçılık sektörünün ihtiyaçları ve organize olmuş alanların oluşturulması ile finansmanın sağlanması konularının güncellenmesi.

13 – Göller, İçsuyolları ve Kanalların Deniz Taşımacılığı ve Amatör Su Sporları İçin aktif olarak kullanılması yönünde gerekli çalışmaların başlatılması

- Öneri kanal projelerinin değerlendirilmesi; Sakarya'dan Marmara'ya kanal projesi, Küçükçekmece Kanal Projesi, Bandırma-Erdek Kanal Projesi, Gelibolu Kanal Projesi, Aliağa OSB Güzelhisar Deresi üzerinden kanal bağlantısı, Karaburun Kanal Projesi, Bafa Gölü - Ege Denizi Kanal projesi,

- Van Gölünün kıyı şeridinin amatör denizcilik ve turizm faaliyetlerinin yoğunlaştığı bir turizm ve denizcilik cazibe merkezi haline getirilmesi için gerekli kıyı yapılarının değerlendirildiği çalışmaların yapılması.

14 - 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

15 – Denize Kıyısı olmayan Bölgelerde Kanallar ile İçsuyolu Yük Taşımacılığının Arttırılması ve Önemli Bir İç Limanın Hayata Geçirilmesi

- İçanadolu bölgesinde kanallar ile yük taşımacılığının geliştirilmesi ve su yollarında artan taşımacılığı paralel olarak Marmara Denizi veya Karadeniz ile bağlantılı bir iç limanın oluşturulması,
- Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesindeki akarsuların yük taşımacılığına uygun hale getirilmesi ile Fırat ve Dicle Nehirlerinin sınır aşan sulara yönelik uluslararası ortak uygulamalar dikkate alınarak denizyolu taşımacılığı için kullanılması.

16 – Yeddi Emin Kıyı Tesislerinin Oluşturulması

- Kocaeli, İstanbul ve İzmir gibi deniz araçlarının yoğun olduğu bölgelerde limanlar, marinalar, demir sahaları ve diğer kıyı ve deniz alanlarında terk edilmiş, gümrük tarafından kaçakçılık nedeniyle el konulmuş gemilerin çekilerek, satış gibi işlemler yapılana kadar bekletilebilecekleri kıyı tesislerinin yapılması.

5.7. Gemi Sanayi Faaliyetleri

5.7.1. 2023 Hedefleri

- Ülkemiz gemi inşaatının verimliliğinin arttırılabilmesi için mevcut tersanelerde yatırım faaliyetleri teşvik edilmelidir. Ülkemiz tersanelerinin rekabet gücünün korunması ve geliştirilmesi için verimlilik artışı şarttır. Verimlilik artışı işgücü eğitimi ve tersane modernizasyonu ile sağlanabilmektedir.

- Eximbank'ın gemi inşaatına desteği arttırılmalıdır. Gemi inşaatında gelişmiş ülkelere bakınca bu ülkelerin Eximbank benzeri kuruluşlarının (örneğin Güney Kore'de KEXIM) gemi inşaatında önemli oranda ihracat kredileri verdiği gözlemlenmektedir.

- Birçok AB ülkesinde olduğu gibi ülkemizde de gemi inşa sanayinin "Stratejik Sektörler", kapsamına alınarak devlet desteğinin arttırılması gemi inşa sanayimizin rekabet gücünü olumlu yönde etkileyecektir.

- Gemi inşa ve yan sanayinin geliştirilmesi, kapasite artışı ve kapasite kullanımının yükseltilmesi kapsamında ihtiyaç duyulan uygun teşvik ve finansman organizasyonlarının yapılması sağlanmalıdır. Türk finans kesimi ve piyasalarının, denizcilik ve gemi inşa yatırımlarına uygun olarak ihtisaslaşmalıdır.

- Gemi inşa sektöründe yer alan mevcut küçük ölçekli firmaların birleşmesi teşvik edilerek ve teknoloji-finans-işletmecilik altyapısı ile Tuzla, Yalova ve Ereğli'de toplam 10 adet büyük tersane hedefi ile mevcutların konsolide edilerek, bu tersanelerin finans gücü olan yabancı tersanelerle ortaklık veya işbirliği kurmasının sağlanması amaçlanmalıdır. Türk ve yabancı tersanelerin konsorsiyum şeklinde yoğun teknoloji kullanımı, know-how altyapısı, nitelikli iş gücü ve işletme-finans modeli ile üretim kapasitesi ve rekabet gücü oluşturulmalıdır.

- Sektörün rekabet gücünün arttırılabilmesi için inovasyon bazlı faaliyetler desteklenmeli, "Deniz Teknolojileri AR-GE merkezi" kurulmalıdır. Bu ARGE merkezi dizayn ve üretim teknolojilerindeki son gelişmeleri takip edip sektörü bilgilendirme faaliyetlerini, sektörün karşılaştığı problemleri çözmede yardım faaliyetleri, pazar araştırma faaliyetlerini yerine getirmesine imkan verilmelidir.

- Tersanelerimizin yurt dışında yeterli tanıtımı ve yeni pazarlara ulaşımı için seçilmiş gemi tip ve tonajlarında özel talep alanlarının yaratılması, elektronik ortamdan azami yararlanılması ve uluslararası fuarlara iştirak edilmesi, bu kapsamda sektörün Ekonomi Bakanlığı ve KOSGEB hizmetlerinden yararlanması için işbirliği sağlanmalıdır.

- Gemi inşaatının çevresel etkilerinin kamuoyuna anlatılabilmesi için faaliyetler düzenlenmelidir. Özellikle tarımsal ve turizm bölgelerinde gemi inşaatının çevreye zarar verdiği ön yargısından hareketle tersanelerin kurulmasına karşı tepkiler gözlemlenmektedir. Taşucu ve Yalova tersanelerinin kuruluşunda yaşanan bu tepkiler kültürel bir eğitim programının uygulamaya konulmasını gerektirmektedir.

- Küçük ve orta ölçekli üreticilerin gemi sanayine katkıda bulunabilmesi için gerekli dokümantasyon, standardizasyon, test imkânları KOSGEB tarafından desteklenmelidir.

- Gemi yan sanayine gemi inşaatı bölgelerine yakın yer tahsisi yapılmalıdır. Bu durum Tuzla gibi sıkışık, yetersiz alt yapıda, atölye ve depolama alanı olmayan bölgelerde üretim yerine yüksek verimde ve kalitede üretim yapabilecekleri, uluslararası rekabete imkân verebilecek, gemi yan sanayiye yönelik endüstriyel imalat bölgelerinin oluşmasını sağlayacaktır.

- Gemi yan sanayi ürünlerinin yurt dışı ihracatına imkân tanımak için merkezi bir destek ve tanıtım bürosu kurulmalı yurt dışı fuarlara gemi inşa eden ülkelere ziyaretler yapılarak Türk gemi yan sanayi ürünlerinin ihracatına destek olunmalıdır.

- Gemi yan sanayinin temel problemlerinden olan test laboratuvarı ihtiyacı "Deniz Teknolojileri AR-GE Merkezi" ile giderilmeli, yanma, fiziksel ve kimyasal özellik, titreşim, gürültü gibi testlerin bu merkezde gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır.

- Ereğli Demir Çelik Tesislerinde başlanan gemi sacı üretiminin teşvik edilmelidir. Ereğli sacı kalite olarak gemi sanayinin isteklerini karşılamakta ancak fiyat olarak ithal sacdan pahalı olmaktadır. Bu durumun giderilmesi için önlemler alınmalıdır.

- Gemi yan sanayinin en önemli özelliği inovasyona açık olmasıdır. Sektör ürettiği ürünlerde uzmanlaşmış ARGE ve inovasyona açık KOBİ'ler için ideal bir gelişme olanağı sağlamaktadır. ARGE ve inovasyon konusunda bu işletmelere destek verilmelidir.

- Denizcilik endüstrisi dolayısı ile gemi teçhizatı ve hizmetlerini içine alan Gemi Yan Sanayi alanında AB destekli 7. Çerçeve Programı (FP7) ve HORISON 2020 projelerine katılım artırılmalıdır. Kuruluş ve firmaların Avrupa Birliği Komisyonu katılımcı portalı veri tabanında (EC ECAS) kayıt olmaları hem projelere katılım ve hem de devam eden projelere yüklenici olarak katılım fırsatı sağlayacaktır. Bu yönde Bakanlıklarımızın ilgili daireleri ile ilişkiler kurulması; DTO, GMO, Türk Loydu, GİSBİR, GESAD ve benzeri sanayi örgütlerinin etkin çalışmalar yapması beklenmektedir. Mesleki gelişim, meslek edindirme ve benzeri diğer AB projelerine (su altı kaynakçılığı gibi özel ihtisas konularında) katılım artırılmalıdır.

- Eğitim ve öğretimde uluslararası akreditasyon öncelikli bir konu olup teşvik edilmelidir.

- Yeni malzeme teknolojileri takip edilerek stratejiler geliştirilmelidir. (Metal malzeme alternatifleri).

- Yetkili kamu kuruluşlarımıza destek vermek üzere stratejik kararlar ve ani değişen gelişmeleri değerlendirecek sanayi kuruluşlarının temsilcilerinin yer aldığı bir çalışma grubu kurulmalıdır.

- Sera gazı emisyonu, gürültü ve çevre zararlarını en aza indirecek enerji etkin ürünler son derece öncelikli konulardır. Özendirme ve teşvik uygulanmalıdır

- Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (BSTB) gemi sanayi sektörüne eğilmektedir. BSTB'nin yürüttüğü Gemi Sanayi Strateji çalışmaları yanında bu bakanlık ile yakın temas ve koordinasyon kurulması önemlidir.

- Kamulaştırma çalışmaları devam eden Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin faaliyete geçmesi hızlandırılmalı, projenin akıllı bir altyapıya sahip olması yönünde uygun kümelenme, Ar-Ge/Yenilik kompleksi ve lojistik projeleri hazırlanmalıdır.

- Gemi teçhizatı üreticilerine pazara ulaşma ve pazar bulma desteği verilmelidir. Dış temsilciliklerimiz ile koordinasyon kurularak fuar, karşılıklı iş görüşmeleri ve benzeri faaliyetler önemli olmaktadır.

- Maddi teşvikler ve KDV istisnası açısından tersane ve yerli gemi teçhizat üreticisi aynı şanslara sahip olmalıdır.

- AB'deki deniz endüstrisinde faaliyet gösteren Waterborne Teknoloji Platformu girişimi emisyon azaltıcı ve yenilikçi projeler gelişmesine katkı sağlamaktadır. Bu platforma ve diğer yurtdışı organizasyonlara kuruluşlarımızın katılım sayısı ve etkinliği artırılmalıdır.

- Üreticilerin yurtdışına ürün satabilmeleri için katılacakları uluslararası fuarlara verilen KOSGEB desteklerinde vergi borcunun olmaması aranmaktadır. Öncelikle KOBİ'lerin uluslararası ihtisas fuarlarına ve etkinliklere katılımlarının sağlanması açısından bu tür problemlerin çözülmesi gerekmektedir.

- Uluslararası fuarlar ve faaliyetlerde destek alınabilecek şekilde bir prosedür oluşturulabilmelidir

- Pazarlama konusunda gemi sanayicimiz istenilen düzeyde değildir ve bu konu ile dış ilişkiler konularında (eğitim, destek) tedbirler alınması gerekmektedir.

- Otomotiv sektöründe orijinal ürün üreticisi (Original Equipment Manufacturer-OEM) imalatçıların gemi dizel motor projelerine yardımcı olmaları sağlanmalı, gezi tekneleri (egzoz ve gürültü emisyonlarına uygun) ve küçük tekneler için düşük beygirli makinelerin üretilmeleri teşvik edilmelidir.

- Kamu İhale Kanununda yerli kullanım konusunda düzenleme yapılmalı ihale şartnamelerinde, tedarik için % 100'e yaklaşan yerli katkı oranı, lisans ve patentin de yerli olması ifadeleri kullanılmalıdır.

- Ulusal kaynakların en iyi şekilde kullanımını sağlamak için, sektörde son 10 yılda meydana gelen gelişmeler ışığında dünyada ve ülkemizde orta ve uzun vadeli dönemde beklenen arz ve talep durumunu belirlemek, ülkemizin pazardaki rekabet gücünü tespit etmek, pazarda hedef alınması gereken ürünleri tespit etmek, bu payı alabilmek için ülkemiz idaresinin ve sektörün alması gereken tedbirleri, mevcut tesislerin rehabilitasyonu ve yeni tesislerin kurulmasını içeren önlemler paketini saptamak,

- Ülkemizdeki gemi geri dönüşümü operasyonlarının diğer gemi geri dönüşümcü ülkelere göre güvenlik ve çevresel duyarlık bakımından üstün yönlerinin avantajlarını ön plana çıkaran, ikili anlaşmalara dayanan bir politika geliştirmek ve uygulamak. AB'deki güncel düzenlemeler, böyle bir politika için önemli bir zemin oluşturmak,

- Her düzeyde çalışanların sürekli mesleki gelişimleri için kurslar, sertifika programları tasarlayarak işletmek; endüstriye nitelikli işgücü sağlamak amacıyla mevcut Meslek Liseleri ile Meslek Yüksek Okullarına müfredat geliştirmek,

- Küresel anlamda güvenilirliği yüksek verileri toplamak, bunları değerlendirmek, sektörel paydaşların kullanımına sunmak için web-tabanlı bir KEP (Knowledge Exchange Platform) oluşturmak,

- Gemi geri dönüşümü kaynaklı denizel çevre kirliliğini, hava kirliliğini, vb. yerinde kurulacak istasyonlarla gerçek zamanlı olarak merkezi izlemeye tabi tutmak, bu yolla acil müdahale planlarının zamanında uygulanmasını sağlayabilmek, riskleri yönetebilmek,

- Gemi geri dönüşümünde kullanılabilecek en yeni ve gelişmiş teknolojilerin (suyla kesim, mekatronik ve robotik uygulamalar, vb.) denemelerinin yapılıp, teknik ve ekonomik performanslarının ölçülebileceği prototip bir tesis kurmak ve bu laboratuvar tesisten elde edilecek verilerle eğitim ve risk değerlendirme amaçlı gemi geri dönüşüm simülasyonu / simülatörü oluşturmak hedeflenmelidir.

