

**TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞTIRMASININ MEVCUT DURUMUNUN
DEĞERLENDİRİLMESİ VE DİĞER ULAŞIM SİSTEMLERİ
İÇERİSİNDEKİ YERİ**

Okay KILIÇ

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
TRAFİK PLANLAMASI VE UYGULAMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**EYLÜL 2006
ANKARA**

Okay KILIÇ tarafından hazırlanan “TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞTIRMASININ MEVCUT DURUMUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ VE DİĞER ULAŞIM SİSTEMLERİ İÇERİSİNDEKİ YERİ” adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Yrd. Doç. Dr. M. Kürşat ÇUBUK
Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından oybirliği ile Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: : Prof. Dr. Süleyman PAMPAL

Üye : Prof. Dr. Mehmet EROĞLU

Üye : Yrd. Doç. Dr. M. Kürşat ÇUBUK

Üye : Yrd. Doç. Dr. Seda HATİPOĞLU

Üye : Yrd. Doç. Dr. Ebru ARIKAN ÖZTÜRK

Tarih : 20/09/2006

Bu tez, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

TEZ BİLDİRİMİ

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

Okay KILIÇ

**TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞTIRMASININ MEVCUT DURUMUNUN
DEĞERLENDİRİLMESİ VE DİĞER ULAŞIM SİSTEMLERİ
İÇERİSİNDEKİ YERİ
(Yüksek Lisans Tezi)**

Okay KILIÇ

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Eylül 2006**

ÖZET

Deniz ulaştırması, diğer ulaşım sistemlerine nazaran daha ucuz olan ve teknolojik gelişmelere paralel olarak gelişen bir ulaşım sistemidir. Dünya ticaretinin yaklaşık % 96’sı deniz ulaştırması yoluyla yapılmaktadır. Deniz ulaştırması, amacına bakıldığında genel olarak yük ve yolcu taşımacılığını içermekte, ancak bu amaçlara ulaşabilmek için birçok unsuru da beraberinde getirmektedir. Deniz ulaştırmasını etkileyen başlıca faktörler; Deniz emniyeti ve güvenliği, liman tesisleri ve gemi inşaa sanayii gibi konular deniz ulaştırmasını belirleyen unsurlardır. Türkiye’deki deniz ulaştırmasını ele alan bu çalışmada, kurumsal yapı, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), deniz ticaret filosu, deniz ticareti, deniz emniyeti, deniz güvenliği, Türk Boğazları, liman tesisleri, gemi inşaa, eğitim gibi konular ve ayrıca uluslararası denizcilik sektöründeki teknolojik, politik ve ekonomik gelişmeler ve söz konusu gelişmelere Türk denizcilik sektörünün uyumu ayrıntılı olarak incelenmekte, genel bir değerlendirme yapılarak, Türk deniz ulaştırmasının gelişmesini sağlayacak gerekli tedbirler önerilmektedir.

Bilim Kodu : 911.
Anahtar Kelimeler : Deniz ulaştırması, ticaret, filo, deniz emniyeti ve güvenlik
Sayfa Adedi : 228
Tez Yöneticisi : Yrd. Doç. Dr. M. Kürşat ÇUBUK

**EVALUATION OF CURRENT SITUATION OF MARITIME
TRANSPORTATION IN TURKEY AND POSITION IN OTHER
TRANSPORTATION SYSTEMS**

(M.Sc. Thesis)

Okay KILIÇ

**GAZI UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY**

September 2006

ABSTRACT

Compared to other transportation systems, the maritime transport is the transportation system which is cheaper and growing as parallel to technological improvements. About 96% of the world trade is carried by maritime transportation. Maritime traffic is dominantly focused on freight and passenger traffic from the point of the transportation objectives. However, it comprises a lot of components to reach the objectives. The major factors which define maritime transportation are maritime safety and security, port facilities and shipbuilding sector. In the study concerning maritime transportation in Turkey; Institutional structure, International Maritime Organization (IMO), merchant fleet, maritime trade, maritime safety and security, Turkish Straits, port facilities, shipbuilding sector and maritime education and furthermore; technological, political and economic developments in the international shipping sector and conformity of Turkish shipping sector to this developments are examined in detail and general evaluation is conducted and required measurements are proposed to ensure the development of Turkish maritime transportation.

Science Code : 911.

Key Words : Maritime transportation, trade, fleet, safety and security

Page Number : 228

Adviser : Ass. Prof. M. Kürşat ÇUBUK

TEŞEKKÜR

Çalışmalarım boyunca değerli yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren Hocam Yrd. Doç. Dr. M. Kürşat ÇUBUK'a, Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürü Yrd. Doç. Dr. Özkan POYRAZ'a, ayrıca Deniz Ticaret Odası Genel Sekreter Yardımcısı Hüseyin ERTAN'a, Dr. Nur Jale ECE'ye, Gemi Sörvey Kurulu Uzmanı Tayfun SİVAS'a, Başkılavuz Mert ÇAKMAKÇI ve Kpt. Halim ÜZMEZ'e, Kılavuz Yardımcısı Arda ATALAY'a ve Denizcilik Müsteşarlığında görevli diğer tüm çalışma arkadaşlarıma teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	xii
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xv
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xvii
1. GİRİŞ.....	1
2. DÜNYA DENİZ TAŞIMACILIĞI.....	9
2.1. Petrol Taşımlarında Mevcut Durum.....	16
2.2. Dökme Kuruyük Taşımlarının Mevcut Durumu.....	18
2.3. Diğer Yük Taşımları.....	20
2.4. Dünya Gemi İnşa Sanayi.....	23
2.4.1. Avrupa.....	25
2.4.2. Güney Kore.....	26
2.4.3. Japonya.....	26
2.4.4. Çin.....	27
3. TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU.....	28
3.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi.....	30
3.1.1. Türk Deniz Ticaret Filosu 1500 DWT üzeri adet ve tonaj dağılımı.....	36
3.1.2. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun genel yaş ortalamaları analizi.....	39

Sayfa

3.2. Türk Deniz Ticaret Filosu Kapasitesinin Son On Yıllık Sayısal ve DWT Gelişimi (1996-2005).....	50
3.2.1. Filo kayıpları.....	53
3.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri.....	55
3.3.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun komşu ve yakın bölge ülke filoları arasındaki yeri.....	55
4. TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI VE GELİŞİMİ.....	58
4.1. Dış Ticaret Yüklerinin Taşınmasındaki Gelişmeler.....	58
4.2. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler.....	59
4.2.1. Kabotaj yük taşımaları.....	59
4.2.2. Uluslararası taşımalarındaki gelişmeler.....	65
4.2.3. Dış ticaret taşımalarının yük cinslerine göre dağılımı.....	69
4.2.4. Ülke grupları itibariyle denizyolu taşımalarındaki gelişmeler.....	71
4.2.5. Konteyner taşımacılığı.....	75
4.2.6. Uluslararası araç (Ro-Ro) taşımalarındaki gelişmeler.....	77
4.3 Limanlar.....	85
5. GEMİ İNŞA SANAYİİ VE ÜLKE EKONOMİSİNE KATKISI.....	87
5.1. Türk Tersanelerinin Tarihçesi.....	88
5.1.1. Osmanlı Dönemi.....	88
5.1.2. Cumhuriyet Dönemi.....	90
5.2. Türkiye'de Özel Sektör Tersanelerinin Genel Durumu.....	91
5.3. Yeni Gemi İnşa.....	93
5.4. Gemi İnşa Sanayinin Ekonomiye Katkısı ve Geleceğe Bakış.....	97

Sayfa

6. TÜRKİYE’DE GEMİ SÖKÜM SANAYİİ, GELİŞMELER VE EKONOMİYE KATKISI.....	102
6.1 Gemi Söküm Sanayiinin Ülke Ekonomisine Katkısı.....	104
6.1.1. Hammadde katkısı.....	104
6.1.2. İstihdam katkısı.....	105
7. ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO).....	107
7.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün Temel Organları.....	107
7.1.1. Genel kurul.....	108
7.1.2. Konsey.....	108
7.1.3. Sekreteryası.....	110
7.1.4. Komiteler.....	110
7.2. IMO Sözleşmeleri.....	111
7.3. Türkiye’nin Taraf Olduğu IMO Sözleşme, Protokol ve Ekleri ile Resmi Gazete’de Yayımlanma Tarihleri.....	113
7.3.1. Taraf olma çalışmaları devam eden IMO sözleşmeleri.....	114
7.4. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nün Türkiye İçin Önemi.....	115
8. DENİZ EMNİYETİ.....	118
8.1. Seyir Emniyeti.....	120
8.1.2. Türk Boğazları bölgesinde seyir emniyeti.....	121
8.1.3. Gemi trafik hizmetleri (Vessel Traffic System-VTS).....	122
8.1.4. Otomatik tanımlama sistemi.....	125
8.1.5. Gemi rotalama sistemleri, seyir yardımcıları ve kılavuzluk hizmetleri.....	129
8.2. Gemi Denetim.....	131

Sayfa

8.2.1. Bayrak Devleti ve Liman Devleti (Port State Control-PSC) uygulamaları.....	132
8.3. Arama ve Kurtarma (SAR).....	140
8.3.1. Küresel deniz tehlike ve emniyet sistemi (GMDSS) ve Türk sahil radyo	141
8.3.2. COSPAS - SARSAT sistemi.....	143
8.4. Deniz Kazalarının İncelenmesi.....	147
8.5. Personel ve Eğitim.....	149
8.5.1. Denizcilik sektöründe yetişmiş personel durumu.....	150
8.5.2. Denizcilik sektöründe eğitim ve eğitim kurumlarının durumu.....	151
9. TÜRK BOĞAZLARI BÖLGESİ	157
9.1. Türk Boğazlarının Tarihçesi.....	158
9.2. Türk Boğazları ve Marmara Denizi.....	161
9.2.1. İstanbul Boğazı.....	161
9.2.2. Marmara Denizi.....	163
9.2.3. Çanakkale Boğazı.....	164
9.3. Değerlendirme.....	165
10. DENİZDE GÜVENLİK (SECURITY).....	173
10.1. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) Kod'u.....	173
10.2. Gemilerin ve Liman Tesislerinin Sorumlulukları.....	175
10.3. Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (SSAS).....	176
10.4. ISPS Kod'a İlişkin Olarak Türkiye'de Yapılanlar.....	176

	Sayfa
11. DURUM ANALİZİ.....	179
11.1. Genel	179
11.2. Durum Analizi.....	181
11.2.1. İdari yapı.....	181
11.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosu ve deniz taşımacılığı.....	189
11.2.3. Limanlar.....	196
11.2.4. Gemi inşa ve gemi söküm.....	206
11.2.5. Deniz emniyeti, deniz güvenliği ve eğitim.....	208
12. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	219
KAYNAKLAR.....	226
ÖZGEÇMİŞ.....	228

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. Gemi tiplerine göre Dünya Deniz Ticaret Filosu (2003-2005)	9
Çizelge 2.2. 01 Ocak 2005 tarihi itibariyle ana ülke gruplarının deniz ticaret filosu (Milyon DWT ve yüzdelik paylaşım).....	10
Çizelge 2.3. Dünya Deniz Ticareti 1996-2006.....	11
Çizelge 2.4. Seçilmiş yıllara göre Dünya Deniz Ticareti (Milyar Ton x Mil).....	11
Çizelge 2.5. Seçilmiş yıllara göre uluslararası deniz ticaretindeki yüklenen yüklere göre gelişme.....	12
Çizelge 2.6. 01 Ocak 2005 yılı itibariyle dünya deniz ticaret filosundaki gemi tiplerinin yaş dağılımları (Toplam DWT’nun yüzdeleri).....	14
Çizelge 2.7. Dünya petrol taşımacılığı (1982-2003)	17
Çizelge 2.8. Dünya dökme kuruyük taşımaları (1982-2003).....	20
Çizelge 2.9. Diğer yük taşımaları (1982-2003).....	22
Çizelge 2.10.Dünya konteyner taşımaları (1994-2001).....	22
Çizelge 3.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun gelişimi (1988-2005).....	29
Çizelge 3.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal-inşa sayısal analizi.....	31
Çizelge 3.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun ulusal ve uluslararası sicil itibariyle dağılımı.....	33
Çizelge 3.4. Türk Uluslararası Gemi Siciline ve milli sicile kayıtlı tüm gemiler.....	34
Çizelge 3.5. Türk Deniz Ticaret Filosu siciller arası dağılım ve ithal-inşa durumuna göre tonaj analizi.....	35
Çizelge 3.6. 1500 DWT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu.....	38
Çizelge 3.7. Türk Deniz Ticaret Filosunun yaş ortalaması.....	40
Çizelge 3.8. Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı.....	41
Çizelge 3.9. Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı.....	42
Çizelge 3.10. Dökme yük ve OBO gemilerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı.....	44
Çizelge 3.11. Petrol tankerlerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı.....	45
Çizelge 3.12. Diğer tankerlerin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı.....	47

Çizelge	Sayfa
Çizelge 3.13. Konteyner, Kuruyük-Konteyner, Konteyner/Ro-Ro gemileri tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı.....	48
Çizelge 3.14. Ro-Ro Gemileri, Ro-Ro Ferry-Yolcu, Feribot, Tren Ferisi, Tren Ferry/Ro-Ro, Su Gemisi, Yolcu/Yolcu Yük Gemisi, Balıkçı Gemileri, Bilimsel Araştırma Gemisi, Şehir Hatları, Deniz Otobüsleri, Şehir Hatları Arabalı, Yolcu Motorları, Römorkör, Hizmet Gemileri, Mavna/Sat, Yüzer Vinç.....	50
Çizelge 3.15. Türk Deniz Ticaret Filosunun son on yıllık sayısal gelişimi.....	51
Çizelge 3.16. Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT gelişimi (1998-2005).....	52
Çizelge 3.17. 1988-2005 yıllarında filo kayıpları.....	54
Çizelge 3.18. Dünya Deniz Ticaret Filosunun ilk 25 ülkesi.....	56
Çizelge 3.19. Türkiye'nin ve komşu ülkelerinin Deniz Ticaret Filoları.....	57
Çizelge 4.1. Yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret taşımaları.....	58
Çizelge 4.2. Kabotaj taşımacılığı.....	59
Çizelge 4.3. Kabotajda en fazla taşınan yükler.....	60
Çizelge 4.4. 2004-2005 yıllarında kamu ve özel sektöre verilen ÖTV'siz yakıt miktarları.....	61
Çizelge 4.5. 2005 yılına ait ÖTV'siz yakıtların gemi cinslerine göre dağılımı.....	62
Çizelge 4.6. İstanbul'da yolcu taşımacılığı.....	64
Çizelge 4.7. Denizyoluyla Türk Bayraklı taşımaların gelişimi.....	65
Çizelge 4.8. Denizyolu dış taşımalarında Türk ve yabancı payları.....	67
Çizelge 4.9. Denizyoluyla yapılan ihracatın bayraklara göre dağılımı.....	68
Çizelge 4.10. Denizyoluyla yapılan ithalatın bayraklara göre dağılımı.....	69
Çizelge 4.11. Denizyolu ithalat ve ihracatımızın başlıca yüklere göre dağılımı.....	70
Çizelge 4.12. 2002-2005 ham petrol ithalatımızın ülke ve miktar dağılımı.....	70
Çizelge 4.13. 2005 yılı TUPRAŞ petrol ürünü ithalatı.....	71
Çizelge 4.14. Türkiye - OECD ülkeleri dış ticaret hacmi.....	72
Çizelge 4.15. AB ülkeleriyle denizyolu dış ticaret hacmi.....	73
Çizelge 4.16. KEİ ülkeleri denizyolu dış ticaret taşımaları.....	74
Çizelge 4.17. Kamu ve özel sektöre ait konteynır elleçlemesi.....	75
Çizelge 4.18. 2005 yılı TCDD limanları konteynır elleçlemesi.....	77

Çizelge	Sayfa
Çizelge 4.19. 2005 yılı Ro-Ro hatları itibariyle araç taşımaları.....	78
Çizelge 4.20. Kamuya ait liman tesisleri ve iskeleler.....	83
Çizelge 4.21. Belediyelere ait liman tesisleri ve iskeleler.....	84
Çizelge 4.22. Özele ait liman tesisleri ve iskeleler.....	85
Çizelge 5.1 : 1995-2005 yılları gemi inşası.....	95
Çizelge 5.2 : 2001-2005 yılları bakım onarım faaliyetleri.....	96
Çizelge 5.3 : 2001-2003 yılları istihdam değerleri.....	96
Çizelge 5.4 : Yeni gemi inşa eden ülkelerin pazar payları.....	98
Çizelge 5.5 : Gemi siparişi alan ülkeler sıralaması.....	99
Çizelge 5.6 : Mega yat siparişi alan ülkeler sıralaması.....	99
Çizelge 6.1. Aliğa'da bulunan gemi söküm firmaları.....	103
Çizelge 8.1. Denizcilikle ilgili dört yıllık yüksek öğretim kurumları.....	153
Çizelge 8.2. Deniz bilimleri araştırma enstitüleri	154
Çizelge 8.3. Denizcilik eğitimi veren iki yıllık meslek yüksekokulları	154
Çizelge 8.4. Su ürünleri fakülteleri	155
Çizelge 9.1. İstanbul Boğazı 2005 yılı gemi geçiş istatistik özeti.....	169
Çizelge 9.2. Çanakkale Boğazı 2005 yılı gemi geçiş istatistik özeti.....	170
Çizelge 9.3. İstanbul Boğazı'ndan 2005 yılında en fazla geçiş yapan 16 ülke gemilerinin aylık dağılımı.....	170
Çizelge 9.4. Çanakkale Boğazı'ndan 2005 yılında en fazla geçiş yapan 16 ülke gemilerinin aylık dağılımı.....	171
Çizelge 9.5. İstanbul Boğazı'ndan geçen tehlikeli yük taşıyan tankerlerin 2005 yılı içerisinde geçiş istatistiği.....	171
Çizelge 9.6. Çanakkale Boğazı'ndan geçen tehlikeli yük taşıyan tankerlerin 2005 yılı içerisinde boylarına göre geçiş istatistiği.....	172

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 1.1. Denizcilik sektöründeki kamu kurum ve kuruluşları.....	8
Şekil 2.1. Dünya petrol taşımacılığı (1982-2003).....	18
Şekil 2.2. Dünya dökme kuruyük taşımacılığı (1982-2003).....	19
Şekil 2.3. Diğer yük taşımaları (1982-2003).....	21
Şekil 2.4. Dünya konteyner taşımacılığı (1994-2001)	23
Şekil 3.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT dağılımı.....	29
Şekil 3.2. Ulusal ve uluslararası sicildeki ithal-inşa gemilerimizin tonaj analizi.....	36
Şekil 3.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun sicil itibarı ile dağılımı.....	37
Şekil 3.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun yaş grupları itibarıyla dağılımı.....	41
Şekil 3.5. Kuruyük gemileri yaş ortalaması.....	43
Şekil 3.6. Dökmeyük gemileri yaş ortalaması.....	44
Şekil 3.7. Petrol tankerleri yaş ortalaması.....	46
Şekil 3.8. Diğer tankerlerin yaş ortalaması.....	47
Şekil 3.9. Konteyner, Kuruyük / Konteyner, Konteyner / Ro-Ro gemilerinin yaş ortalaması.....	48
Şekil 3.10 : Ro-Ro Gemileri, Ro-Ro Ferry-Yolcu, Feribot, Tren Ferisi, Tren Ferry/ Ro-Ro, Su Gemisi, Yolcu/Yolcu Yük Gemisi, Balıkçı Gemileri, Bilimsel Araştırma Gemisi, Şehir Hatları, Deniz Otobüsleri, Şehir Hatları Arabalı, Yolcu Motorları, Römorkör, Hizmet Gemileri, Mavna/Sat, Yüzer Vinç ve Diğer gemilerin yaş ortalaması.....	49
Şekil 3.11. Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal gelişimi.....	52
Şekil 3.12. Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT gelişimi.....	53
Şekil 3.13 : Türk Deniz Ticaret Filosu gemi kayıpları.....	54
Şekil 4.1: ÖTV'si indirilmiş yakıtın gemi cinslerine göre dağılımı.....	62
Şekil 4.2 : Tahsil edilmeyen ÖTV'nin gemi cinslerine göre dağılımı.....	63
Şekil 4.3 : Türk ve yabancı bayraklı gemilerin taşıma payları.....	66
Şekil 4.4 : Türk ve yabancı bayrak taşımalarının yıllık gelişimleri.....	67

Şekil	Sayfa
Şekil 4.5. AB ülkeleri denizyolu dış ticaret taşımaları.....	73
Şekil 4.6. KEİ ülkeleri ile denizyolu taşıma yüzdeleri.....	74
Şekil 4.7. 2005 yılında TCDD limanlarındaki TEU bazında elleçleme.....	76
Şekil 4.8. 2005 yılı hatlar itibariyle Ro-Ro ile araç taşıma oranları.....	80
Şekil 5.1. Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde bulunan tersaneler ve yerleşim planı.....	101
Şekil 8.1. Türk Boğazları gemi trafik hizmetleri İstanbul Boğazı kapsaması.....	123
Şekil 8.2. Türk Boğazları gemi trafik hizmetleri Çanakkale Boğazı kapsaması.....	124
Şekil 8.3. Türk limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin Paris MoU kapsamında 2005 yılı tutulma oranları.....	138
Şekil 8.4. Türk limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin Akdeniz MoU kapsamında 2005 yılı tutulma oranları.....	139
Şekil 8.5. COSPAS-SARSAT sistemi çalışma şekli.....	146
Şekil 11.1. TCDD ve özel sektör limanlarında 2003-2004 yıllarındaki konteyner elleçlemesi.....	203
Şekil 11.2. TCDD ve özel sektör limanlarının 2004 yılı konteyner elleçleme yüzdeleri.....	203

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklama
AB	Avrupa Birliği
AIS	Otomatik Tanımlama Sistemi
COLREG 72	Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
DSC	Sayısal Seçmeli Çağrı
DWT	Geminin alabileceği maksimum yük tonajı (Dead Weight Ton)
ECDIS	Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi
EDGPS	Diferansiyel Küresel Pozisyon Sistemi (Differential Global Positioning System)
ENC	Elektronik seyir Haritaları (Electronic Navigation Chart)
GPS	Elektronik Konumlandırma-Sabitleme Sistemleri (Electronic Position-Fixing Systems)
GTH	Gemi Trafik Hizmetleri (Vessel Traffic System)
GTHMT	Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
INMARSAT	Denizde Uluslararası Uydusal Haberleşme Sistemi
IOPC	Uluslararası Deniz Kirliliğinden Oluşan Zararı Tazmin Fonu
ISM	Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (International Safety Management Code)
ISPS Code	Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu
MAIIF	Deniz kazaları inceleme uzmanları uluslararası forumu
MARPOL	Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Uluslararası Sözleşme

Kısaltmalar	Açıklama
MSC	IMO'nun Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime Safety Committee)
OPRC	Deniz Kirliliğine Hazırlık, Mücadele ve İşbirliği Hakkında Uluslararası Sözleşme
RSO	Tanınmış Güvenlik Kuruluşları
SOLAS-74	Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Safety of Life at Sea)
SP1	Seyir Planı 1
SP2	Seyir Planı 2
STWC	Gemi Adamlarının Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Esasları Uluslararası Sözleşmesi
TAD	Trafik Ayrım Düzeni
TRACECA	Avrupa - Kafkasya - Asya Ulaşım Koridoru
TSS	Trafik Ayrım Şemaları
TÜBRAP	Türk Boğazları Rapor Sistemi
UN	Birleşmiş Milletler
UNCLOS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu (United Nations Convention on the Law of the Sea)
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Programı
VHF	Çok Yüksek Frekans
VTMIS	Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (Vessel Traffic Management Information System)

1. GİRİŞ

Ulaştırma sektörünün, diğer sektörlerle olan ilişkisi nedeniyle, ülkelerin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmelerinde çok önemli bir yeri vardır. Ulaşım sistemlerinin gerek talep, gerek ulaşım teknolojisi, gerekse değer değişimlerine ek olarak kendi dışındaki diğer tüm konular ile arasında kuvvetli bir etkileşime sahip olması sonucunda dinamik bir yapıya sahip olduğu bilinmektedir. Teknolojik değişimin kendisini en çok hissettirdiği alan ise ulaştırma sektörüdür. Artık uçaklar, otomobiller, gemiler ve trenler neredeyse birbirleriyle yarışmaktadır. Bu yarışta belirleyici rol oynayan üç temel kavram ise: Mesafe, zaman ve maliyettir. Bunların yanı sıra konfor, emniyet ve sosyal statü gibi kavramlar da ulaştırma türlerinin belirlenmesinde azımsanmayacak bir rol oynar. Yük ve yolcu taşımacılığının hızlı, emniyetli, konforlu ve ekonomik olması yanında, çevreyi en az kirletmesi, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin en az olması, bakım-onarım kolaylığı ve yatırım maliyeti ulaştırma türlerinin tercihinde özenle dikkate alınması gereken hususlardır.

Deniz ulaştırması, yük ve yolcu taşımacılığında diğer ulaşım sistemlerine nazaran en ucuz olan, denizlerde ve içsularda büyük miktardaki malların bir yerden bir yere ulaştırılmasında uzun yıllardır kullanılan, gün geçtikçe değişen teknolojiye paralel olarak gelişen bir ulaşım sistemidir. Gerek sanayi hammaddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, gerekse taşıma maliyetinin demiryoluna göre 3,5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz olması denizyolu taşımacılığının ekonomik öneminin belirgin bir göstergesidir [11].

Denizler, geniş kapasiteli ulaştırma imkanları, sunduğu sayısız besin ve doğal kaynakların yanında alternatif enerji kaynakları ile de insanlığın ortak ve vazgeçilmez hayat alanını ve ekonomik mücadele zeminini oluşturmaktadır. Denizcilik sektörü; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi, deniz sporları ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimiyle bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet koludur. Petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir yüzdesinin denizlerin altında bulunması yanında,

dünyamızın dörtte üçünün sularla kaplı oluşu, denizyolu ulaşımının önemini artıran unsurlardır.

Yüzyıllardır devletler arasında ve devletlerin kendi limanları arasında insanların ihtiyaçlarını karşılamak, bir yerde üretilen malların diğer yerlere ulaştırılmasını sağlamak amacıyla yapılan deniz ulaştırması uluslararası bir konu olarak gün geçtikçe ilerlemiş, deniz yoluyla yapılan faaliyetler artmış, gelişen teknolojinin tüm imkanları deniz ulaştırmasında kullanılmıştır. Bu amaçla gemiler inşa edilmeye, zamanla kürekle, yelkenle, buharla yürütülen gemiler teknoloji geliştikçe daha modern makinelerle işletilir hale gelmeye başlamıştır. Çoğunlukla yük ve yolcu taşımacılığı ve askeri alanda kullanılan denizler zamanla turizm, balıkçılık ve yatçılık gibi amaçlarla da yoğun bir şekilde kullanılmaya başlamış, çok hızlı gemilerin üretimi artmış, bunun neticesinde denizlerdeki artan trafik nedeniyle birçok deniz kazası ile karşılaşmıştır. İlk zamanlar başboş olarak işleyen deniz taşımacılığına deniz kazalarının giderek artması nedeniyle uluslararası kuralların belirlenmesi ihtiyaç haline gelmiştir. Deniz taşımacılığında önceleri taşıyanlar (gemi sahipleri) tarafından belirlenen kurallar sonraları taşıtanlar (yük sahipleri) tarafından belirlenmeye başlamış, bu karmaşıklığı gidermek ve deniz taşımacılığını düzenleyen kuralları koymak üzere 18. Yüzyıl da taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkileri düzenleyen uluslararası konvansiyonlar oluşturulmaya başlanmıştır. Daha sonraları TITANİK kazasının yaşanması ve bir çok can kaybı ile karşılaşılması nedeniyle denizciliği düzenleyen kurallar hızla artış göstermiş ve Birleşmiş Milletler (BM) tarafından tamamen denizciliği yönlendirecek olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 1948 tarihinde kurulmuştur. IMO tarafından denizde emniyet ve güvenliğin arttırılması ile deniz çevresinin korunmasına ilişkin düzenlemeler yapılmakta ve uluslararası kurallar belirlenmektedir. Bu kapsamda IMO tarafından birçok Konvansiyonlar, Kodlar, Rehberler, Genelgeler ve Tavsiye Kararları hazırlanmış ve hazırlanmaya da devam edilmektedir.

Denizin dünya ve insanlık açısından önemi kelimelerle ifade edilemeyecek kadar fazladır. Bu önem ve insanlığın gelecek kaygısı, denizlerin devletler ve insan

toplulukları için vazgeçilmez hayat alanı olduğu gerçeğini her geçen gün daha fazla karşımıza çıkarmaktadır. Devletler, II. Dünya Savaşı'nın bitiminden hemen sonra başladıkları denizlerin paylaşımı ve denizin imkanlarından azami istifade etme mücadelesini, geliştirip hukukileştirdikleri içsular, karasuları, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge gibi kavramların siyasi, hukuki ve ekonomik kazanımlarını ve garantilerini de yeterli görmemekte; gelişmiş denizci devletler, 200-350 deniz mili arasında değişebilen kıta sahanlıklarının ötesindeki deniz yatağının ve toprak altının paylaşımı mücadelesini sürdürmektedirler. Diğer bir ifade ile büyük denizci devletler tarafından, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge gibi geçmişin menfaatlerinin hak haline gelmesi yetersiz görülmekte, bahse konu devletler açık denizlerin deniz yatağının ve toprak altının kaynaklarını, diğer bir ifade ile insanlığın ortak mirasını paylaşma mücadelesini sürdürmektedirler.

Bugün dünyaya baktığımızda, deniz ulaştırmasının yoğun bir şekilde kullanıldığı, denize kıyısı bulunan her devlet tarafından bir çok liman tesislerinin kurularak ülke ekonomisine büyük katkıların denizcilikten kazandırıldığı, gelişmiş ülkelerde denizlerin sadece yük taşımacılığı için değil yolcu taşımacılığı, turizm, spor ve eğlence içinde yoğun bir şekilde kullanıldığı, deniz taşımacılığına ilişkin kuralların her geçen gün arttığı ve deniz taşımacılığının artan kurallar nedeniyle giderek zor hale geldiği, içsular ve nehir taşımacılığının oldukça arttığı, Avrupa Birliği tarafından denizciliğe büyük önem verildiği görülmektedir.

Ülkemizde ise; Sekiz komşu ülke ile olan kara sınırlarının üç katı kıyı şeridi ve Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının geçiş yollarında olan coğrafi konumu nedeniyle ülkemiz yoğun deniz trafiğinin etkisinde kalmaktadır. Türkiye Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na, Türk Boğazları yolu ile Karadeniz'den Akdeniz'e, Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan ulaşım hatlarının kesişme noktasındadır. Bu durum denizcilik sektörümüzü oluşturan; kabotaj ve uluslararası taşımacılık, gemi yapım sanayi, liman işletmeciliği ve Türk Boğazlarından geçişin önemini açık olarak ortaya koymaktadır. Karadeniz'in Akdeniz'e açılan tek kapısı olan Türk Boğazları bile başlı başına

Ülkemiz açısından oldukça büyük bir önem taşımakta ve dünya deniz ticaretine yön vermektedir. Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz'deki yoğun deniz trafiği düşünüldüğünde ülkemiz limanlarının önemi yine ayrıca ortaya çıkmaktadır [11].

Tarihe baktığımızda, Selçukluların, Marmara Denizi, Karadeniz, Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'e ulaşarak, deniz ile yaşamaya başladıkları ve denizci devlet olma yolunda ilk adımları attıkları görülmektedir. Bununla birlikte, denizlerle ve denizlerde büyüyerek cihan imparatorluğu olma başarısını Osmanlı Devleti gösterebilmiştir. İyi yönetildiği ve yönlendirildiği takdirde Türklerin denizci olabilecek karakterde bir millet olması gerçeği bu başarıda önemli rol oynamıştır. Ancak, deniz gücüyle büyümüş ve bazı batılı yazarların ifadesi ile bir deniz imparatorluğu ve dünya g merkezi olabilmiş bir devletin, denizci devlet politikalarının etkisiyle denizci kimliğini ön plana çıkarabilmiş bir milletin, kendi kıyılarına hapsedilişinin ve sırtını denize dönüşünün de bir hikayesi, bir açıklaması olmalıdır.

Selçuklulardan sonra XIV. Yüzyılın ortalarında Anadolu kıyılarından ilk defa denizlere ulaşan Osmanlı Devleti'nin denize ve denizciliğe verdiği önem ölçüsünde büyüdüğü, Karadeniz ve Ege Denizi'ni bir Osmanlı i denizi haline dönüştürmek suretiyle jeopolitik ve stratejik önemi tartışmasız olan Türk Boğazları'nın güvenliğini sağladığı ve Türk Boğazları'nda yaklaşık üç asır mutlak egemenlik devri yaşayarak dünya g merkezi kimliğini muhafaza edebildiği, Girit Adası'nı Çanakkale Boğazı'nın güney karakolu haline getirdiği, Karadeniz ve Ege Denizi'nde deniz hakimiyeti tesis edip Akdeniz'de tam anlamıyla deniz kontrolü sağlayarak o günkü şartlarda Kızıldeniz ve Basra Körfezi ile okyanuslara ulaştığı tarihi bir hakikattir. XV. Yüzyılın sonlarından itibaren bir deniz imparatorluğu olarak gelişmeye başlayan Osmanlılar, deniz hakimiyet teorisinin temelini oluşturan nl Türk Amirali Barbaros Hayreddin Paşa'nın "Denizlere hakim olan cihana hakim olur" zdeyişini hayata geçirerek rakipsiz bir deniz imparatorluğu olabilmiştir. Ancak, Osmanlı Devleti denize ve denizciliğe verdiği önemin azalması ölçüsünde küçülmüş ve yüzlerce yıl sonra bir gün gelmiş başladıkları yere, Anadolu kıyılarına geri dönmüşlerdir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün “Denizciliği, Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.” hedefi doğrultusunda 1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj Kanunu yürürlüğe sokulmuş ve Türk denizcilik gücünü toparlamaya ve geleceğe taşımaya yönelik önemli adımlar atılmıştır. Ancak, dünya denizciliğindeki gelişmeler paralelinde değerlendirildiği zaman, denizle bütünleşmiş bir coğrafyada, bir deniz ülkesinde yaşamamıza rağmen, denizci bir ülke olduğumuz, denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünerek onu başardığımız ve denizci bir millet yetiştirdiğimiz söylenemez.