- Kıyılarımızda çoğunluğu yabancı bayraklı olan çevre, seyir ve liman güvenliği açısından tehlike yaratan batık ve/veya terk edilmiş vaziyette bulunan birçok geminin hukuki itilaflarda göz önünde bulundurularak devlet koordinasyonunda sistemli olarak geri dönüşümün sağlanması amaçlanmalıdır.

- Gemi geri dönüşüm tesislerinin ve bu tesislerin çıktılarını kullanan stoklama ve geri kazanım tesislerin bir arada konuşlandırılacağı bölgeler oluşturulmasıdır.

5.7.2. 2035 Hedefleri

- Akdeniz'deki tersanelerin, inşa ve bakım-onarım kapasiteleri bakımından bölgede önemli merkez haline getirilmesi, bu bölgede yıllık 3 milyon DWT'luk proje kapasitesine ulaşılması sağlanmalıdır.

- Gemi inşa sektörünün offshore pastasından pay alabilmesi için Enerji Bakanlığı öncülüğünde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın (TPAO) yerli üretim dünya genelinde etkin bir offshore filosu oluşturması hedeflenmelidir.

- Ülkemizde uçak gemisi inşaatının yapılması, üretilen tüm askeri amaçlı gemilerin yurtdışına ihraç edilmesi ve bu faaliyetlerden yıllık ortalama 7 milyar Dolar ihracat değerine ulaşılması sağlanmalıdır.

- Gemi inşa sektörünün ana makine, elektronik ekipmanlar dahil en az %90 yerli teçhizat/ekipman katkı payı ile gemi üretimini sağlaması öngörülmektedir.

- Gemi inşa sektörünün eco-friendly gemiler, yani yakıt tasarrufu sağlayacak tekne formuna sahip ve çevre şartlarına (balast suyu yönetimi, NOx-SOx salınımı, boyama şartları vs.) uygun gemilerin dizaynı ve inşasında bir marka haline gelmesi sağlanmalıdır.

- Ülkemiz gemi inşa sektörünün yolcu gemisi ve hastane gemisiyapımında dünyada bir marka haline gelmesi ve yurtdışı pazarlara açılması sağlanmalıdır.

- Gemi geri dönüşümünde en yeni ve gelişmiş teknolojileri kullanarak (suyla kesim, mekatronik ve robotik uygulamalar, vb.) sektördeki dünya genelindeki yeşil gemi geri dönüşümcü ülke olarak öncü konumumuzu korumak amaçlanmalıdır.

- Gemi bakım-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 olmak ve bu faaliyetlerden yıllık ortalama 10 milyar Dolar ihracat değerine ulaşılması hedeflenmelidir.

- Yat inşaatı ile yıllık 4 milyar Dolar gelir elde edilmesi ve 50.000'in üzerinde kişiye istihdam sağlanması hedeflenmelidir.

- Gemi inşa sektörümüzün deniz taşımacılığına kıyasla çok daha hızlı, klasik havayolu taşımacılığına göre ise çok daha verimli olan çevre dostu WIG tipi teknelerin dizaynında ve inşasında dünyada bir marka haline gelmesi sağlanmalıdır.

- Dünyada lider durumda bulunan tersanelerle birlikte yürütülecek ortak projeler sonucunda dünyaya büyük tonajlı LNG, LPG ve CNG tanker gemileri üretebilme konusunda Türk tersanelerinin de söz sahibi olabilmesinin sağlanması hedeflenmelidir.

- Nehirlerin viyadük kanallar ile birbirlerine bağlantılarının sağlanarak yük taşımacılığının, karayolu taşımacılığından büyük ölçekte iç su taşımacılığına doğru kaydırılması sağlanmalıdır. (Örneğin; Elbe Havel vb.)

- Ülkemizde amatör denizciliğin özendirilerek özel tekne kullanım oranını her 3000 kişiden 1 kişi yerine her 75 kişiden 1 kişiye düşürülerek denizlerden daha fazla faydalanmasının sağlanması ile yat ve tekne inşa sanayimizin büyümesi amaçlanmalıdır.

BÖLÜM 6

6. Değerlendirme, Sonuç ve Öneriler

6.1. Limanlar ile ilgili mevzuat gözden geçirilmelidir

6.1.1. Liman yatırım ve işletme mevzuatı:

Bir bütün olarak ulusal liman yatırım ve işletme mevzuatımızın güncellenmesi ve geliştirilmesine ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir. Devlet tarafından yapılan/yapılacak yasal düzenlemelerde, sektör tarafından gelen geri bildirimlerin dikkate alınması mevzuatın uygulanabilirliği açısından yerinde olacaktır. Yeni liman inşaatı veya mevcut limanların genişletilmesi işlemlerinde mevzuattan kaynaklanan zorluklar ve zaman kayıpları dikkate alınarak, liman tesislerinin inşaatından işletmeye alınmasına kadar geçen sürecin tek resmi kurum tarafından yürütülmesi uygulamasına geçilmesi değerlendirilmelidir.

Kıyı tesisi işletme izni için istenen belgeler tekrar gözden geçirilmelidir. Belediye onayı için gereken süreç kolaylaştırılmalıdır. Belediye'den olumlu görüşü almak zaman zaman yatırımlar açısından zaman kaybına neden olmaktadır.

6.1.2. Limancılık faaliyetlerine ilişkin mevzuat kaynaklı zorluklar:

Limanların bir ülkenin dış ticaret yapabilmesi için en önemli kapılar olduğu gerçeği bürokrasi tarafından iyi anlaşılmalıdır. Limanlarda verilmekte olan hizmet ülke zenginliğine önemli bir katkıdır. Bu noktadan hareketle limanların faaliyetlerine olumsuz etkileyebilecek mevzuat düzenlemeleri ve kamu kuruluşları arasında koordinasyon sağlanarak aynı konu için farklı bakanlıklar ile muhatap olunmasının önüne geçilmelidir. Konu ile ilgili taraflardan gelen görüşlerin değerlendirildiği ve kısa zamanda hayata geçirildiği kurullar oluşturulmalıdır.

6.1.3. Limanlar Master Planı uygulanmalıdır:

Limancılık sektörünün gelişimine yönelik çok sayıda strateji belirleme ve mastır plan çalışması yapılmış ve yapılmaya da devam etmektedir. Ancak yapılan planların uygulamasında sorunlar yaşanmıştır. Limanlar mastır planı mevcut limanların durumu ve genişleme esaslarını, gelecek açısından ülkemizin sanayileşme ve kalkınma hedefleri doğrultusunda hangi tür limanların nerelerde yapılacağını, boyutları ve kuruluş şekilleri ve liman yönetim sistemlerinin ne olacağını ortaya çıkarmalı, yatırımcıların gelecek öngörüleri için tüm önemli veriler ortaya konulmalıdır. Limanlar bölge ekonomisinin genişleme planları içerisinde değerlendirilmelidir.

Tüm sektörleri kapsayan kıyı mastır planı biran evvel yapılmalı ve bu güne kadar gerçekleştirilen ve bu mastır planın alt planlarını oluşturan limanlar mastır planı, tersaneler mastır planı gibi gerçekleştirilmiş çalışmalar kıyı mastır planı çerçevesinde tekrar ele alınmalı ve çok başlı planlama ortadan kaldırılmalıdır.

İlgili idareler (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Valilik, Belediye) ile TÜRKLİM, Deniz Ticaret Odaları ve ilgili sivil toplum kuruluşlarının Türkiye'nin ulaşım politikaları ve master plan hazırlanması konusunda işbirliği yapabileceği bir platform oluşturmalıdır.

Mevcut yapılar dikkate alınarak asgari 50 yıllık öngörü ve kabullerle şehirlerin diğer unsurlarıyla bütünleşik master planları yapılmalıdır. Devlet limanlarının özelleştirilmesinde mevcut yöntemin yarar sağlamadığı kabul edilerek yeni modeller geliştirilmelidir. Devlet kuruluşları ile özel sektör kuruluşlarının birlikte proje üretmesinin önü açılmalıdır. Havaalanları için uygulanan model limanlar için de uygulanmalıdır.

Önemli liman tesislerimizin büyüyebilmesi için devletin altyapı inşasında özel sektöre zemin hazırlaması gerekmektedir. Dolgu, iskele ve rıhtımların inşası halen özel sektör tarafından yapılmakta ancak mülkiyet sonunda devlete ait olmaktadır. Devletin yatırım süreçlerinde rol alması liman işletmeciliğinin önünü açacak önemli bir gelişme olarak değerlendirilmektedir.

6.1.4. Gümrük işlemleri hızlandırılmalıdır:

Gümrük işlemini tamamlanmış yüklerin limanlara giriş ve çıkışlarının günün her saatinde makul ve uygulanabilir ilave ücret ve personel istihdamı ile sağlanması halinde bu yoğunluğun giderilebileceği düşünülmektedir.

- Kontroller, istenen evrak, güncel olmayan yönetmelikler limanların gelişimini engellemektedir. Antreponun veya limanın 1 adet kapısı olması gerekliliği yönetmeliklerde vardır. Aynı anda 50 - 100 adet tır elleçleyen ve 1 tane giriş kapısı olan liman sıkıntının temelini oluşturmaktadır.

- Gümrük kontrolleri, limanlardaki süreci olumsuz etkilemeyecek şekilde yapılmalıdır. Limanlardaki gümrük süreçlerinin incelenmesi ve basitleştirilmesi çalışma süreci başlatılmalıdır. Singapur Limanı gibi dünyanın birçok limanında gemi daha limana varmadan denizde seyir halinde iken limanda indireceği yük ile ilgili gümrük işlemleri tamamlandığı modern bir yöntem hedeflenmelidir.

6.1.5. Transit konteyner deniz taşımacılığı geliştirilmelidir.

6.1.5.1. Konteyner üssü: Türkiye'nin transit konteyner deniz taşımacılığı ticaretinin gelişmesi ve dünya ticaretinden pay alması için öncelikle ülkemizde "Konteyner Üssü" kurulmalı, "transit ticaret", piyasa ve küresel etkinlikler çerçevesinde ekonomik gelişme planları yapılarak özendirilmeli, desteklenmeli, geliştirilmeli ve kolaylaştırılmalıdır.

6.1.5.2. Transit rejimi: Transit rejimine tabi eşyanın hangi hallerde muayeneye tabi tutulacağı yürürlükte bulunan Gümrük Kanunu'nun 88. ve Gümrük Yönetmeliği'nin 251.maddesinde hüküm altına alınmış olup, ihbar ve şüphe hali hariç bu tür eşya muayene edilmeksizin sevk edilmektedir. Benzer hüküm Kanun Tasarı Taslağı'nın 90. maddesinde de yer almaktadır. Yeni Tasarı Taslağı'nda şüphe hali ibaresi daha net tanımlanmalıdır.

6.1.6. Liman yatırımları ve işletmelerine teşvikler getirilmelidir:

6.1.6.1. Vergi muafiyeti: Ekonomimize kazandırılan değerler oranında teşviklerle sektör desteklenmelidir.

6.1.6.2. Yatırımlar desteklenmelidir: mevcut limanların büyüyebilmesi yönelik ilave yatırımlar gerekçeler doğru olduğu sürece desteklenmelidir.

6.1.6.3. Sanayi tesisi statüsünden Münhasır Liman'a geçiş kolaylaştırılmalıdır:

Limancılıkla ilgili tüm uygulamalar münhasır / sanayi limanları için de aynıdır ve herhangi bir şekilde farklı uygulanmamaktadır.

Bu nedenle sanayi limancılığından münhasır limancılığa geçiş sürecinin belli kriterlere ve belli bir hukuki kurala bağlanarak limanlara bu konuda seçim yapma ve değerlendirme olanağının verilmesi limancılığın gelişmesine katkı sağlayacaktır.

6.1.7. Liman yönetim modeli oluşturulmalı ve hayata geçirilmelidir:

6.1.7.1. Bölgesel ve yerel liman yönetim modeli: Ülkemizde limanların her biri mevzuatın gerektirdiği birçok yatırımı ve harcamayı tek başına yapmakla yükümlü kılınmakta, her geçen gün gelişigüzel verilen liman izinleri vasıtasıyla arz-talep

projeksiyonu yapılmadan bölgeler özellikle sanayicilerin kendi liman yatırımlarıyla dolmaktadır. Bunun yerine bölgesel ve yerel bazda limanları içine alan ortak bir liman yönetim ve denetim uygulaması olan Liman Yönetimi Modeline geçilerek bu alan içindeki limanların kapasiteleri en optimum düzeyde kullanılmalı, öncelikli yatırım izinleri mevcut yönetim alanlarındaki kapasite doluluğuna bağlı olarak verilmeli, ekipman ve imkânlar ortak kullanılmalı, yatırımların bir bölümü ortak yapılarak limancılıkta en verimli, ölçek ekonomisi kurularak ortaya ciddi bir rekabet gücü çıkarılmalıdır. Böylelikle ortaya çıkan kaynaklarla birçok liman işleticisinin bir araya gelerek kuracakları yeni işletmeler aracılığıyla dünya ölçeğinde rekabet edecek yatırımlar ve yeni limanlar hayata geçirilebilecektir.

6.1.7.2. Standardizasyon: Bir tesisi liman olarak tanımlanmasını sağlayacak bütünü teşkil eden ekipman, geri hizmet sahası, draft yeterliği, personel yeterliği / kalitesi ve eğitimleri gibi konularda standardizasyon çalışmaları yapılarak dünya standartlarına ulaştırılması sağlanmalıdır.

6.1.8. Özel limanların ulaşım altyapısı, karayolu / demiryolu bağlantı olanakları geliştirilmelidir.

6.1.8.1. Ulaşım altyapısı: Ülkemizde multimodal taşımacılığın yapılabilmesi için gerekli altyapı bulunmamaktadır, ulusal ulaşım ağına katılımda zorluklar vardır, demiryolu taşımacılığından faydalanma imkânı arttırılmalıdır. Limanlar; hizmet verdiği hinterlanttaki sanayi kuruluşları birlikte değerlendirilmelidir. Liman, demiryolu ara bağlantısı, organize sanayi bölgesi, serbest bölgeler şeklinde yapılacak bir planlama ekonomik güç ve rekabet avantajı sağlayacaktır. Limanlar ve organize sanayi bölgeleri planlanırken mutlaka demiryolu bağlantısı göz önünde bulundurulmalıdır.

6.1.8.2. Kamu desteği: Yeni yapılması düşünülen Çandarlı ve Filyos'a demiryolu bağlantısının nasıl yapılacağı tartışılmakta ve planlanmaktadır. Benzer şekilde mevcut limanlar için aynı planlamalar yapılmalıdır. Devlet, özel limanlara demiryolu kılçıklarının liman bağlantıları için proje, teknik destek ve kredi desteği vermelidir.

6.1.8.3. Demiryolu sorunu: Demiryolunun bulunmadığı bölgelere demir yolu getirilmesi konusunda öncülük etmelidir. Limanlar birer lojistik merkezidir, bu nedenle uygun altyapı sağlanmalı, kara ve demiryolu ulaşımlarına uygun hale getirilerek pazardaki müşterilerinin ürünlerini liman bölgelerine kolay ve ucuz ulaşımı sağlanmalıdır. Limanlar

dış ticaretin kapısı olduğundan; bölgedeki ürün çeşitlerine uygun yeni oluşumlara açık, gelişmeye müsait yatırımlara izin verilmelidir.

6.1.8.4. Liman tesislerinin kısa sürede yerleşim alanlarının içinde kalması:Liman işletmeciliğinin önündeki en büyük engellerden bir tanesi de bu tesislerin kısa sürede şehir merkezlerinde kalması. Belediyelerin liman genişleme alanlarında yapacağı imar uygulamalarında limanın genişleme alanı, limancılık faaliyetlerinin çevreye etkisi, liman bağlantı yollarındaki trafik yoğunluğu vb. hususları ilgili kurum, kuruluş ve sektör temsilcileri ile beraber irdelemelidir.

6.1.8.5. Liman tesislerinin ana yollara ve demiryollarına bağlanmasında devlet desteği:Liman tesislerini ulaşım yollarına bağlayan yolların yapımında kamu desteğinin önemlidir. Aksi takdirde gerek özel sektör gerekse de hazine arazisinin kullanımında ciddi sorunlar ve maliyetlerle karşılaşabilir.

6.1.9. Öneriler;

- Deniz taşımacılığının komşu ülke ve bölgelerle genişletilmesi kapsamında yürüttüğü faaliyetler ve mevcut çalışmaları, ilgili kurum ve kuruluşların yanında yerel yönetimlerle birlikte koordineli hareket edilmesi gerekmektedir.
- Özellikle, 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.
- Deniz ulaşımının ana aktarım noktası olan limanların mevcut durumları, sorunları ve paydaşların beklentileri de dikkate alınarak değerlendirilmesi gerekmektedir.
- Yüksek elleçleme kapasitesine sahip limanların hinterlandının irdelenerek, geri sahasında bulunan karayolu, demiryolu ve uçak bağlantılarının incelenmesi ve çözüm odaklı çalışmalarla limanlarımızın yeni bir kimlik kazanması ana hedefimiz olmalıdır.
- Konteyner elleçlemesi ve genel kargo elleçlemesi yapan limanların mevcut ve toplam kapasitesinin fazlalığı, rıhtımların geri sahalarında depolama yetersizlikleri ve araç trafiği yoğunluğu çözümü için demiryolu ile irtibatlı olan lojistik merkezlerin acilen faaliyete geçmesi gerekmektedir.
- Bazı bölgelerimizde yapılan bütünleşik kıyı yapılarının ülkemiz genelinde acilen yapılarak bitirilmesi gerekmektedir.
- Mevcut kabotajda veya uluslararası seferlere hizmet veren ve yolcu/Ro-Ro taşımacılığının yapıldığı iskele ve limanların geri saha yol ve araç park bağlantıları açısından öncelikle ele alınması gerekmektedir.

- Sadece kapasite üzerinden hareket edilmesi durumunda müstakil iskelelerin kapasitelerinin düşük kalabileceği, ancak birbirine yakın (örneğin Ambarlı gibi) tesislerin bir bütün olarak görülmesi gerektiği, bu itibarla sadece kapasite üzerinden hareket edilmesi gerekmektedir.
- Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planının; dolayısıyla Filyos, Çandarlı ve Mersin Konteyner Liman projelerinin tamamlandığında geri saha hinterlandına dikkat edilmesi gerekmektedir.
- Ülkemizin Kuzey, Batı ve Güney bölgelerinin denizcilik ve ulaşım açısından jeolojik durumu ve taşınan yüklerin yurt içine dağılımının dikkate alınması gerektiği, İzmit Körfezi, İskenderun Körfezi, Gemlik Körfezi, Nemrut Koyu, Ambarlı Liman Kompleksi, Mersin Limanı ve Trabzon Limanının geri saha bağlantılarına önem verilmesi gerekmektedir.
- Mevcut bazı limanlarda yer alan raylı sistem ve gemiye vagon yüklenmesindeki bağlantı sistemlerinin gözden geçirilerek iyileştirilmesi, akabinde geri bağlantılarında çift hat veya rehabilite edilmesi önemli olduğundan bu sisteme sahip limanların ele alınması gerekir.
- Çalışmanın kapsamının ülkemizin her bölgesine hitap etmesi açısından kuru limanlara önem verilerek buraların demir yolları vasıtasıyla intermodal taşımacılığın gelişimine katkı sağlayacaktır.
- Demiryolunda taşımanın uzun süre alması nedeniyle tercih edilmemesi önündeki en büyük engel olduğu konteyner, genel kargo ve Ro-Ro gibi yüklerin demiryolları ile taşınmasında indirimler (bonus) sağlanmalıdır.
- Geri saha bağlantılarında önceliğin uluslararası seferlere hizmet veren liman tesislerinin öncelikle ele alınmasının gerekmektedir.
- Mevcut limanların bulunduğu ve master planlar dâhilinde yapılacak limanların bulunduğu illerimiz belediyeleri ile Karayolları ve T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğünce mevcutta yapılması planlanan projelerin ortaya konmasının daha uygundur. (bazı projeler mevcut).
- Daha önce faaliyete geçen liman tesisleri ile turizm tesisleri ve plajların ayrıştırılmasına önem verilmesi gerekmektedir.
- Organize sanayi bölgeleri, serbest bölgeler, ithalatçı ve ihracatçı firmalar gibi çok sayıda liman kullanıcısının geleceğe ilişkin öngörülerine ihtiyacımızın bulunmaktadır.

- Denizcilikle ilgili kamu kurumlarının tamamında (Liman Başkanlığı, Gümrük, Deniz Polisi, Hudut Sahiller Sağlık Denetleme Merkezi, Maliye Gümrük Sayman Müdürlüğü, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Deniz Kaçak İstihbarat Müdürlüğü, Yetkili Kılavuzluk Teşkilatı gibi) birçok işlemler elektronik ortamda yapılabilmektedir. Ancak faklı kurumların elektronik ortamda yaptığı bu işlemler arka planda birbirini görmemektedir. Bu durum kamu kurumları arasındaki bilgi iletişimini güçleştirmektedir. Kamu kurumlarının elektronik bilgi sistemlerine data girişi yapmaya yetkili olan (şirketler, gemi acenteleri, yük sahipleri, gümrük komisyoncuları, kılavuzluk teşkilatları, gerektiğinde liman işletmeleri vs.) ilgili tarafların her kamu kurumuna vermeye zorunlu olduğu bilgiler ayrı ayrı sistemlere girilmektedir. Bazen bu bilgiler birbirinden farklı da olabilmektedir. Çünkü bilgiyi doğrudan kontrol edip karşılaştırma yapacak bir elektronik alt yapı yoktur. Bu durum doğru bilgiye ulaşmamamızı da zorlaştırmaktadır.
- Mevzuat alt yapımızın buna göre düzeltilmesi ve tüm kamu kurumlarının ihtiyacı olan bilgi girişine izin verebilen aynı zamanda da her kurumun kendisi için gerekli olan veriye ulaşmasına imkan verebilecek, deniz ticaretinde kullanılan gemiye ait her türlü bilgiyi sistem üzerinde ve arka planda oto kontrole tabi tutabilecek bir elektronik sistemin kurulması gerekmektedir. Bunun sayılamayacak kadar çok faydaları olacaktır.
- Bazı kamu kurumlarımız 7/24 esasına göre gemilere yönelik hizmet verirken bazı kamu kurumlarımız bunun yapamamaktadırlar. Bu eksikliğin giderilmesi gerekmektedir. Buna belki bankaları da dâhil etmek gerekecektir. Çünkü para transferleri, harç, vergi, rüsum ve diğer ödemeleri için böyle bir altyapının kurulması zorunlu olabilir veya bankalar açık olmasa bile banka üzerinden bu işlemelerin yapılmasına imkân verebilecek alt yapının kurulması gerekmektedir.
- Liman tesislerinde bulunan gemiler ile liman tesislerinin hemen hemen tamamı 7/24 esasına göre yükleme/boşaltma yapacak durumdadır. 7/24 esasına göre işlem yapamayan liman işletmeleri zaten zaman içinde işini kaybetme durumuna düşecek ve 7/24 esasına göre hizmet verebilmenin yolunu bulacaktır. Limanlarımızda 7/24 esasına göre hizmet veremeyen iki önemli kamu kurumu vardır. Bunlarda birisi Gümrük ve diğeri ise Maliyenin Gümrük Sayman Müdürlüğüdür. Liman Başkanlığı, Sahil Sağlık Denetleme Merkezi, Deniz Polisi, Kılavuzluk teşkilatlarının önemli bir bölümü ile liman işletmeleri zaten 7/24 esasına göre hizmet vermektedir. Ancak 7/24 esasına göre hizmet veren kamu kurumlarımızın önemli bir sorunu vardır. Personel yetersizliği nedeniyle kamu görevlilerine zorunlu olarak fazla mesai yaptırılmakta ve bunun karşılığında ise personel izin verilemediği gibi hak ettiği üçret de verilmemektedir. Gümrük memuru belli bir mesai karşılığı belki bir iki saat çalıştırılabilmekte anxak Liman Başkanlığında nöbet tutan bir

kamu görevlisine değil mesai üçreti izin dahi verilememektedir. Bu büyük bir haksızlık oluşturmaktadır. Kurumları personel ihtiyacı giderilmeli mesai ücreti verilmeli yada fazladan yaptığı mesai saati kadar izin verilmelidir.

- Denizcilikle ilgili her kamu kurum ve kuruluşu ayrı ayrı hareket etmektedir. Bu büyük bir sorun oluşturmaktadır. Bu sorunun çözümü ise ilgili kamu kurumlarını tek otorite adı altında birleştirilmeleridir. Bura da önemli olan idari birleşmedir. Ancak bu idari birleşme mutlaka kanunla olmalı ve etkin olmalıdır. Kurulacak olan otoritenin emrinde bugün mevcut olan tüm kamu kurumları yer alacak ve hatta ilgili mevzuatları aynen uygulayacaktır. Fakat bu kamu görevlileri bir otoriteye yani adı belirlenecek olan bir yöneticiye bağlı olacaktır. Bu bağlılığın idari yapısı, hiyerarşik bir düzeni içermelidir. Örnek: Liman otoritesi olarak Liman Başkanlığını düşünelim. Diğer tüm kamu kurumları Liman Başkanlığının altında ancak Müdürlük/Komutanlık/Merkez şeklinde değil bağlı alt birimler Şube Müdürlükleri/Şeflikler şeklinde olması. Bu alt birimler halen kendi mevzuatları ile belirlenmiş kurallara göre işlem yapacak ancak özlük hakları (maaş, terfi vs.) yıllık izinleri, kurum için çalışma usul ve esasları bakımından liman otoritesine bağlı olarak çalışacaklardır.
- Port Otorite sistemine geçiş bir çözümdür. Port otorite ve otonom liman idareleri kavramını birbirinden ayırmak gerekir. Port Otorite (Liman Başkanlığı) sistemini; ticari-işletmecilik tarafı olmayan, kamu adına işlemleri kolaylaştırmak amacıyla oluşturulmuş birleşik kamu kurumu yönetim sistemi olarak düşünmek gerekir. Kurulması zor veya imkânsız değildir. Bunu için siyası politika yeterli olup devlet politikası ise oluşumu mükemmelleştirir.
- Otonom Liman İdaresi ise; Mülkiyeti kamuya ait olan kıyı alanlarında yapılan liman altyapılarının işletilmesinde (liman işletmeciliğinde) ilgili kamu kurumun da söz sahibi olduğu yani liman işletmeciliği işinin de birlikte yürütüldüğü sitemler olarak düşünmek gerekir. Bu sistemde de ilgili kamu kurumları tek çatı altında olmalıdır. Ülkemiz için bu sistem ne kadar uygulanabilir olduğu iyi tartışılmalıdır.
- Gümrük idaresi ile muhatap mükellefler, mesai saatleri haricinde ki işlemleri için mesai ücreti yatırmak zorundadır. Bu durum günün belli saatlerinde yığılmalara neden olmaktadır. Limanlar her ne kadar 7/24 çalışsa da bazı kamu kurumları (Gümrük ve Maliye Sayman Müdürlükleri) işlemler mesai saati dışında ve tatil günlerinde yapılmamaktadır. Mazeret olarak personel yetersizliği gösterilse de hukuki alt yapı da buna müsait değildir. Gümrük ve Maliye Sayman Müdürlüklerinin vardiya sistemine geçmesi gerekmektedir Bu limanların rahatlamasına, hizmetlerin daha sağlıklı

verilmesine, şehir trafiğinin iyileşmesine, liman tesislerinin tam kapasite ile çalışması ve atıl kapasitenin oluşmaması vb. olumlu sonuçlar doğuracaktır.