Çok eski bir geçmişi olan denizcilik sektörümüzün Cumhuriyet döneminde “Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi” adıyla başlayıp günümüze kadar değişik isimlerle faaliyetlerini sürdüren kamu kurumlarının kuruluş tarihleri Şekil 1.1’de verilmiştir. Denizlerde düzenli yolcu taşımacılığının ciddi bir şekilde başlaması 1843 yılında Padişah Abdülmecit’in buyruğu ile kurulan “Fevaid-i Osmaniye” ve ilk halka açık anonim şirket şeklinde 1841 yılında kurulup, verilen bir imtiyaz ile Boğaziçi’nde ulaşımı sağlayan “Şirket-i Hayriye” ile gerçekleşmiştir. Bu nedenle Şekil 1.1’de gösterilen Cumhuriyet öncesi dönem, bugünkü Türkiye Denizcilik İşletmeleri’ne bağlı Denizyolları ve Şehir hatları İşletmeleri’nin temelini oluşturan “Fevaid-i Osmaniye” ile başlatılmıştır[11].

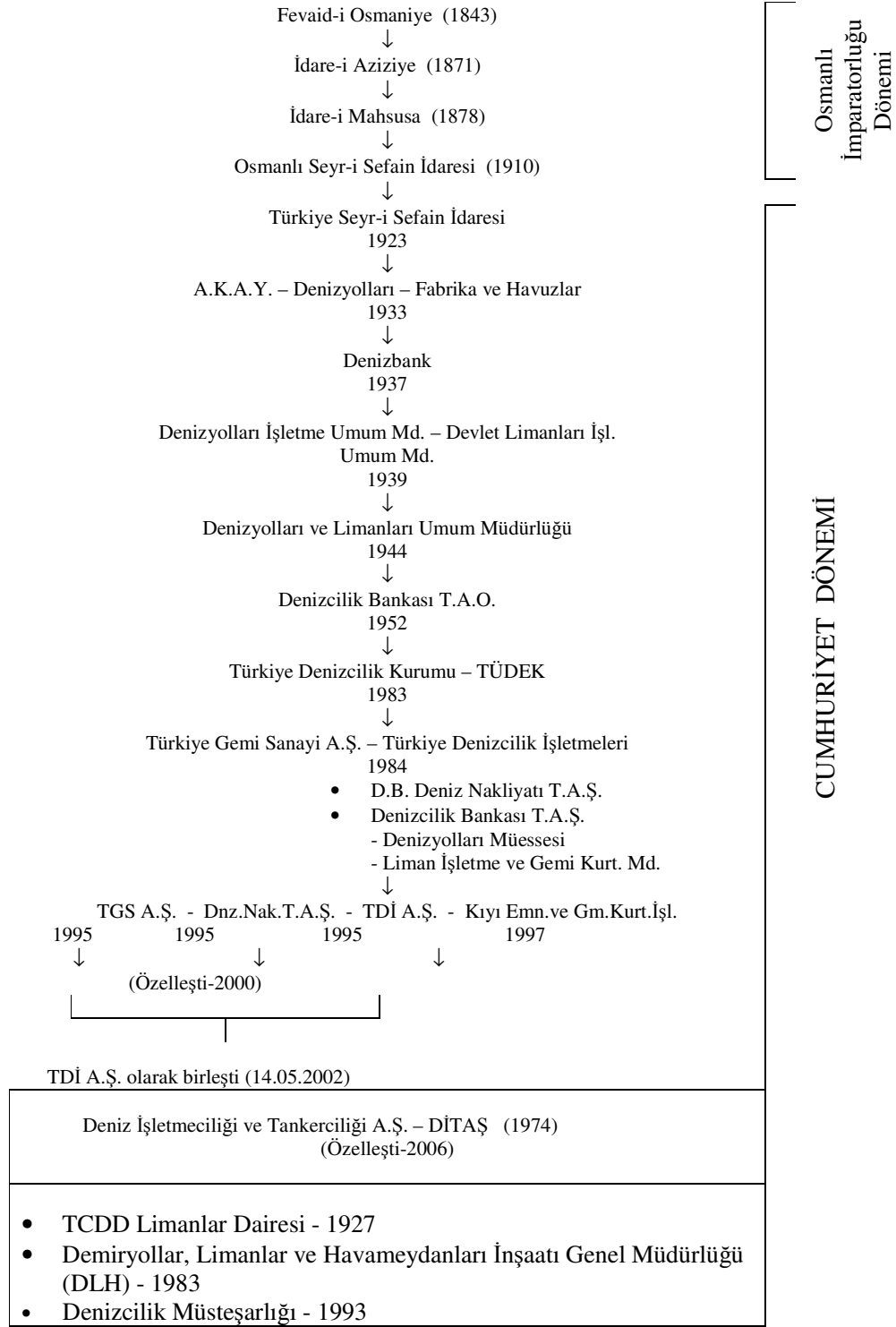
Cumhuriyet döneminde değişik isimler altında faaliyetlerini sürdüren, gemi yapan, işleten ve liman hizmetlerini veren kuruluşlar devlet tarafından kurulmuşlardır. Büyük yatırım ve uzmanlık isteyen bu kuruluşların başlangıçta devletçe kurulması doğru bir seçimdi. Nitekim bunlar uzun yıllar büyük hizmetler vermiş, sanayiinin gelişmesi ve uzman eleman yetişmesinde uygulamalı bir okul görevini sürdürmüşlerdir. Zamanla özel sektörün gelişmesi, yurt dışına açılma eğilimlerinin artması ve değişen ekonomik koşullarda etkinlikleri azalarak, gelişen teknolojiye ve modern işletme anlayışına ayak uyduramaz hale gelmişlerdir. Bu nedenle Türk denizcilik sektörü ve milli ekonomimiz açısından Kamu İktisadi Teşebbüsleri, çağdaş bir işletmecilik yapısına kavuşturulup, geliştirilerek daha iyi hizmet vermeleri için özelleştirme kapsamına alınmışlardır.

Cumhuriyetin 1950 yılına kadarki döneminde, doğru bir tercih olarak demiryolu ve denizyoluna ağırlık veren politikalar benimsendi. Bu uygulama sonucunda 1950 yılında yük taşımalarında demiryolu %55.1, denizyolu %27.8 pay alırken, karayolunun payı %17.1 idi. Aynı dönemde yolcu taşımacılığında taşıma türleri arası dağılım %49.9 karayolu, %42.2 demiryolu, %7.5 denizyolu ve %0.6 havayolu şeklindeydi. 1950 yılından sonra en pahalı taşıma türü olan karayolu taşımacılığını destekleyen politikalar, son hükümet dönemine kadar devam ederek Türkiye’de ulaşım karayoluna bağımlı hale getirilmiştir. Böylece günümüzde yurtiçi taşımacılık; yükte %92, yolcuda %95 karayolu payı ile dengesiz, pahalı ve sağlıksız bir yapıya dönüştü. Dış ticaret taşımalarımızın %87 sı en ucuz ve ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile yapılmasına karşın, kabotaj taşımaları %3.6 gibi çok düşük değerdedir.

Teknolojik gelişmeler ve değişen ekonomik koşullar denizyolu taşımacılığını yapısal değişikliklere zorlamıştır. Bu nedenle armatörler ve gemi inşaatçıları yük elleçleme, limanda kalış ve boş seyir süreleri daha az olan gemi tasarımlarına yönelmişlerdir. Böylece denizlerde güvenli ve ekonomik taşımacılık yapmaya uygun OBO, Ro-Ro, Konteyner gibi gemilerle, iç sularda Römorkör-Mavna sistemi hızla yaygınlaşmaya başlamıştır.

Ulaştırma bir bütün olduğundan ülke hedefleri, gereksinimleri ve potansiyelleri ile örtüşecek biçimde ulaşım türlerinin birbirinin rakibi olmadan, birbirini besleyecek ve tamamlayacak şekilde dengelenmesinin gereği açıktır. Demiryolu, denizyolu ve karayolu gibi değişik ulaştırma türlerinin bütünleşmesi eğilimiyle çağımıza egemen olması beklenen kombine taşımacılıkta, birim yük kavramı ile konteynercilik bir çağır açmıştır. Bu bağlamda denizyolu taşımacılığında eskiden limandan limana olan taşımacılık, artık malın üretildiği yerden, tüketildiği yere kadar uzanan fabrikadan mağazaya veya daha çok bilinen şekliyle kapıdan kapıya taşımacılık şekline dönüşmüştür. Böylece denizyolunda ulaşım ağının sınırları karayolu ve demiryolu ağı ile bütünleşmesi sonucunda genişlemektedir[11].

Deniz ulaştırmasına bakıldığında amacın yük ve yolcu taşımacılığı olduğu görölmekte, ancak bu amaçlara ulaşabilmek için bir çok unsuru da beraberinde getirdiği gözükmemektedir. Denizde emniyet ve güvenlik oldukça ön planda olmakla birlikte, deniz çevresinin korunması, liman tesislerinin durumu ve gemi inşaa gibi konular deniz ulaştırmasını belirleyen unsurlardır. Türkiye'deki deniz ulaştırmasını ele alan bu çalışmada, kurumsal yapı, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), deniz ticareti, deniz ticaret filosu, deniz emniyeti, deniz güvenliği, Türk Boğazları Bölgesi, liman tesisleri, gemi inşaa, eğitim gibi konular ayrıntılı olarak ele alınmakta, uluslararası alanda denizcilikle ilgili neler olduğu ve Türkiye'nin bu değişimlere nasıl uyum sağladığı incelenmekte ve ilerisi için Türkiye'de daha aktif bir deniz ulaştırmasına yönelik olarak neler yapılabileceği değerlendirilmektedir.



Şekil 1.1. Denizcilik sektöründeki kamu kurum ve kuruluşları[11].

2. DÜNYA DENİZ TAŞIMACILIĞI

Dünya deniz ticaret filosunun 2003-2005 yılları arasındaki gelişimi Çizelge 2.1. de verilmiştir. 2004 Yılında % 4.5'lik bir artışla dünya deniz ticaret filosunun toplam büyüklüğü 2005 yılı itibariyle 895 Milyon DWT'na ulaşmıştır. 2005 Yılı toplam filonun %37,5'i tankerler, %35,8'i dökme yük ve %26,7'si ise diğer gemi türlerinden oluşmaktadır. 01 Ocak 2006 itibariyle bayraklara göre Dünya Filosu (300 GRT'nin üzeri) 157 ülke bazında 41.110 adet gemi ile 944.498.000 DWT'dur.

Çizelge 2.1. Gemi tiplerine göre Dünya Deniz Ticaret Filosu 2003 – 2005
(1000 DWT) [13]

Başlıca Gemi Tipleri	2003	2004	2005	Yüzdelik Değişim 2004/2005
Petrol Tankeri	304 396 %36.1	316 759 37.0	336 166 37.5	6.1
Dökme Yük	300 131 %35.6	307 661 35.9	320 584 35.8	4.2
General Kargo	97 185 %11.5	94 768 11.1	92 048 10.3	-2.9
Konteynır Gemisi	82 793 %9.8	90 462 10.6	98 064 10.9	8.4
Diğer Tip Gemiler	59 730 %7.1	47 324 5.5	48 991 5.5	3.5
LPG	19 469 %2.3	20 947 2.4	22 546 2.5	7.6
Kimyasal Tanker	8 027 %1.0	8 004 0.9	8 290 0.9	3.6
Çeşitli Tankerler	906 %0.1	947 0.1	1 001 0.1	5.7
Yolcu Gemileri	5 495 %0.7	5 561 0.6	5 589 0.6	0.5
Diğer	25 833 %3.1	11 865 1.4	11 565 1.3	-2.5
Dünya Toplamı	844 235 %100.0	856 974 100.0	895 843 100.0	4.5

Çizelge 2.2. 01 Ocak 2005 tarihi itibariyle ana ülke gruplarının Deniz Ticaret Filosu (Milyon DWT ve yüzdelik paylaşım) [13]

	Dünya Filosu		Gelişmiş Devletler		Kolay Bayrak Devletleri		Gelişmekte Olan Devletler		Orta ve Doğu Avrupa Devletleri		Asya'nın Sosyalist Devletleri	
	Milyon DWT	%	Milyon DWT	%	Milyon DWT	%	Milyon DWT	%	Milyon DWT	%	Milyon DWT	%
Toplam Filo	895.8	100,0	241.7	100.0	404.0	100.0	202.3	100.0	14.5	100.0	33.4	100.0
Petrol Tankerleri	336,2	37,5	10.8	44.9	145.1	35.9	73.1	36.2	2.9	20.3	6.6	19.6
Dökme Yük Gemileri	320,6	35,8	60.6	25.1	169.7	42.0	73.4	36.3	3.0	21.0	13.9	41.6
General Kargo Gemiler	92,0	10,3	20.4	8.5	29.8	7.4	27.2	13.5	5.7	39.8	8.8	26.3
Konteynır Gemiler	98,1	10,9	34.0	14.0	43.0	10.7	17.6	8.7	0.4	2.9	3.0	9.0
Diğer Gemiler	49,0	5,5	18.3	7.6	16.4	4.1	10.8	5.3	2.3	16.1	1.2	3.5

Dünya deniz taşımacılığının 1996-2006 tarihleri arasındaki 10 yıllık gelişimi miktar olarak taşınan ana yük gruplarına göre Çizelge 2.3'de ve Milyar Ton x Mil olarak seçilmiş yıllara göre dünya deniz taşımacılığı ise Çizelge 2.4'de verilmiştir. 1996-2004 yılları arasında % 75'lik bir artışla taşınan toplam yük miktarı 2004 yılı itibariyle 6.542 Milyon Ton değerine ulaşmıştır. 2004 yılı taşınan yükün %27,5'i ham petrol, %7'si petrol ürünleri, % 9'u demir cevheri, %10'nu kömür, %4'ü tahıl, %1,0'i boksit ve alüminyum, %0,5'i fosfat ve %41'i diğer yüklerden oluşmaktadır.

Seçilmiş yıllara göre uluslararası deniz ticaretindeki yüklenen yük gelişimi tanker yükü ve kuru yük olarak Çizelge 2.5'de verilmiştir. 2004 Yılında % 4.2'lik bir artışla tanker yükü 2,316 milyon tona, kuru yük ise % 4.4'lük bir artışla 4,442 milyon tona yükselmiştir. Tanker yüküne göre son yıllarda kuru yükün daha fazla artış gösterdiği çizelgeden anlaşılmaktadır.

Çizelge 2.3. Dünya Deniz Ticareti 1996-2006 (Milyon Ton) [13]

Yıllar	Ham Petrol	Petrol Ürün.	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Boksit ve Alüminyum	Fosfat	Diğer Yükler	Toplam
1996	1466	404	391	435	193	51	31	1935	4906
1997	1519	410	430	460	203	54	32	2060	5168
1998	1535	402	417	473	196	53	31	2065	5172
1999	1550	415	411	482	220	53	30	2135	5296
2000	1608	419	454	523	230	53	28	2280	5595
2001	1592	425	452	565	234	51	29	2305	5653
2002	1588	414	484	570	245	54	30	2435	5820
2003	1673	440	524	619	240	63	29	2545	6133
2004	1800	465	590	650	250	67	30	2690	6542
2005 Tah.	1870	485	640	685	260	70	30	2790	6830
2006 Tah.	1960	500	685	710	270	73	30	2910	7138

Çizelge 2.4. Seçilmiş yıllara göre Dünya Deniz Ticareti (Milyar Ton x Mil) [13]

Yıl	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	İşlenmiş Ham Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Buğday	Beş Ana Dökme Kuru Yük	Diğer Kuru Yükler	Dünya Toplamı
1970	5597	890	6487	1093	481	475	2049	2118	10654
1975	8882	845	9727	1471	621	734	2826	2810	15363
1980	8385	1020	9405	1613	952	1087	3652	3720	16777
1985	4007	1150	5157	1675	1479	1004	4480	3428	13065
1990	6261	1560	7821	1978	1849	1073	5259	4041	17121
2000	8180	2085	10265	2545	2509	1244	6638	6790	23693
2001	8074	2105	10179	2575	2552	1322	6782	6930	23891
2002	7848	2050	9898	2731	2549	1241	6879	7395	24172
2003	8390	2190	10580	3025	2810	1273	7454	7810	25844
2004	8910	2325	11235	3415	2965	1325	8065	8335	27635

Çizelge 2.5. Seçilmiş yıllara göre uluslararası deniz ticaretindeki yüklenen yüklere göre gelişme[13]

Yıl	Tanker Yüğü		Kuru Yüğü				Toplam	
			Toplam		Toplam Dökme Yüğü*			
	Milyon Ton	% Değişim	Milyon Ton	% Değişim	Milyon Ton	% Değişim	Milyon Ton	% Değişim
1970	1442		1124		448		2566	
1980	1871		1833		796		3704	
1990	1755		2253		968		4008	
2000	2163		3821		1288		5983	
2001	2177	0.7	3844	0.6	1331	3.3	6020	0.6
2002	2146	-1.4	3981	3.6	1352	1.6	6127	1.8
2003	2223	3.6	4257	6.9	1475	9.1	6480	5.8
2004	2316	4.2	4442	4.4	1587	7.6	6758	4.3

* Maden cevheri, tahıl, kömür, fosfat ve boksit gibi kuru yüklerin toplamı.

2005 yılında Dünya tanker filosu % 6.1'lik bir artışla 336.156 milyon DWT'na, dökme yük filosu ise % 4.2'lik bir artışla 320.584 milyon DWT'na çıkmış, buna karşılık; Genel taşımacılık filusunda toplam tonaj, % 2.9'luk bir azalma ile 92.048 milyon DWT'na gerilemiştir. 2003 yılında olduğu gibi, 2004 yılında da genel taşıyıcı gemiler kategorisinde hiç yeni gemi inşa siparişi verilmemiştir. Özellikle ticaret alanları dışında, bu tip gemilerle ilgili herhangi bir gelecek görülmediği söylenebilir.

Dökme yük gemileri (katı-sıvı) kategorisinde, 2003 yılında kaydedilmiş olan 40.9 milyon DWT'luk yeni gemi teslimleri, 2004 yılında 47.0 milyon DWT'na yükselmiştir. Tanker teslimatları, bir miktar düşüşle 27.6 milyon DWT olarak gerçekleşirken, dökme yük gemilerinde teslimatlar, ciddi oranda bir artışla 19.4 milyon DWT olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılında hiç bir kombine taşıyıcı teslimatı gerçekleşmemiştir[10].

2004 yılında gemilerin hizmetten çıkarılmasında, 2003 yılına oranla % 49.3 bir azalma olmuş ve hizmetten çıkarılan gemi tonajı; 12 milyon tonda kalmıştır. Hizmetten çıkarmalar gemi kayıpları ve dönüştürmeler nedeniyle oluşmuştur. Tankerlerden kalıcı tadilatla off shore platformuna dönüştürülen gemi sayısı 7, bunların DWT karşılığı ise 1.8 milyon ton olmuştur. Bu dönüştürülen gemi sayısı,

2003 yılında dönüştürülmüş olan gemi sayısından iki fazladır. Hizmetten çıkarılan Dökme kuruyük gemilerinin toplam tonajı, 1.6 milyon ton olup, 1989 yılından beri gerçekleşen en düşük değerdir. Dökme kuruyük gemileri piyasası, 2004 yılına; rekor yükseklikteki rakamlarla başlamış, yılın ikinci çeyreğinde görülen bir düşüşü müteakip, fiyatlar yeniden çok yükseklerle çıkmıştır. Bunun sonucu olarak da; bu kategoride söküm rakamları; adeta sıfır seviyelerine inmiştir.

2005 yılında hizmetten çıkartılmış olan gemilerin toplam tonajı, 2004 yılındaki 12.0 milyon DWT ile mukayese edildiğinde %22.6 oranında azalarak toplamda 9.3 milyon DWT olarak gerçekleşmiştir. Bu rakam; 1991 yılından beri kaydedilmiş olan en düşük değerdir. Tankerlerden off shore birimi yapılmak üzere devamlı nitelikte tadilata tabi tutulmuş olan gemi sayısı 11 olup, bunların tonaj toplamaları da 2.3 m DWT'dir. Bu rakam, 2004 yılı ile mukayese edildiğinde 4 gemilik bir artış anlamına gelmektedir. Dökme kuru yük gemileri segmentinde 2005 yılında hizmetten çıkartmalar, 2004 yılına oranla çok az bir artışla 2.1 m DWT olarak gerçekleşmiş olmasına karşın yine de çok düşük değerlerdedir. Dökme kuru yük gemileri 2005 yılına çok yüksek talep seviyeleri ile güçlü bir giriş yapmışlardır. 2005 yılının ikinci çeyreğinde ortaya çıkan geçici bir düşüşü müteakip, navlun fiyatlarının yeniden yükselmeye başlamış olması, 2004 yılında olduğu üzere, 2005 yılında da bu segmentte hizmetten çıkarılmaları neredeyse sıfıra indirmiştir [10].

2004 Yılı boyunca tankerlerin söküm amacıyla satışlarında büyük dalgalanmalar gözlemlenmiştir. 2004 yılının ilk yarısında, tanker tonajının %75'i satışla el değiştirmiştir. Bazı gemiler, IMO'nun yürürlükteki hizmetten çıkartma rejiminin sonucu olarak söküm amacıyla satılmış, geri kalan tankerler ise; sadece eski veya demode olmaları nedeniyle satılmışlardır. 2005 yılı boyunca tankerler kategorisinde söküm amacıyla hizmetten çıkarmalar, 2004 yılının aksine; yıl boyunca oldukça dengeli bir dağılım göstermiştir [10].

Çizelge 2.6. 01 Ocak 2005 Yılı itibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosundaki gemi tiplerinin yaş dağılımları (Toplam DWT'nun yüzdeleri) [10]

Gemi Tipi	0-4 Yıl	5-9 Yıl	10-14 Yıl	15-19 Yıl	20 Yıl ve üstü	Yaş Ortalaması (Yıl) 2004	Yaş Ortalaması (Yıl) 2003
Tüm Gemiler	23.0	21.9	16.5	11.3	27.3	12.3	12.5
Tankerler	29.0	22.8	20.9	11.7	15.7	10.3	10.9
Dökme Gemiler	20.2	22.0	14.6	12.4	30.8	13.0	12.9
General Kargo Gemiler	7.3	15.0	10.7	10.9	56.1	17.5	17.4
Konteynır Gemisi	31.9	29.3	16.3	8.8	13.7	9.4	9.2
Diğer	16.0	15.7	11.9	8.1	48.4	15.6	15.8

2004 Yılında toplam 9 adet VLCC gemisi hizmet dışına çıkarılmış, bunlardan sadece 4 adedi söküm amacıyla satılmıştır. Tankerlerin 2003 yılında 20.0 milyon DWT olan hizmet dışına çıkarılma rakamı, 2004 yılında ciddi bir azalma ile 10.6 milyon DWT olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılında toplamı 0.4 milyon ton DWT'na eşdeğer olan 3 adet kombine taşıyıcı gemi söküme gitmiştir. 2005 yılında yedi adet VLCC hizmetten çıkartılmış olup, bunlardan altısı off shore birimi olarak tadil edilmişlerdir. 2005 Yılında tanker hizmetten çıkarmaları 7.2 m DWT olarak gerçekleşmiştir. 2005 yılı içinde hiçbir kombine taşımacılık gemisi hizmet dışına çıkartılmamış ancak; bu segmentte tonajlarının toplamı 1.3 m DWT'a ulaşan 9 adet gemi dökme yük gemisi olarak yeniden sınıflandırılmışlardır.

2003 yılında yaşanan rekordun sonra, Tanker kategorisindeki gemilerin yeni gemi inşa kontratına bağlanması; 2004 yılında %31'lik bir azalma ile 34.7 milyon DWT olarak gerçekleşmiştir. Yıl sonuna kadar gerçekleşen yeni inşa kontratları, ham petrol taşıyıcılar kategorisinde 20.6, ürün taşıyıcılar kategorisinde ise 14.1 milyon DWT olmuştur. Dökme yük gemisi kategorisinde yeni inşa kontratları, %13.5 bir azalma ile 22.8 milyon DWT olarak gerçekleşmiştir. Kontrat tonajlarındaki bu azalmaların büyük çoğunluğu, yükselen gemi inşa fiyatları (genel olarak yıl bazında %25-30 artış) ile, teslimatlarda sürelerin uzamış olmasından kaynaklanmaktadır [9].

Yeni gemi inşa kontratlarının toplamında 2004 yılında görülen düşüşler, 2005 yılında da devam etmiştir. İnşa kontratına bağlanan tankerlerin toplam tonajı, bir önceki yıla oranla %12 azalma ile 30.8 m DWT olarak gerçekleşmiştir. Ham petrol tankerlerindeki inşa kontratlarının toplamı, 22.8 m DWT, ürün taşıyıcı tankerlerdeki inşa kontratları ise 8.0 m DWT olarak gerçekleşmiştir. Dökme yük gemilerinde yeni inşa kontrat rakamı %11.5 azalma ile 20.2 m DWT olmuştur. Bu azalmaların en önemli nedenleri, yıl başında yeni gemi inşa fiyatlarında ortaya çıkan artışlar ve gemi teslimat sürelerindeki uzamalarla birlikte, taşımacılık piyasalarına hakim olan belirsizliklerdir [10].

2004 yılında inşa halinde bulunan dökme (kuru/sıvı) yük gemileri toplam tonajı, mevcut filonun %20.9'una eşdeğer olan 133.3 milyon DWT'dur. İnşa halinde bulunan tanker tonajı; 79.6 milyon DWT'dan, mevcut filonun %26.7'sine eşdeğer olan 81.7 milyon DWT'na yükselmiştir. İnşa halinde bulunan kombine taşıyıcı gemilerin tonajının sıfır olmasına karşılık, dökme kuruyük gemilerinde bu rakam; 45.8 milyon DWT'dan, mevcut filonun %16.1'ine eşdeğer olan 51.6 milyon DWT'na yükselmiştir [10].

2004 yılında Dökme (kuru/sıvı) yük gemilerinin inşa kontratına bağlanması konusundaki ilgi giderek azalmıştır. Ürün taşıyıcı gemilerdeki talep aşağı yukarı sabit kalırken, ham petrol taşıyıcı gemilerin kontrata bağlanması belirgin ölçüde azalmıştır. Dökme kuruyük gemilerinin kontrata bağlanması konusunda, yıl sonunda görülen aşırı talep yükselmesi dışında, yıl boyunca sürekli bir talep azalmasına tanık olunmuştur. Tanker kategorisinde, 2005 yılında teslim edilmek üzere inşa halinde bulunan gemiler 28.2 milyon DWT, 2006 yılında teslim edilmek üzere inşa halinde bulunan gemiler ise 23.4 milyon DWT'dur [10].

2005 yılı sonu itibariyle dökme yük gemileri kategorisinde kontrata bağlanmış gemi siparişleri, mevcut filonun %21.0'ine karşılık olan 142.7 m DWT olmuştur. Tanker siparişleri, esas olarak 2004 yılı değerlerini devam ettirerek, mevcut filonun %26.0'ına karşılık olan 84.6 m DWT'da kalmıştır. Kombine taşımacılık gemileri

kategorisinde hiç sipariş verilmezken, bir önceki yılda 59.4 m DWT olarak gerçekleşen dökme yük gemileri siparişleri, mevcut filonun %16.9'una karşılık olan 58.1 m DWT'da kalmıştır. 2005 yılında dökme yük gemileri inşasına yönelik talep yıl boyunca sürekli gerilemiştir. Ham petrol tankerleri inşasına yönelik talep, ürün tankerlerine olan taleple birlikte ciddi olarak azalmıştır. Dökme kuru yük gemisi inşa ettirme talepleri, yıl sonunda bir anda ortaya çıkan aşırı talepler hariç tutulduğunda, yıl boyunca giderek azalan bir eğriyi takip etmiştir. Halen kontrata bağlanmış dökme kuru yük gemi siparişleri, 2006 yılı içinde 22.6 m DWT'luk, 2007 yılı içinde ise 16.5 m DWT'luk bir kapasitenin teslimatını öngörmektedir. Halen kontrata bağlanmış tanker siparişleri, 2006 yılı içinde 22.9 m DWT'luk, 2007 yılı içinde ise 28.7 m DWT'luk bir kapasitenin teslimatını öngörmektedir [10].

Dünya konteyner gemileri filosu 2005 yılında %13.1'lik bir artış göstererek 7.16 milyon TEU'dan 8.12 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Bu kategorideki yeni inşa siparişleri de bir yılda 2.76 milyon TEU'dan 4.26 milyon TEU'ya yükselmiştir. Bu rakam, mevcut filonun yaklaşık %52.2'sine eşdeğer olmaktadır [10].

2.1. Petrol Taşımlarında Mevcut Durum

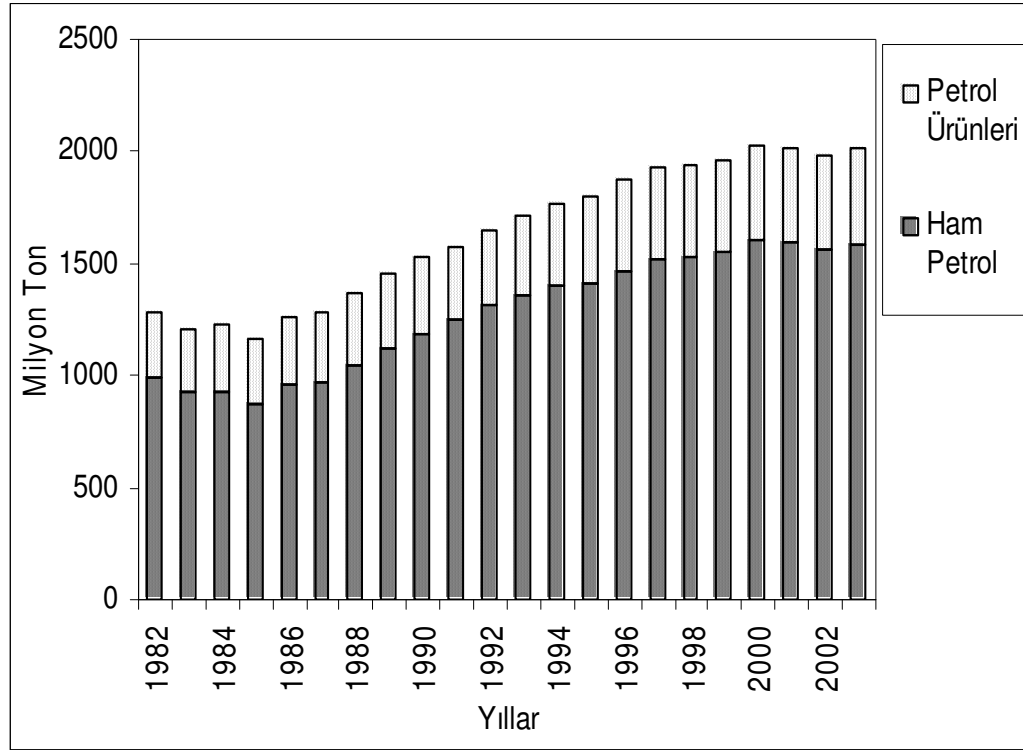
Dünya petrol taşımacılığının 1982-2003 tarihleri arasındaki 20 yıllık gelişimi miktar ve Ton x Mil olarak Çizelge 2.7. ve Şekil 2.1'de verilmiştir. Son 20 yılda %2,2'lik yıllık ortalama bir artışla taşınan toplam petrol miktarı 2003 yılı itibariyle 2013 Milyon Ton değerine ulaşmıştır. Taşınan petrolün %79'u ham petrol, %21'i ise petrol ürünlerinden oluşmaktadır.

Petrol ticareti hacmi, 2003 yılındaki %5.5'luk bir artıştan sonra, 2004 yılında %7.2'lik bir artışla 2.265 milyon tona yükselmiştir. Ham petrol taşımaları, %7.6'lık artışla 1.800 milyon tona yükselirken, petrol ürünleri taşımaları ise %5.7'lik bir artışla 465 milyon tona çıkmıştır. Petrol ticareti hacmi, 2004 yılındaki % 7.2'lik artıştan sonra 2005 yılında %2.4'lik artışla 2308 milyon ton'a çıkmıştır. Ham petrol taşımaları %1.6'lık artışla 1820 milyon ton değerine yükselirken, petrol ürünleri

taşımacılığı ise %5.9'luk artışla 488 milyon ton'a çıkmıştır. OPEC'in bu pazardaki payı artmaya devam ederken, Güney Afrika'nın ihrac rakamlarında sürekli artışlar olduğu gözlenmiştir. Ton-mil üzerinden yapılan hesaplamalarda ham petrol taşımalarında %3.2'lik artışla 8985 milyar ton-mil; ürün taşımalarında ise %7.4'lük artışla 2475 milyar ton-mil'lik toplam taşıma gerçekleşmiştir.

Çizelge 2.7. Dünya petrol taşımacılığı (1982-2003) [11]

Yıllar	Milyon Ton			Milyar Ton x Mil		
	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Toplam	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Toplam
1982	993	285	1278	5212	1070	6282
1983	930	282	1212	4478	1080	5558
1984	930	297	1227	4508	1140	5648
1985	871	288	1159	4007	1150	5157
1986	958	305	1263	4640	1265	5905
1987	970	313	1283	4671	1345	6016
1988	1042	325	1367	5065	1445	6510
1989	1120	340	1460	5736	1540	7276
1990	1190	336	1526	6261	1560	7821
1991	1247	326	1573	6757	1530	8287
1992	1313	335	1648	6977	1620	8597
1993	1356	358	1714	7251	1775	9026
1994	1403	368	1771	7330	1860	9190
1995	1415	381	1796	7224	1945	9169
1996	1466	404	1870	7495	2040	9535
1997	1519	410	1929	7830	2050	9880
1998	1535	402	1937	7889	1970	9859
1999	1550	415	1965	7980	2055	10035
2000	1608	419	2027	8180	2085	10265
2001	1592	425	2017	8074	2105	10179
2002	1565	422	1987	7860	2090	9950
2003	1585	428	2013	7880	2130	10010

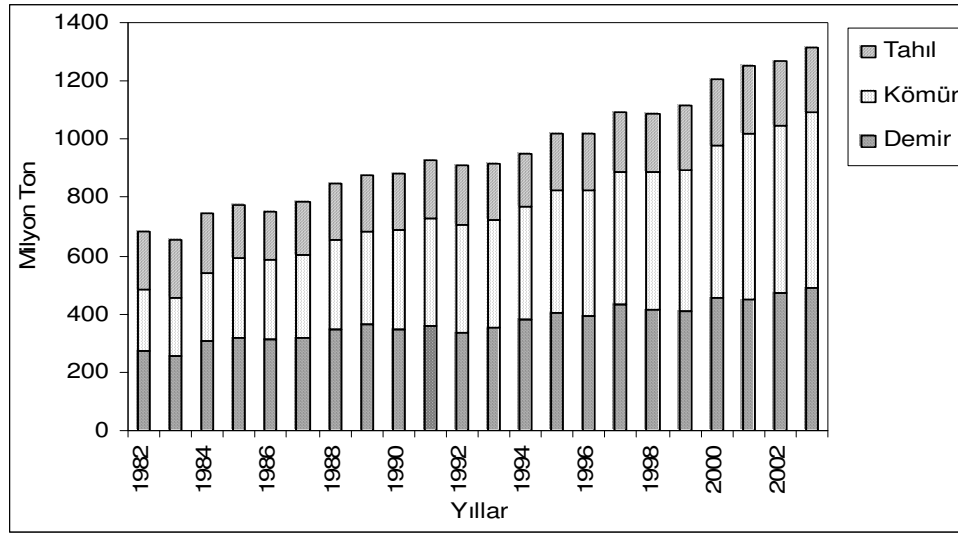


Şekil 2.1. Dünya petrol taşımacılığı (1982-2003) [11]

2.2. Dökme Kuruyük Taşımalarının Mevcut Durumu

Dünya dökme kuruyük (demir cevheri, kömür ve tahıl) taşımacılığının 1982-2003 tarihleri arasındaki 20 yıllık gelişimi miktar ve TonxMil olarak Çizelge 2.8. ve Şekil 2.2’de verilmiştir.