- İcralık gemiler limanların en büyük sıkıntısı durumundadır. TTK' da liman başkanlarına bu konuda yetki verilmesine rağmen bu yetkinin kullanımında sıkıntılar yaşanmaktadır. Mevcut ve halen uygulamada bulunan 618 Sayılı Limanlar Kanununun 7. Maddesine bir paragraf eklemek suretiyle sorun çözülebilecektir. Önerilen ek paragraf metni: Her ne surette olursa olsun gemisini sefere hazır halde bulundurmaktan imtina eden ve liman başkanlığının uyarılarına rağmen gerekli tedbirleri almayan acente/donatan/işletmeci şirketlerin gemileri ile bulunduğu yerde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini tehlikeye düşüren gemilerle liman başkanlığınca yapılan tebligatların gereğini 7 gün içinde yerine getirmeyen gemiler, liman başkanlığınca idari kararla resen hazine adına gemi siciline tescili yapılır. Bu gemiler liman başkanlığının talebi üzerine ilgili icra müdürlüğünce derhal satılır. Satıştan önce gemi üzerinde alacaklı durumda olanlar icra müdürlüğü tarafından haberdar edilir ve kendilerinin gemiyi satın almakta öncelikli hak sahibi oldukları tebliğ edilir. Bu satıştan elde edilen gelirden yapılan masraflar düşüldükten sonra kalan fazla miktar, gemi üzerinde kayıtlı hak sahiplerine Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre ödenir. Ödeme yeri tespit edilemeyen hak sahiplerinin alacakları 5 yıl süreyle emanet hesabına alınır. Bu süre sonunda hak sahibi tarafından alınmayan miktarlar hiç bir karara gerek kalmaksızın doğrudan hazineye gelir kaydedilir. Bu paragraf hükümleri Türk ve yabancı bayraklı gemi ayrımı yapılmaksızın uygulanır ve yapılan uyarı ve tebligatlar Tebligat Kanunu hükümlerine göre yapılır.Bu konunun uygulanması yönetmelikle düzenlenir. Bu yönetmeliğe limanlardaki tasfiyelik eşyalarında derhal satışına dair hükümlere yer verilir.
- Yurtdışında ülkemizi temsil eden konsolosluklarda denizciliğe yönelik görevli personel bulunmamaktadır. Bununla birlikte, dünyada denizcilikle ilgili önemli merkezlerde, Cebelitarık gibi önemli suyollarında denizcilikle ilgili temsilcimizin bulundurulması konusu değerlendirilmelidir. İlgili konsolosluklarda deniz ataşeleri bulundurmak sorunu çözebilir. Ticaret ataşeleri, askeri ateşeler gibi.

6.1.10. Demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi; Dünyada deniz yolu ile yük taşımacılığına ilişkin tahminlerde konteyner yük trafiğinin önemli oranda artış göstereceği öngörülmektedir. Bu kapsamda, ülkemizde demiryolu sektörünün serbestleştirilmesine yönelik yasal düzenleme, demiryolu bağlantısı bulunmayan limanların, kombine taşımacılığın geliştirilmesi kapsamında demiryolu bağlantısına sahip olmaları için

özendirici bir husus olarak büyük önem taşıyacak ve limanlarımızın zayıf yönlerinin azaltılması bakımından etkili bir çözüm olacaktır.

6.1.11. Transit Ülke konumuna gelmek için yapılması gerekenler; Ülkedeki kamu ve özel paydaşların işbirliğiyle intermodal ulaştırma ve lojistiğin teşvik edilmesine yönelik çerçeveyi oluşturan bir Ulusal Ana Plan (ulaştırma) ve alt Planlar (kıyı tesisleri, intermodal taşımacılık, ulaştırma sistemleri işletmesi...) hazırlanmalıdır. Bu Ana Plan, tüm Türkiye'de transit ve yurtiçi ulaştırma için intermodal koridor, kavşak ve geçitlerden oluşan bir ağ belirlemelidir. İntermodal ulaştırmayı teşvik edecek mali/idari önlem ve girişimler (Marco Polo, ÖTV'siz yakıt kullanımının intermodal taşımacılıkla ilişkilendirilmesi gibi) oldukça etkili olacaktır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı çatısı altında bir intermodal ulaştırma ve lojistik departmanının kurulması, hem kamu kuruluşları hem de özel şirketler dahil olmak üzere, tüm paydaşların faaliyetlerini izleme ve koordine etme konusundaki boşluğu giderecektir.

Karayolu taşıma istatistikleri (yük, menşei, çıkış, varış, taşıyıcı) mutlak surette doğru bir şekilde elde edilmelidir.

Büyük limanların altyapı kapasiteleri, gelecek 15 yıl içerisinde önemli ölçüde artması beklenen pazar talebine cevap verecek şekilde artırılmalıdır. Bu çerçevede ülkemiz limancılık sistemi ve geleceğine yönelik gerekli planlama yapılmalı ve hayata geçirilmelidir. Alınacak başlıca önlemlerden bir tanesi de limanların, lojistik pazarları için avantaj sağlayacak demiryolları başta olmak üzere, diğer ulaştırma modları ile hinterlant bağlantılarını sağlamak ve geliştirmek olmalıdır.

6.2. Deniz Emniyeti ve Güvenliğine Yönelik Sonuç ve Öneriler

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 verilerin deniz emniyeti ve güvenliğinin geliştirilebilmesi amacıyla paylaşılmalıdır. Öncelikle insan hayatı ve çevrenin korunmasının yanı sıra teknolojik gelişmeler de göz önünde bulundurularak, yürürlükteki mevzuatın her zaman güncel tutulması sağlanmalıdır.

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.

İstanbul Boğazı'nın en dar ve yoğun bölgeleri ile büyük rota değişimini gerektiren bölgelerinde gemi karşılaşmalarının oluşturduğu tehlike ve değerlendirme çalışmaları yapılmalı ve yerel deniz trafik güvenliği sağlanmalıdır.

Gemi takip sistemlerinin ve birleşenlerinin 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 standarlarına ulaştırılmalı ve sürdürülebilir olması için gerekli tedbirler alınmalıdır.

Seyir emniyeti ve deniz güvenliğinin gelişmesine yönelik üniversitelerde yapılacak yüksek lisans ve özellikle doktora seviyesinde araştırma ve proje çalışmaları desteklenmelidir.

Limanlarımız ve bayrağımızı taşıyan gemilerde teknolojik iyileştirmeler doğrultusunda gelişen güvenlik tedbirleri azami derecede uygulanmalıdır.

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.

Üniversite-sanayi işbirliğinin geliştirilmesi ve üniversitelerdeki Ar-Ge insan gücü ve altyapısının özel sektör tarafından kullanılması desteklenmelidir. Üniversiteler ile özel sektörü bir araya getiren Teknoloji Geliştirme Bölgelerinin altyapılarının tamamlanması ve öncelikli alanlarda uzmanlaşmalarının özendirilmesi sağlanmalıdır.

Türkiye'nin denizyollarının suistimaline karşı mücadele için izleme, veri toplama ve yönetim sistemleri ile mücadele yöntemleri geliştirmelidir. 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, ISM sisteminin 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 eğitimine ve branşlaşmalarına yönelik çalışmalara hız verilmesi önem arz etmektedir.

6.3. Deniz Çevresi Koruma ve Deniz Turizmine Yönelik Sonuç ve Öneriler

Gemi kaynaklı petrol ve türevleri sonucunda oluşabilecek deniz kirliliğinin kıyı ekosistemleri üzerinde olumsuz etkilerinin azaltılması amaçlanmalıdır. Gemi balast suları kaynaklı yabancı türlerin taşınmasının en aza indirgenmesi, deniz tabanı ekosistem bütünlüğünün ve deniz biyolojik çeşitliliği korunmalıdır. Gemi kaynaklı katı ve sıvı atıkların kıyı ve denizel bölge denizel canlı yaşamı üzerindeki etkileri en üst seviyede kontrol edilmesi gerekmektedir.

Deniz turizminin önümüzdeki on yılda ülke turizminin temel taşlarından biri olması isteniyorsa yönetmeliklerle kısıtlamalayapmak yerine,deniz truzminin önü açılmalıdır.

Kıyı Master Planları ile bölgesel bazda hangi koyların yatçılığa ayrılacağı, kıyı tesislerin nerelere yapılacağı, hangi koyların koruma altına alınacağı ve imara kapatılacağı, deniz turizmi tarafından kullanılmayan kıyı ve koylarda yapılabilecek tatil köylerinin yerleri ve kapasitelerinin, atık alımla ilgili alım ve arıtma ünitelerinin yerlerinin belirlenmesi gerekir.

Deniz turizmi sektörümüzle ilgili bütün veriler, istatistikler Kamu ve ilgili Sektör temsilcieri ile paylaşılması olumlu olacaktır.

Deniz Turizmi Kıyı Tesisleri yatırımın gerçekleştirilmesi aşamasında kamu kurumları arasındaki koordinasyon eksikliğinin ve sektördeki çok başlılığın yarattığı, kimi zaman birbiriyle çelişen prosedürlerin getirdiği sorunlar ile uygulamada sadece kendi kurumlarının adını taşıyan kanunları esas almaları, yasal sistemimizdeki normlar ve hiyerarşisine uymanın gereklerini yerine getirmemeleri uygulamalarının düzenlenmesi, kıyısal alanlarımızın, ülkemizin genel ekonomik menfaatleri doğrultusunda en etkin bir biçimde yönetimi içinbütünleşik kıyı alanları master planıyapılmalı, bu bir devlet politikası haline getirilmeli, ülkemizin en önemli kaynağı olan kıyısal alanlarımızın geleceğini kurtarma ve en azından 50 veya 100 yılını garanti altına alma planı sağlanmalıdır.Türkiye'nin deniz turizminde dünyadaki yerini alabilmesi için;

- Yeterli sayıda deniz turizmi tesisi yapılması,
- Deniz turizminin milli turizm ve denizcilik politikası içinde yer alması,

- Türkiye'nin deniz turizmi açısından elverişliliğinin ve potansiyelinin, yurt dışında tanıtımı ve pazarlanması,
- Eğitime önem verilmesi, deniz turizmi alanında hem teknik hem de yabancı dil yönünden yeterli elemanların yetiştirilmesi,
- Deniz ve çevre kirliliğinin önlenmesi,

Ayrıca, Kıyı Master Planları ile kıyılardaki sağlıksız yapılaşmaların önlenmesi, bütün bu çalışmaların başarılı olması ve konulan hedeflere ulaşabilmesi için BKAY (Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi) altında tasarlanmış kıyı mastır planına göre tamamlanmış sürdürülebilir kalkınma ölçütleri ışığında Kullanım (ekonomi) – Koruma (ekoloji) dengesi korunarak tasarlanmış projelerin izlenmesi (monitör) ve data toplanması ve bu dataları tekrar girdi olarak dinamik bir yapıya sahip olması gereken BKAY(Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi) planlarına yansıması gereklidir.

Bu çalışmaların basarili olması ise kamu kurumları, ilgili kuruluşlar, üniversitelerin ilgili akademik dalları, yerel yönetimler, kullanıma katılacak ilgili ekonomik sektörler ve yerel halkın arasında bilgi akışı sağlanarak bilgilendirilmesi ve katılımının sağlanması ile mümkündür. Eğitim ve bilgilendirerek farklılık yaratmak, bilgiyi paylaşarak kullanmak ise tüm karar verici kurum ve kuruluşların ve tüm paydaşların ortak çalışmasında başarının sırrı olacaktır.

6.4. Denizcilik Eğitimine yönelik sonuç ve Öneriler

Türkiye'de her seviyede verilen denizcilik eğitimi mevcut durumda Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca 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.

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, Bakanlığımız sponsorluğu ve desteği ile sektörün değişik dallarına yönelik her yıl proje yarışmaları düzenlenmelidir.

Bunlarla birlikte, Milli Eğitim Bakanlığı ve Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK) ile yapılacak ortak bir çalışma vasıtasıyla ADML (Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi) müfredatının Denizcilik Fakülteleri/Yüksekokullarına giriş için uyumlu hale getirilmeli ve denizcilik eğitimi veren Üniversitelerin YÖK ile işbirliği içinde Fen Edebiyat Fakültelerinin Denizci Eğitici Yetiştirme programları açması önem arz etmekte ve bu eğiticiler ADML'lerde mezuniyetlerini müteakkip görevlendirilmelidir.

IMEAK DTO ile USHB işbirliğinde Ankara/Samsun Gemilerinin Açık Deniz Eğitim Gemisi olarak tüm okullar için kullanması sağlanmalıdır.

6.5. Deniz Ticaretinin Geliştirilmesi Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkilere yönelik sonuç ve öneriler

- İskeleleri Çanakkale Merkez iskele örneğinde olduğu gibi yenileyerek; yolcu salonlu, yolcu ve araç ayrımı alanları, engelli kişilere yönelik alt yapı donanımları, görsel ve sesli uyarı ve ikazları, eğitilmiş personel ile donatılmış yolcu ve araç emniyeti ile çevre ve deniz kirliliğini güvence altına alan modern bir hale getirmektir. Çevreye duyarlıyeşil ve modern iskeleler yapmak.
- Adalar hattında çalışan gemileri ilerleyen zamanlarda yenileyerek buraya yolcu ve araç emniyeti maksimum düzeyde olan, deniz ve çevre kirliliği açısından yeşil çevre duyarlı ekipmanlarla donatılmış, müşteri memnuniyeti ve kaliteyi her zaman en üst düzeyde tutacak yeni gemiler ile adalara ulaşımı sağlamak.
- Mevcut TDİ devrinden kalma gemileri; hurdaya göndererek bunların yerine çevre ve doğa dostu makine ve ekipmanlarla donatılmış, yolcu ve araç emniyeti bakımından güvenli, müşteri memnuniyeti açışından modern olan gemiler ile değiştirmek.