Son 20 yılda %3,3’lük yıllık ortalama bir artışla taşınan toplam dökme kuruyük miktarı 2003 yılı itibariyle 1317 Milyon Ton değerine ulaşmıştır. Taşınan bu yüklerin %37,2’si demir cevheri, %45,6’sı kömür, %17,2’si ise tahıldır.



Şekil 2.2. Dünya dökme kuruyük taşımacılığı (1982-2003) [11]

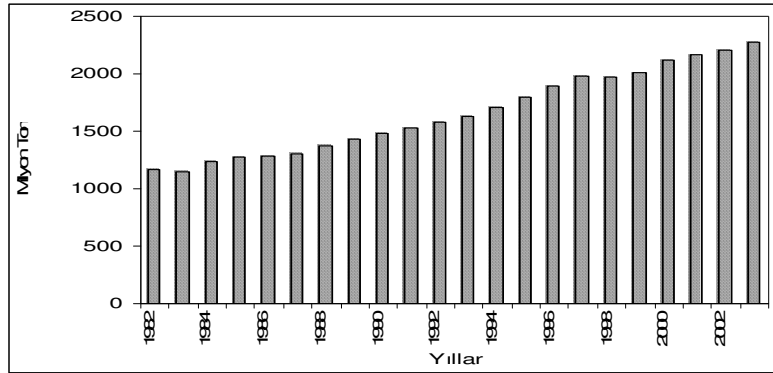
Dökme kuruyük taşımalarında, 2003 yılındaki %5.5'luk artıştan sonra, 2004 yılında %6.3'lük bir artışla 2.487 milyon tonluk değere ulaşılmıştır. 2004 yılındaki %6.3'lük bir artıştan sonra, 2005 yılında dökme kuru yüklerde %4.7'lik bir artışla toplam 2631 milyon tonluk bir taşıma gerçekleşmiştir. Bu artışın en önemli nedenleri, yüksek düzeylerde gerçekleşen çelik üretimleri ile termal kömüre olan talep artışının devam etmekte olmasıdır. Dünya ham demir üretimleri %5.8'lik bir artışla 1,105 milyon ton olarak gerçekleşmiş ve Çin'in üretimleri de şaşırtıcı bir şekilde %24 oranındaki artışla 348.0 milyon tona çıkarken; dünyanın geri kalan ülkelerinin toplam üretimleri, %1.0'luk bir azalma ile 757 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Üretimi demir cevheri ile koklama kömürüne bağlı olan kütük demirin dünyadaki toplam üretimi 2005 yılında %9.0'luk bir artışla 778 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Deniz yolu ile taşınan demir cevheri hacmi, 589 milyon tondan 650 milyon tona yükselmiştir. 2004 yılında 190 milyon ton olarak gerçekleşen koklama kömürü ticareti, 2005 yılında 201 milyon tona yükselirken, termal kömür ticaret hacmi önemli ölçülerde artarak 474 milyon tondan 484 milyon tona çıkmıştır. Toplam kömür ticaretinin 664 milyon tondan 690 milyon tona yükselmiş olduğu hesaplanmaktadır. Tahıl ticareti hacminin 236 milyon tondan 242 milyon tona yükselmiş olduğu hesaplanmaktadır.

Çizelge 2.8. Dünya dökme kuruyük taşımaları (1982-2003) [11]

Yıllar	Milyon Ton				Milyar Ton x Mil			
	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Toplam	Demir	Kömür	Tahıl	Toplam
1982	273	208	200	681	1478	1111	1120	3709
1983	257	197	199	653	1359	1074	1135	3568
1984	306	232	207	745	1670	1289	1157	4116
1985	321	272	181	774	1702	1473	1004	4179
1986	311	276	165	752	1699	1558	914	4171
1987	319	283	186	788	1761	1622	1061	4444
1988	348	304	196	848	1950	1682	1117	4749
1989	362	321	192	875	2012	1752	1095	4859
1990	347	342	192	881	1978	1849	1073	4900
1991	358	369	200	927	2008	1999	1069	5076
1992	334	371	208	913	1896	2001	1091	4988
1993	354	367	194	915	2001	1949	1038	4988
1994	383	383	184	950	2165	2014	992	5171
1995	402	423	196	1021	2287	2176	1160	5623
1996	391	435	193	1019	2227	2217	1126	5570
1997	430	460	203	1093	2444	2332	1169	5945
1998	417	473	196	1086	2306	2419	1064	5789
1999	411	482	220	1113	2317	2363	1186	5866
2000	454	523	230	1207	2545	2509	1244	6298
2001	452	565	234	1251	2575	2552	1322	6449
2002	475	575	220	1270	2700	2570	1250	6520
2003	490	600	227	1317	2780	2670	1290	6740

2.3. Diğer Yük Taşımaları

Diğer yük taşımalarının son 20 yıllık gelişimi miktar ve Ton x Mil olarak Çizelge 2.9. ve Şekil 2.3.'de verilmiştir. Bu yük grubu taşımaları son 20 yılda yıllık %3,3'lük ortalama bir artışla 2003 yılı itibari ile 2275 Milyon Ton değerine ulaşmıştır.



Şekil 2.3. Diğer yük taşımaları (1982-2003) [11].

Diğer yükler ana dökme kuru yük (demir cevheri, kömür ve tahıl) grubu dışında kalan dökme yükler, konteyner, sıvılaştırılmış gaz, kimyasallar, Ro-Ro, kırkambar yükleri ve diğer genel yükleri içermektedir. Bahsedilen bu yük grubu toplam yükün %40'ını kapsamaktadır.

Diğer yüklere ilişkin taşımalar; 2004 yılında, toplamda %5.7'lik bir artışla 2.690 milyon tona, ton-mil cinsinden ise, %6.7'lik bir artışla, 8.335 milyar ton-mil'lik bir hacme ulaşmış olduğu değerlendirilmektedir. “Diğer yükler” kategorisi yüklerdeki taşımalar, 2004 yılında; toplam deniz yolu ticaret hacminin %41'ine eşdeğer olmuştur. Küçük hacimlerde dökme yöntemiyle taşınmakta olan ürünlerin taşınması, toplamın %14'üne eşit olmuş, buna karşın; deniz yolu ile ticareti en hızlı artan taşımacılık yöntemi ise, toplam deniz yolu ticaretinin %13'üne eşdeğer hacimde gerçekleşen konteyner taşımacılığı olmuştur. “Diğer yükler” kategorisinde gerçekleşmiş olan ticaret hacminin hesaplanmasında, son on yıllık dönemde; Konteyner taşımacılığının kategorize edilmesinde kullanılan yöntemlerde gerçekçi ayarlamaların yapılması sonucu olarak, bu kategori lehine sürekli bir hacim artışı kaydedilmektedir.

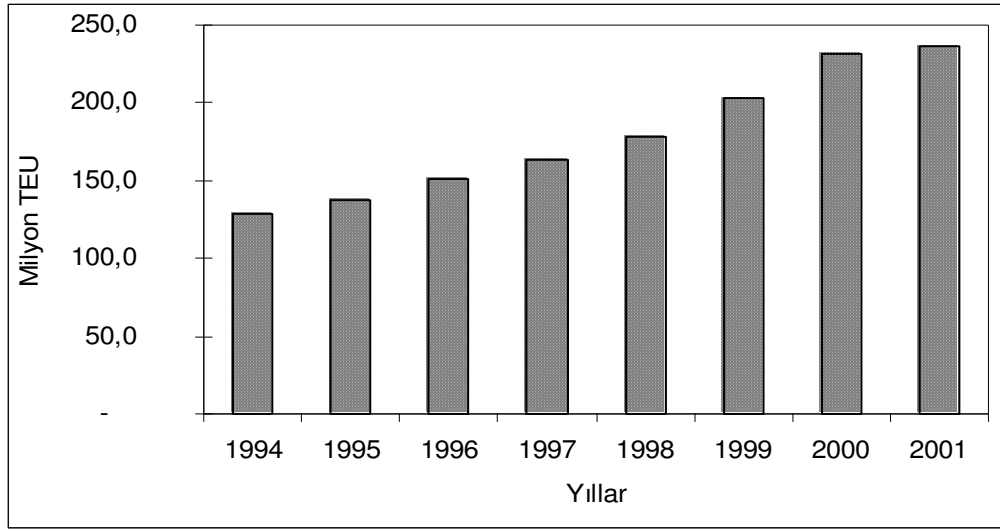
Çizelge 2.9. Diğer yük taşımaları (1982-2003) [11].

Yıllar	Milyon Ton	Milyar Ton x Mil
1982	1162	3265
1983	1146	3206
1984	1232	3386
1985	1277	3428
1986	1288	3458
1987	1303	3495
1988	1368	3675
1989	1435	3887
1990	1483	4041
1991	1526	4170
1992	1583	4340
1993	1632	4532
1994	1707	4788
1995	1790	5065
1996	1888	5377
1997	1984	5662
1998	1966	5600
1999	2008	5752
2000	2119	6113
2001	2165	6280
2002	2210	6440
2003	2275	6665

Dünya konteyner trafiğinin 1994-2001 yılları arasındaki miktar (TEU) olarak gelişimi ve değişimi Çizelge 2.10. ve Şekil 2.4’de görülmektedir. Bu taşımalar yıllık %9,2’lik ortalama bir artışla 2001 yılı itibari ile 236,7 Milyon TEU değerine ulaşmıştır.

Çizelge 2.10. Dünya konteyner taşımaları (1994-2001) [9].

Yıllar	Milyon TEU	% Değişim
1994	128,3	
1995	137,2	6,94
1996	150,8	9,91
1997	163,7	6,56
1998	178,5	5,54
1999	203,2	15,14
2000	231,7	18,65
2001	236,7	2,16



Şekil 2.4. Dünya konteyner taşımacılığı (1994-2001) [11].

LNG taşımalarında son yıllarda kaydedilen somut artışlar, geçtiğimiz yıl da devam etmiş olup; 2003 yılında 121 milyon ton olan hacim; 2004 yılında yaklaşık %10'luk bir artışla 132 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bu alanda 2005 yılına ilişkin yapılan projeksiyonlar da olumlu sinyaller vermekte olup, yeni bir %10'luk hacim artışının sürpriz olmayacağı anlaşılmaktadır.

2.4. Dünya Gemi İnşa Sanayii

Dünya gemi inşaa sanayiine bakıldığında, Güney Kore, Japonya, Çin, Almanya, Polonya, Tayvan gibi ülkelerin ilk sıralarda yer aldığı, Türkiye'nin ise gemi inşaa alanında giderek yerini yükselterek 9 uncu sıraya yükseldiği görülmektedir. Son yıllarda yeni gemi inşaa alanında tüm dünyada talep giderek artmıştır. Günümüzde ülkemizde dahil tüm dünyada tersaneler 2009-2010 yıllarına kadar dolu şekilde çalışmalarını sürdürmektedir [10].

2003 ve 2004 yıllarında tüm gemi kategorilerinde fiyat artışları yaşanmaya başlamıştır. Dökme kuruyük gemileri bakımından 2004 yılı sonu itibarıyla gerçekleşen fiyat artış yüzdelерinin, daha önce görülmediğini söylemek mümkündür.

2004 Yılında gemi inşa tersaneleri, bir yandan fiyat artışları diğer yandan da artan siparişler karşısında mutlu bir dönem yaşamaya başlarken, gemi sacı fiyatlarında görülen ani yükselişle birlikte sarsılmışlardır. Armatörler; benzeri görülmemiş bir nakit akışı ve düşme temayülündeki faizlerin tesiri ile, tersaneleri; yeni inşa kapasitelerinin üzerinde gemi inşa sözleşmesi yapmaları konusunda sıkıştırmaya başlamışlardır. Diğer yandan, tersaneler de; belirsizliklere karşın, bu dayatmalara boyun eğmek yolunu seçmişler, bu tercihlerinin sonucunda da; 36 aylık süre ile kesin bir doluluk oranlarına kavuşmuşlardır. Tersaneler; kendi standart gemi tiplerini müşterilere sunmak gibi genel bir tercih içine girmişler, böylelikle de; özel tip gemi talebinde bulunan armatörleri hayal kırıklığına uğratmışlardır. Özellikle PCTC'ler (Sadece Araba ve Kamyon Taşıyıcılar), çok büyük kimyasal tankerler ve her çeşit denenmemiş gemi tipleri açısından bir hayal kırıklığı yaşanmıştır. Öte yandan, tersaneler; gerek tonaj artışları, gerekse de sipariş edilen gemi adetleri karşısında, adeta sınırsız sayılarda Konteyner gemileri siparişi almışlar, birçok tersane; neredeyse kapasitesinin yüzde ellisini Konteyner gemisi inşaatına ayırmak durumunda kalmıştır. 2004 yılı konteyner gemilerinin yanı sıra, bir yandan da LNG yılı olmuştur. Çin ve Kore tersanelerinin bir çoğu kapasitelerini arttırmış bulunmaktadır [10].

2005 Yılında; Konteyner gemisi ve LNG/LPG inşa ettirebilmek üzere sürmekte olan yarış, tanker ve dökme yük gemisi inşaatları için çok az bir tersane kapasitesi bırakmıştır. Bunun sonucu olarak; tanker ve dökme yük gemilerinin yeni inşa hacimleri, 2004 yılı ile mukayese edildiğinde sırasıyla %30 ve %15 bir azalma göstermiştir. Tanker ve dökme yük gemileri siparişleri, Kore'nin toplam gemi siparişlerinin sadece %6'sını temsil ederken, bu oran; Japonya için %60, Çin içinse %50 olmaktadır. Bir önceki yıla oranla %9'luk bir yükselmenin gözlenmiş olduğu MR prod ve VLCC'ler hariç; tanker yeni inşa fiyatları yıl boyunca hemen hemen aynı seviyelerini korumuştur. Bununla birlikte, yıl ortalarında yılın başlarına oranla, VLCC inşa fiyatları %22, MR prod inşa fiyatları ise %13 yükselmiştir. LNG ve LPG gemilerin yeni inşa fiyatları sırasıyla %10 ve %12 yükselirken, konteyner gemilerinin yeni inşa fiyatları yıl boyunca hemen hemen aynı seviyelerini

korumuştur. Yılın sonlarında off shore platformlarına olan talebin bir anda yükselmesi, Singapur'da bulunan ve off shore inşa konusunda ihtisaslaşmış inşa tersaneleri için olduğu kadar, Samsung ve DSME tersaneleri için de önemli off shore inşa sözleşmeleri yapabilme fırsatı doğurmuştur. Kore'nin ve özellikle de 2010/2015 yıllarında dünyanın en önde gelen gemi inşa ülkesi olmak yolunda kararlı adımlarla ilerlemekte olan Çin'in gemi inşa kapasiteleri artmaya devam etmiştir. Yılın ikinci yarısında sac fiyatlarında bir miktar gevşeme görülmüş ise de, yerel para birimleri ABD Doları karşısında güçlenmiştir. 2005 yılı içinde alınmış olan siparişlerde geçerli olan ve gemi inşacılar açısından çok sağlıklı devam eden fiyat seviyeleri, tersanelerin geleceğe güvenle bakmalarına olanak vermektedir [10].

Standart dışı gemi sipariş vermeyi planlayan ve sipariş vermek için inşa fiyatlarının uygun seviyeye inmesi beklentisi ile siparişlerini geciktirmiş olan gemi sahibi armatörlerin, beklemekten vazgeçtikleri ve yükselen fiyatlar nedeniyle oluşan marjinal artışları göğüslemek zorunda kaldıkları gözlenmiştir.

2.4.1. Avrupa

2004 yılına ilişkin faaliyetlere, büyük oranda; Avrupa'da tersanelerin siparişlerle tamamen dolu olması, Asya'da ise gecikmeli gemi teslimleri damgasını vurmuştur. Sürekli artan fiyatlar da Avrupa tersanelerinin yeni siparişler almalarında yardımcı olmuştur. Avrupa'da ülkemizle birlikte Almanya, Norveç, Polonya, Hırvatistan gemi inşa konusunda önde yer almaktadırlar [10].

2005 yılının başlarında tersaneler; yüksek sac fiyatları, güçlü para birimi ve yüksek maliyetlerle boğuşmakta idi. Bununla birlikte, sektördeki güçlü talebin sürmesi nedeniyle yıl boyunca Avrupa tersanelerine siparişler yağmaya devam etti. Taşımacılık sektöründe kiralama bedellerinin yükselmesi de yeni siparişlerin alınmasında Avrupa tersanelerine yardımcı oldu.

Türkiye'nin hızlı büyüme içindeki gemi inşa sanayii; küçük tonajlı ürün tankerleri alanında çok ciddi bir ilgi odağı olmaya başlamıştır. Türkiye'nin önde gelen tersaneleri, gemi inşa kalitesi konusunda çok önemli gelişmeler kaydetmişler, aynı zamanda; tesislerinin kapasitesini artırmak konusunda da yoğun bir yatırım atağını başlatmışlardır. Bu gelişmelerden ayrı olarak, büyük tersanelerden bazıları, tesislerini; 45.000 DWT'na kadar olan gemileri inşa edebilecek şekilde büyütme başlamışlardır [10].

2.4.2. Güney Kore

Kore Gemi İnşa Endüstrisi; 2004 yıl sonu itibariyle, ciro bazında rekor bir yılı geride bırakmış bulunmaktadır. Fiyatlar konusundaki belirsizliklere karşın, Kore tersaneleri; 2004 yılında çok yüksek sayıda siparişler almış bulunmaktadır. 2004 yılı sonu itibariyle, Kore tersanelerinin sipariş tablosunda 918 adet gemi bulunmakta olup, bu değer; bir önceki yıla oranla %24'lük bir artışı, 2001 ile 2002 yıllarına oranla da; sırasıyla %89 ve %85'lik artışları ifade etmektedir [10].

2005 Yılıının ilk yarısında, Güney Kore gemi inşa sanayii açısından fevkalade bir dönem olmuştur. Yüksek fiyatlarla konteyner gemisi inşasına ilişkin siparişler; daha uygun koşullarla, kesintisiz ve artarak devam etmiştir. Konteyner gemileri, LNG ve LPG taşıyıcı tankerler; tersanelerin en çok kar elde ettikleri gemiler olmuştur. Bu üç sınıf gemiden son ikisine ait siparişlerin aynı hızla devam etmesi beklenmektedir. Bununla birlikte; konteyner gemilerine olan talebin şimdiki seviyelerinde kalmaya devam etmesi, yeni inşa fiyatlarının baskı altına girmesine yol açabilir.

2.4.3. Japonya

Kore ve Çin gemi inşa endüstrilerinin aksine, Japon tersanelerinin üretim hacminin en büyük kısmını hala kuruyük gemileri oluşturmaktadır. Japonya'da inşa halinde bulunan gemilerin %63'ünü kuruyük gemileri oluşturmaktadır.

Japon tersaneleri gittikçe yükselen saç fiyatları ile, gemi üretim planlarında kesintilere neden olan ve üç aya kadar varan geç teslimatlar yüzünden de 2005 yılında oldukça kötü etkilenmişlerdir. Bu durum yıl sonuna doğru düzelmeye başladığı gibi, tersaneler; Yen/ABD Doları paritesinde meydana gelen olumlu gelişmeden de memnun olmuşlardır.

2.4.4. Çin

Çin tersanelerinde 2005 yılı sonu itibarıyla inşa halinde bulunan gemilerin toplamı, bir önceki yıla oranla %22 bir artış anlamına gelen yaklaşık 44 milyon DWT olmuş, bu rakam da; dünya toplam yeni gemi inşaatının %19'una eşdeğer olmuştur. 2005 yılı süresince Çin tersaneleri 17 milyon DWT'luk geminin teslimini gerçekleştirmiş ve 12 milyon DWT'luk gemiyi inşa siparişine bağlamıştır [10].

Çin tersaneleri giderek uluslararası pazarda daha fazla tanınmaktadır. Dalian Shipbuilding Industry, Jiangnan, Hudong Zhonghua, Waigaoqiao ve Guangzhou Shipyard International tersaneleri Avrupalı gemi sahiplerinin büyük ölçüde ilgisini çekmişlerdir. Çin; toplam dünya gemi inşa kapasitesinin %25'ine ulaşarak 2010 yılında dünyanın iki numaralı gemi inşa ülkesi, 2015 yılında ise dünya gemi inşa kapasitesinin %35'ine ulaşarak en büyük gemi inşa kapasitesine sahip ülke olmaya çalışmaktadır [10].

2005 yılında China State Shipbuilding Corporation (CSSC), 2004 yılındaki 3,57 milyon DWT'luk rakamın %43 üzerine çıkarak 5,1 milyon DWT'luk gemi teslimi gerçekleştirmiş, geçen yılın yaklaşık iki katına eşit 8,3 milyon DWT'luk yeni gemi inşa bağlantısı yapmıştır. 2015 yılına gelmeden önce, Changxing gemi inşa kompleksinin; dünyanın en büyük tersanesi olması beklenmektedir. Waigaoqiao ve Hudong Zhonghua ile birlikte Shanghai'daki toplam gemi inşa kapasitesinin yıllık 12 milyon DWT'luk bir kapasiteye ulaşacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca; CSSC Grubuna bağlı Longxue Shipbuilding Base tersanesinin de 2009 yılında 2 milyon DWT/yıl boyutlarında bir gemi inşa kapasitesine kavuşması beklenmektedir [10].

3. TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU

Türk Deniz Ticaret Filosunun analizinde; gemi tipleri esas alınmak suretiyle, her tip geminin, adet, tonaj (DWT,GRT) ve yaş ortalamaları yanında, sicili (ulusal ve uluslararası) ve ithal veya yurt içinde inşa durumları ayrı ayrı incelenmiştir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun yapısı ile ilgili analizlerde, filonun geneli üzerinde yani 150 GRT ve üzeri değerlendirme yapıldığı gibi, bazı tablolarda 1500 DWT ve üzeri ile yaş ortalamaları gibi değerlendirmeler de yapılmıştır.

Ayrıca, sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2005 tarihi itibariyle toplu olarak analiz edildiği gibi, 1995-2005 yılları arasındaki gemi tipleri itibariyle sayısal ve tonaj (GRT, DWT) durumları ile artış ve azalışlar da değerlendirmeye alınmıştır.

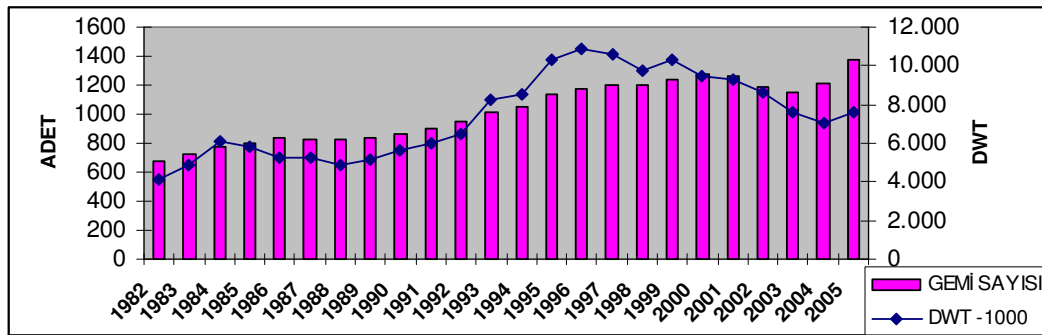
Türk Deniz Ticaret Filosunun 1980-2005 yılları arasındaki adet, DWT ve GRT değişimleri Çizelge 3.1’de görülmektedir. 1980 yılında 2.0 Milyon DWT olan filomuz, 2005 yılında 7.6 Milyon DWT’a ulaşmıştır [10].

Türk Deniz Ticaret Filosu gelişiminin durduğu ve gerilediği 1985-1988 ile 1998-2002 dönemlerinin ülkemizin yaşadığı ekonomik krizler ve dünya ile birlikte yaşanan navlun krizlerinin bir sonucu olduğu değerlendirilmektedir.

Çizelge 3.1’de görüleceği üzere, 1996 yılında Türk Deniz Ticaret Filosu 10.8 Milyon DWT ile dünya filoları arasında 16. sıraya yükselmiştir. 1996 Yılından itibaren filomuzdaki durgunluk ve gemi kaybı dünya sıralamasında düşüşe geçmemize neden olmuştur.

Çizelge 3.1. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun gelişimi (1988-2005) [10].

YILLAR	GEMİ SAYISI	DWT (1000)	DEĞİŞİM (%)	GRT (1000)	DEĞİŞİM (%)	DÜNYA SIRA
1980	-	2.032	-	-	-	35
1981	-	2.696	17,5	-	-	34
1982	675	4.105	74,7	2.440	-	32
1983	726	4.855	18,3	2.890	18,4	27
1984	780	6.051	24,6	3.509	21,4	25
1985	802	5.802	-4,1	3.445	-1,8	24
1986	835	5.234	-9,8	3.182	-7,6	24
1987	821	5.240	0,1	3.172	-0,3	25
1988	830	4.911	-6,3	2.943	-7,2	24
1989	839	5.123	4,3	3.048	3,6	28
1990	868	5.639	10,1	3.356	10,1	28
1991	899	5.968	5,8	3.575	6,5	23
1992	954	6.503	9,0	3.887	8,7	22
1993	1.012	8.255	26,9	4.843	24,6	23
1994	1.050	8.545	3,5	5.093	5,2	19
1995	1.143	10.310	20,7	6.239	22,5	17
1996	1.179	10.893	5,6	6.622	6,1	16
1997	1.197	10.563	-3,0	6.525	-1,5	17
1998	1.204	9.760	-7,6	6.463	-1,0	17
1999	1.242	10.322	5,8	6.778	4,9	18
2000	1.270	9.489	-8,1	6.044	-10,8	18
2001	1.261	9.307	-1,9	6.002	-0,7	20
2002	1.185	8.666	-6,9	5.736	-4,4	19
2003	1.152	7.627	-12	5.113	-10,9	20
2004	1.209	7.055	-7,5	4.772	-7,1	23
2005	1.379	7.603	7,20	5.229	-9,6	24



Şekil 3.1:Türk Deniz Ticaret Filosunun gelişimi [10].

3.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi Çizelge 3.2’de yapılmıştır. 2005 Yılı itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunda toplam 1379 adet gemi bulunmaktadır. Bunların 387 adeti ithal, 992 adeti ise inşa yoluyla temin edilmiştir. İthal gemiler 5.8 milyon DWT, inşa yoluyla elde edilen gemiler ise 1.7 milyon DWT’dir [10].

Toplam Deniz Ticaret filomuzu oluşturan 1379 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 29,66’sını Kuruyük, % 11,6’sını Balıkçı Gemileri, % 8.63’ünü Petrol Tankerleri, % 8,19’unu Dökmeyük ve % 7,32’sini Romorkörler oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise filonun sayısal olarak ancak % 34,6’sıdır.

7.6 Milyon DWT olan Deniz Ticaret Filomuzun DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 53,17’sini Dökmeyük gemileri, % 17,02’sini Kuruyük gemileri ve % 16,06’sını Petrol Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise, % 13.21’dir[10].

Yine, 5.2 Milyon GRT olan Deniz Ticaret Filomuzun GRT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 44,91’ni Dökmeyük gemileri, % 15,37’sini Kuruyük gemileri ve % 12,45’ini Petrol Tankerleri oluşturmaktadır.

Adet, DWT ve GRT olarak yapılan değerlendirmelere bakıldığında Kuruyük gemilerinin adet olarak ilk sırada yer almalarına rağmen tonaj sıralamasında ikinci sırada yer aldığı, Dökmeyük gemilerinin ise adet olarak diğerlerine göre çok az olmasına rağmen tonaj sıralamasında ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Buradan Dökmeyük gemilerinin büyük tonajlı gemiler olduğu anlaşılmaktadır. Petrol Tankerleri ise her bir sıralamada üçüncü sırada yer almıştır.

Çizelge 3.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal- inşa sayısal analizi [10]

GEMİ TİPLERİ	ADET			
	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	%
KURU YUK GEMİSİ	77	332	409	29,66
DOKME YUK GEMİSİ	101	12	113	8,19
OBO GEMİSİ	1	0	1	0,07
KONTEYNER	18	13	31	2,25
KURUYUK-KONTEYNER	0	4	4	0,29
KONTEYNER/ RO-RO	2	0	2	0,15
PETROL TANKERİ	25	94	119	8,63
URUN TANKERİ	0	7	7	0,51
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	27	20	47	3,41
BITKİSEL/HAYVANSAL YAG TANK.	0	3	3	0,22
LPG TANKERİ	5	0	5	0,36
ASFALT TANKERİ	1	1	2	0,15
SU GEMİSİ	2	13	15	1,09
RO-RO GEMİSİ	20	1	21	1,52
RO-RO FERRY-YOLCU	6	6	12	0,87
FERİBOT	11	21	32	2,32
TREN FERİSİ	0	7	7	0,51
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,07
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	7	35	42	3,05
BALIKCI GEMİLERİ	1	159	160	11,6
BİLİMSEL ARASTIRMA GEM.	3	1	4	0,29
SEHIR HATLARI	9	38	47	3,41
DENİZ OTOBUSLERİ	19	3	22	1,6
SEHIR HATLARI ARABALI	1	23	24	1,74
YOLCU MOTORLARI	1	60	61	4,42
ROMORKOR	25	76	101	7,32
HİZMET GEMİLERİ	19	58	77	5,58
MAVNA/SAT	2	0	2	0,15
YUZER VINC	3	1	4	0,29
DİGER	0	4	4	0,29
Toplam	387	992	1.379	100,0

Türk Deniz Ticaret Filosunun Ulusal ve Uluslararası Sicil itibariyle dağılımı, ithal-inşa ve sayısal-tonaj analizleri ile birlikte Çizelge 3.3’de yapılmıştır.

Çizelge 3.3 incelendiğinde 1379 adet gemiden % 50,9’unun (702 gemi) ulusal sicile % 49,1’inin (677 gemi) uluslararası sicile kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun DWT olarak % 11,2’si ulusal sicile, % 88,8’i ise uluslararası sicile, GRT olarak ise % 15,6’sı ulusal sicile, % 84,4’ü ise uluslararası sicile kayıtlıdır [10].

Ulusal sicile kayıtlı toplam 849.944 DWT’luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 43,6’sı Dökmeyük gemileri, % 20,7’si Kuruyük gemileri ve % 17,1’ini Petrol tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, ulusal sicilin % 18,6’ni oluşturmaktadır [10].

Uluslararası sicile kayıtlı toplam 6.7 milyon DWT filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 54,3 Dökmeyük gemileri, % 17’si Petrol tankerleri ve % 16,5’ini Kuruyük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, uluslararası sicilin % 12,2’sidir.

Ulusal sicile kayıtlı 702 adet geminin % 19,8’i ithal, % 80,2’si inşaa yoluyla, uluslararası sicile kayıtlı 677, adet geminin % 36,6’sı ithal, % 63,4’ü ise inşaa yoluyla edinilmiştir [10].

Türk Deniz Ticaret Filomuzun sicillerarası dağılımı ithal ve dahilden inşaa durumuna göre tonaj analizi çizelgesinde, 7,6 milyon DWT’un % 68,9’unun uluslararası sicildeki ithal edilmiş gemilerden oluştuğu görülmektedir.

Ulusal sicile kayıtlı 849.944 DWT’luk filonun 640.932 DWT’u ithal yoluyla, 209.012 DWT’u ise inşaa yoluyla, uluslararası sicile kayıtlı 6.753.346 DWT’luk filonun 5.236.615 DWT’u ithal yoluyla, 1.516.547 DWT’u ise inşaa yoluyla edinilmiştir[10].

Çizelge 3.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun ulusal ve uluslararası sicil itibariyle dağılımı (150 GRT ve üzeri) [10].