- Çanakkale ilinden diğer alanlara yolcu ve araç taşımacılığı yapmak üzere yeni hatların açılması yönünde çalışmalar fizibilite çalışmaları yapmak ve yeni hatların açılmasını sağlamak.
- Çanakkale'den yurtdışına Yunan Adaları'na bağlantı sağlamak üzere doğrudan seferlerin oluşması yönünde çalışmalar devam etmek.
- Çanakkale İstanbul arası yolcu ve araç taşımacılığı yapan gemi dizaynı ve bu hat üzerinde gerekli çalışmaları yaparak bu hattın açılması ve 12 ay sürekli hizmetin sağlanması.
- Yolcu transferlerini hızlı yapabilen, manevra kabiliyeti yüksek deniz araçlarıyla raylı sistemleri denizden ekonomik olarak entegre eden sistemle hizmet vermek.
- AB yolunda müşteri memnuniyeti ve kalite standartları göz önüne alınaraktan düzenli hat taşımacılığı yapan küçük-büyük tüm firmalardan müşteri şikâyetlerini, sefer tarifelerini, gemi detaylarını içeren bir web sitesi olması zorunluluğu kıyı tesisi işletme izni veya hat izni kapsamına konulması çalışmaları yapılmalıdır. (24 saat kesintisiz müşteri destek hattı olması)
- Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü web sayfasına düzenli seferler görüş ve şikayetler adı altında bir bölümün açılması ve bu bölüme sektör temsilcileri yada diğer kişiler tarafından atılacak olan şikayet ve öneriler ile bir data veri tabanının hazırlanması.
- Düzenli hatlarda araç yolcu taşımacılığı yapan şirketlerde yapılan denetimler sırasında bulunan eksiklikler ve bunların giderilmesi yönünde sektördeki diğer şirketlere kılavuz olması bakımından Genel Müdürlüğün web sitesinde bir sayfanın bu konuya ayrılması iyi olacaktır. Bu sayfada bulunan eksiklik ve giderilmesi ile ilgili resimli ve yazılı bildirinin bulunması yeterli olacaktır.
- Düzenli hatlarda deniz taşımacılığında kaza soruşturması alanında teknik ve idari kapasitenin güçlendirilmesi için gerekli çalışmaların yapılması ve Genel Müdürlük web sayfasında bir site açılarak oluşmuş olan kazalar ve öneriler şeklinde bilgilerin verilmesi sektör bazında faydalı olacaktır.
- Gemilerin çevreye duyarlı hale getirilmesi için gerekli çalışmaların başlatılması- sıfır atık ve sıfır emisyon hedefleri gibi hedeflerin belirtilmesi; SEEMP sisteminin kabotaj hattına düzenli seferlere uygun hale getirilerek uygulanması, çevreci makineler ve sistemlerin kullanılması, vb

- Bakanlık uzmanları tarafından diğer ülkelerde kabotaj hattının gelişmesini sağlayan teşvikler ve bunların ülkemizdeki işletmelere nasıl uygulanabileceği hakkında çalışmalar yapılmalıdır.
- Yaşlı ve standart altı gemileri işleten kamu ve özel sektör şirketlerine denetim sıklığı artırılarak ve vergi şartları ağırlaştırılarak yeni ve çevresel gemilere yönelmeleri yönünde çalışmalar yapılmalıdır.
- Emniyetli yönetim sistemi kapsamında yolcu ve araç emniyetinin sağlanması birinci öncelik olmak üzere, deniz ve çevre kirliliğinin önüne geçmek, AB rekabet süreci içinde müşteri memnuniyetini ve kaliteyi arttırmak amacıyla yolcu ve araç taşımacılığında kullanılan gemilere omurga yapılış tarihi itibarıyla 30 yaş sınırı konulması ve bu yaşın üstünde olan gemilerle yolcu-araç taşımacılığına müsaade edilmesi yönünde çalışmalar yapılmalıdır.
- Yasadışı gemi atık boşaltımlarını izlemek için teknik kapasitenin güçlendirilmesi ve bu konuda yapılacak denetimlerin arttırılması.
- Çanakkale boğaz giriş ve çıkış noktalarında tespit edilecek 2 alana tam teçhizatlı sopep-deniz kirliliği mücadele ekipmanlarını içeren konteyner kutularının konulması ve buralara deniz emniyeti ve acil müdahale merkezlerinin kurulması.
- Deniz taşımacılığına sağlanan vergi teşviklerinin gerçek etkisini ölçmeye yönelik ampirik ve teorik çalışmalar yapılmalıdır.
- Yolcu ve araç taşımacılığı yapan standart altı gemilerin yenilenmesi amacıyla hurdaya ayrılacak gemiler için bir teşvik sistemi getirilebilir (hurdaya çıkarılan arabalara verilen teşvik gibi) veya gemi yenilenmesinden doğan sermaye kazançları için vergi ertelemesi. (Japonya örneği)
- Çevresel duyarlılığı yüksek deniz taşıtlarına ilave vergisel ayrıcalıklar yapılarak işletmecileri çevresel duyarlı gemiler işletmeleri yönünde teşvik etmek üzere çalışmalar yapılmalıdır. Örneğin Japonya enerji tasarrufuna ve teknolojiye önem veren (çevresel duyarlılığı olan) denizcilik işletmelerine 4.464.000 Euroya kadar nakit teşvikler vermektedir. Benzer şekilde Hong Kong ve Norveç'te de çevreye duyarlı araçlar için özel vergi teşvikleri uygulanmaktadır. Ancak Türkiye'de henüz bu yönde bir vergi ayrıcalığı söz konusu değildir.
- Yenilikçi ve çevreci gemilerinin yapılmasını desteklemek amacıyla gemilerde kullanılan yenilikçi ürün ve teknolojilerin maliyetinin %20'sine varan karşılıksız mali teşvikler verilebilir. (Almanya örneği)

- Yeni hatların, yeni iskelelerin ve yeni gemilerin yapılması konusunda yapılacak olan Ar-Ge harcamalarının (özellikle personel ve malzeme maliyetlerinin) maksimum %75'i oranında kamu desteği sunulabilir. (Almanya örneği)
- Kabotaj hattında taşımacılığa teşvik amacıyla gemi adamlarına yapılan ücret ödemelerinin vergilendirilecek gelirden indirilmesine izin verilebilir. (İngiltere örneği)
- İnsanları kara yolu taşımacılığından deniz yolu taşımacılığına çekmek için gerekli olan reklam çalışmalarının Bakanlık tarafından yapılması (emniyet ve güvenlik için deniz ulaşımı, rahat ve çevreci bir taşımacılık için deniz ulaşımı, yeşil taşımacılık,çevre kirliliği, trafik yoğunluğu, kişi başı daha geniş alan, keyifli yolculuk, boğaz ve deniz keyfi, vb materyallerin kullanılarak özellikle çocuklarda deniz ulaşımı sevgisinin kazandırılması).
- Teknelerin barınma alanı uygulanmasında öncelik, yat v.s değil tarifeli seferle toplu taşıma yapan gemilere verilmelidir.
- Denizde toplu taşıma işi yapan ruhsatlı yolcu gemilerinin yedekleme işlemlerinden muaf tutularak desteklenmesi gereklidir.
- Bakanlık, büyükşehir belediyesinin ve ilçe belediyelerinin deniz ulaşımına yatırım yapmış kurumlarla çalışmalar düzenleyerek gerekli yeni hatların açılmasıyla ilgili ve mevcut olanlarda ortaya çıkacak sorunlarla ilgili çalışmalar yapılması ve bunların uygulanabilirliğinin sağlanması gerekmektedir.
- Atina Sözleşmesi ile Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar İçin Tazmin ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşmesine taraf olma, tüm deniz sigortalarına ilişkin mevzuatın derlendiği genel bir "Deniz Sigortaları Kanunu" çıkarılması ve milli bir P&I şirketinin kurulması ile uluslararası mali sorumluluk entegrasyonu tamamlanmalıdır.
- Denizcilik anlaşmalarının etkinliğinin artırılmasına yönelik olarak İkili denizcilik anlaşmaları, özellikle ilgili ülkelerin denizcilik alanında entegrasyon sağlamak amacıyla kullandıkları önemli araçlarından bir tanesi olduğundan; denizcilik anlaşmalarının etkinliğinin önünde duran en büyük engelin imza ve onay sürecinde meydana gelen uzun bürokratik süreç olduğu, bu sürecin azaltılması gerektiği değerlendirilmektedir.
- Denizcilik sektöründe hâkim olan piyasa yapısında, navlun piyasasının tamamını belirleyen en etkin unsurun piyasa şartları olması nedeniyle, mütekabiliyet esasına göre ülkelerin anlaşmalara koyacağı mâli ve bürokratik kolaylıkların deniz ticaretini arttıracağı değerlendirilmektedir.
- Taşınacak yük bağlamında denizcilik sektörümüz için önemli bir pazar potansiyeli bulunduğundan, uluslararası petrol ve doğal gaz boru hatlarının deniz irtibat

noktasındaki terminallerdeki denizcilik faaliyetlerinden millî çıkarlarımız (Kamu ve özel sektör) için daha verimli yararlanılmasını teminen; bu anlaşmaların hazırlık süreci de dâhil olmak üzere UDH Bakanlığının, her aşamada tasarruf sahibi onay mercii taraf olarak yer alması, bunun için gerekiyorsa hukuki düzenleme yapılması gerekmektedir.

- Yukarda belirtilen çalışmaların sonucu ülkemizin hem bölgesel hem de küresel anlamda denizcilik sektöründe entegrasyonun sağlanması çalışmaları hızla devam etmektedir. Bu çerçevede önemli bir enstrüman olarak denizcilik anlaşmaların etkinliğinin arttırılması ve deniz ticaretimizin gerçekleştiği ülkelerin tamamı ile denizcilik anlaşması imzalanması çalışmalarına hızla devam edilmektedir. Söz konusu anlaşmaların etkinliğinin artırılması ve günümüz şartları ile uyumlu hale getirilmesine ilişkin gerek özel sektör, gerekse de kurum ve kuruluşlar nezdinde müzakereler yürütülmekte; hatta yeni hazırlanan metinlerde anlaşma hükümlerinin uygulanmasının izlenebilmesi amacıyla denizcilik komiteleri kurulması hususu yer almakta ve ülkelerin bu konudaki farkındalığının arttırılmasına yönelik çaba sarf edilmektedir. Bu komiteler düzenli aralıklarla toplanmakta ve özel sektörün birbirleri ile daha uyumlu çalışabilmesi için önerilerde bulunmaktadır.

- **Deniz Ticaretinde Elektronik Belgelerin ve Yöntemlerin Kullanımı İle Bürokrasinin Azaltılması Konusunda Öneriler**

- Veri akışının yük-gemi-liman operasyonlarında hızlandırılması ve bürokratik engellerin ortadan kaldırılması maksadıyla STK'ların, Liman İşletmelerinin, Gümrük Kurumlarının, Sahil Güvenlik Komutanlığının, Bakanlıkların, Deniz Ticari Kurumlarının arasında "e-tabanlı bir veri aktarımı işbirliği" konseptine geçilmesi gerekmektedir. Oluşturulacak "e-taban"ın yetkilendirilecek özel bir kuruluş gerekli güvenlik kıstasları ile ilgili sözleşmeler de düzenlenerek- dizaynedilebileceğini, bu kapsamda ilgili bakanlıklar arasında yetki kısıtlarının ve koordinasyonun belirleneceği bir protokol yapılması gerekmektedir. Bu yönde bir kuruluşun kamu idaresi bağlamında tesisi veya yukarıda değinildiği üzere ilgili özel sektör biriminin oluşturulması/yetkilendirilmesi konularında Başbakanlık İdareyi Geliştirme Başkanlığı'na öneride bulunulması gerekmektedir.

- Yukarıda anlatılanlar ışığında, EDI, Single Window, AR-GE desteği, Denizcilik Laboratuarı, Türk Loydu'nun IACS üyeliği gibi, uygulamalarda eksikliklerin görüldüğü ve geliştirilmeye muhtaç alanlara ilişkin idari çalışmaların bir an önce tamamlanması önem arz etmektedir.

6.6. Kıyı Yapılarına Yönelik Sonuç ve Öneriler

Kıyı Yapıları Düzenlemesi Çalıştayı için ilgili kurum ve kuruluş temsilcileri, akademisyenler ile yapılan toplantılar ve yanıtlanan anketler sonucunda konuyla ilgili

temel sorun ve darboğaz olarak, kıyının birçok sektörün farklı kullanımlarının yer seçtiği "kıt kaynak" durumundan dolayı ortaya çıkan çatışmalar olduğu görülmektedir.

Çalıştay sırasında belirtilen birçok sorun ve çözüm önerisi bu sebeple ortaya çıkmaktadır. 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 veritabanının bulunmaması ve tüm kurum/kuruluş mevzuatlarının ortak kullandığı bir kıyı yapısı sınıflandırması bulunmamasıdır.

Bu itibarla; tüm çalıştay katılımcılarının hem fikir olarak üzerinde uzlaştığı konu, 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 bütünleşik kıyı alanları planlarının hazırlanmasıdır.

Çalıştay sırasında düzenlenen toplantılarda, 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 üzerinde durulmuştur. Bunun yanısıra, Balıkçılık sektörünün sektör ve kurum temsilcileri tarafından balıkçı barınaklarının yat limanlarına dönüştürülmesi görüşüne karşı çıkılarak, çalıştay katılımcılarının uzlaşması ile bazı balıkçı barınaklarının yatçılık ve amatör denizcilik gibi farklı faaliyetler ile ortak kullanılması için gerekli çalışmaların başlatılması önerisi yapılmıştır.

Çalıştay içerisindeki son önemli konu başlığı 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, içsuyolları üzerinde oluşturulabilecek kanallar ile içsuyolu taşımacılığının geliştirilmesidir.

İçsuyolları ve göllerin aynı zamanda yatçılık ve amatör denizcilik için kullanılmasına yönelik etüd çalışmalarının yapılması da denizciliğin ülke bütününe yayılması için önem arz etmektedir.

6.7. Gemi Sanayi Faaliyetlerine İlişkin Değerlendirme Sonuç ve Öneriler

6.7.1. Gemi Sanayi Faaliyetleri.

Gemi Sanayi Faaliyetleri Çalıştayı'nın sonucunda gemi sanayi faaliyetlerinin bütününü oluşturan gemi ve yat inşa sanayi, gemi yan sanayi ve gemi geri dönüşüm sanayisinin genel olarak son bir değerlendirmesini aşağıdaki şekilde yapabiliriz.

Gemi Sanayi Faaliyetleri Çalıştayı'nın konularının arasında yer alan ülkemizde ve dünyada gemi ve yat inşa sanayi, gemilere ve yatlara ülkemiz tersanelerinde verilen bakım ve onarım hizmetleri, ülkemizde son durum itibariyle gerçekleştirilen gemi geri dönüşüm faaliyetleri konularında en son duruma ve bu konudaki gelişmelere bakacak olursak; mevcut 71 adet faal tersanemizin yıllık üretim kapasitesi toplamı ortalama 3,6 milyon DWT/YIL'dır.