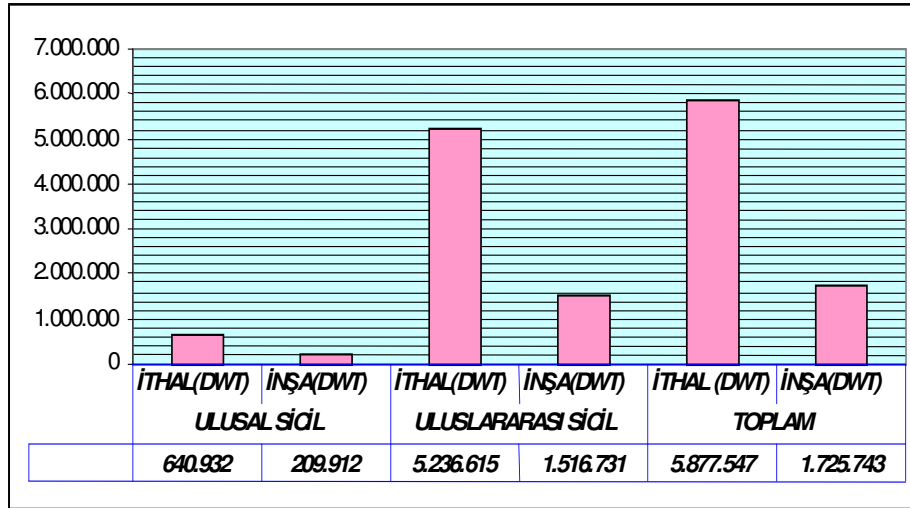
GEMİ TİPLERİ	ADET			
	ULUSAL SİCİL	ULUSLARARASI SİCİL	TOPLAM	%
KURU YUK GEMİSİ	137	272	409	29,66
DOKME YUK GEMİSİ	14	99	113	8,19
OBO GEMİSİ	0	1	1	0,07
KONTEYNER	9	22	31	2,25
KURUYUK-KONTEYNER	0	4	4	0,29
KONTEYNER/ RO-RO	0	2	2	0,15
PETROL TANKERİ	63	56	119	8,63
URUN TANKERİ	2	5	7	0,51
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	4	43	47	3,41
BITKİSEL/HAYVANSAL YAĞ T.	0	3	3	0,22
LPG TANKERİ	0	5	5	0,36
ASFALT TANKERİ	0	2	2	0,15
SU GEMİSİ	12	3	15	1,09
RO-RO GEMİSİ	0	21	21	1,52
RO-RO FERRY-YOLCU	3	9	12	0,87
FERİBOT	14	18	32	2,32
TREN FERİSİ	7	0	7	0,51
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,07
YOLCU/YOLCU YUK G.	36	6	42	3,05
BALIKCI GEMİLERİ	159	1	160	11,6
BİLİMSEL ARASTIRMA G.	4	0	4	0,29
SEHIR HATLARI	18	29	47	3,41
DENİZ OTOBUSLERİ	0	22	22	1,6
SEHIR HATLARI ARABALI	11	13	24	1,74
YOLCU MOTORLARI	61	0	61	4,42
ROMORKOR	70	31	101	7,32
HİZMET GEMİLERİ	71	6	77	5,58
MAVNA/SAT	0	2	2	0,15
YUZER VINC	3	1	4	0,29
DİGER	4	0	4	0,29
Toplam	702	677	1.379	100,0

Çizelge 3.4. Türk Uluslararası Gemi Siciline ve milli sicile kayıtlı tüm gemiler [6]

	TUGS				MİLLİ				GENEL			
	TOPLAM				TOPLAM				TOPLAM			
	ADET	%	GRT	%	ADET	%	GRT	%	ADET	%	GRT	%
DÖKME YÜK GEMİSİ	99	12	2.146.654	48	35	0	256.846	20	134	1	2.403.500	41
KURUYÜK GEMİSİ	268	31	678.067	15	325	3	146.144	11	593	6	824.211	14
KONTEYNER / KURUYÜK	14	2	71.777	2	0	0	0	0	14	0	71.777	1
KONTEYNER	22	3	182.970	4	5	0	63.257	5	27	0	246.227	4
PETROL TANKERİ	58	7	485.075	11	163	2	50.356	4	221	2	535.431	9
KİMYEVİ MADDE / PETROL TANKERİ	49	6	151.307	3	2	0	2.847	0	51	0	154.154	3
LPG TANKERİ	5	1	19.779	0	0	0	0	0	5	0	19.779	0
SU / ASFALT / NEB. YAĞ	13	2	56.471	1	24	0	9.500	1	37	0	65.971	1
BALIKÇI GEMİSİ	5	1	1.635	0	4.466	48	158.079	12	4.471	44	159.714	3
YOLCU GEMİSİ	71	8	87.369	2	1.115	12	104.292	8	1.186	12	191.661	3
FERİBOT (YOLCU-ARABA)	27	3	39.473	1	50	1	30.594	2	77	1	70.067	1
ROMORKÖR	64	7	13.703	0	119	1	22.105	2	183	2	35.808	1
HİZMET GEMİSİ	49	6	10.872	0	659	7	54.534	4	708	7	65.406	1
RO-RO / TREN FERİSİ	1	0	15.195	0	1	0	1.233	0	2	0	16.428	0
OBO	1	0	43.487	1	0	0	0	0	1	0	43.487	1
TİCARİ YAT	68	8	7.150	0	1.796	19	104.366	8	1.864	18	111.516	2
ÖZEL YAT	0	0	0	0	40	0	1.323	0	40	0	1.323	0
DENİZ ARACI	4	0	19.750	0	195	2	36.700	3	199	2	56.450	1
YÜZER HAVUZ / VİNÇ	3	0	55.480	1	25	0	258.079	20	28	0	313.559	5
RO-RO / YOLCU / KONTEYNER	31	4	405.791	9	2	0	1.163	0	33	0	406.954	7
AMATÖR DENİZCİ TEKNESİ	8	1	262	0	348	4	6.587	1	356	3	6.849	0
GENEL TOPLAM	860	100	4.492.267	100	9.370	100	1.308.005	100	10.230	100	5.800.272	100

Çizelge 3.5. Türk Deniz Ticaret Filosu siciller arası dağılım ve ithal-inşa durumuna göre tonaj analizi [6]

	İTHAL		İNŞA		TOPLAM
	DWT	%	DWT	%	DWT
KURU YUK GEMİSİ	72.784	5.63	103.534	8.0	1.293.784
DOKME YUK GEMİSİ	370.050	9.16	1.121	0.03	4.039.351
OBO GEMİSİ	0	0.0	0	0.0	77.673
KONTEYNER	132.382	37.44	13.046	3.69	353.590
KURUYUK-KONTEYNER	0	0.0	0	0.0	28.939
KONTEYNER/ RO-RO	0	0.0	0	0.0	13.820
PETROL TANKERİ	27.450	2.25	42.617	3.49	1.221.206
URUN TANKERİ	0	0.0	893	6.13	14.567
KIMYEVİ MADDE TANKERİ	12.220	5.8	407	0.19	210.608
BITKİSEL/HAYVANSAL YAG TANK.	0	0.0	0	0.0	5.600
LPG TANKERİ	0	0.0	0	0.0	20.956
ASFALT TANKERİ	0	0.0	0	0.0	3.318
SU GEMİSİ	1.036	14.18	4.663	63.84	7.304
RO-RO GEMİSİ	0	0.0	0	0.0	176.299
RO-RO FERRY-YOLCU	0	0.0	1.339	8.9	15.039
FERİBOT	603	5.26	1.718	14.99	11.459
TREN FERİSİ	0	0.0	7.291	100.0	7.291
TREN FERRY/RO-RO	0	0.0	0	0.0	6.266
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	6.199	52.35	5.118	43.22	11.842
BALIKCI GEMİLERİ	800	16.97	3.915	83.03	4.715
BİLİMSEL ARASTIRMA GEMİSİ	353	100.0	0	0.0	353
SEHIR HATLARI	1.490	18.48	1.689	20.95	8.061
DENİZ OTOBUSLARI	0	0.0	0	0.0	736
SEHIR HATLARI ARABALI	0	0.0	12.421	50.8	24.452
YOLCU MOTORLARI	0	0.0	0	0.0	0
ROMORKOR	2.461	63.09	809	20.74	3.901
HİZMET GEMİLERİ	13.104	59.3	8.431	38.15	22.099
MAVNA/SAT	0	0.0	0	0.0	19.774
YUZER VINC	0	0.0	0	0.0	287
DİGER	0	0.0	0	0.0	0
TOPLAM	640.932	8,43	209.012	2,75	7.603.290



Şekil 3.2. Ulusal ve Uluslararası sicildeki ithal-inşa gemilerimizin tonaj analizi [10]

3.1.1. Türk Deniz Ticaret Filosu 1500 DWT üzeri adet ve tonaj dağılımı

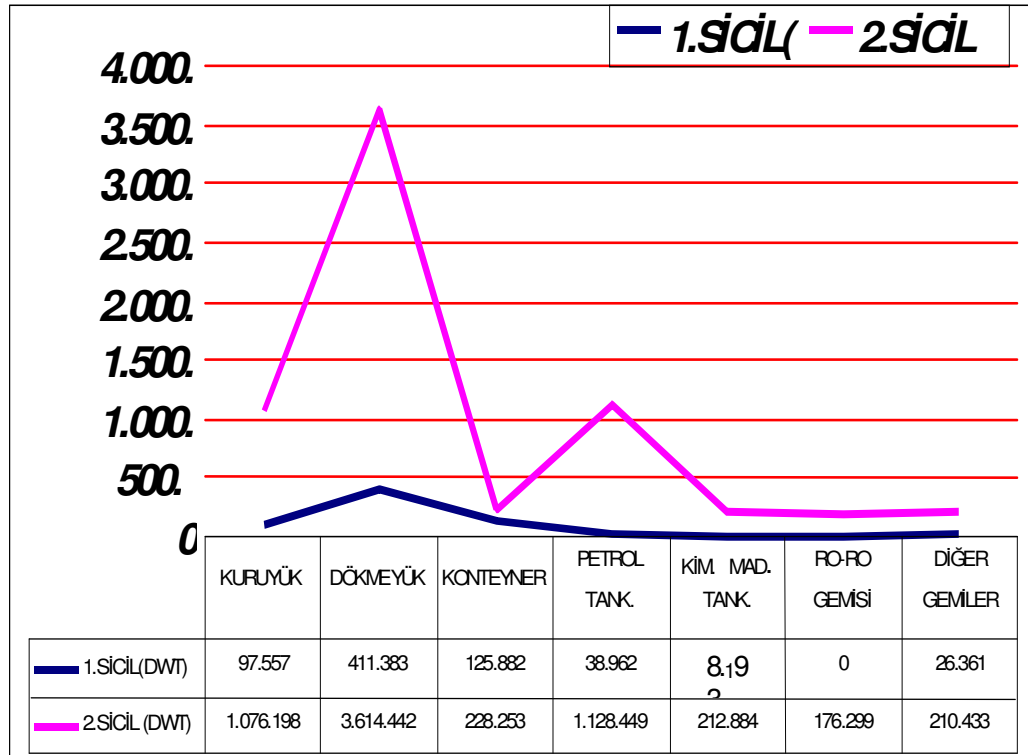
Uluslararası taşımalara uygun olabileceği varsayımından hareketle, 1500 DWT üzerindeki gemiler dikkate alınarak, bu gemilerin sayısal ve tonaj analizi Çizelge 3.6’da yapılmıştır.

Türk Deniz Ticaret filusunda 1500 DWT’un üzerinde 547 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin 71 adedi ulusal sicilde, 476 adedi ise uluslararası sicilde kayıtlıdır.

1500 DWT üzerindeki gemilerin toplam GRT’u 4.743.677, toplam DWT’u ise 7.355.296’dır. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 49.66’sını Dökmeyük gemileri, % 15,43’ünü Kuruyük gemileri ve % 13.03’ünü ise Petrol tankerleri oluşturmaktadır. Bu tonaj grubundaki gemiler toplam filonun DWT olarak % 96,73’sini teşkil etmektedir[10].

Çizelge 3.6 incelendiğinde 1500 DWT ve üzerindeki gemilerin sicil dağılımında büyük tonajlı gemilerin uluslararası sicili tercih ettiği gözlenmektedir.

- 731.911 DWT Kuruyük gemileri tonajının % 8,3'ü ulusal sicilde, % 91,7'si ise uluslararası sicilde,
- 2.355.873 DWT Dökmeyük gemileri tonajının % 10,4'ü ulusal sicilde, % 89,6'ü ise uluslararası sicilde,
- 618.206 DWT Petrol tankerleri tonajının % 3,6'sı ulusal sicilde, % 96,4'ü ise uluslararası sicilde,
- 360.906 DWT Ro-Ro gemileri tonajının % 100'ü uluslararası sicilde,
- 280.469 DWT Konteyner gemileri tonajının % 36,5'i ulusal sicilde, % 63,5'i ise uluslararası sicilde tescillidir [10].



Şekil 3.3. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun sicil itibarı ile dağılımı [10]

Çizelge 3.6. 1500 DWT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu [10]

GEMİ TİPLERİ	ADET				DWT			
	ULUSAL SİCİL	ULUSLAR ARASI SİCİL	TOPLAM	%	ULUSAL SİCİL	ULUSLAR ARASI SİCİL	TOPLAM	%
KURU YUK GEMİSİ	31	227	258	47,17	97.557	1.076.198	1.173.755	15,96
DOKME YUK GEMİSİ	14	98	112	20,48	411.383	3.614.442	4.025.825	54,73
OBO GEMİSİ	0	1	1	0,18	0	77.673	77.673	1,06
KONTEYNER	7	24	31	5,67	125.882	228.253	354.135	4,81
KURUYUK- KONTEYNER	1	4	5	0,91	5.700	28.939	34.639	0,47
KONTEYNER/ RO-RO	0	2	2	0,37	0	13.820	13.820	0,19
PETROL TANKERİ	5	30	35	6,4	38.962	1.128.449	1.167.411	15,87
URUN TANKERİ	0	4	4	0,73	0	13.237	13.237	0,18
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	2	46	48	8,78	8.193	212.884	221.077	3,01
LPG TANKERİ	0	5	5	0,91	0	20.956	20.956	0,28
ASFALT TANKERİ	0	1	1	0,18	0	1.861	1.861	0,03
RO-RO GEMİSİ	0	19	19	3,47	0	176.299	176.299	2,4
RO-RO FERRY- YOLCU	0	6	6	1,1	0	15.546	15.546	0,21
FERİBOT	0	3	3	0,55	0	5.419	5.419	0,07
TREN FERİSİ	1	0	1	0,18	1.933	0	1.933	0,03
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,18	0	6.266	6.266	0,09
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	3	0	3	0,55	6.776	0	6.776	0,09
SEHİR HATLARI ARABALI	5	3	8	1,46	8.474	6.942	15.416	0,21
HİZMET GEMİLERİ	2	0	2	0,37	3.478	0	3.478	0,05
MAVNA/SAT	0	2	2	0,37	0	19.774	19.774	0,27
Toplam	71	476	547	100,0	708.338	6.646.958	7.355.296	100,0

3.1.2. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun genel yaş ortalamaları analizi

Çizelge 3.7'de Deniz Ticaret Filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Analizlerde tüm filo analiz edildiği gibi, Kuruyük, Dökmeyük, Petrol Tankerleri, Konteyner, diğer tankerler de diğer gemiler başlığı altında sayısal ve tonaj bilgilerine verilmektedir.

150 GRT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda 1379 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin genel yaş ortalaması 21,13'tür [10].

Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 29,62'sini oluşturan kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 28'dir. DWT olarak filomuzun % 53,12'sini oluşturan dökmeyük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 20'dir.

Filomuzdaki en geç gemi tipi sırasıyla; Yolcu Motorları yaş ortalaması 5, Mavna/Şat yaş ortalaması 7, Ürün Tankerleri yaş ortalaması 8 ve Konteyner gemileri yaş ortalaması 9'dur.

Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımını içeren Çizelge 3.8 incelendiğinde, toplam 1379 adet ve 7.603.290 DWT'luk filonun,

- 2.714.292 DWT'luk 349 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 875.959 DWT'luk 287 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 3.218.248 DWT'luk 402 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 794.791 DWT'luk 341 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda,
- yer almaktadır [10].

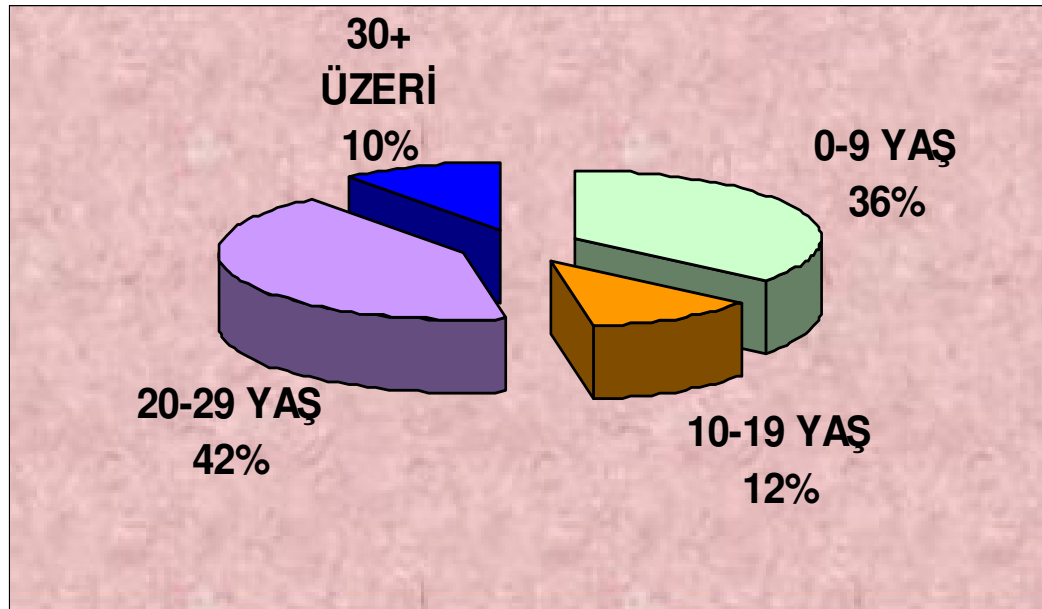
Çizelge 3.8'de görüldüğü üzere Türk Deniz Ticaret Filomuzun % 36'sı 0-9 yaş grubunda, % 12'si 10-19 yaş grubunda, % 42'si 20-29 yaş grubunda ve % 10'u ise 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Çizelge 3.7 . Türk Deniz Ticaret Filosu yaş ortalaması (31.12.2005 İtibariyle) [10]

GEMİ TİPLERİ	ADET	DWT	GRT	YAŞ ORT.
KURU YUK GEMİSİ	409	1.293.784	803.700	28,0
DOKME YUK GEMİSİ	113	4.039.351	2.348.249	20,0
OBO GEMİSİ	1	77.673	43.487	25,0
KONTEYNER	31	353.590	284.684	9,0
KURUYUK-KONTEYNER	4	28.939	19.501	11,0
KONTEYNER/ RO-RO	2	13.820	8.786	19,0
PETROL TANKERİ	119	1.221.206	650.961	25,0
URUN TANKERİ	7	14.567	9.312	8,0
KIMYEVI MADDE TANKERİ	47	210.608	137.655	15,0
BITKİSEL/HAYVANSAL YAĞ TANKERİ	3	5.600	3.424	21,0
LPG TANKERİ	5	20.956	19.779	20,0
ASFALT TANKERİ	2	3.318	2.357	45,0
SU GEMİSİ	15	7.304	4.250	24,0
RO-RO GEMİSİ	21	176.299	383.258	17,0
RO-RO FERRY-YOLCU	12	15.039	50.140	21,0
FERİBOT	32	11.459	58.146	15,0
TREN FERİSİ	7	7.291	11.266	34,0
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	27,0
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	42	11.842	58.076	23,0
BALIKCI GEMİLERİ	160	4.715	42.908	10,0
BİLİMSEL ARASTIRMA GEMİSİ	4	353	1.554	42,0
ŞEHİR HATLARI	47	8.061	24.756	28,0
DENİZ OTOBUSLERİ	22	736	8.876	13,0
ŞEHİR HATLARI ARABALI	24	24.452	29.318	25,0
YOLCU MOTORLARI	61	0	14.537	5,0
ROMORKOR	101	3.901	33.668	23,0
HİZMET GEMİLERİ	77	22.099	33.677	22,0
MAVNA/SAT	2	19.774	19.608	7,0
YUZER VİNC	4	287	100.139	28,0
DİGER	4	0	7.272	24,0
TOPLAM	1.379	7.603.290	5.228.539	21,13

Çizelge 3.8 . Türk Deniz Ticaret Filosu tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılım [10].

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
0 - 149	199	293	127	2.193	71	294	52	278	449	3.058
150 - 1499	28	16.449	79	44.911	99	70.824	182	137.472	388	269.656
1500 - 5999	57	220.858	47	160.320	115	355.368	76	196.620	295	933.166
6000 - 9999	21	173.258	19	148.965	39	294.290	14	105.474	93	721.987
10000 - 34999	21	387.999	8	135.476	47	974.157	16	319.723	92	1.817.355
35000 - 52999	11	538.037	4	165.486	26	1.046.568	1	35.224	42	1.785.315
53000 - 79999	6	415.232	3	218.608	4	282.521	0	0	13	916.361
80000 - 119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+	6	962.166	0	0	1	194.226	0	0	7	1.156.392
TOPLAM	349	2.714.292	287	875.959	402	3.218.248	341	794.791	1.379	7.603.290



Şekil 3. 4 . Türk Deniz Ticaret Filosunun yaş grupları itibariyle dağılımı [10]

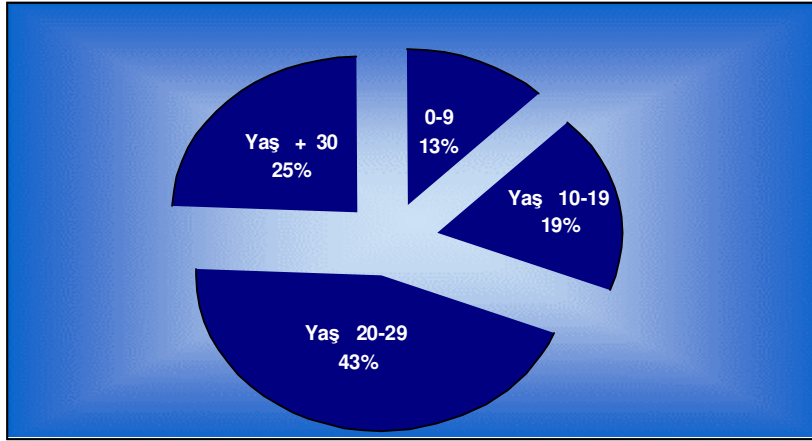
Türk Deniz Ticaret Filosundaki belli gemi tipleri itibariyle tonaj ve yaş grupları dağılımları

Kuruyük Gemileri : Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 29,62'sini oluşturan 409 adet ve 1.293.784 DWT'luk Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 162.898 DWT'luk 30 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 241.400 DWT'luk 64 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 571.879 DWT'luk 160 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 317.607 DWT'luk 155 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir [10].

Çizelge 3.9. Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı (DWT)
(31.12.2005 İtibariyle) [10]

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 + Yaş		DWT
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	
150 - 1499	0	0	14	11.722	41	41.909	97	86.025	139.656
1500 - 5999	21	72.282	37	124.944	92	279.651	46	120.880	597.757
6000 - 9999	7	52.798	13	104.734	20	142.364	9	66.399	366.295
10000 - 34999 (HandySize)	2	37.818	0	0	7	107.955	3	44.303	190.076
35000 - 52999 (HandyMax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53000 - 79999 (Panamax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000 - 119999 (CapeSize)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+ (Large Size)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	30	162.898	64	241.400	160	571.879	155	317.607	1.293.784



Şekil 3.5. Kuruyük gemileri yaş ortalaması [10]

Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kuruyük gemilerinin, % 13'ü 0-9 yaş grubunda, % 19'u 10-19 yaş grubunda, % 43'ü 20-29 yaş grubunda ve % 25'i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

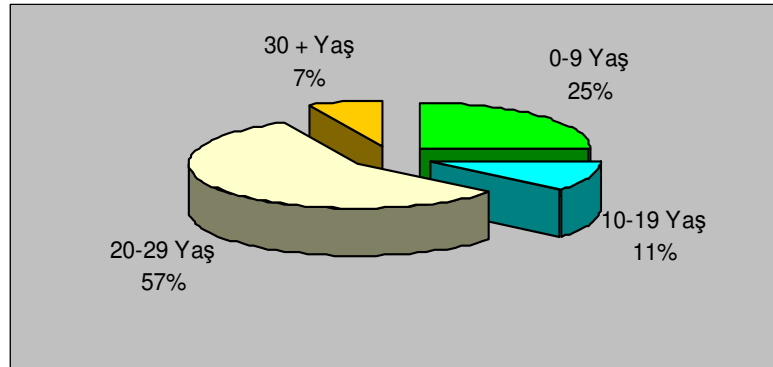
Dökmeyük Gemileri : Çizelge 3.10'da 114 adet ve 4.117.024 DWT'luk Dökmeyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 1.044.602 DWT'luk 21 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 437.696 DWT'luk 11 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 2.336.898 DWT'luk 68 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 297.828 DWT'luk 14 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir [10].

Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Dökmeyük ve OBO gemilerinin, % 25'i 0-9 yaş grubunda, % 11'i 10-19 yaş grubunda, % 57'si 20-29 yaş grubunda ve % 7'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Çizelge 3.10. Dökmeyük ve OBO gemilerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı (DWT) (31.12.2005 İtibariyle) [10].

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 – 1499	0	0	1	1.121	0	0	0	0	1	1.121
1500 – 5999	0	0	0	0	1	3.564	0	0	1	3.564
6000 – 9999	0	0	0	0	1	6.317	1	8.153	2	14.470
10000 - 34999 (HandySize)	4	91.333	3	52.481	35	803.702	12	254.451	54	1.201.967
35000 - 52999 (HandyMax)	11	538.037	4	165.486	26	1.046.568	1	35.224	42	1.785.315
53000 - 79999 (Panamax)	6	415.232	3	218.608	4	282.521	0	0	13	916.361
80000 - 119999 (CapeSize)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+ (Large Size)	0	0	0	0	1	194.226	0	0	1	194.226
Toplam	21	1.044.602	11	437.696	68	2.336.898	14	297.828	114	4.117.024



Şekil 3.6 . Dökmeyük gemileri yaş ortalaması [10].

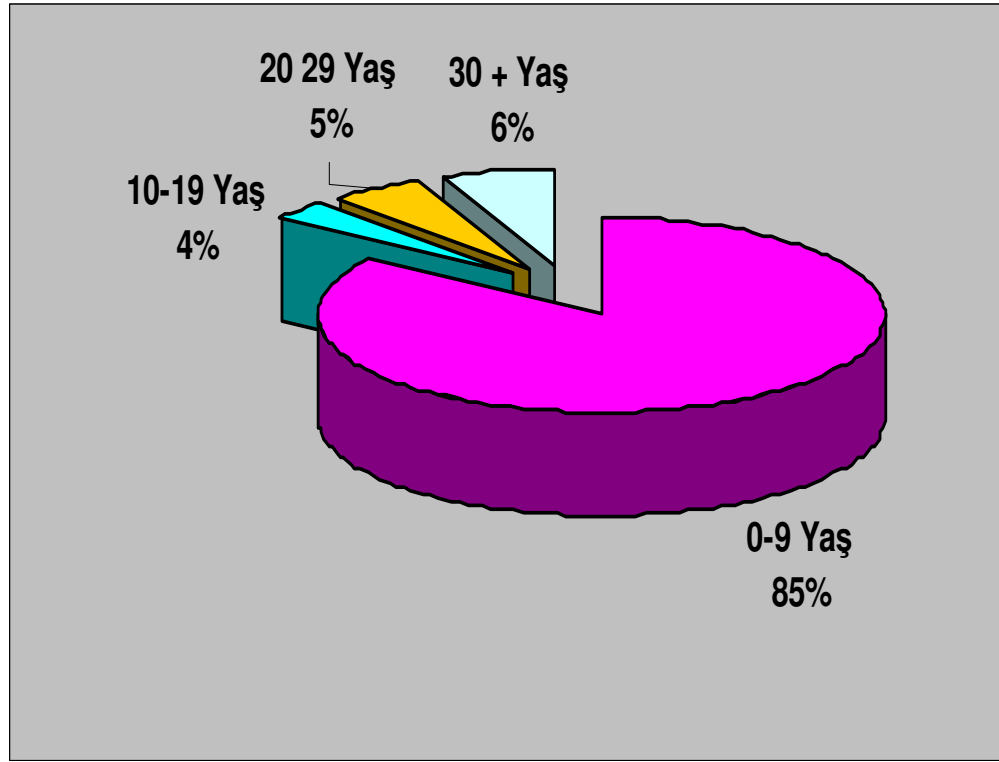
Petrol Tankerleri: Çizelge 11’de 119 adet ve 1.221.206 DWT’luk Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 1.033.314 DWT’luk 26 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 46.026 DWT’luk 23 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 62.933 DWT’luk 21 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 78.933 DWT’luk 49 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir [10].

Çizelge 3.11 . Petrol tankerlerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı (31.12.2005 İtibariyle) [10].

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
	ADE T	DWT	ADE T	DWT	ADE T	DWT	ADE T	DWT	ADE T	DWT
150 - 1499	11	7.687	21	13.240	14	7.741	38	25.127	84	53.795
1500 - 5999	8	23.350	1	2.878	2	8.524	9	26.576	20	61.328
6000 - 19999	0	0	0	0	5	46.668	1	6.261	6	52.929
20000 - 49999 (Product Tanker)	1	40.111	1	29.908	0	0	1	20.969	3	90.988
50000 - 79999 (Panamax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000 - 109999 (Aframax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
110000 - 164999 (Suezmax)	6	962.166	0	0	0	0	0	0	6	962.166
165000 - 299999 (VLCC)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
300000 + (ULCC)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	26	1.033.314	23	46.026	21	62.933	49	78.933	119	1.221.206

Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Petrol Tankerlerinin, % 85’i 0-9 yaş grubunda, % 4’ü 10-19 yaş grubunda, % 5’i 20-29 yaş grubunda ve % 6’sı 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.



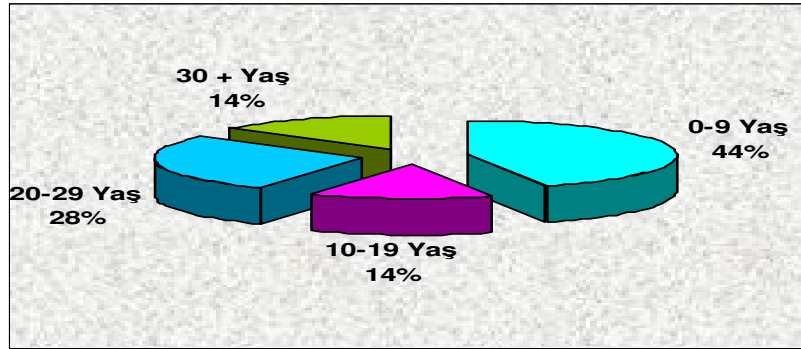
Şekil 3.7. Petrol tankerleri yaş ortalaması [10].

Diğer Tankerler: Çizelge 3.12’de Petrol tankerleri dışındaki diğer tankerlerin (ürün tankeri, kimyevi madde tankeri, bitkisel/hayvansal yağ tankeri, LNG-LPG tankeri, ve Asfalt Tankerleri) 64 adet ve 255.049 DWT’luk diğer tankerlerin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 112.260 DWT’luk 27 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 36.063 DWT’luk 8 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 70.585 DWT’luk 16 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 36.141 DWT’luk 13 adet geminin 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir [10].

Çizelge 3.12. Diğer tankerlerin (Ürün tankeri, kimyevi madde tankeri, bitkisel / hayvansal yağ tankeri, LPG tankeri, LNG tankeri, asfalt tankeri) tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı DWT (31.12.2005 İtibariyle) [10].

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 - 1499	2	916,	1	407,	3	2.749,	2	2.679,	8	6.751,
1500 - 5999	23	97.469,	4	16.351,	10	41.649,	10	25.421,	47	180.890,
6000 - 19999	2	13.875,	3	19.305,	3	26.187,	1	8.041,	9	67.408,
Toplam	27	112.260,	8	36.063,	16	70.585,	13	36.141,	64	255.049,



Şekil 3.8. Diğer tankerlerin yaş ortalaması [10].

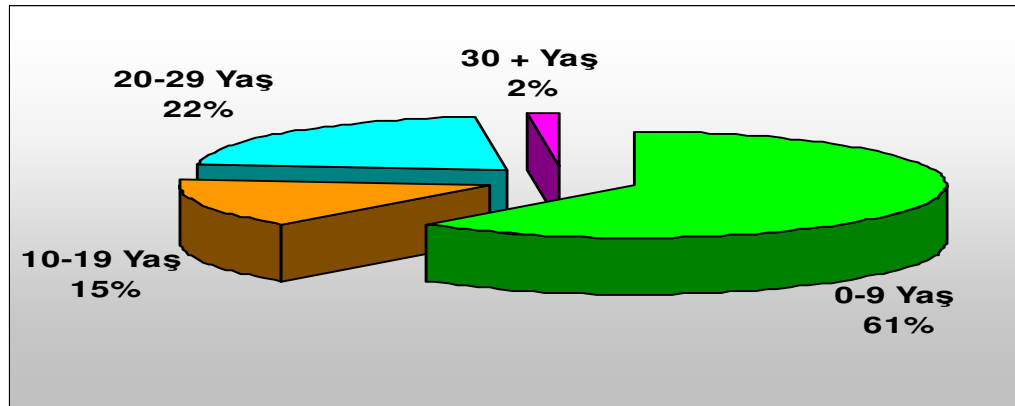
Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki diğer tankerlerin, % 44'ü 0-9 yaş grubunda, % 14'ü 10-19 yaş grubunda, % 28'i 20-29 yaş grubunda ve % 14'ü 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Diğer Gemiler: Çizelge 3.13'de 37 adet ve 396.349 DWT'luk Konteyner, Kuruyük / Konteyner, Konteyner / Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 244.372 DWT'luk 20 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 59.900 DWT'luk 7 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 85.385 DWT'luk 9 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 6.692 DWT'luk 1 adet geminin 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir [10].

Çizelge 3.13. Konteyner, Kuruyük-Konteyner, Konteyner/ Ro-ro gemileri tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılım (DWT) (31.12.2005 İtibariyle) [10]

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 - 1499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500 - 5999	4	19.911	2	9.819	0	0	0	0	6	29.730
6000 - 9999	4	28.424	3	24.926	6	45.684	1	6.692	14	105.726
10000 - 34999	12	196.037	2	25.155	3	39.701	0	0	17	260.893
35000 - 52999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53000 - 79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000 - 119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	20	244.372	7	59.900	9	85.385	1	6.692	37	396.349

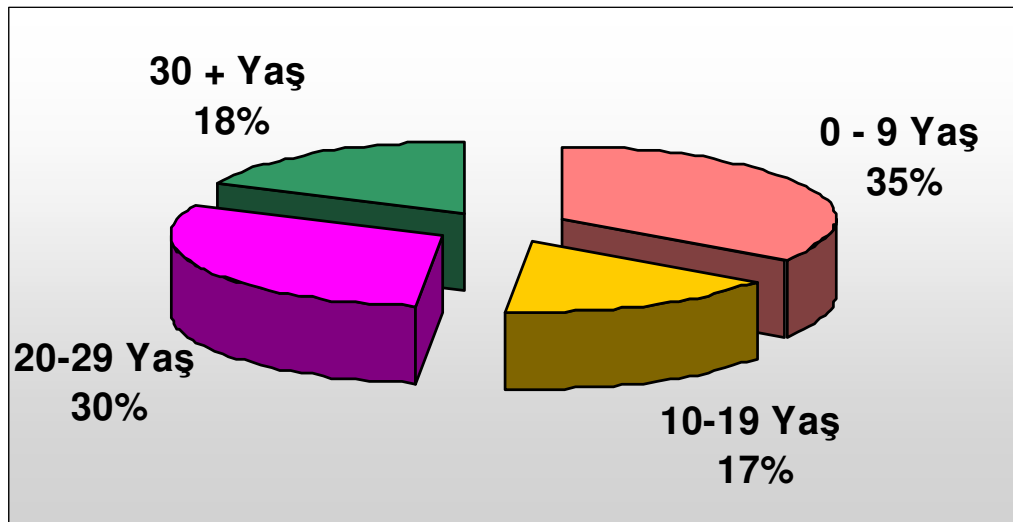


Şekil 3.9 . Konteyner, Kuruyük / Konteyner, Konteyner / Ro-Ro gemilerinin yaş ortalaması [10]

Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Konteyner, Kuruyük/Konteyner, Konteyner/Ro-Ro gemilerinin % 61'i 0-9 yaş grubunda, % 15'i 10-19 yaş grubunda, % 22'si 20-29 yaş grubunda ve % 2'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Çizelge 3.14’de 636 adet ve 319.878 DWT’luk; Su Gemisi, Ro-Ro Gemisi, Ro-Ro Ferry Yolcu, Feribot, Tren Ferisi, Yolcu/Yolcu Yük Gemisi, Frigofirik, Balıkçı Gemisi, Bilimsel Araştırma, Şehir Hatları, Deniz Otobüsleri, Şehir Hatları Arabalı, Yolcu Motorları, Romorkör ve Hizmet Gemilerinin ve diğerlerinin toplu olarak tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 110.839 DWT’luk 225 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 54.874 DWT’luk 174 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 96.575 DWT’luk 128 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 57.590 DWT’luk 109 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir [10].