Yüzer havuz sayımız 21 adet olup, kuru havuz sayımız 9 adettir. 20.000 DWT'ye kadar kimyasal tankerler,60 m ve üzeri açık deniz balıkçı gemileri, 65 t ve üzeri çekme gücüne sahip açık deniz römorkörleri, 5.000 DWT'ye kadar LPG tankerleri, 15.000 DWT'ye kadar asfalt tankerleri, 20.000 DWT'ye kadar dökme yük gemileri, 2.000 TEU'ya kadar konteyner gemileri, açık deniz destek (offshore) gemileri tersanelerimizin mevcut ürün portföyü arasında bulunmaktadır.

Ülkemizdeki tersaneler, bakım-onarımda da bölgesinde en çok tercih edilen tersaneler arasında yer almaktadır. Aynı zamanda bu hizmetin tersanelerimize önemli bir iş hacmi ve yüksek kazançlar sağladığı da bilinmekte olup, ülkemiz tersanelerinde gerçekleştirilen bakım-onarım, 2012 yılı sonu itibariyle yaklaşık 13 milyon DWT olarak gerçekleşmiştir.

Bugün itibariyle 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.

2011 yılında ülkemizde 652,500 LDT'ye tekabül eden 341 adet geminin sökümü gerçekleşmiş olup 2012 yılında ise 927,000 LDT'ye karşılık gelen 281 adet geminin sökümü tamamlanmıştır.

Bunlardan başka, ülkemiz gemi inşa sanayinde gerçekleştirilen ihracat ve ithalat rakamları da 2012 yılı sonu itibariyle, 1milyar USD ihracat, 0,9milyar USD ithalat olarak gerçekleşmiştir.

Ayrıca Mart 2013 sonu itibariyle ülkemiz, dünya arenasında vermiş olduğu 79 adet yeni gemi inşa siparişleriyle dünya sıralamasında 143 yeni gemi inşa siparişleri bulunan Vietnam'ın ardında dünya 5'incisi konumunda bulunmaktadır.

Gemi geri dönüşüm endüstrisinin günceli ve gelecekte hemen hemen hiç bir endüstri dalında rastlanmayacak ölçüdeki büyüme perspektifini göz önüne alarak ve yukarıdaki eğilimleri ve beklentileri de dikkate almak suretiyle özeti yukarıda yer alan proje önerilerini gündeme getirmek en öncelikli hedeftir.

Anılan projelerin gerçekleştirilmesi halinde Türkiye, önümüzdeki dönemde ivme kazanacak gelişmelere hazırlıklı olmakla kalmayacak, güvenli, çevreye duyarlı gelişmiş teknolojilere başvuran öncü bir rol üstlenerek küresel ölçekte lider olabilecektir.

Yapılan bütün bu değerlendirmenin sonucunda; Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün koordinesinde yürütülen Gemi Sanayi Faaliyetleri Çalıştayı, Bakanlığımızın denizcilik sektörü ile ilgili olarak ortaya koyduğu 2023 ve 2035 Türkiye'sinde ülkemiz insanını denizden ve denizcilikten bugün olduğundan daha fazla yani olabildiği en üst düzeyde yararlanılmasının sağlanabilmesi adına gerçekleştirilmiş olup, 2013 Eylül ayında yapılması planlanan 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası sonunda da Genel Müdürlük olarak aynı politika sürdürülecektir.

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 Commitee (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

EK

1 Nolu Çalıştay Grubu

Adı Soyadı	Kurum-Kuruluş Adı Unvanı/ Görevi
Nihat ASAN	UDHB-DİDGM-Daire Bşk.(Çalıştay Kordinatörü)
Altan KÖSEOĞLU	ALTAŞ Yönetim Kurulu Başkanı
Kenan SUMRA	AYGAZ-İşletme Müdürü
Nuray TOPRAKKARIŞTIRAN	ÇŞ Bak. ÇED, İzin ve Denetim GM
Hakan TELLİOĞLU	Setur Marina/Marina Müdürü
Ömer KARACALAR	Bodrum Milta Marina Genel Müdürü
Yusuf AKGÜL	Deniz Turizmi Birliği Derneği/Genel Sekreter
Soner ESMER	DEÜ Den. Fak. Doç.Dr./Lojistik Yön. Bl.Bşk.
Çimen KARATAŞ ÇETİN	DEÜ Den. Fak.Yrd.Doç.Dr.
Seçil VARAN	DEÜ Denizcilik Fakültesi Yrd. Doç. Dr
D.Ali DEVECİ	DEÜ Denizcilik Fakültesi Doç.Dr.
Ramazan POLAT	Elazığ Valiliği
Zeynep TURAÇLI	EPDK/Enerji Uzmanı
Ali KESKİN	Evyapport
Şevki METE	Evyapport
Osman KOLAY	GMO/Yön.Kur.Bşk.
Atilla ALTAY	Gemport A.Ş./Eğitim Şefi
Özgür TANGUT	Genel Müdür Yrd Operasyon
İlker DEMİR	EGM-Koruma D. Bşk. Deniz Limanları Ş.Md.
M.Alev TUNÇ	İMEAK DTO Yön.Kur.Üyesi
Yaşar CANCA	İnce Den./Tek.Md./İTÜ Den. Fak. Öğr. Gör.
Yıldız ERKMEN	Kalkınma Bakankığı/Planlama Uzmanı
Kaan ANUL	Kumport
Mahşeker YILDIRIM	KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI /Şube Md.
Filiz KARAOĞUZ	Marport
M.Cumhur KOCABAYLIOĞLU	MARPORT
Korer ÖZBENLİ	MDTO/Gen.Sek.
Mesut ÖZTÜRK	MDTO/Gen.Sek.Yrd.
Osman KILINÇ	Mersin Liman Başkanlığı GS Uzmanı
Dilek TORUN	MYK-Meslek Standartları D.Bşk.
Barbaros ARISÜT	MIP Çevre, İş Sağlığı Güvenliği Müdürü
Buğra BİLGİNER	MIP Ticari Grup Müdürü
Uğur YURTER	ÖİB SGDB.lığı/Uzman
Doğan ATİLLA	ÖİB 5. Grup Başkanlığı-Uzman
Uğur NAZ	PETDER OMV POAŞ
Dr. Cemal AYAZOĞLU	Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü
Dr. Oktay ÖZTEN	Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü
Bedir YILDIRIM	SAMSUNPORT-Liman İşletme Müdürü
Erol TOPÇU	TDİ A.Ş.-Daire Bşk.
Mehmet GÜNDÜZ	TÜPRAŞ Başmühendis
Okan ÇETİN	Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesi
Cengiz DİVİLİOĞLU	TÜRKLİM
Fırat YEMENİCİLER	Dilovası OSB/Poliport Kim. A.Ş.

İrfan BİLGİN	TURKLİM Genel Sekreter
M. Hakan GENÇ	ARKAS/ Liman Hizmetleri Grup Başkanı
Metin ALTINSOY	MIP
Uygun DEĞİRMENCİ	BORUSAN/ Liman İşletme Müdürü
İbrahim ÜNLÜ	TÜRKLİM/ALTINTEL
Derya KOÇ	İstanbul Liman Başkanlığı-Uzman (Teknik)
Doğan YILDIRIM	UDHB-Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
Ş.Ülya LEKİLİ	UDHB-Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
Muhammet ERDOĞAN	Ambarlı L.Bşk.
Ada Özlem YEŞİL	UDHB-DİDGM-Mühendis
Harun TEKCAN	UDHB-DİDGM-Mühendis
Dr.Ali Rıza DAL	UDHB-DİDGM-Gs. Uzmanı
Hasan DURAN	UDHB-DİDGM-Müh. (Çalıştay Kordinatörü)
Hüseyin SEÇMEN	UDHB-DİDGM-Mühendis
Furkan ERTURAL	DİDGM-Baş Klavuz
Aybike DOĞAN	UDHB-DTGM
Bülent TAŞDEMİR	UDHB-DTGM
Ensar ERDEM	Fırat L.Bşk.
Yaşar KARABACAK	İzmir Liman Başkanlığı Araştırmacı
Özgür MENGİ	İzmit Liman Başkanlığı GS Uzmanı
Servet KAYMIŞ	Tatvan L.Bşk.
Güner GÜVEN	UDHB-TCDD-Şube Müdürü
Hakan ERDOĞAN	UDHB-TCDD-Şube Müdürü V.
Nevzat GÜNER	UDHB-TCDD-Daire Bşk.
Tamer TERZİ	UDHB-TCDD-Daire Bşk. Yrd.
Salih TAN	UDHB-TKYGM
Kemal BOZKURT	TÜRKLİM/UN Ro-Ro/Gnl. Md. Yrd.
Fuat PAMUKÇU	TÜRKLİM/UN Ro-Ro/Gnl. Md. Yrd.
Mehmet Ali EMEKLİ	UTİKAD/Yönetim Kurulu Üyesi
Mehmet GENCER	Van İl Özel İdaresi
A.Kenan TÜRKANTOS	Vapur Donatanları Ve Acenteleri Derneği
Emre Can ATAK	Vapur Donatanları Ve Acenteleri Derneği
Neslihan BAŞARSLAN	Vapur Donatanları Ve Acenteleri Derneği
Ruhi DUMAN	Vapur Donatanları Ve Acenteleri Derneği
Şükriye VARDAR	Vapur Donatanları Ve Acenteleri Derneği
Ali Deniz ERAYDIN	Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği Başkanı
Yeşim MUHTAROĞLU	Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği Başkan Yrd.
Eda TURAN	YTÜ Gemi İnş.ve Den. Fak./ Araşt. Gör.

2 No'luÇalıştay Grubu

Seyir Emniyeti Çalışma Grubu

Başkan	Yrd.Doç.Dr.Yusuf ZORBA	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ Denizcilik Fakültesi
Üye	Dr. Nur Jale ECE	BAŞBAKANLIK ÖZELLEŞTİRME İDARESİ BAŞKANLIĞI
Üye	Yük. Müh. Murat TERCAN	GIDA TARIM ve HAYVANCILIK BAKANLIĞI Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü
Üye	Seyir Hidrografi ve Oşin. Şb.Md. Yzb.İhsan Hikmet ULUSAL	DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI
Üye	Dnz. Albay Turan ORHAN	DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI SeyirHidrografiveOşinografi DairesiBaşkanlığı
Üye	Dnz. Yzb. Eşref GÜNSAY	
Üye	GS Uzm. Atilla PİRALİOĞLU	KAZA ARAŞTIRMA ve İNCELEME KURULU
Üye	Şb. Müd. Melih Hüsnü YILMAZ	KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Üye	Klv. Kpt. İsmail AKPINAR	
Üye	Klv. Kpt. Ydırım Nebi AKÇA	
Üye	Uzman Gülsen YILDIRIM	TÜRKSAT UYDU HABERLEŞME ve KABLO TV İŞLETME A.Ş
Üye	GS Uzm. A.Oktay ÇOBANOĞLU	İSTANBUL LİMAN BAŞKANLIĞI
Üye	Doç.Dr. Serdar KUM	İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ Denizcilik Fakültesi
Üye	Yrd.Doç.Dr.Volkan AYDOĞDU	
Üye	Öğr. Gör. Abdülkadir KELEŞ	ZİRVE ÜNİVERSİTESİ Mühendislik Fakültesi
Üye	Yön.Kur.ÜyesiKpt. M.Alev TUNÇ	İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ DENİZ TİCARET ODASI
Üye	Setaç YILDIZ	
Üye	Gen.Sek.Yrd. Mesut ÖZTÜRK	MERSİN DENİZ TİCARET ODASI
Üye	Serter MAKARACI	EREĞLİ DEMİR VE ÇELİK FAB.T.A.Ş. Erdemir Liman Müdürlüğü
Üye	Serkan DAĞDELEN	RODA LİMAN DEPOLAMA ve LOJİSTİK İŞLETMELERİ A.Ş.
Üye	GS Uzm. Tuncer URGANCI	UDHB, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel
Üye	GS Uzm. Durali İŞLER	

Üye	GS Uzm. Soner SÖNMEZ	Müdürlüğü
Üye	GS Uzm. Onur SARI	
Üye	Uzm. Nurullah YÜCEL	
Üye	İ.Haldun EMANETOĞLU	IDC Savunma Sanayi
Üye	Ümit KÜÇÜKOĞLU	AustralianMaritimeSystemsLtd
Üye	Ahmet AYBAR	ArskomGroup of Companies
Üye	Burak ASLAN	
Üye	Ejder VAROL	İdeal Teknoloji Bilişim Çözümleri A.Ş.
Üye	Taner AKDENİZ	
Üye	Hasan ERDOĞDU	Anel Telekomünikasyon Elektronik Sistemleri A.Ş.
Üye	Tayfun AĞRI	
Üye	Celalettin DEMİREL	
Üye	Hakan IŞIKÇI	Gemport A.Ş.

Deniz Güvenliği Çalışma Grubu

Başkan	Harekat Eğt.Dai.Bşk. Albay Yavuz GEÇİM	SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI
Üye	Dr. Nur Jale ECE	BAŞBAKANLIK ÖZELLEŞTİRME İDARESİ BAŞKANLIĞI
Üye	Komiser Yard. /İdari Büro Amiri İlker DEMİR	İÇİŞLERİ BAKANLIĞI EmniyetGenelMüdürlüğü
Üye	AB İşleri Uzm. Yrd. Yasin KOCABIYIK	AVRUPA BİRLİĞİ BAKANLIĞI
Üye	Br.Sor. Dr. Murat ŞİMŞEK	SAĞLIK BAKANLIĞI Acil Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü
Üye	Güm.Muh.Kaç. İstih.Md. Mümin KAPUCU	GÜMRÜK ve TİCARET BAKANLIĞI Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü
Üye	Deniz Güv.Dai.Bşk. Şb.Md. Albay Gökhun Kaan ARDA	DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI

Üye	Deniz Güvenliği Dai.Bşk. Albay Sümer KAYSER	DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI
Üye	Şube Md. Servet TEKİN	TCDD GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Üye	Büro Şefi Yılmaz ŞİMŞEK	TCDD GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Üye	Kpt. Tuna BEKOĞLU	TÜRK LOYDU VAKFI İKTİSADİ İŞLETMESİ
Üye	Yönetim Kurulu Başkanı Oryal ÜNVER	TEPE SAVUNMA VE GÜVENLİK SİSTEMLERİ SANAYİ A.Ş.
Üye	Sefa BAŞATLI	TEPE SAVUNMA VE GÜVENLİK SİSTEMLERİ SANAYİ A.Ş.
Üye	GS Uzm. Durali İŞLER	UDHB, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
Üye	Uzm.Altuğ KURBAN	UDHB, Deniz veİçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü

Yolcu Gemisi Emniyeti Çalışma Grubu

Başkan	Bilal AKBULUT	İDO A.Ş.
Üye	Mehmet UĞUR	İstanbul ŞehitHatlarıTur. A.Ş./ Oper. Enspekt.
Üye	Selim GÜNDOĞAN	DENTUR AVRASYA / DPA
Üye	Dr. Murat ŞİMŞEK	Sağ.Bak.AcilSağ.Hiz.Gen.Müd.Br.Sor.
Üye	Kemal AKŞAR	Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesi
Üye	Aykut YILMAZ	Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesi
Üye	Raşit ALTINOK	Gate Denizcilik (Burulaş)
Üye	Rıza ÇETİN	GESTAŞ
Üye	İsmail ASASOĞLU	IMEAK DTO
Üye	M. Erbil ÖZKAYA	DTO
Üye	Saim OGUZULGEN	TURYOL
Üye	Kazım AYNACI	TURYOL
Üye	Murat SEVEN	İDO A.Ş.