Şekil 3.10. Ro-Ro Gemileri, Ro-Ro Ferry-Yolcu, Feribot, Tren Ferisi, Tren Ferry/Ro-Ro, Su Gemisi, Yolcu/Yolcu Yük Gemisi, Balıkçı Gemileri, Bilimsel Araştırma Gemisi, Şehir Hatları, Deniz Otobüsleri, Şehir Hatları Arabalı, Yolcu Motorları, Römorkör, Hizmet Gemileri, Mavna/Sat, Yüzer Vinç ve diğer gemilerin yaş ortalaması [10]

Çizelge 3.14. Ro-Ro Gemileri, Ro-Ro Ferry-Yolcu, Feribot, Tren Ferisi, Tren Ferry/Ro-Ro, Su Gemisi,Yolcu/Yolcu Yük Gemisi, Balıkçı Gemileri, Bilimsel Araştırma Gemisi, Şehir Hatları, Deniz Otobüsleri, Şehir Hatları Arabalı,Yolcu Motorları, Römorkör, Hizmet Gemileri, Mavna/Sat,Yüzer Vinç

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
0 - 149	199	293	127	2.193	71	294	52	278	449	3.058
150 - 1499	15	7.846	42	18.421	41	18.547	45	23.641	143	68.455
1500 - 5999	1	1.839	3	6.328	10	21.980	11	23.743	25	53.890
6000 - 9999	8	78.161	0	0	4	27.070	1	9.928	13	115.159
10000 - 34999	2	22.700	2	27.932	2	28.684	0	0	6	79.316
35000 - 52999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53000 - 79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000 - 119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	225	110.839	174	54.874	128	96.575	109	57.590	636	319.878

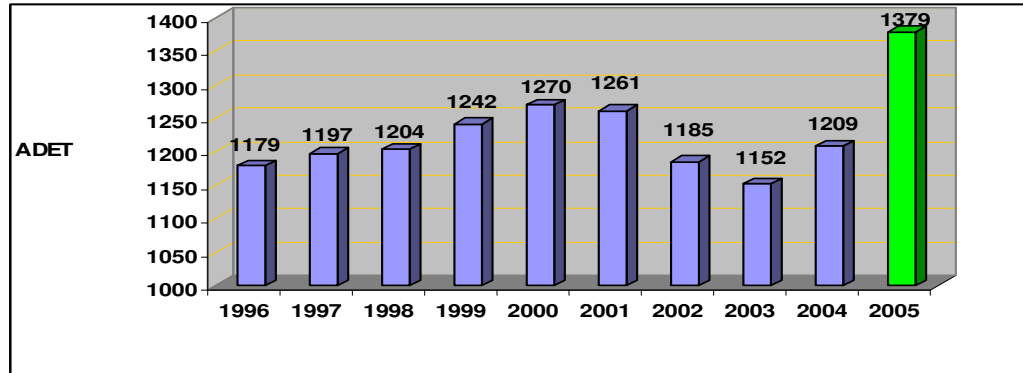
3.2. Türk Deniz Ticaret Filosu kapasitesinin son on yıllık sayısal ve DWT gelişimi (1996-2005)

Türk Deniz Ticaret filosunun gemi tipleri dikkate alınarak son on yıldaki sayısal gelişimleri Çizelge 3.15’de incelenmiştir. On yıllık gelişim çizelgesinde bazı gemi tipleri önceki yıllarda filomuzda bulunmadığı için birleştirilmiştir. Örneğin; Kuruyük-Kuruyük/Konteyner, Petrol ve Ürün Tankerleri v.b.

Çizelge 3.15. Türk Deniz Ticaret Filosunun son on yıllık sayısal gelişimi [10]

GEM TİPLERİ	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
KURUYÜK	475	469	465	465	460	445	417	402	404	413
DÖKMEYÜK	173	181	171	167	156	154	138	125	115	113
OBO	8	7	6	7	5	1	1	2	2	1
PETROL TANKERİ	103	98	98	105	119	125	119	120	123	129
KİMYEVİ MAD.TANK	39	41	43	52	57	58	51	49	47	47
LPG TANKERİ	5	5	5	5	7	6	6	6	5	5
ASFALT TANKERİ	5	5	5	4	3	3	3	2	2	2
SU GEMİSİ	10	10	10	10	10	10	12	13	14	15
RO/RO	24	25	29	28	30	29	26	28	21	21
RO-RO	-	-	-	-	-	-	-	-	13	12
FERRY/YOLCU										
KONTEYNER	7	11	18	25	28	34	39	37	31	33
FERİBOT	16	17	19	19	19	20	20	16	19	32
TREN FERİSİ	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8
FRIGORİFİK	1	1	1	1	3	3	2	1	1	0
BALIKÇI GEMİSİ	42	42	42	44	54	55	52	52	62	160
YOLCU&YOLCU YÜK	35	36	40	42	39	39	31	26	28	42
BİLİMSEL ARAŞ.	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4
ŞEH.HAT./DEN.OTO.	68	72	73	72	73	74	76	76	75	69
YOLCU MOTORLARI	-	-	-	-	-	-	-	-	47	61
ŞEH.HAT.ARABALI	25	26	26	26	28	28	20	20	20	24
ROMORKÖR/HİZMET	131	139	141	158	167	165	157	158	164	178
DİĞER	-	-	-	-	-	-	4	8	4	10
TOPLAM	1179	1197	1204	1242	1270	1261	1185	1152	1209	1379

Filomuz sayısal olarak, 1996-1997 arasında % 1,5, 1997-1998 arasında % 0,6, 1998-1999 arasında % 3,1, 1999-2000 arasında % 2,2 ve 2003-2004 arasında ise 4,9 artmış; 2000-2001 arasında % 0,7, 2001-2002 arasında % 6,0 ve 2002-2003 arasında ise % 2,8 azalmıştır. 2004-2005 yılları arasında ise sayısal artış % 14 olmuştur [10].



Şekil 3.11. Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal gelişimi [10].

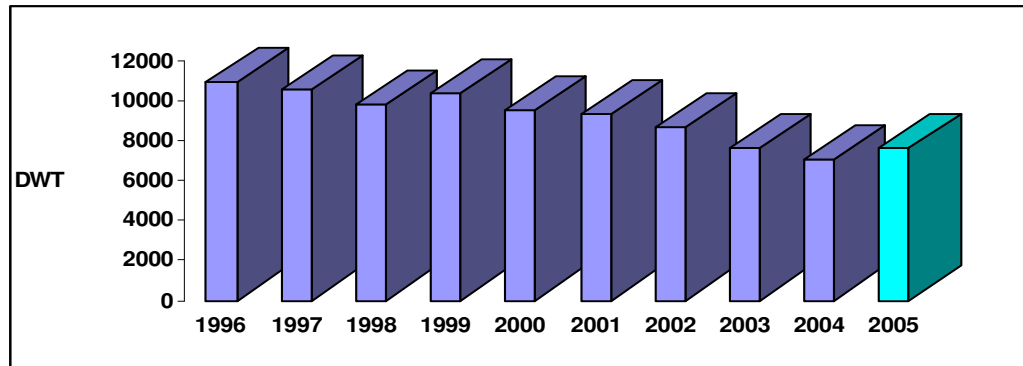
Çizelge 3.16. Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT gelişimi 1998-2005 [10].

GEMİ TİPLERİ	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
KURUYÜK	1416,9	1439,5	1432,0	1368,1	1275,9	1235,6	1239,3	1.322,8
DÖKMEYÜK	6256,3	6217,3	5388,1	5492,4	4944,9	4400,8	4059,8	4.039,4
OBO	659,1	839,4	591,2	103,3	77,7	154,4	154,4	77,7
PETROL TANKERİ	803,1	1090,6	1247,	1439,8	1351,6	865,1	761,7	1.241,4
KİMYEVİ MAD.TANK	160,9	196,7	233,9	218,3	268,0	257,2	191,3	210,6
LPG TANKERİ	18,9	18,9	26,9	24,9	24,9	24,9	21,0	20,9
ASFALT TANKERİ	7,8	6,6	5,3	5,3	5,3	3,5	3,3	3,3
SU GEMİSİ	6,1	6,1	4,9	4,9	5,8	6,3	6,5	7,3
RO/RO	166,3	184,8	213,7	221,7	217,2	204,4	175,8	176,3
RORO FERRY YOLCU	-	-	-	-	-	-	13,7	15,0
KONTEYNER	166,0	222,8	250,5	332,3	400,1	386,5	309,0	367,4
FERİBOT	11,7	11,9	6,6	6,6	10,9	5,2	7,1	11,5
TREN FERİSİ	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	16,7	13,6
FRIGORİFİK	2,2	2,2	2,2	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0
BALIKÇI GEMİSİ	5,8	5,8	5,9	6,2	5,4	5,6	5,6	4,7
YOLCU& YOLCU YÜK	14,9	14,9	14,9	14,9	12,7	12,4	12,4	11,8
BİLİMSSEL ARAŞ.	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
ŞEH.HAT. DEN.OTO.	9,5	9,3	9,2	9,2	11,5	11,4	11,4	8,7
YOLCU MOTORLARI	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0
ŞEH.HAT. ARABALI	25,8	25,8	26,9	27,1	23,1	23,1	23,1	24,4
ROMORKÖR HİZMET	21,1	22,0	22,2	22,2	20,8	20,7	22,7	26,0
DİĞER	-	-	-	-	2,0	2,0	19,7	20,1
TOPLAM	9 760,4	10 322,3	9 489,3	9 307,1	8 665,6	7 626,8	7 054,9	7 603,3

Çizelge 3.16 incelendiğinde; Türk Deniz Ticaret filosunun gemi tipleri itibariyle 10 yıllık DWT değişimleri görülmektedir. Filomuzda DWT olarak ;

- 1996-1997 arasında % - 3,0,
- 1997-1998 arasında % - 7,6,
- 1998-1999 arasında % 5,7,
- 1999-2000 arasında % -8,1,
- 2000-2001 arasında % - 1,9,
- 2001-2002 arasında % -6,9,
- 2002-2003 arasında % -12,0,
- 2003-2004 arasında % - 7,5,
- 2004-2005 arasında ise % 7,8'lik

artış ve azalışlar olmuştur.



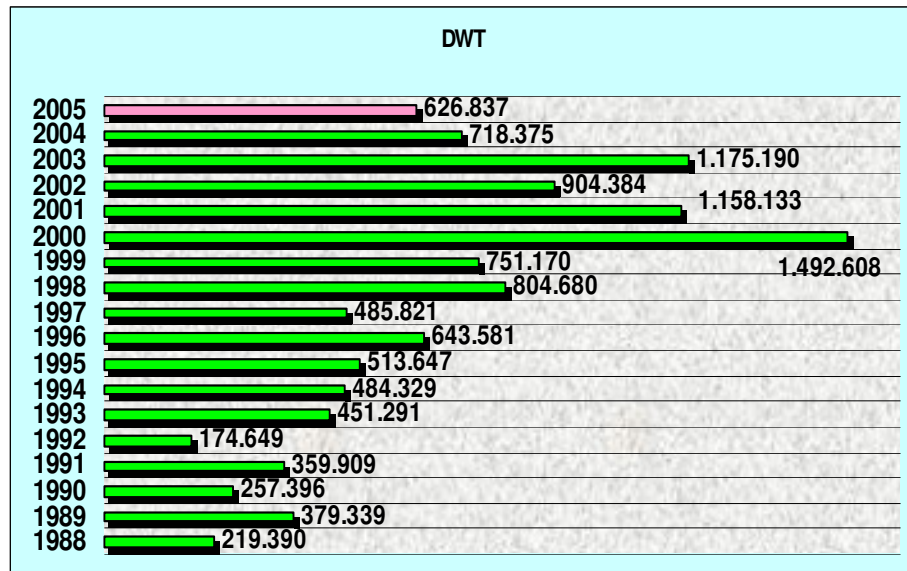
Şekil 3.12. Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT gelişimi (1996-2005) [10].

3.2.1. Filo kayıpları

Deniz taşımacılığı sektörü ülkenin ithalat ve ihracat artış ve azalışlarına ve hatta dünyadaki mal değişimlerine paralel olarak iniş çıkış yaşanan bir sektördür. Çizelge 3.17’de Türk Deniz Ticaret Filomuzun 1988-2005 yılları arasındaki filo kayıpları görülmektedir.

Çizelge 3.17. 1988-2005 yıllarında filo kayıpları [10].

YILLAR	TOPLAM TONAJ (1000 DWT)	FİLODAN AYRILAN GEMİ SAYISI	FİLODAN AYRILAN DWT	TOPLAM FİLOYA ORANI %
1988	4.911	15	219.390	4,5
1989	5.123	27	379.339	7,4
1990	5.639	25	257.396	4,6
1991	5.968	17	359.909	6,0
1992	6.503	13	174.649	2,8
1993	8.255	15	451.291	5,5
1994	8.545	17	484.329	5,7
1995	10.310	11	513.647	4,9
1996	10.893	30	643.581	5,9
1997	10.563	27	485.821	4,6
1998	9.760	24	804.680	8,2
1999	10.322	29	751.170	7,3
2000	9.489	40	1.492.608	15,7
2001	9.307	44	1.158.133	12,4
2002	8.665	44	904.384	10,4
2003	7.626	38	1.175.190	15,4
2004	7.054	65	718.375	10,2
2005	7.603,2	66	626.837	8,2



Şekil 3.13. Türk Deniz Ticaret Filosu gemi kayıpları

3.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri

01 Ocak 2006 itibariyle bayraklara göre Dünya Filosu (300 GRT'nin üzeri) 157 ülke bazında 41.110 adet gemi ile 944.498.000 DWT'dur.

Türk Deniz Ticaret Filosu Dünya sıralamasında 24. sırada yer almaktadır. Çizelge 3.18'de Dünya Filosunun % 22,3'üne sahip Panama 1.sırada, % 9,6'sına sahip Liberya ikinci sırada ve % 5,6'sına sahip Yunanistan ise üçüncü sırada yer almaktadır.

Türk Deniz Ticaret Filosu 2000-2005 yıllarındaki Dünya sıralamalarında ;

- 1 OCAK 2000 yılında 18. sırada,
 - 1 OCAK 2001 yılında 20. sırada,
 - 1 OCAK 2002 yılında 19. sırada,
 - 1 OCAK 2003 yılında 20. sırada,
 - 1 OCAK 2004 yılında 23. sırada,
 - 1 OCAK 2005 yılında 24. sırada,
 - 1 OCAK 2006 yılında 24 sırada,
- yer almıştır [10].

1996 Yılında 10 milyon DWT ile toplam Dünya Filosu içinde 16. sırada yer alan filomuz 2006 başında 24. sıraya kalmıştır.

3.3.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun komşu ve yakın bölge ülke filoları arasındaki yeri

Türkiye ile komşu ve yakın bölgedeki ülkelerin deniz ticaret filolarının kapasiteleri, DWT olarak Çizelge 3.19'da görülmektedir.

Türkiye'nin komşuları arasında birinci sırasında aynı zamanda Dünya'nın üçüncü büyük filosuna da sahip Yunanistan, ikinci sırada Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve üçüncü sırada ise İran yer almaktadır. Türkiye komşu ülke filoları arasında 4. sırada bulunmaktadır [10].

Dünya üçüncüsü olan Yunanistan'ın 52 milyon DWT olarak görülen toplam tonajına yabancı bayrakta çalışan gemileri de eklendiğinde filosu 150 milyon DWT'nun üzerine çıkmaktadır.

Çizelge 3.18. Dünya Deniz Ticaret Filosunun ilk 25 ülkesi [10].

SIRA	BAYRAK	GEMİ SAYISI	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	DÜNYA FİLOSU %	YILLIK DEĞİŞİM %
1	PANAMA	5704	140.120	210.234	1845	22,3	7,6
2	LİBERYA	1560	58134	91010	1286	9,6	8,6
3	YUNANİSTAN	1110	30774	52474	181	5,6	-5,2
4	HONG KONG	1013	29977	50713	398	5,4	18,3
5	BAHAMA	1192	36797	49573	373	5,2	9,1
6	M.ISLAND	735	28700	47741	349	5,1	29,5
7	SİNGAPORE	1131	29784	47463	423	5,0	19,8
8	MALTA	1178	22785	36948	220	3,9	-0,1
9	ÇİN	2326	21139	31936	313	3,4	10,8
10	GÜNEY KIBRIS	892	18802	30134	342	3,2	-11,8
11	İNGİLTERE	845	18936	25084	543	2,7	14,7
12	NORVEÇ	964	16031	22022	88	2,3	-13,7
13	JAPONYA	2551	11380	14010	35	1,5	-6,3
14	KORE	976	8582	13876	106	1,5	25,1
15	ALMANYA	473	11276	13408	912	1,4	55,5
16	HİNDİSTAN	407	7547	12855	17	1,4	9,7
17	AMERİKA	513	9918	11858	289	1,3	-11,5
18	İTALYA	751	11173	11766	125	1,2	7,0
19	DANİMARKA	387	7865	9547	397	1,0	8,1
20	A&BARBUDA	996	7140	9404	566	1,0	7,4
21	İRAN	196	5161	8950	55	0,9	-0,5
22	S.VİNCENT	658	5536	8364	79	0,9	-7,4
23	BERMUDA	121	7198	8263	58	0,9	18,6
24	TÜRKİYE	840	4941	7572	53	0,8	5,6
25	MALEZYA	443	5433	7481	59	0,8	-11,4

Çizelge 3.19. Türkiye'nin ve komşu ülkelerin deniz ticaret filoları (01.01 2006)
(300 GRT ve üzeri) [10].

DÜNYA SIRA	ÜLKE	GEMİ SAYISI	1000 DWT	DÜNYA %	DEĞİŞİM %
3	YUNANİSTAN	1110	52474	5,6	-5,2
10	G.KIBRIS R.Y.	892	30134	3.2	-11,8
21	İRAN	196	8950	0,9	-0,5
24	TÜRKİYE	840	7572	0.8	5,6
30	RUSYA	1385	6602	0,7	-6,6
46	MISIR	110	1494	0,2	-3,4
52	BULGARİSTAN	77	1288	0.1	13,4
57	UKRAYNA	234	931	0.1	1,1
70	SURİYE	146	595	0.1	-8,3
84	ROMANYA	44	277	0.0	-32,0
95	IRAK	16	105	0,0	-25,2

4. TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI VE GELİŞİMİ

Deniz taşımacılığı sektörü ülkenin ithalat ve ihracat artış ve azalışlarına ve hatta dünyadaki mal değişimlerine paralel olarak iniş çıkış yaşanan bir sektördür. Türk deniz taşımacılığının gelişimi ve mevcut durumu ile ilgili veriler aşağıda alt başlıklar halinde sunulmuştur.

4.1. Dış Ticaret Yüklerinin Taşınmasındaki Gelişmeler

Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarının, 1995-2005 yılları arasındaki yollar itibariyle aldıkları pay yüzdelik oran olarak Çizelge 4.1'de verilmiştir.

Çizelge 4.1. Yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret taşımaları (%) [10]

YIL	DENİZYOLU	DEMİRYOLU	KARAYOLU	HAVAYOLU	DİĞER
1995	91.1	0.8	7.7	0.2	0.2
1996	84.8	0.3	11.4	0.8	2.7
1997	85.5	0.3	12.5	0.4	1.3
1998	88.1	0.6	9.1	0.3	2.0
1999	88.9	0.5	8.7	0.2	1.8
2000	88.6	0.5	8.6	0.2	2.1
2001	87.0	0.6	10.6	0.2	1.6
2002	87.3	0.7	9.7	0.2	2.1
2003	87.6	0.8	10.5	0.1	1.0
2004	87.4	1.2	10.3	0.1	1.0
2005	86.0	1.2	11.9	0.2	0.7

Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine istinaden, 2005 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacmi % 86'sı Denizyolu ile, % 11,9'u Karayolu ile, % 1,2'si Demiryolu ile % 0,7'si Diğer yollar ile (Postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, iç sularda ulaşım ve kendinden hareketli araçlar) % 0,2'si ise Havayoluyla taşınmıştır [10].

2004 yılına nazaran 2005 yılında Denizyolu dış ticaret taşıma hacmi % 1,4 oranında azalmış , karayolu ise % 1,6 oranında artmıştır.

4.2. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler

Türkiye'nin deniz taşımacılığı hacmindeki gelişmeler; dahili (kabotaj) taşımaları ve uluslararası taşımalar olmak üzere iki kesimde incelenmiştir.

4.2.1. Kabotaj yük taşımaları

Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımalarına kabotaj taşımaları denir.

Denizcilik Müsteşarlığı'nın 2000, 2001, 2004 ve 2005 yıllarını kapsayan kabotaj yükleme ve boşaltma miktarları ton bazında Çizelge 4.2'de belirtildiği gibidir. 2002 ve 2003 kabotaj yükleme ve boşaltma bilgilerine ulaşılamamaktadır.

Çizelge 4.2. Kabotaj taşımacılığı [7]

YILLAR	2000	2001	2004	2005
YÜKLEME (ton)	16.480.210	13.647.620	14.539.714	14.238.305
BOŞALTMA (ton)	20.847.595	12.633.778	14.678.638	13.858.655

Çizelge 4.3'de görüleceği üzere 2005 yılında kabotaj yüklemeleri 14.238.305 ton, boşaltma ise 13.858.655 ton olarak gerçekleşmiştir. 2005 Yılında kabotajda taşınan toplam 14,2 milyon tonun % 37,68'ini katı yükler % 62,32'sini ise sıvı yükler oluşturmaktadır.

Çizelge 4.3'de görüleceği üzere toplam kabotajda taşınan 5.3 milyon tonluk katı yüklerin %17,9'u kömür, % 17,6'sı dökme çimento ve % 7,7'si ise curuf taşımasıdır. Kabotajda taşınan 8,8 milyon tonluk sıvı yüklerin ; % 37,7'sini Motorin, % 22,9'unu Fuel Oil ve % 11,6'sını Jet yakıtı oluşturmaktadır.

2005 Yılı itibariyle kabotajda en fazla yükleme yapılan limanlarımız sırasıyla; İzmit, Aliağa ve Karadeniz Ereğli, en fazla boşaltma yapılan limanlarımız ise Ambarlı, İstanbul ve Aliağa'dır.

Çizelge 4.3. Kabotajda en fazla taşınan yükler [10]

KATI YÜKLER	YÜKÜN MİKTARI (TON)	SIVI YÜKLER	YÜKÜN MİKTARI (TON)
KÖMÜR	964.133	MOTORİN	3.351.163
DÖKME ÇİMENTO	948.374	FUEL OIL	2.033.457
CURUF	414.450	JET YAKITI VE BENZERİ	1.033.510
RULO SAÇ	355.637	BENZİN	866.872
DEMİR CEVHERİ	299.595	HAM PETROL	485.625
MERMER	242.433	KALYAK	322.750
İNŞAAT DEMİRİ	231.200	NAFTA	242.000
KUM	225.720	MAKİNA YAĞI	102.227
KÜTÜK DEMİR	201.755	SÜLFİRİK ASİT	82.702
TOPRAK	153.080	LPG (SIVI. PETROL GAZI)	76.130
GÜBRE	150.978	GAZ YAĞI	49.643
PİRİT	137.939	SANAYİ MAMÜLLERİ	47.500
MOZAİK	123.320	KİMYA SAN. MAM.(C4,ACN ,PX)	36.782
BAKIR CEVHERİ	103.835	ASFALT	31.600
DİĞER	811.930	DİĞER	111.966
TOPLAM	5.364.379	TOPLAM	8.873.926

Kabotaj taşımacılığının canlandırılması ve rekabet şartlarının düzeltilebilmesi amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2004 yılında liman ücretlerinde % 70'lere varan indirim yapılmıştır.

Ayrıca, 01.07.2003 tarih ve 2003/5868 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ve 31.12.2003 tarih ve 25333 sayılı Mükerrer Resmi Gazetede yayınlanan 6 seri nolu Özel Tüketim Vergisi Genel tebliği gereğince, Milli Sicile ve Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı kabotaj hattında münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatlarla, hizmet ve balıkçı gemilerine miktarı her geminin teknik özelliklerine göre tespit

edilmek ve bu akaryakıtı kullanacak geminin jurnaline işlenmek kaydıyla verilecek akaryakıtın ÖTV tutarı sıfıra indirilmiştir.

01.01.2004 İtibariyle uygulanmaya başlanan ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı denizyolu kabotaj yük ve yolcu/araç taşımacılığının payının yükselmesini sağlamıştır.

2004 Yılında ÖTV'si indirilmiş yakıtın % 52'si kamu sektörü % 48'i özel sektör tarafından , 2005 yılında ise % 38'i kamu sektörü , % 62'si ise özel sektör tarafından kullanılmıştır. Çizelge 4.4'de görüleceği üzere 2004 – 2005 yılları itibariyle kabotajda taşınan yolcu sayısında % 0,45'lik bir artış olmuştur.

2005 Yılına ait ÖTV'si indirilmiş yakıt satışlarının gemi cinslerine göre dağılımı Çizelge 4.5'de sırasıyla , % 34 ile Yolcu gemileri, % 29 ile Balıkçı Gemileri ve % 14 ile tankerler yer almıştır.

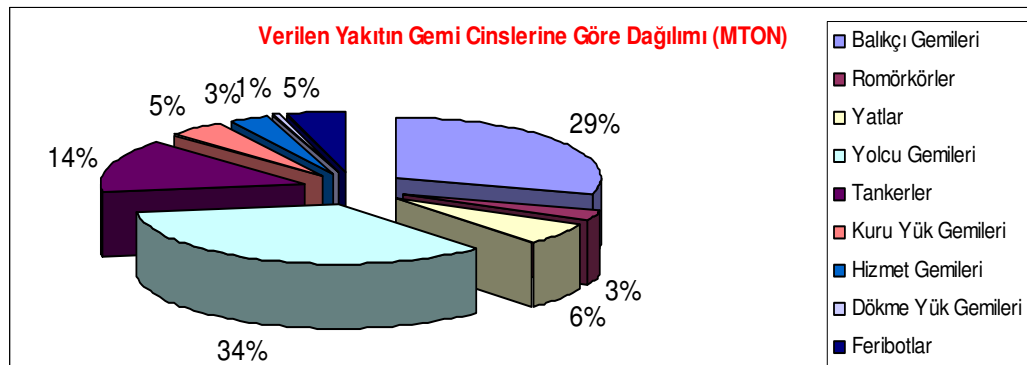
Çizelge 4.4. 2004-2005 Yıllarda kamu ve özel sektöre verilen ÖTV'siz yakıt miktarları [10]

2004					
SEKTÖR	KAMU		ÖZEL		TOPLAM
FUEL OIL (MT)	9.256	% 52	8.544	% 48	17.800
MOTORİN (MT)	115.960	% 52	107.040	% 48	223.000
TAHSİL EDİLMEYEN TOPLAM ÖTV (TL-YTL)	98.8 Trilyon TL	% 52	91.2 Trilyon TL	% 48	190 Trilyon TL
TAŞINAN YOLCU SAYISI (ADET)	111.890.092				

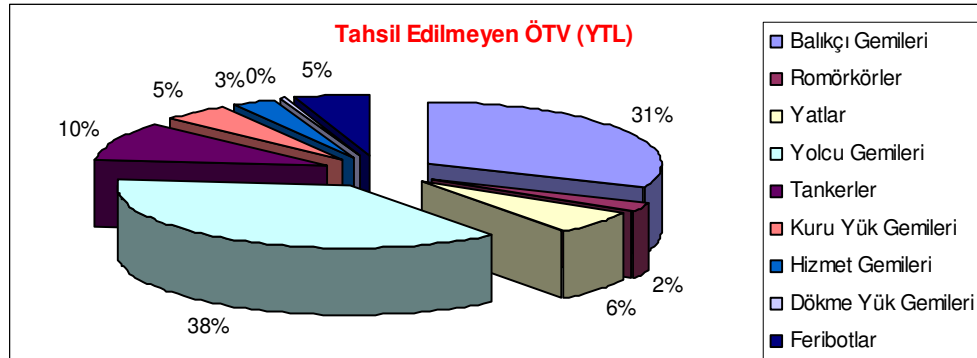
2005					
SEKTÖR	KAMU		ÖZEL		TOPLAM
FUEL OIL (MT)	1.349	% 7,4	16.843	% 92,6	18.192
MOTORİN (MT)	93.834	% 38,5	150.097	% 61,5	243.931
TAHSİL EDİLMEYEN TOPLAM ÖTV (TL-YTL)	93.692.039 YTL	% 38	152.961.877 YTL	% 62	246.653.916 YTL
TAŞINAN YOLCU SAYISI (ADET)	112.396.698				

Çizelge 4.5. 2005 Yılına ait ÖTV'siz yakıtların gemi cinslerine göre dağılımı [10]

GEMİ CİNSLERİ	ADET	VERİLEN YAKIT (FUEL OIL+MOTORİN)		TAHSİL EDİLMİYEN ÖTV (YTL)	
		(MTON)	ORAN (%)	(YTL)	ORAN (%)
Bahkçı Gemileri	3.194	76.842,79	29,395	76.564.114	31,041
Romörkörler	145	7.567,09	2,990	6.026.628	2,443
Yatlar	1.085	15.732,94	6,092	15.689.377	6,360
Yolcu Gemileri	301	90.056,45	34,399	90.832.256	36,825
Tankerler	207	37.476,93	13,399	24.333.669	9,865
Kuru Yük Gemileri	197	12.376,77	4,899	12.066.144	4,891
Hizmet Gemileri	196	8.258,02	3,189	7.304.904	2,961
Dökme Yük Gemileri	6	1.319,67	0,593	1.089.277	0,441
Feribotlar	90	12.492,34	5,044	12.747.547	5,173
TOPLAM	5421	262.123	100	246.653.916	100
KAMU	188	95.183	36,312	93.692.039	37,985
ÖZEL	5.233	166.940	63,688	152.961.877	62,015



Şekil 4.1. ÖTV'si indirilmiş yakıtın gemi cinslerine göre dağılımı



Şekil 4.2. Tahsil edilmeyen ÖTV'nin gemi cinslerine göre dağılımı

Kabotaj yolcu ve araç taşımaları

İstanbul'da deniz ulaşımı, Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Şehirhatları İşletmesi, İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) Sanayi ve Ticaret A.Ş., Avrasya Deniz ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi, S/S Turizm ve Yolcu (Turyol) Taşıyıcılar Kooperatifi, S.S. Beykoz Deniz Dolmuş ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi ve S.S. Mavi Marmara Deniz Yolcu Eşya Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin üyesi olan dolmuş motorları tarafından sağlanmaktadır.

Diğer ulaşım araçlarına göre daha ekonomik olan deniz ulaşımında, liman ücretlerinde indirim ve ÖTV'si indirilmiş yakıt uygulaması 2004 ve 2005 yıllarında yolcu ve araç sayısında artışı beraberinde getirmiştir.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nden alınan bilgilere göre, TDİ Şehirhatları İşletmesince 49 yolcu gemisi, 23 araba vapuru ve 1 adet feribot olmak üzere toplam 73 gemi ile 2004 yılında 363.930 seferde 61.150.807 yolcu ve 5.049.292 adet araç taşınması gerçekleşmiştir. Şehirhatları işletmesinin Eskihisar-Topçular arasında araba vapuru hattında ise 62.719 seferde toplam 2.890.301 adet araç taşınması yapılmıştır. İstanbul Deniz Otobüsleri San.ve Tic. A.Ş., 2004 yılında 22'si Deniz Otobüsü, 6'sı Hızlı Feribot olmak üzere toplam 28 adet gemiyle 11.076.822 yolcu, 955.806 araç taşımıştır. 2004 Yılında, Avrasya Deniz Taş.Turizm

Hiz.İnş.San.ve Tic. A.Ş 13.500.000, S/S Turizm ve Yolcu Taşıyıcıları Kooperatifi ise 11.094.301 yolcu taşımıştır [10].

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 31.01.2005 tarih ve 2005/03 sayılı kararı ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin Şehirhatları işletmesi tarafından işletilen gemilerin ve iskelelerin İstanbul Büyükşehir Belediyesine devri kararlaştırılmış ve 24.03.2005 tarihli protokolle devir işlemi tamamlanmıştır.

2005 Yılında, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nden alınan bilgilere göre, TDİ Şehirhatları İşletmesince 2005 Mart ayı sonu itibariyle 73.640 seferde 11.968.282 adet yolcu ve 818.788 adet araç taşınması gerçekleşmiştir. Şehirhatları işletmesinin Eskihisar-Topçular arasında araba vapuru hattında ise Mart ayı sonu itibariyle 11.030 seferde toplam 57.272 adet yolcu ve 463.243 adet araç taşınması yapılmıştır.

İstanbul Deniz Otobüsleri San.ve Tic.A.Ş., 2005 yılında TDİ'den devir alınan şehir hatları ile Nisan-Aralık aylarında 44.197.252 adet yolcu ve 3.137.584 adet araç taşınması gerçekleştirmiştir. Ayrıca deniz otobüsleri ile İstanbul'da toplam 6.216.085 adet yolcu taşımıştır. 2005 Yılında, Avrasya Deniz Taş.Turizm Hiz. İnş. San.ve Tic.A.Ş 14.606.852 yolcu, S/S Turizm ve Yolcu Taşıyıcıları Kooperatifi ise 22.693.337 yolcu taşımıştır [10].

Çizelge 4.6. İstanbul'da yolcu taşımacılığı [10].

KURULUŞ ADI	2003 YOLCU SAYISI	2004 YOLCU SAYISI	2005 YOLCU SAYISI
TDİ (*)	54.852.385	61.150.807	11.968.282
İDO	8.168.167	11.067.822	50.413.337
TURYOL	10.361.065	11.094.301	22.693.337
AVRASYA	-	13.500.000	14.606.852

(*) Nisan 2005 tarihine kadar olan taşımalar.

4.2.2 Uluslararası taşımalardaki gelişmeler

Uluslararası taşımalar, ülkemiz limanlarından yüklenen ve boşaltılan ihracat ve ithalat yüklerinin yanında, yine limanlarımızda yüklenen ve boşaltılan başka ülkelere ait transit yükleri kapsamaktadır.