Üye	Necmettin TELLİOĞLU	İstanbul Şehit Hatları Tur. A.Ş.
Üye	Burcu ÖZÜDURU	Gazi Üniversitesi
Üye	Taner GÖLGELEYEN	Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü/GS Uzmanı

Türk Bayraklı Fılonun Emniyetinin Artırılması Çalışma Grubu

Başkan	Ersan BAŞAR	Karadeniz Teknik Üniversitesi/Doç.Dr.
Üye	Önal KOYLUÇ	DetNorskeVeritas Gemi Sınıf. Tic. Ltd. Şti / Sörveyör
Üye	Murat AYYILDIZ	Sağlık Bakanlığı.Sağlık Denetim Hizm. Birim Sorumlusu V.
Üye	Ali Cemal TÖZ	9 Eylül Üniversitesi / Öğr.Grvlisi
Üye	Volkan AYDOĞDU	İstanbul Teknik Üniversitesi/Denizcilik Fakültesi/Y.Doç.Dr.
Üye	Okan ÇETİN	Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesi
Üye	Ahmet MERT	Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü/GS Uzmanı
Üye	Özlem ALTINSOY	NipponKaijiKyokai Klas Kuruluşu (Class NK)
Üye	Ender BİLEN	BureauVeritas Gözetim Hizmetleri LTD.ŞTİ
Üye	Ali Timurhan BAYTEKİN	Lloyd'sRegister Gözetim Hizmetleri LTD.ŞTİ

3 No'luÇalıştay Grubu

Deniz Çevresini Koruma ve Deniz Turizmi Faaliyetleri Çalıştay Grubu

Çalıştay Başkanı	Okay KILIÇ	Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı/Daire Başkanı
Deniz Çevresini Koruma Faaliyetleri Koordinatörü	Abdülgafur BELİKTAY	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı/Biyolog
Deniz Turizmi Faaliyetleri Koordinatörü	Dr. Ali Rıza DAL	Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı/GS Uzmanı
Deniz Turizmi Faaliyetleri Komisyon Başkanı	Ali Erkan BEZİRGAN	Marinalar Koordinatörü / Doğuş Turgutreis Marina İşletmeciliği Tur. ve Tic. A.Ş.
Deniz Çevresini Koruma Faaliyetleri Komisyon Başkanı	Ahsen YÜKSEK	İ.Ü. Den. Bil. İşl. Enst. Yard.Doç. Dr./Öğr.Üyesi
Üye	Yılmaz TAŞCI	Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı/Şube Müdür V.
Üye	Ahmet TOKBAY	Mersin Büyükşehir Belediyesi
Üye	Arzu OLGUN	Marmara Araştırma Merkezi/Kocaeli /Doç. Dr.
Üye	Ayten ATAMIŞ	Sahil Güvenlik Komutanlığı/Uzman
Üye	Burak AYKAN	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Üye	Cansel ŞAHİN	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Üye	Cem Tekin YAVUZ	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı/Çevre Mühendisi
Üye	Didem UĞUR	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı/ Çevre Mühendisi
Üye	Doğan Attila	ÖİB 5. Grup Başkanlığı-Uzman
Üye	Emre YILMAZ	Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı/Su Ürünleri Mühendisi
Üye	F. Kubilay YAZAN	Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı/GS Uzmanı
Üye	Fatma SÖNMEZ	Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı/Programcı
Üye	Hasan Basri GÖÇER	Mersin Büyükşehir Belediyesi
Üye	Mehmet BAĞCI	Mersin Büyükşehir Belediyesi

Üye	Pelin BOZ	Sah. Güv. Kom./Uzman
Üye	Tuba Arslan	Kültür ve Turizm Bakanlığı/Kültür Turizm Uzmanı
Üye	Tuğba GÜÇLÜ	Kültür ve Turizm Bakanlığı
Üye	Yeşim ASLANOĞLU	Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı /Mühendis
Üye	Zeynep Şen	Kültür ve Turizm Bakanlığı
Üye	Cem Orkun KIRAÇ	Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı/Mühendis
Üye	Ahmet SAVAŞ	İSPARK İSTMARİN
Üye	Ali ALTINTOP	Başaran Gemi Onarım Mühendislik Ltd. Şti.
Üye	Ayşen ERGİN	ODTÜ / Prof. Dr.
Üye	Emrah DEDE	İlturclub Marina Göcek/Fethiye
Üye	Erdem NEVŞEHİR	Martı Den. Tem. Ltd. Şti.
Üye	Erdinç ALTINTOP	Başaran Gemi Onarım Mühendislik Ltd. Şti.
Üye	Erkan KOÇYİĞİT	MSC Gemi Acenteliği A.Ş.
Üye	Fatih SARAL	GİSAŞ (Gemı İnşa Sanayi A.Ş.)
Üye	Gökmen TEMİZER	MSC Gemi Acenteliği A.Ş.
Üye	İlker ATAĞ	InchcapeShipping Services
Üye	Kıvanç MURSALLIOĞLU	AKUA MARİN
Üye	Kürşat GÖZ	Türkiye Biyologlar Dayanışma Derneği - Eko-Gen Çevre
Üye	M. Kemal SAATÇIOĞLU	İÇ Çeşme Marina
Üye	Mehmet BARLAS	İSPARK İSTMARİN
Üye	Mustafa DEMİRÖZ	Bodrum Denizciler Derneği Bşk.
Üye	Okyanus ORHON	Oceanology&Hydrobiology, MSc
Üye	Ömer KETENCİ	Marinalar ve Heliport Proje Yöneticisi
Üye	Rüştü TEZCAN	DTO Bodrum Şubesi
Üye	Sabahattin MURSALOĞLU	Levent Marina
Üye	Sedat ALTUNAY	Çanakkale Marina Kruv. Liman Yat. İşl. A.Ş.
Üye	Süleyman KAMBUROĞLU	Mare Deniz Temizlik Hizmetleri Aş /Yönetim Kurulu Başkanı
Üye	Tolga ŞENOĞLU	GİSAŞ (Gemi İnşa Sanayi A.Ş.)
Üye	Türkan MANASIR ÖZ	GİSAŞ (Gemi İnşa Sanayi A.Ş.) / Çevre Mühendisi
Üye	Feray POLAT	ÇEVTAŞ

Üye	Levent AYDOĞDU	İSPARK İSTMARİN
Üye	Hakan TELLİOĞLU	DTBD Yön. Kur. Üyesi
Üye	Süleyman ONAT	Dilovası Organize Sanayi Bölgesi / Başkan
Üye	Taner BÖREKÇİ	Koruma Projeleri Koordinatörü Deniz Temiz Derneği/TURMEPA
Üye	Yusuf AKGÜL	Deniz Turizm Birliği Derneği
Üye	Aslı YILDIZ	Türk Loydu Vakfı
Üye	Adnan CANER	Bodrum Denizciler Derneği
Üye	Ahmet Cevdet YALÇINER	ODTÜ / Prof. Dr.
Üye	Aslı Numanoğlu GENÇ	Gazi Üniversitesi / Öğretim Görevlisi Dr.
Üye	Ertuğrul DOĞAN	İstanbul Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi./Prof.Dr.
Üye	Işıkhan GÜLER	ODTÜ / Dr.

4 Nolu Çalıştay Grubu

KONU BAŞLIKLARI	KOMİSYON BAŞKANI	KOMİSYONDA GÖREV ALMAK İSTEYEN KATILIMCILAR	KATILIMCILARIN KURUM/KURULUŞU
1-Mevzuat	YRD.DOÇ.DR. TANER ALBAYRAK (PİRİREİS	DR.CEMAL AYAZOĞLU	HUDUT VE SAHİLLER SAĞLIK G.M.

	ÜNİVERSİTESİ)		GEMİADAMLARI BİRİMİ SORUMLUSU
2-Türkiye'de denizcilik eğitiminin izlenmesi ve değerlendirilmesi	DOÇ.DR.CENGİZ DENİZ (İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ)	RUHİ DUMAN	VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ
		YRD.DOÇ.DR. BİRSEN KOLDEMİR	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
		YRD.DOÇ.DR. ERGÜN DEMİREL	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ
		DOÇ.DR.LEYLA TAVACIOĞLU	İSTANBUL TEKNİK ÜİVERSİTESİ
		GÖRKEM KÖKKÜLÜNK	YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
3-Türkiye'de denizcilik eğitiminin genel değerlendirilmesi	DOÇ.DR.SELÇUK NAS (DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	HALİL DELİBAŞ	MERSİN DTO
		YRD.DOÇ.DR. BİRSEN KOLDEMİR	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
		ÇAĞIL YETİM	TURMEPA
		YRD.DOÇ.DR. OKTAY ÇETİN	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ
		DOÇ.DR.LEYLA TAVACIOĞLU	İSTANBUL TEKNİK ÜİVERSİTESİ
4-Gemiadamlarının arz talep durumu	DOÇ.DR.ENDERASYALI (DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ)		
5-Kültürel faaliyetler	YRD.DOÇ.DR.OKTAY ÇETİN (PİRİREİS ÜNİVERSİTESİ)	E.NİLGÜN ÜNALMIŞ	UDHB-DENİZ VE İÇDULAR DÜZ.GEN.MÜD.
		HALİL DELİBAŞ	MERSİN DTO
		ÇAĞIL YETİM	TURMEPA
		VOLKAN ALTUNPALA	QUANTUM SPORTS
		M.ÇAĞRI GÜL	GIDA TARIM VE HAYVANCILIK BAK.
		HÜSNE ALTIOK	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
		YILMAZ ASIM ÖZALP	UDHB-DENİZ VE İÇDULAR DÜZ.GEN.MÜD.
		YRD.DOÇ.DR. OKTAY ÇETİN	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ
		GÖKHAN KABOĞLU	
		HAKAN ÇAP	

5 Nolu Çalıştay Grubu

1. No'lu Deniz Ticareti Stratejik Analizi ve Politikaları Alt Grubu		
	Adı Soyadı	**Kurum-Kuruluş Adı Unvanı/ Görevi**
1.	Didem ÖZER ÇAYLAN	DEÜ Den. Fak.Yrd.Doç.Dr./Çalıştay Başkanı
2.	Şakir ÖZÇOBAN	UDHB/PİDB/5. Nolu Çalış. 1. Alt Grup Bşk. Yrd.

3.	H.İlyas KARABIYIK	UDHB/PİDB/5. Nolu Çalış. 1. Alt Grup Skr.
4.	Bengi YILDIRIM	DTGM PİDB Uzman
5.	Esra Burcu GÜZEL	DTGM PİDB Den. Uzm. Yrd.
6.	Aybike DOĞAN	DTGM PİDB Matematikçi
7.	Erkan ERŞEN	TÜİK/TÜİK Uzmanı
8.	Sedef YAVUZ NOYAN	Kalkınma Bakanlığı/Planlama Uzmanı
9.	Hayati ÖZCAN	TCDD Gn.Md./Daire Bşk. Yrd.
10.	Yeliz GÜRLEK	Gümrükler Muh. GM/Gümrük ve Tic. Uzm.
11.	Fatih ERGENÇOĞLU	AYGM/Şube Müdürü Y.
12.	Nusret ÜNAL	İBB/İskeleler Şefi
13.	Didem Derya UĞUR	Ç.Ş. Bak./Çev.Yön.G.M./Den.KıyıYön.D.B.
14.	Emrah Ömer DEMİR	KTB/Tanıtma Genel Müdürlüğü
15.	Kadir SEYHAN	KTÜ/Prof.Dr./Dekan
16.	Levent KIRVAL	İTÜ/Denizcilik Fakültesi/Y.Doç.Dr.
17.	Gökçe Çiçek CEYHUN	Kocaeli Üni.Barbaros Den. Y.O./Yrd.Doç.Dr.
18.	Cengiz KARABÜBER	TUGKDER International Paint Paz. Ltd.Şti.
19.	Aydın ERDEMİR	TÜRKLİM/TOROS
20.	Korer ÖZBENLİ	MDTO/Gen.Sek.
21.	Evren BİNGÖL	UND/İcra Kurulu Üyesi
22.	Süalp Ömer ÜRKMEZ	İMEAK DTO Yön.Kur.Üyesi
23.	İlker MEŞE	GEMİMO/İlkfer Grup / Şirket sahibi
24.	Sebahattin YASA	ALTINTEL Liman ve Terminali
25.	Buğra BİLGİNER	MIP Ticari Grup Müdürü
26.	Engin KOÇAK	İstanbul Ar & Ge - Uzman
27.	Ersel Zafer ORAL	Dr. Yüksek Mühendis
28.	H.Muzaffer ERMİŞ	Trabzon Liman İşlt. A.Ş/ Genel Müdür
29.	Uygun DEĞİRMENCİ	Borusan Liman İşletme Müdürü
30.	A. Yaşar CANCA	GEMİMO/İNCE Denizcilik Yön. Kur. Üyesi
31.	Nejla ALBAYRAK	UND Ankara Bölge Müd.
32.	Hüseyin ERTAN	İMEAK DTO Gen. Sekr. Yard.
33.	Mehtap K. ÖZDEMİR	Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesi
34.	Ayham ABİAD	Mersin MIP Limanı Satış&Pazarlama Müdürü

2. No'lu Uluslararası İlişkiler ve Hukuksal Düzenlemeleri Alt Grubu		
	Adı Soyadı	**Kurum-Kuruluş Adı Unvanı/ Görevi**
1.	Nazmi ÇEŞMECİ	Piri Reis Üni.- Yrd.Doç.Dr./Çalıştay Başkanı
2.	Emre DİNÇER	UDHB/UDİDB/5. Nolu Çalış.2.Alt Grup Bşk.Yrd.
3.	M.Çağrı KÜÇÜKYILDIZ	UDHB/UDİDB/5. Nolu Çalış. 2. Alt Grup Skr.
4.	Uğur SOLAK	KEGM Şube Müdürü
5.	Tansel TÜFEKÇİ	BOTAŞ/Kılavuz Kapt.
6.	Sait BOZYEL	Sah. Güv. Kom./Kur. Yzb.
7.	Ejbel Çıra DURUER	Sah. Güv. Kom./Uzman
8.	Barış KALKAVAN	Dışişleri Bakanlığı/ Denizcilik Daire Başkanı
9.	Dr. Adalet GÖK	Sağlık Bak./HSSGM/AB ve Dış İliş.Birim Soruml.
10.	Yalçın YALÇINKAYA	Dz.K.K./Strateji ve Prensip Şb.Md.
11.	Enver PÖGE	Dz.K.K./Stratejik Analiz Subayı
12.	Serkan KORKMAZ	Dz.K.K./Andlaşmalar Subayı
13.	Meltem NALBANT	BOTAŞ/Deniz İşleri Koord. Md.