Dış ticaret yüklerinin taşınmasında, Denizcilik Müsteşarlığı (1995-2001-2005) ve Devlet İstatistik Enstitüsü (2002-2004) verileri dikkate alınmıştır [10].

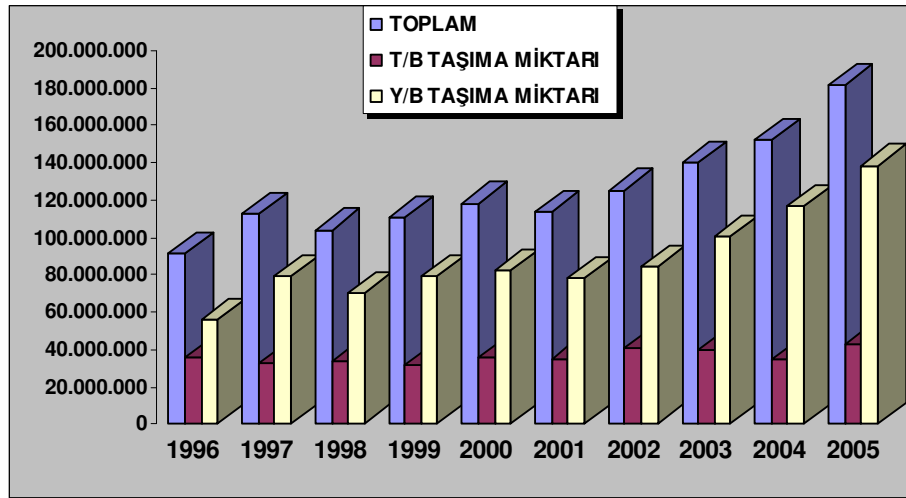
Çizelge 4.7. Denizyoluyla Türk Bayraklı taşımaların gelişimi (Mton; 1995-2005)

YILLAR	TOPLAM	İHRACAT	İTHALAT	T/B TAŞIMA MİKTARI	T/B %	Y/B %
1995	84.181.116	20.174.562	64.006.554	35.157.163	41,8	58,2
1996	91.680.312	18.846.074	72.834.074	36.057.963	39,3	60,7
1997	112.373.431	37.009.695	75.363.736	32.935.901	29,3	70,7
1998	104.076.233	24.773.274	79.302.959	33.856.861	32,5	67,5
1999	110.901.420	32.923.267	77.978.153	31.792.427	28,7	71,3
2000	118.248.056	32.291.101	85.956.955	36.082.371	30,5	69,5
2001	113.414.358	40.633.756	72.780.602	35.196.754	31,0	69,0
2002	125.244.852	39.065.012	86.179.840	41.178.590	32,9	67,1
2003	140.150.438	41.476.801	98.673.637	39.745.043	24,8	75,2
2004	151.755.314	47.058.194	104.697.120	34.918.160	23,0	77,0
2005	181.584.894	54.509.720	127.075.174	43.068.271	23,7	76,3

Çizelge 4.7 verileri incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2004 yılına nazaran 2005 yılında ihracat taşımaları 47,0 milyon tondan 54,5 milyon tona, ithalat taşımaları ise 104,6 milyon tondan 127,0 milyon tona yükselmiştir.

2005 Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay % 23,7'dir.

Türk Bayraklı gemiler 1995-2005 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 29,57 oranında pay almışlardır.



Şekil 4.3. Türk ve yabancı bayraklı gemilerin taşıma payları [10]

Çizelge 4.8. Denizyolu dış taşımalarında Türk ve yabancı payları (Mton) [10]

YILLAR	TÜRK BAYRAKLI GEMİLER				YABANCI BAYRAKLI GEMİLER			
	İTHALAT	%	İHRACAT	%	İTHALAT	%	İHRACAT	%
1995	27.199.128	42,5	7.958.035	39,4	36.807.426	57,5	12.216.527	60,6
1996	28.615.896	39,3	7.442.071	39,4	44.218.178	60,7	11.404.167	60,5
1997	24.732.557	32,8	8.103.344	21,9	50.631.179	67,2	28.906.351	78,1
1998	26.674.042	33,6	7.182.819	29,0	52.628.917	66,4	17.590.455	71,0
1999	24.290.639	31,2	7.501.788	22,8	53.687.514	68,8	25.421.479	77,2
2000	27.565.778	32,1	8.517.593	26,4	58.391.177	67,9	23.774.508	73,6
2001	25.174.302	34,6	10.022.452	24,7	47.606.300	65,4	30.611.304	75,3
2002	31.096.923	36,1	10.081.667	25,8	55.082.917	63,9	28.983.345	74,2
2003	29.946.962	30,3	9.798.081	23,6	68.726.675	69,6	31.678.720	76,4
2004	26.452.733	25,3	8.465.427	18,0	78.244.387	74,7	38.592.767	82,0
2005	31.929.338	25,1	11.138.933	20,4	95.145.837	74,9	43.370.786	79,6

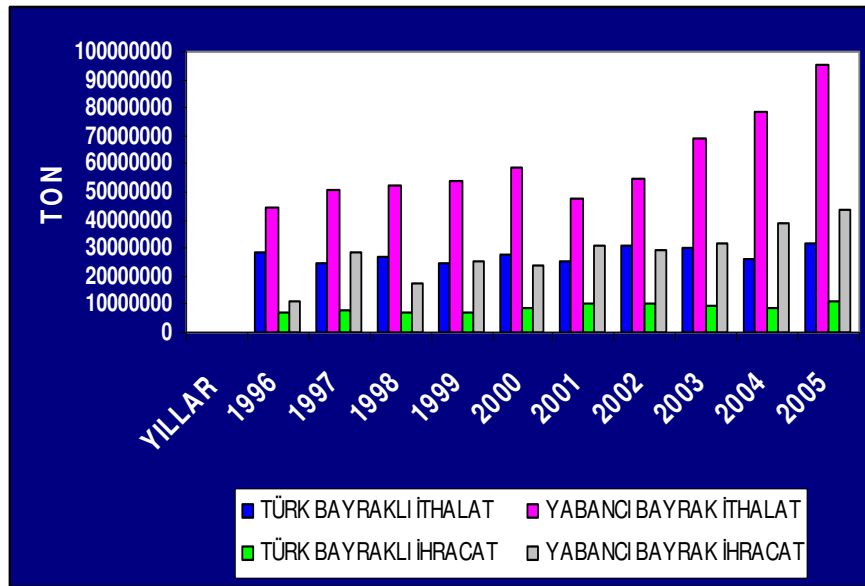
2005 Yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayrımlı olarak incelenmesi halinde, 54.509.720 tonluk toplam ihracatın 11,1 milyon tonu % 20,4 Türk Bayraklı gemilerle, 43,3 milyon tonu % 79,6'sı yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

127.075.174 tonluk toplam ithalatın, 31,9 milyon tonu (% 25,1) Türk Bayraklı gemilerle, 95,1 milyon tonu (% 74,9) yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 1996 yılında 91,6 milyon tonluk taşıma hacminin 2005'te 181,5 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 72,8 milyon tondan 127,0 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 18,8 milyon tondan 54,5 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 1996-2005 arasında ihracatta 7,4 milyon tondan 11,1 milyon tona, ithalatı ise 28,6 milyon tondan 31,9 milyon tona yükseldiği Çizelge 4.8'de görülmektedir. Yabancı bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 1996-2005 arasında ihracatta 11,4 milyon tondan 43,3 milyon tona, ithalatı ise 44,2 milyon tondan 95,1 milyon tona yükselmiştir.

2005 verilerine göre ihracat yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınmasında 2004 yılına nazaran % 2,4 artış , ithalat yüklerinin taşınmasında ise % 0,2 oranında düşüş görülmektedir.



Şekil 4.4. Türk ve yabancı bayrak taşımalarının yıllık gelişimleri [10]

2004 ve 2005 yılında denizyoluyla yapılan ithalat ve ihracat taşımalarımızda kendi bayrağımızdan sonraki ilk bayraklar kolay bayrak diye tabir edilen ülke bayraklarıdır.

Çizelge 4.9. Denizyoluyla yapılan ihracatın bayraklara göre dağılımı
(2004-2005; İlk 15 bayrak) [10]

2004	BAYRAK	TAŞINAN MİKTAR (TON)	2005	BAYRAK	TAŞINAN MİKTAR (TON)
1	Türk	8.465.427	1	Türk	11.138.933
2	Malta	2.765.102	2	Panama	9.180.757
3	Panama	2.468.967	3	Malta	4.528.710
4	Antigua ve Barbuda	1.173.066	4	Liberya	3.551.119
5	Liberya	1.108.913	5	Antigua ve Barbuda	2.628.380
6	Bahamalar	749.189	6	Marshall Adaları	1.827.397
7	İtalya	734.290	7	İtalya	1.443.547
8	Yunan	645.703	8	Bahamalar	1.430.425
9	Hollanda	635.264	9	Bulgaristan	1.283.467
10	St.Vincent	589.137	10	Yunanistan	1.268.174
11	Suriye	523.408	11	Kuzey Kore	1.142.198
12	Gürcistan	421.066	12	Hollanda	1.101.699
13	Bulgaristan	399.659	13	St.Vincent	1.055.009
14	Rusya	360.163	14	İngiltere	978.152
15	Ukrayna	262.893	15	Ukrayna	965.290
	2004 Toplam İhracat	47.058.194		2005 Toplam İhracat	54.509.720

2005 yılında denizyoluyla yapılan ihracat taşımalarımızda kendi bayrağımızdan sonraki bayraklar sırasıyla; % 16,8'i Panama, % 8,3'ü Malta ve % 6,5'i ise Liberya'dır. Çizelge 4.9'da görülen ihracat yükümüzü taşıyan kolay bayrakların toplamdaki payı % 44,4 olarak gerçekleşmiştir.

2005 yılında denizyoluyla yapılan ithalat taşımalarımızda kendi bayrağımızdan sonraki bayraklar sırasıyla; % 11,8'i Panama, % 11,4'ü Malta ve % 5,3'ü ise Liberya'dır.

Çizelge 4.10'da görülen ithalat yükümüzü taşıyan kolay bayrakların (Gri renkli ülkeler) toplamdaki payı % 38,7 olarak gerçekleşmiştir.

Çizelge 4.10. Denizyoluyla yapılan ithalatın bayraklara göre dağılımı
(2004-2005; İlk 15 bayrak)

2004	BAYRAK	TAŞINAN MİKTAR TON	2005	BAYRAK	TAŞINAN MİKTAR TON
1	Türk	26.452.733	1	Türk	31.929.338
2	Malta	11.189.753	2	Panama	15.019.517
3	Panama	9.351.913	3	Malta	14.523.095
4	Norveç	8.553.703	4	Liberya	6.725.312
5	Rusya	6.749.220	5	Rusya	6.433.091
6	Yunan	4.254.620	6	Bahamalar	4.111.609
7	Liberya	3.723.423	7	Yunanistan	3.293.416
8	Ukrayna	3.212.664	8	Kamboçya	3.215.793
9	Kamboçya	3.100.332	9	Marshall Adaları	3.193.363
10	Bahamalar	1.783.781	10	Hong Kong	2.806.715
11	Antigua ve Barbuda	1.713.002	11	Ukrayna	2.735.613
12	Gürcistan	1.569.821	12	Antigua ve Barbuda	2.452.568
13	Bulgaristan	1.431.747	13	İtalya	2.334.257
14	İngiltere	1.413.493	14	Cezayir	2.311.057
15	İtalya	1.292.642	15	Gürcistan	2.291.613
	2004 Toplam İthalat	104.697.120		2005 Toplam İthalat	127.075.174

4.2.3. Dış ticaret taşımalarının yük cinslerine göre dağılımı

Türkiye'nin 2005 yılı dış ticaret taşımaları belli yük cinslerine göre miktar (ton) olarak Çizelge 4.11'de görülmektedir.

54.5 milyon ton olarak gerçekleşen 2005 yılı denizyolu ihracatımızın en büyük kalemleri Demir-Çelik Ürünleri % 17,7, Petrol Ürünleri % 11 ve Çimento % 8,2; 127.0 milyon ton olarak gerçekleşen 2005 yılı denizyolu ithalatımızın ise en büyük kalemleri Ham Petrol ve Ürünleri % 25, Kömür % 14,9 ve Hurda Demir/Demir Cevheri % 14 olarak gerçekleşmiştir.

Çizelge 4.11. Denizyolu ithalat ve ihracatımızın başlıca yüklere göre dağılımı [10]

İHRAÇ EDİLEN ÜRÜNLER	TON	İTHAL EDİLEN ÜRÜNLER	TON
Demir Çelik Ürünleri ve Borular	9.683.183	Ham Petrol ve Ürünleri	31.814.157
Petrol Ürünleri	5.987.903	Kömür	18.971.183
Çimento	4.472.097	Hurda Demir/Demir Cevheri	17.789.804
Feldispat	3.759.403	LPG/LNG	7.151.884
Klinker	2.881.780	Rulo Saç	6.968.849
Hububat	1.052.341	Kütük Demir	1.892.923
Mermer	947.115	Kimya Sanayi ürünleri	1.878.946
Narenciye	894.782	Saç	1.659.232
Rulo Saç	823.338	Tomruk	1.610.326
Curuf	491.545	Gübre	1.586.859
Alçı-Alçıtaşı	452.872	Soya Fasülyesi	1.326.155
Diğer	23.063.361	Diğer	34.424.856
TOPLAM	54.509.720	TOPLAM	127.075.174

Türkiye'nin denizyoluyla yapılan en büyük ithalat kalemlerini akaryakıt dolayısıyla ham petrol teşkil etmektedir. TÜPRAŞ Genel Müdürlüğü'nün Web sayfasından alınan veriler ışığında, 2005 yılında 25.6 milyon ton ham petrol ithal edilmiştir. 2002 ila 2005 yıllarında ham petrol ithal ettiğimiz ülkeler ve miktarları Çizelge 4.12'de görülmektedir.

Çizelge 4.12. 2002-2005 Ham petrol ithalatımızın ülke ve miktar dağılımı (1000 Ton) [10]

ÜLKELER	2002	2003	2004	2005
İRAK(Boru Hattı)	1.134,8	890,4	1.205,3	938,9
LİBYA	3.912,7	4.687,1	4.848,7	4.559,8
İRAN	5.321,3	6.513,2	5.778,2	6.978,7
S.ARABİSTAN	3.872,3	3.875,4	3.456,0	3.502,1
CEZAYİR	268,9	239,8	398,6	0,0
SURİYE	1.050,5	700,2	400,7	325,1
TPIC	2.918,7	567,5	0,0	0,0
RUSYA FED.	84,8	2.777,6	4.717,4	6.800,0
DİĞER ANLAŞMALAR	3.680,3	1.278,8	1.462,3	395,7
TOPLAM	22.244,3	21.530,0	22.267,2	23.500,3

2005 Yılı Türkiye'nin ham petrol ithalatında, İran % 29,7, Rusya Federasyonu % 29,9 ve Libya % 19,7 ile ilk üç sırada yer almıştır.

Çizelge 4.13. 2005 yılı TÜPRAŞ petrol ürünü ithalatı

ÜRÜNLER (1000 TON)	2002	2003	2004	2005
LPG	1.948,0	1.388,8	893,7	659,9
MOTORİN	26,3	27,2	58,7	293,6
FUEL OİL(%3,5)	440,1	177,3	4,5	0,0
MADENİ YAĞ	8,8	29,0	13,6	6,0
TOPLAM	2.432,2	1.622,3	970,5	959,5

4.2.4. Ülke grupları itibariyle denizyolu taşımacılığındaki gelişmeler

2005 Yılında denizyoluyla OECD Ülkelerine yapılan ithalat ve ihracatın ton ve değer olarak bilgileri Çizelge 4.14'de görülmektedir.

2005 Yılında OECD ülkelerine denizyoluyla 25.1 milyon ton ihracat ve OECD ülkelerinden 25.9 milyon ton ithalat yapılmıştır. Toplam 51.0 milyon ton olarak gerçekleşen dış ticaret hacminin ülkelere göre yüzdeleri sırasıyla ; % 22,6'sı A.B.D., % 18,3'ü İtalya ve % 10,8'i İspanya'dır.

2005 Yılında Avrupa Birliği ülkelerine denizyoluyla yapılan toplam dış ticaret hacmimiz 35.6 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bu hacmin 19.6 milyon tonu ihracat, 16.0 milyon tonu ise ithalat taşımacılığıdır. Türkiye ile AB Ülkeleri arasındaki 35.6 milyon tonluk dış ticaret hacmimizin % 26,2'si İtalya ile, % 15,5'i İspanya ile ve % 9,0'u İngiltere ile gerçekleşmiştir.

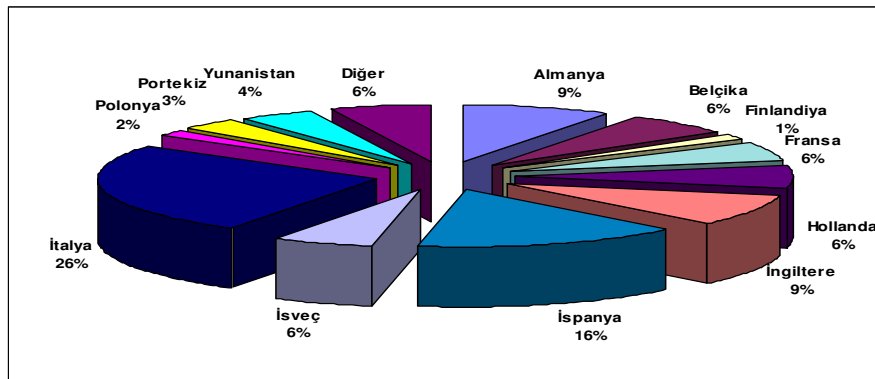
AB Ülkeleri ile denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2004 yılında 30.3 milyon tonluk taşıma hacminin 2005'te 35.6 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 12.4 milyon tondan 16.0 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 17.8 milyon tondan 19.6 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Çizelge 4.14. Türkiye - OECD ülkeleri dış ticaret hacmi [10].

OECD ÜLKELERİ	İTHALAT MİKTAR	İTHALAT DOLAR	İHRACAT MİKTAR	İHRACAT DOLAR	TOPLAM DIŞ TİCARET (TON)	TOPLAM DIŞ TİCARET DOLAR
A.B.D.	6.801.700	2.957.311.540	4.725.681	3.918.324.078	11.527.381	6.875.635.618
İtalya	2.021.472	2.327.856.965	7.319.174	3.251.415.913	9.340.646	5.579.272.878
İspanya	1.328.469	2.337.267.399	4.205.948	2.168.039.928	5.534.417	4.505.307.327
İngiltere	1.740.033	1.758.522.692	1.478.252	3.093.136.528	3.218.285	4.851.659.220
Almanya	2.015.403	3.323.983.624	1.019.281	2.020.165.894	3.034.684	5.344.149.518
Belçika	1.513.446	1.300.493.819	791.343	763.637.850	2.304.789	2.064.131.669
Hollanda	1.470.977	1.083.479.227	744.641	919.142.328	2.215.618	2.002.621.555
İsveç	1.825.672	494.376.912	229.146	304.508.350	2.054.818	798.885.262
Fransa	1.119.646	2.063.429.840	872.201	1.697.588.196	1.991.847	3.761.018.036
Kanada	1.190.149	314.674.159	484.128	302.985.688	1.674.277	617.659.847
Yunanistan	698.885	306.711.525	876.616	385.537.372	1.575.501	692.248.897
Avustralya	1.214.430	174.336.365	89.993	206.598.944	1.304.423	380.935.309
Portekiz	201.865	235.001.458	1.007.362	353.238.456	1.209.227	588.239.914
Polonya	467.173	592.566.872	135.466	167.018.055	602.639	759.584.927
Güney Kore	482.279	2.234.992.724	95.552	71.597.431	577.831	2.306.590.155
Norveç	460.865	284.305.737	45.166	125.242.654	506.031	409.548.391
Finlandiya	380.138	455.583.713	120.669	215.597.321	500.807	671.181.034
Japonya	208.693	1.607.884.991	171.017	194.076.657	379.710	1.801.961.648
Slovakya	271.316	198.855.035	5.334	6.155.389	276.650	205.010.424
İrlanda	36.130	155.040.309	173.871	312.348.414	210.001	467.388.723
İsviçre	54.570	142.840.277	148.782	144.279.757	203.352	287.120.034
Avusturya	73.183	146.154.248	101.119	168.209.299	174.302	314.363.547
Danimarka	46.740	94.671.993	101.775	237.971.476	148.515	332.643.469
Macaristan	128.090	57.600.370	18.454	70.898.045	146.544	128.498.415
Meksika	31.658	110.759.063	89.011	150.889.177	120.669	261.648.240
Lüksemburg	64.605	57.524.828	15.696	11.231.161	80.301	68.755.989
Çek Cumhuriyeti	48.960	139.320.689	15.702	59.355.108	64.662	198.675.797
Yeni Zelanda	7.301	23.577.960	26.162	40.748.015	33.463	64.325.975
İzlanda	10.628	6.962.427	6.641	15.938.414	17.269	22.900.841
ABD Virjin Adaları	11	18.299	123	101.687	134	119.986
Christmas Adaları	0	0	6	16.532	6	16.532
Heard Ve Mcdon.Ad.	0	0	2	1.430	2	1.430
TOPLAM	25.914.487	24.986.105.060	25.114.314	21.375.995.547	51.028.801	46.362.100.607

Çizelge 4.15. AB ülkeleriyle denizyolu dış ticaret hacmi (Ton) [10].

AB ÜLKELERİ	2004 YILI (TON)			2005 YILI (TON)		
	İHRACAT	İTHALAT	TOPLAM	İHRACAT	İTHALAT	TOPLAM
ALMANYA	926,66	1,726,540	2,653,202	1.019.281	2.015.403	3.034.684
AVUSTURYA	51,64	82,89	134,53	101.119	73.183	174.302
BELÇİKA	679,60	1,370,621	2,050,221	791.343	1.513.446	2.304.789
ÇEK CUMHURİYETİ	4,10	25,94	30,04	15.702	48.960	64.662
DANİMARKA	43,95	4,29	48,24	101.775	46.740	148.515
ESTONYA	22,44	142,62	165,06	63.221	207.418	270.639
FİNLANDİYA	39,73	278,07	317,80	120.669	380.138	500.807
FRANSA	400,66	973,57	1,374,228	872.201	1.119.646	1.991.847
GKRY	0,00	0,00	0,00	787	0	787
HOLLANDA	709,67	1,168,433	1,878,104	744.641	1.470.977	2.215.618
İNGİLTERE	1,524,796	1,264,308	2,789,104	1.478.252	1.740.033	3.218.285
İRLANDA	227,70	10,52	238,21	173.871	36.130	210.001
İSPANYA	3,528,852	1,040,180	4,569,032	4.205.948	1.328.469	5.534.417
İSVEÇ	53,83	1,144,629	1,198,455	229.146	1.825.672	2.054.818
İTALYA	7,842,449	1,898,345	9,740,794	7.319.174	2.021.472	9.340.646
LETONYA	0,00	0,00	0,00	26.276	4.329	30.605
LİTVANYA	4,83	138,45	143,28	21.152	294.942	316.094
LÜKSEMBURG	0,00	32,03	32,03	15.696	64.605	80.301
MACARİSTAN	7,87	37,63	45,51	18.454	128.090	146.544
MALTA	35,58	0,00	35,58	115.923	44.757	160.680
POLONYA	57,04	386,38	443,42	135.466	467.173	602.639
PORTEKİZ	720,80	89,77	810,56	1.007.362	201.865	1.209.227
SLOVEKYA	0,00	121,96	121,96	5.334	271.316	276.650
SLOVENYA	40,94	7,62	48,57	141.323	28.294	169.617
YUNANİSTAN	894,68	538,07	1,432,751	876.616	698.885	1.575.501
TOPLAM	17,817,813	12,482,866	30,300,679	19.600.732	16.031.943	35.632.675

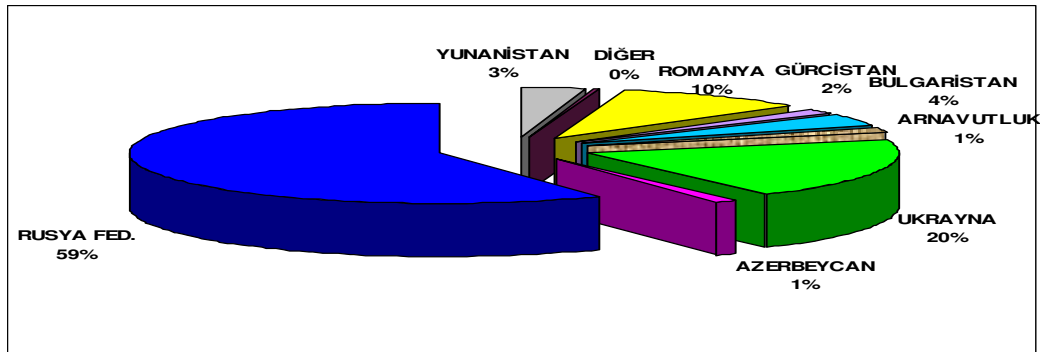


Şekil 4.5. AB ülkeleri denizyolu dış ticaret taşımaları

2005 Yılında KEİ ülkeleri ile denizyolu ticaret hacmi 48.6 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 48.6 milyon ton hacmin 4.1 milyon tonu ihracat, 44.5 milyon tonu ise ithalat yükleridir. Türkiye ile KEİ ülkeleri arasındaki 48.6 milyon tonluk dış ticaret hacmimizin % 59'u Rusya ile, % 20'si Ukrayna ile ve % 10'u Romanya ile gerçekleşmiştir. Rusya ve Ukrayna'nın özellikle ithalat oranının yüksek olmasının sebebi petrol ve doğalgaz alımlarıdır.

Çizelge 4.16. KEİ ülkeleri denizyolu dış ticaret taşımaları (TON) [10]

KEİ ÜLKELERİ	2004 YILI			2005 YILI		
	İHRACAT	İTHALAT	TOPLAM	İHRACAT	İTHALAT	TOPLAM
ARNAVUTLUK	292,766	50,223	342,989	555.328	42.521	597.849
AZERBEYCAN	0	155,213	155,213	36.614	390.387	427.001
BULGARİSTAN	205,3	1,139,311	1,344,611	387.443	1.565.225	1.952.668
ERMENİSTAN	0	0	0	0	5	5
GÜRCİSTAN	80,041	686,438	766,479	89.945	722.050	811.995
MOLDOVA	0	0	0	7.637	63.816	71.453
ROMANYA	240,09	3,316,779	3,556,867	451.247	4.369.328	4.820.575
RUSYA FED.	790,57	24,793,147	25,583,716	908.607	27.672.323	28.580.930
SİRBİSTAN - KARADAĞ	0	0	0	5.546	147.625	153.171
UKRAYNA	598,62	8,194,446	8,793,063	809.590	8.855.208	9.664.798
YUNANİSTAN	894,683	538,068	1,432,751	876.616	698.885	1.575.501
TOPLAM	3,102,064	38,873,625	41,975,689	4.128.573	44.527.373	48.655.946



Şekil 4.6. KEİ ülkeleri ile denizyolu taşıma yüzdeleri

4.2.5. Konteyner taşımacılığı

Dünya üzerindeki TEU kapasitesinin % 75'i ve bütün tam bölmeli konteyner gemilerinin % 65'i sadece 15 işletici (operator) tarafından kontrol edilmektedir. Bunların en büyüğü, dünya filo kapasitesinin % 12,8'ini oluşturan 849.000 TEU kapasitesini işletmekte olan Maersk Sealand şirkettir. Bu en büyük 15 işleticinin 9 tanesinin filolarının büyük kısmı küresel ittifak içinde yer almaktadır. Tüm konteyner kapasitesinin yaklaşık % 28,7'si 3 ittifak içinde (Chky ittifakı, Grand Americana dahil Grand ittifak ve New World ittifakı) çalıştırılmaktadır. 3 Büyük ve bağımsız taşıyıcı ile beraber (Maersk Sealand, MSC ve Evergreen), bu küresel oyuncular, dünya konteyner taşımacılığındaki tüm TEU kapasitesinin yaklaşık % 57'sini oluşturan pazar payına sahiptirler.

Dünyanın en büyük konteyner hat işletmecilerinin toplam 2,309 adet konteyner gemisi mevcut olup, bunların TEU kapasitesi 6,610,000'dur. Bu gemilerin ortalama boyutları 2,863 TEU'luktur.

Türk limanlarından konteyner elleçlemesi, TCDD limanları ile İzmit Körfezi, Gemlik ve Ambarlı'daki özel liman ve iskelelerde yapılmaktadır.

Çizelge 4.17. Kamu ve özel sektöre ait konteyner elleçlemesi (TEU)

LİMANLAR	2003	%	2004	%	2005	%
Türklim Üyeleri	1.061.479	42,52%	1.400.285	45,44%	1.567.142	47,47%
TCDD Limanları	1.416.054	56,72%	1.656.696	53,77%	1.721.845	52,16%
Diğerleri	18.857	0,76%	24.370	0,79%	12.153	0,37%
TOPLAM	2.496.390	100,00%	3.081.351	100,00%	3.301.140	100,00%

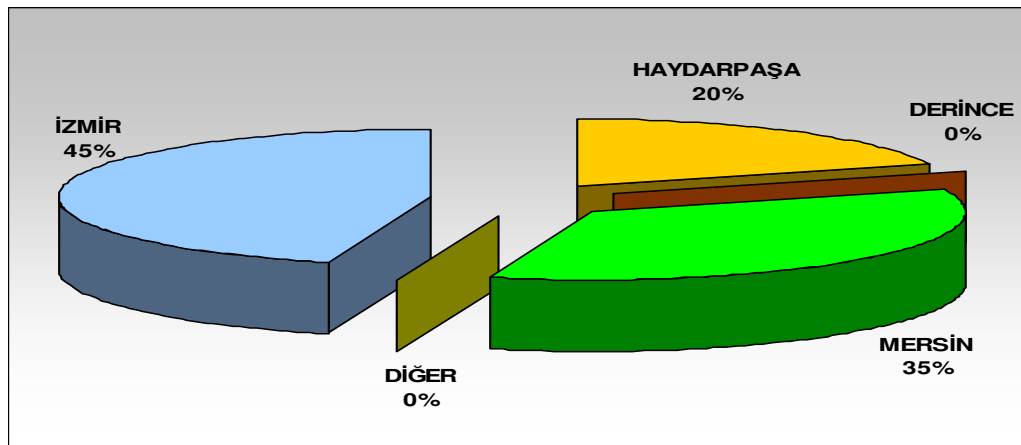
Ton-km olarak en ucuz nakliye şekli olan deniz taşımacılığımızın, özellikle iç sularda ve konteyner taşımacılığı şeklinde geliştirilmesi, son kullanıcı maliyetlerini geri çekecektir. Konteynerlerin iç sularda denizyolu ile taşınması, ayrıca kombine (multimodal) taşımacılığında ülke içinde yaygınlaşmasına yardımcı olacaktır.

Türklime bağlı özel limanlarda, 2005 yılında bir önceki yıla oranla TEU bazında % 31,92 artış görülmektedir.

Türkiye’de kamu sektöründe konteyner elleçlemesi TCDD’ye bağlı limanlarda yapılmaktadır. TCDD’ye bağlı limanlardaki 2001-2005 yıllarına ait konteyner yükleme ve boşaltma Çizelgesi incelendiğinde ;

- Haydarpaşa limanında bir önceki yıla oranla TEU bazında % 7,5 artış,
- Mersin limanında bir önceki yıla oranla TEU bazında % 11,9 artış,
- İzmir limanında bir önceki yıla oranla TEU bazında % 2,5 azalış,
- Derince limanında bir önceki yıla oranla TEU bazında % 63,5 azalış olmuştur. İskenderun, Samsun ve Bandırma limanlarında 2005 yılında konteyner elleçlemesi sıfır olarak görülmektedir.

TCDD limanlarında toplamda TEU bazında % 3,9’uk artış olmuştur. 2005 Yılında TCDD’ye bağlı limanlardaki TEU bazında elleçlemenin % 45’i İzmir limanında, % 35’i Mersin limanında ve % 20’si Haydarpaşa limanında yapılmıştır.



Şekil 4.7. 2005 yılında TCDD limanlarındaki TEU bazında elleçleme

Çizelge 4.18. 2005 yılı TCDD limanları konteyner elleçlemesi (TEU) [10]

	Y Ü K L E M E				B O Ş A L T M A					
	20		40		20		40		TOPLA M	
YILLA R	DOLU	BOŞ	DOLU	BOŞ	DOLU	BOŞ	DOLU	BOŞ	ADET	TEU
HAYDARPAŞA										
2004	26.952	19.146	33.810	19.824	49.461	2.293	52.865	3.066	207.417	316.982
2005	31.785	21.380	36.165	19.786	56.422	2.726	53.928	4.279	226.471	340.629
MERSİN										
2004	68.862	3.515	66.053	28.365	39.676	33.074	85.409	14.109	339.063	532.999
2005	79.936	5.470	67.712	38.775	50.868	35.729	94.295	11.361	384.146	596.289
İSKENDERUN										
2004	138	0	16	0	207	0	115	0	476	607
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAMSUN										
2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
İZMİR										
2004	147.126	12.099	112.933	8.901	53.966	104.640	66.816	54.716	561.197	804.563
2005	152.624	3.358	111.466	8.605	49.861	104.216	66.759	50.329	547.218	784.377
DERİNCE										
2004	201	3	296	65	161	0	187	24	937	1.509
2005	71	0	89	0	123	0	88	1	372	550
BANDIRMA										
2004	0	0	9	0	0	0	9	0	18	36
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM										
2004	243.279	34.763	213.117	57.155	143.471	140.007	205.401	71.915	1.109.108	1.656.69 6
2005	264.416	30.208	215.432	67.166	157.274	142.671	215.070	65.970	1.158.207	1.721.84 5

4.2.6. Uluslararası araç (Ro-Ro) taşımalarındaki gelişmeler

Bu taşıma kapsamında, lokomotifler, vagonlar, kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, makineler, nakil vasıtaları da yer almaktadır.

Ülkemizde Ro-Ro taşımaları 1977 yılında Deniz Nakliyatı T.A.Ş. tarafından alınan 2 geminin İtalya hattına konulması ile başlamıştır.

31.12.2005 itibariyle filomuzda toplam 21 adet Ro-Ro gemisi mevcut olup, toplam DWT'u 176.299 toplam GRT'u ise 383.258'dir. Ro-Ro filomuzun DWT bazında, tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde ise; 0-9 yaş arasında 8 adet gemi ile 81.087 DWT, 10-19 yaş arasında 2 adet gemi ile 27.932 DWT, 20-29 yaş arasında 8 adet gemi ile 51.510 DWT ve 30 yaş ve üzerinde ise 3 adet gemi ile 15.770 DWT olduğu görülmektedir. Ro-Ro filomuzun GRT bazında, tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde ise ; 0-9 yaş arasında 8 adet gemi ile 221.892 GRT, 10-19 yaş arasında 2 adet gemi ile 39.378 GRT, 20-29 yaş arasında 8 adet gemi ile 103.009 GRT ve 30 yaş ve üzerinde ise 3 adet gemi ile 18.979 GRT olduğu görülmektedir.

Çizelge 4.19. 2005 yılı Ro-Ro hatları itibariyle araç taşımaları (Adet) [10]

	RO-RO LINES	2004					2005				
		İHRACAT		İTHALAT		TOP.	İHRACAT		İTHALAT		TOP.
		TC	YAB	TC	YAB		TC	YAB	TC	YAB	
KARADENİZ	RİZE-POTİ	2.903	115	2.014	0	3.018	2.561	41	1.045	1	3.648
	TRABZON-SOCHİ	1.609	0	1.903	0	1.609	1.553	0	1.850	0	3.403
	SAMSUN-NOVOROSSISKY	9.734	1.379	8.775	1.202	12.315	11.731	1.897	11.460	1.693	26.781
	ZONGULDAK-CRIMEA	3.541	1.035	3.617	960	5.536	4.352	3.434	4.471	3372	15.629
	TOTAL	17.787	2.529	16.309	2162	22.478	20.197	5.372	18.826	5066	49.461
MARMARA	HAYDARPAŞA-TRIESTE	52.079	2.106	56.027	2.390	112.602	0	0	0	0	0
	PENDİK-TRIESTE	0	0	0	0	0	50.760	2869	51.000	3011	107.640
	AMBARLI-TRIESTE	17.480	2.413	16.358	1.637	37.888	16.339	2.253	12.653	2.088	33.333
	PENDİK-BARI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	69.559	4.519	72.385	4027	150.490	67.099	5.122	63.653	5099	140.973
EGE	ÇEŞME – TRIESTE	15.017	752	11.261	1.250	28.280	16.385	855	11.210	1.141	29.591
	TOTAL	15.017	752	11.261	1.250	28.280	16.385	855	11.210	1.141	29.591
TOTAL		201.248					220.025				

Çizelge 4.19’da 2003, 2004 ve 2005 yıllarındaki Ro-Ro hatlarında taşınan (ihraç ve ithal taşımalar) dolu araç sayıları yer almaktadır.

Ro-Ro hatları 2005 yılında ;

Karadeniz Bölgesinde; Rize-Poti hattında 3.648 araç, Trabzon-Sochi hattında 3.403 araç, Samsun-Novorossisky hattında 26.781 araç ve Zonguldak-Kırım hattında ise 15.629 araç olmak üzere, bölgesel toplam 49.461 araçtır.

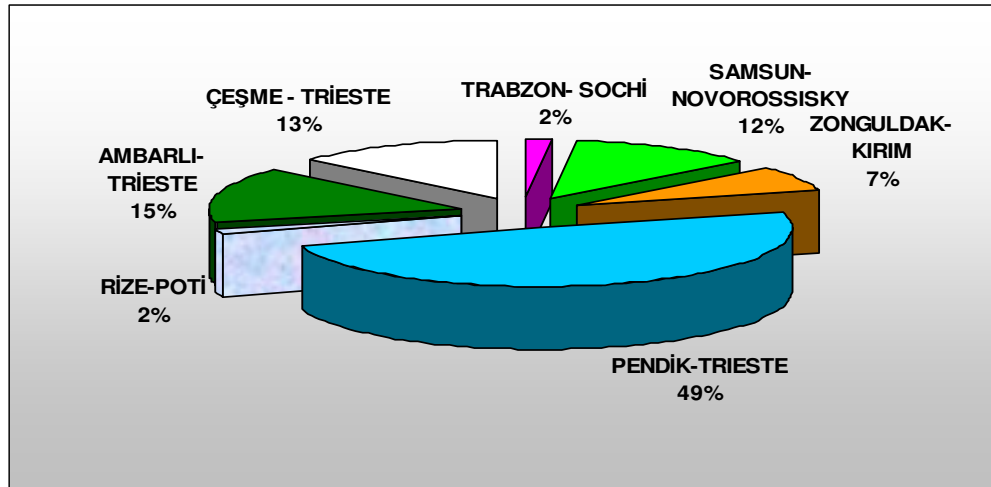
Rize – Poti hattında 1 adet Türk bayraklı ve 35 araç kapasiteli gemi, Trabzon Sochi hattında 1 adet Türk Bayraklı 37 araç kapasiteli, 2 adet yabancı bayraklı 37 araç kapasiteli gemiler, Samsun-Novorossisky hattında 5 adet Türk Bayraklı 392 araç kapasiteli ve Zonguldak – Skadovsk Evpatoria hattında 2 adet Türk Bayraklı 117 araç kapasiteli, 1 adet yabancı bayraklı 33 araç kapasiteli gemiler sefer yapmışlardır [10].

Marmara Bölgesinde; Pendik –Trieste hattında 107.640 araç ve Ambarlı-Trieste hattında 33.333 araç olmak üzere, bölgesel toplam 140.973 araçtır.

Pendik-Trieste hattında 6 adet Türk bayraklı ve 1320 araç kapasiteli gemiler, Ambarlı-Trieste hattında 3adet Türk Bayraklı 530 araç kapasiteli, gemiler sefer yapmışlardır.

Ege Bölgesinde; Çeşme –Trieste hattında 29.591 araç taşınmış olup, bölgesel toplam 29.591 araçtır.

Çeşme-Trieste hattında 3 adet Türk bayraklı ve 395 araç araç kapasiteli gemiler sefer yapmışlardır.



Şekil 4.8. 2005 yılı hatlar itibariyle Ro-Ro ile araç taşıma oranları [10]

2005 Yılı hatlar itibariyle taşınan araç sayılarının yüzdelik oranları sırasıyla, % 49'u Pendik-Trieste, % 15 Ambarlı-Trieste, % 13 Çeşme-Trieste, % 12 Samsun-Novorossisky, % 7 Zonguldak-Kırım, % 2 Rize-Poti ve % 2 Trabzon –Sochi hatlarında taşınmıştır.

Kombine taşımacılığın en önemli ve işlevsel türü olan Ro-Ro taşımacılığı ülkemizin coğrafi konumunun avantajıyla karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığımıza yeni çıkış yolları ve güzergahlar sunmaktadır. Bunun en güzel örneği 12 yıldır istikrarlı bir şekilde gelişen Haydarpaşa-Trieste hattı ülkemizin AB ülkelerine giden taşıtlarımızın en çok tercih ettiği güzergah olmuştur.

AB'nin 2001 tarihinde yayınlanan (White Paper) kalkınma planında, taşımacılığın karayolundan kombine taşımacılığına kaydırılması, Ro-Ro taşımacılığına özel önem ve teşvik verilmesini öngörmüştür. İtalya'da ulusal taşımacılığı Ro-Ro hattına dönüştürülmesini sağlayan Kısa Yol Deniz Taşımacılığı da giderek önem kazanmaya başlamıştır.

4.3. Limanlar

Denizyolu taşımacılığının en önemli alt yapısını oluşturan limanlar, ticarete konu olan malların ekonomiye giriş-çıkış yaptığı kapılardır. Ülkemizde uluslararası ticaretin büyük bir bölümü en ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. İthalat ve ihracatımızın % 87,6'sının denizyolu ile yapılması, dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan ülkemizde limanlarımızın önemi giderek artmaktadır.

Ülkemiz kıyı alanlarında yapımı planlanan kıyı tesislerine (liman, iskele, rıhtım, yat limanı, tersane, yat çekçek yeri, gemi söküm yeri, balıkçı barınağı, yanaşma, deniz dolgusu vb.) ilişkin talepler, Bayındırlık ve İskan Bakanlığının 04.09.1996 tarih ve 1317/10713 sayılı Genelgesi ekindeki “Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Yapılarında Uygulanacak Prosedür”e göre değerlendirilmektedir.

Bu kapsamda, anılan prosedüre göre; yatırımcı, genel olarak yapılacak yapının tüm boyutlarını ve özelliklerini 1/5000 veya 1/1000 ölçekli “Teklif Vaziyet Planı” ile yapılacak yapı hakkındaki gerekli açıklamaları ve yöresel bilgileri içeren “Gerekçe Raporu”nu hazırlayarak ilgili Valiliğe müracaatta bulunmakta, Valilik talebi inceleyerek gerekçeli görüşü ile birlikte diğer bilgi ve belgeleri ekleyerek teklifi Bayındırlık ve İskan Bakanlığına göndermekte olup, anılan Bakanlıkça Müsteşarlığımız da dahil ilgili Kurum/Kuruluşların görüşleri alınarak, uygun bulunması halinde 1/1000 ölçekli imar planını onaylamaktadır. Müteakiben tesise ait uygulama projeleri Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü’nce onaylanmakta ve Müsteşarlığımızdan “İşletme İzni” alınmaktadır [3].

İthalat, ihracat, yurtiçi ticaret ve transit taşımacılıkta önemli yeri olan limanlarımızdan demiryolu bağlantısı olan yedi liman TCDD tarafından, demiryolu bağlantısı olmayan diğer limanlar ve iskeleler ise Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Özel Sektör ve Belediyeler tarafından işletilmektedir. Uzun bir süredir özelleştirme kapsamında olan TDI’nin; Tekirdağ, Rize, Ordu, Sinop, Giresun ve Hopa limanları 1997, Antalya Limanı 1998, Marmaris ve Alanya limanları 2000, Çeşme Kuşadası,

Dikili ve Trabzon limanları ise 2003 yılında 30 yıllık “İşletme Hakkı Devri Yöntemi” ile özelleştirildi. Demiryolu bağlantılı olup TCDD tarafından işletilen limanlardan Haydarpaşa dışındaki diğer altı liman özelleştirme kapsamına alınmış olup, şu ana kadar Mersin ve İskenderun limanlarının ihaleleri yapılmış ve onay aşamasındadır. Samsun Limanı özelleştirme ihalesi iptal edilmiş olup, İzmir Limanı için ihale ilanına çıkmıştır [3].

Uluslararası deniz taşımacılığına açık liman tesislerimiz 1 Temmuz 2004 tarihinde tüm dünyada uygulamaya giren ISPS Kod kapsamında güvenlik değerlendirmelerini yapmak ve bu değerlendirmelere göre hazırlanan Liman Tesisi Güvenlik Planlarına sahip olmak zorundadırlar. Aksi halde bu limanlar güvensiz liman olarak değerlendirilmekte ve bu limandaki deniz ticareti olumsuz yönde etkilenmektedir. Bu amaçla Denizcilik Müsteşarlığı tarafından liman tesislerini ISPS Kod’a uygun hale getirmek amacıyla 2003 ve 2004 yıllarında çok yoğun bir çalışma yapılmış ve büyük ölçüde liman tesisleri ISPS Kod ile kapsanmıştır.

Günümüzde IMO tarafından liman tesislerine yönelik standartlar belirlenmeye ve yeni kurallar oluşturulmaya başlanmıştır. Bu konuda ilk uygulama ISPS Kod ile başlatılmış olup, bu standartlara uymayan liman tesislerinin uluslararası ticareti etkilenir hale gelmiştir. IMO tarafından oluşturulan Konvansiyonlar tamamen gemilere yönelik iken, ISPS kod sonrasında liman tesisleri de artık SOLAS konvansiyonuna girmiş bulunmaktadır. Limanlar denizciliğin ilk iki konusu içerisinde yer almakta olup, tüm limanların uluslar arası standartlar altında işletilmesi büyük önem arz etmekte ve uluslar arası bir faaliyet olan denizcilik açısından faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Çizelge 4.20. Kamuya ait liman tesisleri ve iskeleler [3]

SIRA NO	SORUMLU LİMAN BAŞKANLIĞI	TESİSİN ADI
1	İstanbul	Haydarpaşa Limanı
2	İstanbul	TDİ İstanbul Limanı
3	İzmit	Derince Limanı
4	İzmit	Karayolları Tavşancıl Asfalt İskelesi
5	İzmit	Tüpraş İzmit Rafineri Tesisleri
6	İzmit	Tüpraş Körfez Sıvı Yük İskelesi
7	Kdz. Ereğli	Erdemir Limanı
8	Kdz. Ereğli	TTK Ereğli Limanı
9	Silivri	Botaş LNG Terminali
10	Silivri	Marmara Ereğlisi Askeri İskele
11	Silivri	Marmara Ereğlisi Karayolları İskelesi
12	Yalova	Çınarcık Yolcu Vapuru İskelesi
13	Yalova	Yalova Hızlı Feribot İskelesi
14	Yalova	Yalova Yolcu Vapuru İskelesi
15	Zonguldak	TTK Zonguldak Limanı
16	Aliağa	Limaş Liman İşletmeleri
17	Aliağa	Petkim Limanı
18	Aliağa	Tüpraş Limanı
19	İzmir	TCDD Alsancak Limanı
20	Güllük	Güllük Limanı
21	Botaş	Botaş Limanı
22	İskenderun	Asfalt İskelesi
23	İskenderun	TCDD İskenderun Limanı
24	Mersin	TCDD Mersin Limanı
25	Taşucu	Seka Taşucu Limanı
26	Bandırma	TCDD Bandırma Limanı
27	Çanakkale	Çanakkale Yük İskelesi
28	Çanakkale	TDİ Kabatepe Limanı
29	Gelibolu	TDİ Lapseki İskelesi
30	Gökçeada	Gökçeada Kuzu Limanı
31	Gökçeada	Uğurlu Köyü Feribot İskelesi
32	Antalya	Ant Şamandıra Tesisleri
33	Antalya	Ortadoğu Antalya Limanı
34	Samsun	Samsun Limanı
35	Samsun	Tügsaş Limanı

Çizelge 4.21. Belediyelere ait liman tesisleri ve iskeleler [3]

SIRA NO	SORUMLU LİMAN BAŞKANLIĞI	TESİSİN ADI
1	İzmit	Körfez Belediyesi Rıhtımı
2	Kdz. Ereğli	Kdz. Ereğli Belediye Bozhane İskelesi
3	Silivri	Silivri Belediye İskelesi
4	Datça	Datça İskelesi
5	Fethiye	Fethiye İskelesi
6	Anamur	Anamur İskelesi
7	Taşucu	Taşucu Belediye Limanı
8	Ayvalık	Ayvalık Belediye Limanı
9	Erdek	Erdek Şehir İskelesi
10	Gelibolu	Çardak İskelesi
11	Gelibolu	Gelibolu İskelesi
12	Gemlik	Gemlik Belediye İskelesi
13	Karabiga	Karabiga Belediye Limanı
14	Amasra	Amasra Limanı
15	Amasra	Kurucaşile Balıkçı Barınağı
16	Ayancık	Ayancık İskelesi
17	Ayancık	Ayancık Usta Burnu Barınağı
18	Bartın	Bartın Limanı
19	Cide	Cide Limanı
20	İnebolu	İnebolu Limanı
21	Ünye	Ünye Limanı
22	Giresun	Bulancak İskelesi
23	Hopa	Fındıklı İskelesi
24	Trabzon	Akçaabat İskelesi

Çizelge 4.22. Özele ait liman tesisleri ve iskeleler [3]

SIRA NO	SORUMLU LİMAN BAŞKANLIĞI	TESİSİN ADI
1	Ambarlı	Akçansa Limanı
2	Ambarlı	Ambarlı Depolama Hizmetleri
3	Ambarlı	Anadolu Çimentoları A.Ş.
4	Ambarlı	Aygaz A.Ş. LPG Depolama
5	Ambarlı	Çekisan
6	Ambarlı	Kumport Ambarlı Limanı
7	Ambarlı	Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği
8	Ambarlı	Marport Liman İşletmeciliği
9	Ambarlı	Petrol Ofisi Haramidere Tesisleri
10	Ambarlı	Total Haramidere Tesisleri
11	İstanbul	Anadolu Yakası Kumcuları İskelesi
12	İstanbul	Mobil Oil Serviburnu İskelesi
13	İstanbul	Petrol Ofisi Çubuklu Tesisleri
14	İstanbul	Zeyport
15	İzmit	Akçansa Yalova Çimento Terminali İskelesi
16	İzmit	Aksa Liman Tesisleri
17	İzmit	Aktaş Hammadde Dolum Tesisleri
18	İzmit	Alemdar Diliskelesi
19	İzmit	Altıntel Melamin İskelesi
20	İzmit	Aygaz Yarımca Dolum Tesisleri
21	İzmit	Çolakoglu Metalurji Tesisleri
22	İzmit	Diler Liman Tesisleri
23	İzmit	Evyap Port
24	İzmit	Ford Otosan Yeniköy İskelesi
25	İzmit	Gübretaş Tesisleri
26	İzmit	Habaş Terminali
27	İzmit	İgşaş Liman Tesisleri
28	İzmit	Kızılkaya Limanı
29	İzmit	Koruma Klor Alkali Tesisleri
30	İzmit	Kroman Çelik Liman Tesisleri
31	İzmit	Lafarge Aslan Çimento İskelesi
32	İzmit	Limaş Liman Tesisleri
33	İzmit	Marmara Transport İskelesi
34	İzmit	Milangaz Şamandıra Tesisleri
35	İzmit	Nuh Çimento Liman Tesisleri
36	İzmit	Opay Platform İskelesi
37	İzmit	Petline Platformu
38	İzmit	Petrol Ofisi Derince İskelesi
39	İzmit	Poliport
40	İzmit	Sedef Konteyner Terminali ve Liman Tesisleri
41	İzmit	Shell Derince Tesisleri
42	İzmit	Solventaş İskelesi
43	İzmit	Total Gebze Terminali
44	İzmit	Turkuaz İskelesi
45	İzmit	Yalova Elyaf İskelesi
46	İzmit	Yarımca Rota Limanı
47	Kdz. Ereğli	Erdem Ereğli Çimento Özel Limanı
48	Silivri	Bütangaz Terminali
49	Tekirdağ	Akport Tekirdağ Limanı
50	Tekirdağ	Martaş Tekirdağ Limanı
51	Tuzla	Çayırova Can Sanayi İskelesi
52	Tuzla	Gisaş Tuzla İskelesi
53	Tuzla	Un Ro-Ro Pendik Limanı
54	Aliğa	Ege Çelik Limanı
55	Aliğa	Ege Gübre Limanı

Çizelge 4.22. (Devam) Özele ait liman tesisleri ve iskeleler [3]

SIRA NO	SORUMLU LİMAN BAŞKANLIĞI	TESİSİN ADI
56	Aliğa	Ege Gaz LNG Terminali
57	Aliğa	Habaş İskelesi
58	Aliğa	İdç Limanı
59	Aliğa	Petrol Ofisi Aliğa tesisleri
60	Aliğa	Total Oil İskelesi
61	Bodrum	Doğuş Turgut Reis Marina
62	Çeşme	Çeşme Limanı
63	Dikili	Dikili İskelesi
64	Göcek	Mopak İskelesi
65	Kuşadası	Kuşadası Limanı
66	Marmaris	Marmaris Limanı
67	Anamur	Bozyazı Balıkçı Barınağı
68	Botaş	Toros Terminali
69	İskenderun	Advansa Sasa Polyester Tesisleri
70	İskenderun	Çekisan Şamandırası
71	İskenderun	Gübretaş Sarıseki İskelesi
72	İskenderun	İsdemir Limanı
73	İskenderun	Orhan Ekinci İskelesi
74	İskenderun	Yazıcı İskelesi
75	Mersin	Ataş Terminali
76	Mersin	Mesbaş Rıhtımı
77	Bandırma	Bağfas İskelesi
78	Çanakkale	Akçansa Liman Tesisi
79	Gemlik	Borusan Limanı
80	Gemlik	Bp Gemlik İskelesi
81	Gemlik	Gemlik Gübre Limanı
82	Gemlik	Gemport
83	Karabiga	İçdaş Limanı
84	Alanya	Alanya İskelesi
85	Antalya	Antalya Limanı Serbest Bölge Rıhtımı
86	Antalya	Çekisan Şamandırası
87	Antalya	Moil Şamandıra Platformu
88	Antalya	Poaş Antalya Şamandıra Terminali
89	Finike	Finike Setur Marina
90	Kemer	Park Marina
91	Gerze	Sürsan Şamandırası
92	Ordu	Ordu Limanı
93	Samsun	Aygaz Şamandıraları
94	Samsun	Petrol Ofisi Şamandıraları
95	Samsun	Total Oil Şamandırası
96	Samsun	Yıldız Entegre Ağaç Sanayi Şamandırası
97	Sinop	Sinop Limanı
98	Giresun	Giresun Limanı
99	Hopa	Hopa Limanı
100	Rize	Riport
101	Rize	Ünye Çimento Tesisi Limanı
102	Trabzon	Poaş Şamandıra Tesisleri
103	Trabzon	Trabzon Limanı
104	Trabzon	Yomra Balıkçı Barınağı

5. GEMİ İNŞA SANAYİİ VE ÜLKE EKONOMİSİNE KATKISI

Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası rekabetin yoğun bir şekilde hissedildiği denizyolu taşımacılığının temel elemanları gemi ve limanlardır. İkinci dünya savaşından sonra değişik zorunluluk, istek ve teknolojik gelişmeler, farklı tip ve büyüklükte ticaret gemilerinin inşa edilmesine neden olmuştur. Tanker ve dökme yük gemilerinin ekonomik sorunları; seferlerinin gidiş veya dönüş olarak yarısını boş olarak yapmalarının kaçınılmaz olmasıdır. Ayrıca ticari yük çeşitlerinin artması sonucu tek tip yüke yönelik taşımacılıkla, gemilerin ekonomik kayıplara uğramalarını önlemek amacıyla değişik türden yükleri taşımaya elverişli çok maksatlı gemilerin yapımına yönelmek zorunlu hale gelmiştir. Diğer taraftan klasik yük gemilerinin ömürlerinin önemli bir bölümünü limanlarda geçirmeleri, teknolojik gelişmeler ve değişen ekonomik koşullar denizyolu taşımacılığını yapısal değişikliklere zorlamıştır. Bu nedenle armatörler ve gemi inşaatçılar yük elleçleme, limanda kalış ve boş seyir süreleri daha az olan gemi tasarımlarına yönelmişlerdir. Yapım maliyetleri daha yüksek olmasına karşın; sefer ve limanda kalış süreleri daha az olan, güvenli ve ekonomik taşımacılık yapmaya uygun gemi tipleri, hızlı bir gelişme göstererek yaygınlaşmaya başlamıştır. Bu nedenle şilep diye bilinen klasik yük gemileri eski önemlerini kaybetmişlerdir. Bunların yerine birim yük taşımacılığı yapan ve değişik tipten yükleri taşımaya elverişli gemiler tercih edilmeye başlanmıştır. Böylece kuru, dökme ve sıvı yükleri taşıyabilen çok maksatlı gemiler geliştirilmiştir. Maden cevheri, dökme yük ve sıvı yükleri taşımaya elverişli OBO diye bilinen gemiler yaygınlaşmaya başlamıştır. Birim yük taşımacılığı ile taşınan yükler taşıma şekillerine göre; konteyner, Ro-Ro, Lash, ITBS (İtmeli ve Çekmeli Römorkör-Mavna Sistemi) gibi elleçleme ve sefer süreleri daha kısa olan gemi tipleri tercih edilmeye başlanmıştır. Ayrıca birbirini tamamlayan ve besleyen karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığının entegrasyonu ile kombine taşımacılık giderek önemini artırmış bulunmaktadır.

Karayolu, demiryolu, denizyolu gibi değişik ulaştırma türlerinin bütünleşmesi eğilimiyle çağımıza egemen olması öngörülen kombine taşımacılıkta, birim yük

kavramı ile konteynercilik bir çığır amış durumdadır. Bu bağlamda denizyolu taşımacılığında eskiden limandan limana olan taşımacılık, artık malın üretildiği yerden tüketildiği yere kadar uzanan fabrikadan mağazaya veya daha çok bilinen şekli ile kapıdan kapıya taşımacılık şekline dönüşmüştür.

Dünya sıralamasında 24. olan Türk Ticaret Filosu yaşlı ve rekabet şansı az olan gemilerden oluşmaktadır. Denizyolu taşımacılığının payını arttıracak yeni ve modern gemilere olan ihtiyaımızın büyük bir kısmını tersanelerimizde gemi inşa ederek karşılayacağımızdan, gemi inşa sanayiini belirli ölçüde incelememiz gerekir. Türkiye gemi inşa sanayi sırasıyla; yapım ve bakım-onarım tersaneleri, yat çekerek yerleri, yan sanayi ve malzeme tedarikçilerinden oluşmaktadır. Gemi inşa sanayi, döviz ve yabancı sermaye girdisi, teknoloji transferi, yan sanayiinin gelişimi, istihdam sağlaması, ticaret filosunun desteklenmesi ve stratejik önemi nedeniyle ülke kalkınmasında önemli bir yere sahiptir [10].

5.1. Türk Tersanelerinin Tarihçesi

5.1.1. Osmanlı Dönemi

Türk Ulusunun denizcilikle tanışması, 1071 yılında Malazgirt Zaferinden sonra Anadolu'ya yayılarak kuzeyde Sinop'a, güneyde Alanya'ya, batıda İzmir'e ulaşmalarıyla başlamıştır. 1081 yılında İzmir'e ulaşan akabey İzmir çevresinde müstakil bir beylik kurmuştur. Denizciliğe merak salan akabey ilk Türk Deniz Filosunu kurmayı başarmış, gemilerini ise bölgedeki eski tersanelerden yararlanarak inşa ettirdiği değerlendirilmektedir.

Daha sonra Selçuklular, Akdeniz'de Antalya, Alanya limanları ile Karadeniz'de Sinop limanını kullanmaya başlamışlardır. Bu limanları yabancı deniz filolarından korumak için ortaya çıkan ihtiyaçla 1150 yıllarında kendi savaş gemilerini inşa etmek amacıyla tersaneler kurmuşlardır. İlk Türk Tersanesi olarak Alanya Tersanesi, ikinci olarak da Sinop Tersanesi tarih yaprakları arasında yerini almıştır.

Selçuklulardan sonraki beylikler döneminde Venedikliler, Cenevizliler ve Bizanslılara karşı deniz savaşlarında kullanılan gemilerin Ege sahillerinde kurulan küçük tersanelerde inşa edildiği bilinmektedir.

Söğüt Bölgesine yerleşmiş olan Osmanlı Beyliği zaman içerisinde devlet haline dönüşerek zamanla Marmara kıyılarına ve denize ulaşmışlardır. Bu süreçte ilk tersane, Karamürsel’de kurulmuş, Karesi Beyliği’nden getirilen ustalarla yeni gemiler inşa ettirilmiştir. Karamürsel’deki tersaneye ilaveten Edincik ve İzmit’te de küçük çaplı iki tersane daha kurulmuştur.

Karesi Beyliği’nin Osmanlı Devletine katılmasından sonra Çanakkale ve çevresine yayılan Osmanlılar, 1354 yılında Rumeli’ye geçerek Trakya’da da ilerlemişler ve Gelibolu’da bir deniz üssü ile bir tersane kurmuşlardır. 1390 yılında kurulan Gelibolu Tersanesi inşa ettiği bir çok gemi ile o devrin önemli tersaneleri arasında ün yapmıştır. İstanbul’un fethinde kullanılan gemilerden bir çoğu Gelibolu Tersanesinde inşa edilmiştir.

İstanbul’un fethinden sonra Haliç’te bir tersane kurulmasına karar verilmiş ve ilk tersane tesisleri 1455 yılında Kadırga semtinde kurulmuştur. 1462 yılında Kasımpaşa sırtlarında gemi inşa tezgahları kurulması kararı alınmış ve halen Camialtı ve Taşkızak tersaneleri adıyla anılan tersaneler 1463 yılında faaliyete geçmiştir. İstanbul Tersanesi adıyla faaliyete geçen bu tersane, zaman içinde çeşitli gelişmelere sahne olmuş, Akdeniz’i hükümranlığı altında tutan Osmanlı Donanmasının gemileri bu tersanenin taş havuzlarında inşa edilmiştir.

Haliç’te kurulu İstanbul Tersanesi, 16. yüzyılda dünyanın en büyük tersanesi olarak tarih literatüründe yerini almıştır. 1874 yılında ilk çelik tekne gemi inşa edilmiş, müteakiben 1886 yılında ilk denizaltının montaj olarak inşası gerçekleştirilmiştir [10].

Yine, Osmanlı sınırları içerisinde ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda Rusçuk, Süveyş ve Birecik tersaneleri kurulmuş, ayrıca İzmit’ten Trabzon’a, Kefe’ye

Batum'a, Gelibolu'dan İzmir'e ve Alanya'ya, İskenderiye'den Tunus'a kadar bir çok tersane ile Donanma'ya hizmet verilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde devlete ait 86 adet tersane olduğu bilinmekte olup, çöküş döneminin başlamasıyla birlikte tersanecilik faaliyetleri durma noktasına gelmiş, ardı ardına yaşanan Türk-Yunan savaşı, Balkan Savaşları ve sonrasında, I. Dünya savaşından sonra İstanbul'un işgal edilmesi ile işgal kuvvetleri tarafından tersanelerimiz tahrip edilerek kullanılmayacak duruma getirilmiştir.

5.1.2. Cumhuriyet Dönemi

Cumhuriyetimizin ilanından sonra Haliç'te bulunan Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri onarılmaya başlanmıştır. I. Dünya Savaşı sırasında Osmanlı İmparatorluğuna ilhak eden Yavuz ve Hamidiye zırhlılarının onarım ve havuzlama çalışmaları için İzmit Körfezi'nde yer tespiti yapılarak 1926 yılında Gölcük Tersanesini kurma çalışmaları başlatılmıştır.

1960'lı yılların başlarına kadar sadece Denizcilik İşletmelerine ait Haliç ve Camialtı Tersanelerinde kamuya ait ufak tonajlı gemiler ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na ait Taşkızak ve Gölcük Askeri Tersanelerinde yine Deniz Kuvvetlerimizin ihtiyacı olan küçük tonajlı yardımcı sınıf gemilerin inşaları ile harp gemilerimizin bakım onarımları gerçekleştirilmiştir.

Hali hazırda Ülkemizde Kamuya ait Camialtı , Haliç ve Taşkızak Tersaneleri ile İstanbul Tersanesi, Gölcük Tersanesi, Alaybey Tersanesi olmak üzere Deniz Kuvvetlerimize ait 3 adet askeri tersane mevcuttur [10].

1950'li yıllarda çekek yerlerinde bakım onarım faaliyetleri sürdürmek amacıyla Haliç ve İstanbul Boğazı'nda kurulan Özel Sektör Tersaneleri, 1960'lı yılların sonlarına doğru gelişme göstererek küçük tonajlı gemi inşalarına başlamışlardır. Bu yıllarda, Türkiye Gemi İnşa Sanayiinin 60.000 DWT olan yeni gemi inşa kapasitesinin artırılması, gelecekte Ülkemizin ihtiyaçlarının değerlendirilmesi

sonucu yan sanayisi ile birlikte uygun bir yapılanma çerçevesi dikkate alınarak 1969 yılında çıkartılan Bakanlar Kurulu Kararı ile Tuzla Aydınli Koyu “Özel Sektör Tersaneler Bölgesi” olarak ilan edilmiştir.

1976 yılından itibaren Haliç ve İstanbul Boğazı’nda kurulu olan Özel Sektör Tersaneleri ile tersanecilik faaliyetine yeni olarak başlayacak müteşebbislere Tuzla Aydınli Koyu’nda yer tahsisleri yapılmaya başlanmıştır. Bölgenin alt yapısı tamamlanmamış olmasına rağmen, Tersanelerimiz 1983 yılından itibaren kendilerine tahsis edilen Hazine arazileri üzerinde 49 yıllık İrtifak Hakkı tesisi kurularak “Özel Sektör Tersaneler Bölgesi”nde yerleşmeye başlamışlardır. Bu bölgede faaliyete başlayan tersanelerimiz Devletten ciddi anlamda bir destek almaksızın bir yandan alt yapı yatırımlarını tamamlamaya çalışmışlar, bir yandan gelişen teknolojiye uyum sağlarken, diğer yandan faaliyet amaçları gereği bakım onarım ve yeni gemi inşa faaliyetlerini gerçekleştirmişlerdir.

Özel Sektöre ait, Marmara’daki Tuzla Özel Sektör Tersaneler Bölgesinde 37, İstanbul’da 1 adet, Karabiga ve Gelibolu da toplam 2 adet, Körfez/Kocaeli’nde 1 adet, Ordu/Ünye’de 1 adet, Trabzon’da 1 adet, Karadeniz. Ereğli’de 5 adet olmak üzere toplam 48 adet tersane mevcuttur.

Ayrıca, yine başta Marmara Bölgesi olmak üzere Karadeniz Bölgesinde Trabzon, Samsun ve Sinop’ta çeşitli çekek yerleri mevcuttur.

5.2. Türkiye’de Özel Sektör Tersanelerinin Genel Durumu

1983 yılından itibaren yeni oluşumları içinde kendilerine tahsis edilen arazilerin alt yapı yatırımları ile uluslararası rekabete yönelik teknolojik gelişimlere yönelik yatırımlarını büyük ölçüde kendi öz kaynakları ile gerçekleştirmeye çalışan Tersanecilerimiz, gerek Türk Bayraklı ve gerekse ihracata yönelik bakım onarım ve gemi inşa faaliyetlerini zorluklara rağmen yerine getirmeye çalışmışlardır [10].

1983 yıllarında ülkemizin ihtiyaçları doğrultusunda yurtdışından kullanılmış gemi ithalinin teşvik görür olması, 1994 yılında ülkemizde yaşanan ekonomik krizin sarsıntıları, 1997 yılında ortaya çıkan navlun krizi ile Denizcilik Sektörünün dar boğaza girmesi, müteakiben ülkemizin Dünya Ticaret Örgütü ile imzaladığı bir sözleşme uyarınca 31.07.1998 tarihinde kaldırılan Devlet Destekleri, Tersanelerimizin gelişiminde ve rekabet edebilirliklerinde olumsuz rol oynamıştır.

Ülkemizde yaşanan bu olumsuz gelişmeler sürerken Romanya ve Rusya ekonomik krizleri ile başlayan ve Çin Krizi ile gelişerek global bir boyut kazanan ekonomik kriz, tüm ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de bütün sektörlerle büyük bir darbe vururken, Denizcilik Sektörü ile Gemi İnşa Sanayiimizi de ciddi ölçüde etkisi altına almış ve Gemi İnşa Sanayiinde VII. Beş Yıllık Kalkınma Planında öngörülen hedeflere ulaşamamasına neden olmuştur [10].