14.	Nihal KIZILÖTEN	BOTAŞ/Deniz İşletme Müdürü
15.	Candan YILDIRIM	GTHB/ BSGM
16.	R.Emel A. BEŞLİ	Gençlik ve Spor Bak. Huk.Müşavirliği
17.	Göksel ÖZSOY	TCDD Gn.Md./Şube Müdürü
18.	Mustafa KAVLAKÇI	Mersin Lim. Bşk.lığı/Dnz. Uzmanı
19.	Şefika DEMİRCİ	İBB/Pazarlama Şefi
20.	Gökhun Kaan Arda	Dz.K.K./Deniz Güvenlik Şb.Müd.
21.	Şenay Kaya	Dz.K.K./Deniz Hukuku İstisnai Memur
22.	Ertuğrul DERİNDERE	KTB/Dış İliş. ve AB Koor. D. Bşk
23.	Meryem ARSLAN	Ç.Ş. Bak./Çev.Yön.G.M./Den.Kıyı Yön.D.B.
24.	Nurser GÖKDEMİR IŞIK	DEÜ Den. Fak.Yrd.Doç.Dr.
25.	Ömer AKDAĞLI	Piri Reis Üni.- Dz. Fak.Öğrt. Gör.
26.	Mustafa DÜLGAR	BADER/Üye
27.	ERTAN ÖZYARDIMCI	GMO/YÖNETİM KURULU ÜYESİ
28.	Abdülkadir YENİÇIKAN	TİM/Akd. Su Ürü. ve Hay.Mam.İhr.Br.Üyesi
29.	Abbay POLAT	TİM/Akd. Su Ürü. ve Hay.Mam.İhr.Br.Üyesi
30.	Ozlem ALTINSOY	ClassNK,Surveyor
31.	Şükrü Okyar ÇEBİ	KEGM
32.	Orkun ERSOY	Dışişleri Bakanlığı/ Denizcilik Şb. Md.
33.	Mehtap K. ÖZDEMİR	Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesi

3. No'lu Tarifeli Taşımacılık ve Denizyolu Taşımacılığında Destekler Alt Grubu

	Adı Soyadı	Kurum-Kuruluş Adı Unvanı/ Görevi
1.	İsmail Bilge ÇETİN	DEÜ Denizcilik Fakültesi Yrd. Doç. Dr./Çalıştay Bşk.
2.	Osman Fatih GİRAZ	UDHB/DTDDB/5. Nolu Çalış. 3. Alt Grup Bşk. Yrd.
3.	Ömer Emrah AKSOY	UDHB/DTDDB/5. Nolu Çalış. 3. Alt Grup Skr.
4.	Soner ULUKÜTÜK	ÇSGB İşkur Gen. Müd
5.	Ramazan AKBABA	EGM Polis Memuru/Büro Memuru
6.	İ.Pınar HACIKÖYLÜ	TPAO/Mühendis
7.	İhsan HASPOLAT	Maliye Bak./GİB/Devlet Gelir Uzmanı
8.	Bülent COŞKUN	K.B.B. Ulaşım D.Bşk.lığı Den.Ulaş.Md.lüğü
9.	Ergun BAYAR	TCDD Gn. Md./Şube Müdürü
10.	Levent ÇANGAL	İstanbul Lim. Bşk.lığı/GS Uzmanı
11.	Mehmet UĞUR	İBB/Opr. Ens.
12.	Eyüp EKŞİ	İBB/Ens.
13.	Arzu NURAY	Ç.Ş. Bak./Çev. Yön. G. M./Atık Yön. D.B.
14.	Fuat PAMUKÇU	TÜRKLİM/UN Ro-Ro/Gnl. Md. Yrd.
15.	Ali Deniz ERAYDIN	Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği
16.	Feramuz AŞKIN	GEMİMO/İlkfer Grup / Şirket sahibi
17.	Erkan DERELİ	GEMİMO/Yeditepe Grup / Genel Koordinatör
18.	Selim GÜNDOĞAN	DENTUR AVRASYA / DPA
19.	Olcay Serkan FİDAN	ŞEHİRHATLARI A.Ş/İSKELELER ŞEFİ
20.	Alper DEMİRCAN	İDO A.Ş.
21.	Haldun BAŞARGAN	NG-EMSA-GELBA-GELİBOLU TEK/DPA
22.	Kerim AK	MAVİ MARMARA/DPA
23.	Necati KAVALCI	TRAMOLA DENİZCİLİK/ARMATÖR
24.	Yunus CAN	TURYOL DENİZ ULAŞIM/DPA
25.	Rıza ÇETİN	GESTAŞ/DPA
26.	Kemal KAYAN	ERDEK TAŞ
27.	Levent FİDANSOY	BURULAŞ A.Ş / CEO (Bursa Belediyesi)

28.	Atılay ÖZAY	VELA DENİZCİLİK
29.	Raşit ALTINOK	BURULAŞ A.Ş./DPA
30.	Bakan SADAY	CLASS NK
31.	Sina ŞEN	Mavi Marmara
32.	Fahrettin TELLİOĞLU	İst.Yolcu Taş.Dz.Nak. Esnaf Odası

6. No'Lu Çalıştay Grubu

1. Grup Toplantısı (limanlar, kruvaziyer limanlar, iskeleler, boru hatları)katılımcıları:

1- Prof. Dr. Can BALAS (Gazi Üniversitesi – İnşaat Mühendisliği Bölümü)
2- Doç. Dr. Selçuk NAS (DEÜ – Denizcilik Fakültesi)
3- Doç. Dr. Emine YETİŞKUL ŞENBİL (ODTÜ – Şehir ve Bölge Plan. Bölümü)
4- Yrd. Doç. Dr. Cemil YURTÖREN (İTÜ – Denizcilik Fakültesi)
5- Dr. Aslı NUMANOĞLU GENÇ (Gazi Üniversitesi)
6- Haluk GÖĞÜŞ (Maliye Bakanlığı – MEGM)
7- Sedef NOYAN (Kalkınma Bakanlığı)
8- Özgür VARLIK (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı – ÇEDGM)
9- Ahmet GÜNEŞ (Ekonomi Bakanlığı)
10- Kemal YILMAZ (DİDGM)
11- Ahmet Yücel ÖZCAN (AYGM)
12- Levent KÖLETELİ (Aliağa Liman Bşk.)
13- İlker TUNCER (İzmit Liman Bşk.)
14- Levent PİRCİ (TCDD)
15- Nuray KURTALAN (TCDD)
16- Naim KARACİĞER (TCDD)
17- Kemal BATTAL (İMEAK DTO)
18- İrfan BİLGİN (TÜRKLİM)
19- Ayhan DÜKEL (PETDER)
20- Metin ESENER (PETDER)
21- Aydın ÖZBEY (PETDER)
22- Ülker YETGİN (Mag Mühendislik)
23- Mustafa UZMANER (Mersin Savka Platform)
24- Erdal KURT (Total A.Ş.)
25- Gazi ANBAR (BP)
26- Mustafa TÜRKER (Dilovası OSB)
27- Serap TÜRKER (Dilovası OSB)
28- Hasan PEHLİVAN (UN Ro-Ro)

29- Bünyamin Yavuz AKDENİZ (İstanbul Büyükşehir Belediyesi)
30- Ömer SAKAR (Mersin Büyükşehir Belediyesi)
31- Dr. Işıkhan GÜLER (Yüksel Proje)
32- Dr. Hülya KARAKUŞ (Yüksel Proje)

06.05.2013 tarihli 2. Grup Toplantısı (yat limanları, yat yanaşma yerleri, balıkçı barınakları, balık çiftlikleri ve kıyı düzenlemeleri)katılımcıları:

1- Prof. Dr. Can BALAS (Gazi Üniversitesi – İnşaat Mühendisliği Bölümü)
2- Doç. Dr. Tanyel ECERAL (Gazi Üniversitesi – Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)
3- Yrd. Doç. Dr. Coşkun ERÜZ (KTÜ – Deniz Bilimleri Fakültesi)
4- Dr. M. Altuğ ATALAY (Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı – BSÜGM)
5- Hüseyin DEDE (Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı – BSÜGM)
6- Tuğba GÜÇLÜ (Kültür ve Turizm Bakanlığı – YİGM)
7- Mehmet BORLU (Orman ve Su İşleri Bakanlığı – DSİ GM)
8- Dr. Ali Rıza DAL (DİDGM)
9- Uğur Arslan (AYGM)
10- Türker KUTLU (Güllük Liman Bşk.)
11- Sinan BAYRAKDAR (Mersin Liman Bşk.)
12- Ramazan KAPLAN (Antalya Liman Bşk.)
13- Bahattin ÖNDER (Van İl Özel İdaresi)
14- Bünyamin Yavuz AKDENİZ (İstanbul Büyükşehir Belediyesi)
15- M. Faruk OKUYUCU (İMEAK DTO)
16- Yusuf AKGÜL (Deniz Turizm Birliği)
17- Ramazan ÖZKAYA (Merkez Su Ürünleri Kooperatifi)
18- Kamuran PATRONA (Su Ürünleri Yetiştiricileri Üretici Merkez Birliği)
19- Ayşegül METİN (Su Ürünleri Yetiştiricileri Üretici Merkez Birliği)
20- Dilşat K. TEMİZ (Fırat Kalkınma Ajansı)
21- Yasemin ÖZGEN (Dolfen Mühendislik)
22- Dr. Işıkhan GÜLER (Yüksel Proje)
23- Dr. Hülya KARAKUŞ (Yüksel Proje)
24- Remzi SÖNMEZ (Dampo Danışmanlık)

7. Nolu Çalıştay Grubu

Adı Soyadı	Ünvanı	Kurumu
Hızırreis DENİZ	Genel Müdür	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Abdi KÜKNER	Prof. Dr.	İstanbul Teknik Üniversitesi
Oğuz Salim SÖĞÜT	Prof. Dr.	İstanbul Teknik Üniversitesi
Oral ERDOĞAN	Prof.Dr.	İstanbul Bilgi Üniversitesi
Ercan KÖSE	Prof. Dr.	Karadeniz Teknik Üniversitesi
Selma ERGİN	Prof. Dr.	İstanbul Teknik Üniversitesi
Süheyl DEMİRTAŞ	Genel Sekreter	GİSBİR-Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
Güven DURAN	Genel Müdür Yadımcısı	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Hüseyin MENGİ	Yönetim Kurulu Üyesi	GİSBİR-Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
Ercan ÖZOKUTUCU	Genel Sekreter Yardımcısı	GİSBİR-Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
Seyfettin TATLI	Ülke Müdürü	American Bureau Of Shipping
Murat KAPLANOĞLU	Tekne Birim Başkanı	Türk Loydu
Alpaslan SİRKECİOĞLU	Başkan	YATEF-Yat ve Tekne Endüstrisi Federasyonu
Muzaffer Yay		Mengi Yay Yatçılık
Ahmet TAĞMAÇ	Deniz Ticareti Bölüm Müdürü	Deniz Ticaret Odası
Yaşar Vehbi IŞIKLAR	Yüksek Mühendis Yarbay	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
Ö. Umut ŞENTÜRK	Deniz Endüstrisi DB.	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Dr. H. Hüseyin ULUDAĞ	Daire Başkanı	Sağlık Bakanlığı
Birol ÜNER	CEO	GEMAK
Sinan ÖZER	Yönetim Kurulu Başkanı	EGEYAT
İhsan ELAL	Tecnitas Bölüm Müdürü	Bureau Veritas
Murat DİNÇER	Koordinatör	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Barış ÖZTÜRK	Denizcilik Uzmanı	Trabzon Liman Başkanlığı
M.Cengiz ARABACI	Dış Ticaret Uzmanı	Ekonomi Bakanlığı
Ahmet KIRIM	Senior Principal Surveyor	American Bureau Of Shipping
Uğur SANDALCI	Müdür Yardımcısı	Türk Eximbank
Aynur YILMAZ	Müdür Yardımcısı	Türk Eximbank
Ertan GÜNAY	Mühendis	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Dr. Ceyla İNMELER	Mühendis	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Gökhan Murat KAYA	Uzman	GİSBİR
Fatih ÖZER	Uzman Yardımcısı	Türk Eximbank
Alper KAHRAMANCA	Uzman Yardımcısı	Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanalığı
Hasan ÇELİK	Uzman Yardımcısı	Bilim Sanayi ve Teknoloji Baknalığı
Yasemin ERASLAN	Tıbbi Tekniker	Sağlık Bakanlığı