Ancak, bu süreçte Tersanelerimiz meslek içi eğitime önem vererek bir çoğu Uluslararası kalite belgelerini almışlar ve dikkatli bir politika ile teknolojik gelişimlere uyum sağlamaya çalışarak ayakta kalmayı başarmışlardır.

Başlangıçta Türk Deniz Ticaret Filosu'nun ihtiyaçlarını karşılamak üzere faaliyet gösteren bu sektör günümüzde başta Avrupa ülkeleri olmak üzere Dünya ülkeleri arasında kendini teknolojik yönden kanıtlayarak büyük ihracat potansiyeli kazanmıştır. Günümüzde 1.000.000 DWT yeni gemi inşa, 10 Milyon DWT bakım onarım kapasitesine sahip Tersanelerimiz, 2000 ve 2001 yıllarında ülkemizde yaşanan ekonomik krizde uygulamış olduğu politikalarla ihracata yönelmişler ve yıllardır % 17'ler seviyelerindeki kapasite kullanım oranlarını 2001 yılında % 25'e, 2002 yılında % 57'ye ve 2005 yılında ise % 70'ler seviyelerine çıkartmışlardır [10].

Endüstrinin ağır sanayi kolunda yer alan Türk Gemi İnşa Sanayii kapasitesine bakıldığında;

Yılda ;

- ✓ 1.000.000 DWT'luk gemi inşa kapasitesi,
- ✓ Yeni gemi inşa ve bakım - onarım faaliyetlerinde Toplam 400.000 Ton Çelik İşleme,
- ✓ 35.000 DWT'a kadar yeni gemi inşası,
- ✓ Mega yatlar ile Gezinti Tekneleri inşaları,
- ✓ 7.500.000 DWT'luk Bakım – Onarım Kapasitesi,
- ✓ 100.000 Tona kadar kaldırma kapasitesine sahip çeşitli büyüklüklerde yüzer havuz,

İmkan ve kapasitelerine sahip olduğu görülmektedir [10].

Bu imkanlar sayesinde, yurtdışına ihraç etmek üzere inşa ettiği gemiler ve yabancı bayraklı gemilerin bakım -onarımları ile ülkemize döviz girdisi, uluslararası rekabet gücünün artırılması için teknoloji transferi, inşa ettiği askeri gemiler ve aynı zamanda savaş veya olağanüstü durumlarda Deniz Kuvvetlerimize vereceği hizmetlerle ülke savunmasına katkı ile istihdam oluşturulmasına büyük katkı sağlanmaktadır.

5.3. Yeni Gemi İnşaa

Türkiye’de tersanelerin gemi inşa faaliyetleri Dünyada olduğu gibi arz-talep dengesine uygun olarak yürümektedir. Son yıllarda dünyamızda yaşanan tanker faciaları ile yolcu gemilerinin karıştığı kazalardan sonra IMO tarafından yapılan çalışmalarla, denizde seyir, can, mal ve çevrenin korunması amaçlarına dayalı MARPOL Kuralları ve SOLAS Konvansiyonuna bir çok değişiklik getirilmiş ve Bayrak Devletleri tarafından uyulması zorunlu olan bu kuralların kısa sürede hayata geçirilmesi istenmiştir.

Bu kurallar; Tankerlerin çift cidarlı olarak inşa edilmesi gerekliliğini getirirken, 15 yaş üstü gemilerin 2005 yılından itibaren seferden men edilmesi yolundaki çalışmalar, 1982 MARPOL Sözleşmesi ile inşa edilmiş olan tankerler ve yolcu

gemilerinin bu kapsama alınması, 1995 yılı MARPOL Sözleşmesi kapsamında inşa edilen tek cidarlı tankerler ile diğer yük ve yolcu gemileri 2015 yılından sonra sefere çıkamaması zorunluluğunu getirmiştir.

Hatta AB ülkeleri IMO'ya yapmış oldukları başvuru ile bu tarihin 2010 yılına çekilmesini talep etmişlerdir. Söz konusu kuralların getirdiği zorunluluklar karşısında bir çok yabancı armatör, navlun pazarını kaybetmemek için süratle yeni gemi inşa siparişleri vermişlerdir. Şu anda dünyada bir çok tersanenin 2008 yılına kadar dolu olduğu bilinmektedir. Gelişmeleri izleyen Türk Özel Sektör Tersaneleri, kısa sürede teknolojik olarak kendilerini yenilemişler ve başta Avrupa ülkeleri olmak üzere bir çok yabancı ülkeden siparişler almışlardır. Ülkemizin dünya pazar payı oranını arttırmak amacı ile 1997 yılından bu yana Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü; Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarında yeni tersane yerleri araştırmaları yapmaktadır.

Yukarıda belirtildiği gibi tersanelerin çoğunluğu Marmara Bölgesine sıkışmışlar ve yer darlığı nedeni ile kapasite artırımına gidememektedirler. Kore ve Çin gibi ülkeler yeni gemi inşa pazar paylarını arttırmak amacıyla kapasite artışı çalışmalarını sürdürmektedirler.

Türk Özel Sektör Tersanelerinde 1995 yılından günümüze kadar muhtelif tip ve tonajlarda Toplam 1750.763 DWT'lık 384 adet Türk ve yabancı bayraklı,

- Petrol ürün tankerleri,
- Krom nikel tanklı kimyasal tankerler ,
- Ağır yük gemileri,
- Konteyner gemileri,
- Çok ve özel amaçlı gemiler,
- Askeri gemiler,
- Balıkçı gemileri,
- Açık deniz ikmal gemileri,

- Römorkörler,
- Mega yatlar ile diğer yat ve gezinti tekneleri,

Çeşitli klas kuruluşlarının kontrolünde, uluslararası standartlarda inşa edilmiş ve bir çok geminin tamir ve bakımı ile Petrol Platformları da dahil tadilatları yapılmıştır.

Türk Tersaneleri, küçük tonajlı Kimyasal Tanker inşasında Avrupa’da Birinci, Mega Yat inşasında ise Dünya sıralamasında Dördüncü sırada yer almaktadır [10].

Çizelge 5.1. 1995-2005 yılları gemi inşası [10].

YILLAR	YERLİ ADET	YERLİ TONAJ	İHRAÇ ADET	İHRAÇ TONAJ	TOPLAM ADET	TOPLAM TONAJ
1995	11	25.850	6	11.234	17	37.084
1996	9	62.293	9	39.396	18	101.689
1997	14	88.450	11	76.887	25	165.337
1998	16	73.950	10	59.600	26	133.550
1999	16	109.970	7	54.700	23	164.670
2000	11	53.400	6	35.100	17	88.500
2001	25	101.750	14	45.380	39	147.130
2002	18	87.920	20	49.655	38	136.945
2003	25	145.400	19	110.102	44	255.502
2004	27	112.066	32	77.688	59	189.754
2005	35	156.429	43	174.173	78	330.602

Halen Tersanelerimizde 59 adedi ihraç olmak üzere toplam 122 adet geminin inşası sürmektedir.

Çizelge 5.2. 2001-2005 yılları bakım onarım faaliyetleri [10].

	DWT	Yerli (adet)	İhraç(adet)	Toplam (adet)
2001	2,191,860	241	342	583
2002	5,181,446	409	243	652
2003	7,254,154	386	505	891
2004	7,097,446	834	533	1367
2005	HALEN	ÇALIŞMA	DEVAM	EDİYOR

Çizelge 5.3 . 2001-2003 yılları istihdam değerleri [10].

YILLAR	TAM KAPASİTEYE GÖRE	KULLANILAN KAPASİTEYE GÖRE	GENEL İSTİHDAM ORANI
2001	25.000	5.750	%23
2002	25.000	13.545	%54
2003	25.000	14.150	%57
2004	25.000	14.750	%59
2005	25.000	24.200	%97

Tersanelerimizde inşa edilen gemilerde ortalama % 51 oranında yerli yan sanayii kullanılmaktadır. Bunlar;

- Elektrik malzemeleri donatımı
- Kollektörler ve filtreler
- Galvanizleme
- Gemi kabloları
- Çapa, zincir, baba, kilit donanımları
- Dizel jenaratör imalatı
- Elektrik pano ve tabloları
- Yangın söndürme sistemleri
- Yanmaz panel imalatları
- Çeşitli valflar, armatürler, ısınma sistemleri
- Basınçlı kap imalatları
- Çeşitli pompalar
- İzolasyon malzemeleri

- Lumbuz ve benzeri paslanmaz malzemeler
- Boru imalatları
- Buzluk ve soğutma üniteleri
- Ambar kapakları
- İrgatlar
- Hidrolik üniteler
- Çeşitli devre hortumları
- Yaşam mahalleri kullanım cihazları
- Mutfak ekipmanları
- Islak üniteler
- Marangozluk ve çeşitli mefruşat işleri ülkemizdeki üretici firmalardan temin edilmektedir [10].

5.4. Gemi İnşa Sanayiinin Ekonomiye Katkısı ve Geleceğe Bakış

Yatırımların ekonomiye olan katkısı özellikle işçilikte ortaya çıkmaktadır. Toplam gemi maliyetinin yaklaşık %39'u işçilik üzerinden ekonomiye sıcak para olarak kazandırılmaktadır. Kullanılan kapasitenin sadece %75'ini oluşturan Kimyasal Tankerler ve Çok Maksatlı Konteyner Gemileri dışında geri kalan %25'lik kısmını oluşturan Çeşitli Tipteki Gemi İnşaları da benzer oranlarda ekonomiye katkıda bulunmaktadır.

Orta büyüklükte bir gemi inşasında devlete kazandırılan katma değer oranı ise ortalama % 24'dür. Sadece bu oran diğer sektör ile kıyaslandığında, Gemi İnşa Sanayiinin ülke ekonomisindeki önemi daha belirgin olarak ortaya çıkmaktadır

1.000.000 DWT yeni gemi inşa, 10.000.000 DWT'luk Bakım – Onarım kapasitesine sahip bulunan ve halen kapasitelerini ortalama % 70 oranında kullanabilen Türkiye Tersaneleri, Dünya sıralamasında 15. sırada ve ancak % 0,5 Pazar payına sahiptir.

Çizelge 5.4 incelendiğinde; Türkiye’de yeni gemi inşa faaliyetleri olması gerekenin çok altında olduğu görülmektedir. Batı Avrupa’nın gemi inşacı olarak bilinen pek çok ülkesi özellikle artan işçilik maliyetleri nedeniyle elektrik, elektronik gibi sanayilere yönelerek ağır sanayilerinden vazgeçmeleri sonucu tersanelerini ya tamamen kapatmışlar veya konsolide etmişlerdir. Böylece gemi ihtiyaçlarını Orta Avrupa ülkelerinden ve son birkaç yıldır artan bir taleple Uzak Doğu ülkelerinden (Güney Kore, Çin, Tayvan vb.) karşılamaktadır.

Çizelge 5.4. Yeni gemi inşa eden ülkelerin pazar payları [10].

Sıralama	2003	Yüzde/pay (%)	2004	Yüzde/pay (%)
1	Kore	38	Kore	37,2
2	Japonya	36	Japonya	37
3	Çin	11	Çin	12
4	Almanya	3	Almanya	2,3
5	İtalya	2	Hırvatistan	1,9
6	Tayvan	2	Tayvan	1,8
7	Polonya	1,1	İtalya	1,5
8	Fransa	1,04	Polonya	1,5
9	İspanya	1	İspanya	0,8
10	A.B.D.	1	A.B.D.	0,8
11	Danimarka	1	Danimarka	0,8
12	Hırvatistan	1	Finlandiya	0,7
13	Romanya	0,7	Hollanda	0,5
14	Finlandiya	0,6	Romanya	0,5
15	Hollanda	0,5	Türkiye	0,5
16	Türkiye	0,5	Fransa	0,2
17	Norveç	0,3	Brezilya	0,07
18	İsviçre	0,04	Norveç	0,01

Türkiye’nin hem alt yapı seviyesi ve hem de coğrafi konumu bu taleplerin pek çoğunu karşılayacak durumdadır ve de tercih nedenidir. 1998 Ağustos ayından itibaren Batı ülkelerinin Türk Tersanelerine verdikleri siparişler artarak devam etmektedir. İnşa edilen gemilerin hemen hemen hepsi ileri teknoloji gerektiren projelerdir. Kimyasal tankerler, tankları paslanmaz çelik malzemeden imal edilmiş petrol ve ürün tankerleri, modern konteyner gemileri ile mega yatlar verilebilecek somut örneklerdir.

Çizelge 5.5. Gemi siparişi alan ülkeler sıralaması [10].

SIRA	ÜLKE	GEMİ SAYISI	M DWT	YÜZDE %
1	G. KORE	1.180	83,6	36,9
2	JAPONYA	1.041	76,5	33,8
3	ÇİN	779	37,6	16,6
4	ALMANYA	180	4	1,8
5	TAYVAN	57	3,4	1,5
6	POLONYA	92	2,7	1,2
7	ROMANYA	88	2	0,9
8	VIETNAM	76	1,2	0,5
9	TÜRKİYE	127	1,1	0,5
10	HİNDİSTAN	47	0,7	0,3

Çizelge 5.6. Mega yat siparişi alan ülkeler sıralaması [10].

SIRA NO	ÜLKE	FİRMA SAYISI	TOPLAM YAT ADEDİ	KOMPOZİT TER/ADET	ÇELİK/ALU TERS/ADET	TOPLAM BOY
1	İTALYA	31	138	18/89	15/49	4541 m
2	ABD/KANADA	39	102	21/69	19/33	3706 m
3	HOLLANDA	14	61	3/3	11/58	2256 m
4	TÜRKİYE	9	28	3/12	6/16	1056 m
5	İNGİLTERE	8	17	4/9	4/8	760 m
6	ALMANYA	3	9	-/-	3/9	751 m
7	FRANSA	6	14	3/11	5/6	580 m
8	Y.ZELLANDA	6	14	3/6	3/4	493 m
9	AVUSTRALYA	5	10	2/3	3/7	438 m
10	İSPANYA	3	11	2/8	2/3	350 m

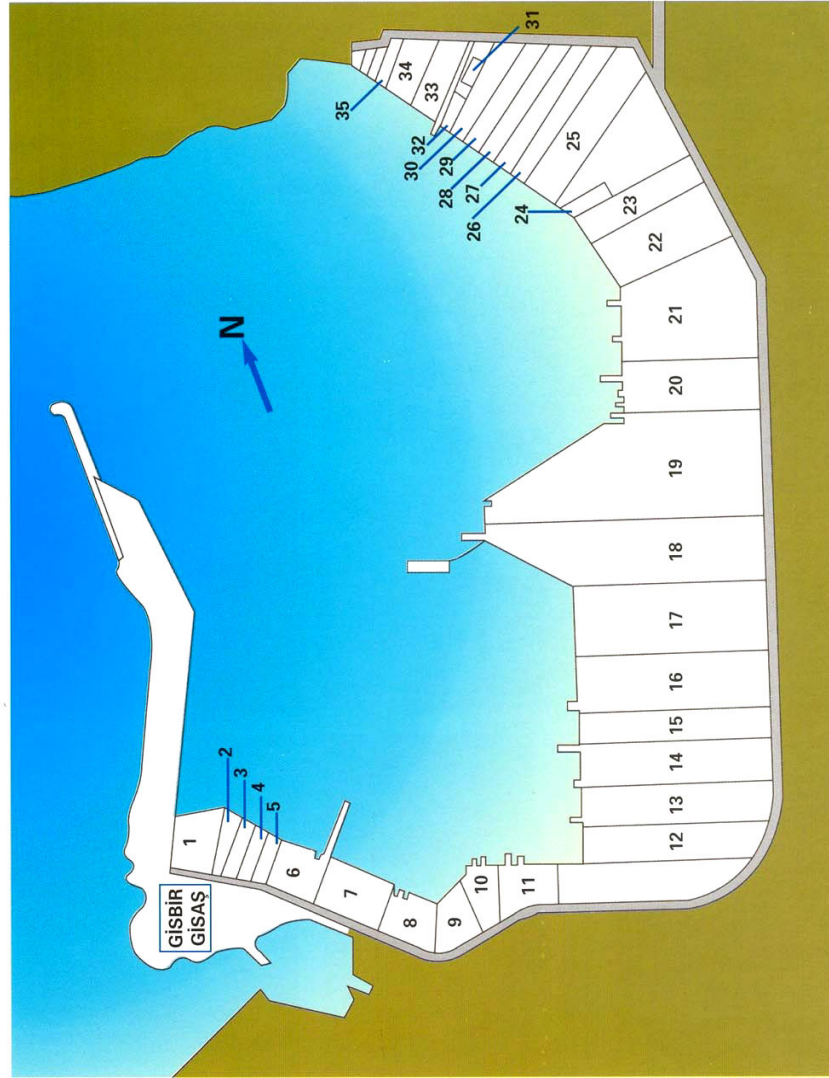
Çizelge 5.6’da belirtilen Türkiye ile ilgili değerler sadece yurtdışına ihraç edilen yatları kapsamaktadır. Çeşitli atölyelerde ve bilhassa Bodrum-Marmaris yöresinde inşa edilen ahşap guletler bu tabloda yer almamaktadır.

Denizde seyir, can ve mal emniyetinin artırılması ile deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik olarak uluslararası kurallarda yapılan değişikliklerin getirdiği zorunluluklarla, dünya yeni gemi inşa pazarı ciddi ölçüde hareketlendirilmiştir. Başta petrol ve ürün tankerleri ile kimyasal tankerlerde talep artışı gündemdedir. Önümüzdeki yedi yıllık süreçte farklı gemi tiplerinde de bu talep yoğunluğunun durmaksızın devam edeceği değerlendirilmektedir. Yine bu doğrultuda bakım – onarım faaliyetlerinde de yoğun bir talep yaşanmaktadır.

Ayrıca, IMO tarafından yeni inşa edilecek gemilerin standartlarının oluşturulmasına yönelik çalışmalar başlamıştır. Bu doğrultuda IMO'nun Deniz Emniyet Komitesi (MSC) tarafından son üç yıldır “Amaç Esaslı Yeni Gemi İnşa Standartları” adı altında çalışmalar hızlandırılmıştır. Buradaki amaç denizde emniyetin artırılması amacıyla gemi tiplerine getirilecek standartlar ile gemi inşa sanayiini yönlendirmek olacaktır. Buda doğal olarak gelecekteki gemi inşa sektörünü etkileyecektir. Başta Denizcilik Müsteşarlığı olmak üzere, tersanelerimiz tarafından bu konu yakından takip edilmekte olup, yeni kurallara tersanelerimizin erken uyumu gemi inşa sanayimize büyük katkı sağlayacaktır.

Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) ülkemizde gemi inşa sanayiinin sözcüsü ve temsilcisi olarak faaliyetlerini sürdürmekte ve ülkemizin dünya pazar payı oranını yükseltmek amacıyla çeşitli çalışmalar yapmaktadır. Öte yandan, ülkemizin kıyılarında yeni tersane arayışları Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yapılmaktadır.

TUZLA TERSANELER BÖLGESİ



1. TUZLA TERSANECİLİK
2. İSTANBUL TERSANESİ
3. TERSAN
4. CANTAŞ / ÇİNDEMİR
5. GEMSAN
6. HİDRODİNAMİK
7. GEMAK
8. DESAN
9. ŞAHİN ÇELİK
10. YILDIRIM
11. GEMİYAT
12. S.S. NUH KÜÇÜK SANAYİ KOOPERATİFİ
13. ANADOLU
14. DENİZ ENDÜSTRİSİ
15. TÜRKTER
16. YILDIZ
17. ÇELİK TEKNE
18. RMK MARİNE
19. SEDEF KAŞIF KALKAVAN
20. TUZLA GEMİ ENDÜSTRİSİ
21. SELAH
22. DEARSAN
23. ROTA
24. YONCA-ONUK ORTAKLIĞI
25. TORLAK
26. YARDIMCI
27. ÇEKŞAN
28. GİSAN
29. TORGEM
30. DENTAŞ
31. GE-TA
32. DÖRTLER-ENGİN
33. S.S. GEMİ ONARIM VE DONATIM (GEMDOK)
34. ÇELİKTRANS
35. GEMTİŞ

Şekil 5.1. Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde bulunan tersaneler ve yerleşim planı [8]

6. TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM SANAYİİ, GELİŞMELER VE EKONOMİYE KATKISI

Gemi Söküm sektörü, ekonomik ömrünü tamamlamış yaşlanan gemilerin seferlerden çekilmesi ve ekonomiye tekrar kazandırılmak üzere, sürdürülebilir kalkınmanın ana ilkelerinden biri olan geri dönüşüm (Recycling) işlemine tabi tutulmasıdır. Böylece hurdaya ayrılan gemileri yerlerine daha güvenli ve çevreye duyarlı, yeni tonajlı gemiler getirilerek işletme verimi artırılmakta, diğer taraftan denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde filo yenilenerek, sektörün sektörün daha verimli bir konuma ulaşmasına katkıda bulunmaktadır. Yıllık 200.000 ton demir elde etmek için 1 milyon ton cevherin topraktan çıkarılması gerekmektedir. Bu da üç misli daha fazla enerji kullanımı doğa tahribatı ve hava kirliliği yaratmaktadır. Gemilerin geri dönüşüm sürecinde malzeme ve ekipman tümüyle tekrar kullanılmakta, örneğin çelik yeniden eritilerek inşaat ve imalat çelikleri üretiminde, döküm sanayinde kullanılmak üzere işleme sokulmaktadır. Tüm dünya ülkelerinde gemi söküm sanayi deniz sektörünün önemli bir birimini oluşturan bir “yeşil endüstri” olarak kabul edilmektedir. 2001 yılında yapılan Dünya Armatörler Birliği toplantısında, istatistiki olarak 15 yaşını geçmiş deniz ulaşım araçlarının neden olduğu kazaların önemli ölçüde can ve mal kaybına neden olduğu açıklanmıştır. Tek cidarlı tankerlerin 2006 yılından itibaren yasaklanması ciddi miktarda sökülecek gemi potansiyelini gündeme getirecektir.

Türkiye; Orta ve Doğu Avrupa ve Ortadoğu ülkeleri içinde fiilen gemi söken ülkelerin bulunmaması nedeniyle, Avrupa'nın ve Ortadoğu'nun gemi sökülebilen tek ülkesidir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte ortaya çıkan potansiyel hurda gemilerin Karadeniz de bulunan bölümünün de arzıyla birlikte, Uzakdoğu'daki gemi sökümcülerinin, çok yüksek fiyatlarına rağmen, iş makinelerindeki kapasite artırımları ve teknolojik gelişmeler yardımıyla yıllar bazında Türkiye'de sökülen toplam gemi tonajında kayda değer artışlar görülmüştür.

Türkiye’de Gemi Söküm Sanayii, bölgede bulunan demir çelik fabrikalarına hammadde üretmek üzere İzmir/Aliağa ilçesinde kurulmuştur. Arsa Ofisinin lağvedilerek Toplu Konut İdaresi Başkanlığına geçmesi ile TOKİ’den kiralanan 26 adet parsel üzerinde, yıllık 900.000 ton hurda gemi işletme kapasitesine sahip 20 civarında işletme mevcuttur.

BIMCO (Batlık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) 2001 yılı genel kurulundaki tespitlere göre önümüzdeki yıllarda söküm hacminde büyük artış yaşanacak, 2005 yılına kadar gerçekleştirilecek söküm tonajı toplam 60 milyon DWT’a, 2015 yılına kadar 200 milyon DWT ulaşacaktır. Ülke ekonomisinin bu pastadan yeterince pay alabilmesi için, gemi söküm sektörünün sorunlarının çözülmesi gerekmektedir.

Bu sektörde yeterince tecrübe kazanan Ülkemiz, bölgesinde en avantajlı ülke konumundadır. Tüm bu olumsuzluklara rağmen gemi sökümçülerimiz asgari seviye de olsa zorunlu olan yatırımları yapmaya devam etmektedir. Bölgedeki ufak tonajlı gemilerin Uzakdoğu’ya çekilerek gitmesi ekonomik olamayacağı için Aliağa bölgesi tercih edilmekte, Uzakdoğu’ya gitme şansı olmayan gemiler Aliağa’daki söküm yerini tercih etmek durumunda kalmaktadırlar.

Çizelge 6.1. Aliağa’da bulunan gemi söküm firmaları [10].

CEMSAN GEMİ SÖKÜM	İMKA GEMİ SÖKÜM
ANADOLU GEMİ SÖKÜM	EGE GEMİ SÖKÜM
LEYAL GEMİ SÖKÜM	KALKAVAN GEMİ SÖKÜM
AVŞAR GEMİ SÖKÜM	BUTONİ GEMİ SÖKÜM
YAZICI GEMİ SÖKÜM	GEMİ YAN SANAYİ
SÖK GEMİ SÖKÜM	İŞİKSAN GEMİ SÖKÜM
ÇEMAŞ GEMİ SÖKÜM	ÖGE GEMİ SÖKÜM
ŞİMŞEKLER GEMİ SÖKÜM	BEREKET GEMİ SÖKÜM
K.HÜSEYİNOĞLU GEMİ SÖKÜM	DEMTAŞ GEMİ SÖKÜM
DÖRTEL GEMİ SÖKÜM	
KURSAN GEMİ SÖKÜM	

6.1. Gemi Söküm Sanayiinin Ülke Ekonomisine Katkısı

Gemi söküm sanayiinin ülke ekonomisine sağladığı faydaları hammadde, katma değer ve istihdam olarak sıralayabiliriz.

Gemi söküm sanayiinin ülke ekonomisine katkısı, özetle, gemi sökümünde çalışan personel ve işçilerin istihdamı ile, demir hurda için yurtdışına ödenen dövizden tasarruf ve kabaca ton başına 30-40 Amerikan Doları söküm maliyet bedelinin ülke sınırları içinde kalması anlamına gelmektedir. Bu suretle 9-10 Milyon Dolarlık bir döviz kazancı sağlanmaktadır. Ayrıca söküm yapan firmalarımızın işlerini yaptırdıkları müteahhit, taşeron, nakliyeciler ve diğer hizmetleri yapanlar da göz önüne alındığında, önemli ölçüde direkt bir istihdam yaratıldığı görülmektedir. Sanayicilerimiz çevre mevzuunda da çok duyarlı olmakta ve bu konuda hiçbir problem yaratmamak için gerekenleri yapmaktadırlar. Bu nedenle Çevre Bakanlığı-mülki ve mahalli devlet kuruluşları ile çok yakın temaslar kırarak temiz deniz ve çevre konusunda örnek bir davranış içinde olmaktadır.

6.1.1. Hammadde katkısı

Ülkemiz çelik üretiminde kullandığı hurdanın yüzde 70.8'ini çeşitli ülkelerden ithal etmektedir. Bugünkü şartlarda gemi söküm tesislerinden %11.2 oranında, geri kalanı da iç piyasadaki sanayi atıklarından sağlanmaktadır. Ark ocakları yaklaşık 225-250USD/ton CIF bedelle hurda ithal etmektedir. Gemi Söküm Sanayii ise 180 USD/ton CIF bedelle alıp, yaklaşık yıllık 6-7 milyon ton olan hurda ihtiyacının ancak 300.000 tonunu karşılayabilmektedir. Gemi söküm bölgesi kurulduğu tarihten itibaren firmalar tarafından sürekli geliştirilmiş ve büyük yatırımlar yapılmıştır. Bu yatırımlar, yüzer kreyn, yüzer havuz, kızak, rıhtım, separatör istasyonu, sahanın be tonlanması veya üst yapılarıdır.

Bu yatırımların firmalar tarafından yapılması halinde, ülkenin yıllık 6-7 milyon ton olan hurda ihtiyacına olan katkısı da artacaktır. Ege bölgesindeki haddehaneler ihtiyaçlarının % 80'ine yakın miktarını gemi söküm faaliyetlerinden elde

etmektedirler. Gemi saçları haddehanelerde lama, silme, kare ve köşebent gibi ürünlere dönüşmekte, gemi makine ve ekipmanları bakımdan geçtikten sonra ihraç edilerek ülkeye döviz kazandırılmaktadır. Bunun büyük bir bölümü hurda gemidir. Diğer hurda malzemeler ise bakır, çinko, ahşap malzeme ve elektrik motorları v.b. gibi hurdalardır. Gemi ve yat inşa sanayiine ve sanayi kuruluşlarımıza gerekli malzemelerin bir kısmı da bu sektörden temin edilmektedir.

Gemi sökümü ilk bakışta ithalata dayalı bir sanayi olarak düşünülmesine rağmen yurt içinde üretim yapan demir-çelik fabrikaları kendileri için gerekli hammaddeyi, gemi sökümcülerden temin etmeleri demir-çelik fabrikalarının maliyetlerine yansiyarak rekabet açısından önemli bir avantaj sağlayacaktır. 2002 yılında 83 adet gemi 190.648 ton, 2003 yılında ise 99 adet gemi 193.422 ton, 2004 yılında 136 adet gemi ve toplam 153.000 ton, 2005 yılında 85 adet gemi ve toplam 113.046 ton söküm yapılmıştır.

6.1.2. İstihdam katkısı

Gemi söküm sanayiinde müteahhit, taşeron, nakliyecisi ve diğer yardımcı hizmetlerde çalışan personelle istihdam yaklaşık 8000'i bulmaktadır. Gemi söküm sanayii, yarattığı bu faydaların yanı sıra Aliğa ve çevresinde nakliyeciliğin gelişmesine de katkıda bulunmuştur. Hurda gemilerden çıkarılan sarı ve kırmızı alüminyum, dökümhanelerde Türk otomotiv sanayinin kullandığı çeşitli malzemeleri üreterek yakın zamana kadar yurt dışından ithal edilen malzemelerin yurt içine imal edilmesini sağlamaktadır. Balıkesir'de 40 adet haddehanede , kare, lama ve silme üretiminde gemi sacı kullanılmakta ve her haddehanede 20-25 işçi çalıştırılmaktadır. Denizli'de ise yurt dışına ihracat yapan, hurda gemi kullanan 15 haddehane mevcut olup, 2000 civarında işçi çalıştırılmaktadır. Her birinin günlük kapasitesi 20 ile 50 ton arasındadır. Yukarıdaki açıklamalar ışığında, doğrudan veya dolaylı olarak zincirleme alanlarında hizmet veren Gemi söküm tesisleri işsizliğe çözüm oluşturdukları gibi haddehaneler, dökümhaneler ve nakliyecilere de iş imkanı yaratmaktadır. İş kapasitesinin artması, büyük ölçüde vergi ve sigorta primleri ödenmesine neden olmaktadır [10].

Gemi söküm sanayii, Aliğa ve çevresinde yeni bir yerleşme merkezi yarattığı gibi, kasaba merkezinde de yeni iş sahalarının doğmasına neden olmuştur. 1984 yılından sonra Aliğa'da gemi söküm tesislerinin kurulması, faaliyete geçmesi, Aliğa'ya ve çevresine ekonomik anlamda bir hayli katkı sağlamıştır.. Aliğa, çevrede modern bir kasaba olarak 20 yılda gelişimini tamamlamıştır. Kısa bir süre öncesine kadar gemi söküm sanayiinin çevreye vereceği zarar yüzünden karşı olan Aliğa Belediyesi yetkilileri, Aliğa'ya sağladığı katkılardan dolayı fikirlerini değiştirmiş ve artık gemi söküm sanayiini destekler konuma gelmişlerdir.

7. ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

IMO (International Maritime Organization)'nın kuruluşuna ilişkin Sözleşme, 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de toplanmış olan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı tarafından kabul edilmiştir. “Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü”nün kurucu sözleşmesi, 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. Söz konusu sözleşmede yapılan değişiklik sonucu örgütün adı 1982 yılında, Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir. IMO'nun amacı; Denizde emniyeti (Safety) ve güvenliği (Security) arttırmak ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik gerekli kuralları belirlemek ve bu kuralların belirli standartlar altında tüm dünyada uygulanmasını sağlamaktır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, ayrı bir uluslararası hukuk kişiliğine sahip olmasına rağmen, Birleşmiş Milletler ile özel işbirliği ilişkileri bulunması nedeniyle BM'nin denizcilikle ilgili tek yetkili organıdır. Organizasyon 166 üye devletten ve 3 ortak üye ülke (Hong Kong, China 1967), (China, Macao (1990) (Fareo Adaları, Danimarka 2002) ile bir çok uluslar arası kuruluşlardan oluşur. IMO teknik bir örgüt olup, örgütün çalışmaları Komite ve Alt-Komiteler tarafından yürütülür.

7.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Temel Organları

IMO, denizde emniyeti ve güvenliği arttırmak ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik gerekli kuralları belirlemek amacıyla her yıl 40 haftadan fazla toplantılar yapmaktadır. Bu toplantılar aşağıda sıralanan değişik isimler altında IMO'nun merkezi Londra'da yapılmaktadır. Üye devletlerin ve uluslararası kuruluşların katılımıyla düzenlenen bu toplantıların gündemleri IMO Sekreteryası tarafından tüm devletlere önceden bildirilmektedir. IMO tarafından yapılan toplantıları sıralarsak;

- a) Genel Kurul,
- b) Konsey,

- c) Deniz Emniyeti Komitesi (MSC),
- d) Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC),
- e) Hukuk Komitesi (LEG),
- f) Teknik İşbirliği Komitesi (TC),
- g) Kolaylaştırma Komitesi (FAL), ve
- h) Bir çok Alt Komite toplantıları.

Toplantılar neticesinde oybirliği ile alınan kararlar Sözleşmeler, Kod'lar, Genelgeler, Tavsiyeler, Rehberler şeklinde uygulamaya konmaktadır. IMO'nun temel felsefesi "daha emniyetli denizler ve daha temiz denizler"dir. Bu amaçtan hareketle IMO, bünyesini oluşturan temel ve yardımcı organlar marifetiyle kuruluş yılı olan 1958'den beri çeşitli faaliyetlerde bulunmaktadır [2].

7.1.1. Genel kurul

IMO Genel Kurulu, Konsey ve beş ana komiteden oluşur. Bütün üye devletlerin katılımı ile oluşan ve her iki yılda bir toplanan Genel Kurul, IMO'nun yasama organı görevini görür. Genel Kurul tarafından iki yıllık bir dönem için seçilen 40 üyeden oluşan Konsey, IMO'nun yürütme organı olarak görev yapar.

7.1.2. Konsey

IMO Genel Kurul oturumları arasındaki dönemde IMO'yu, Genel Kurul tarafından seçilmiş 40 üye hükümetin oluşturduğu Konsey idare eder. Genel Kuruldan sonra Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün en yetkili organı olan IMO Konseyi, Komite ve Alt Komitelerin Raporları ile teklif ve tavsiyelerini, IMO program ve bütçe hesaplarını inceleyerek Genel Kurula iletmek Genel Kurulun onayıyla Genel Sekreter tayin etmek gibi konuları icra etmekle görevlidir.

1993 Kasım ayında düzenlenen 18'nci Genel Kurulda alınan karar A.735 (18) uyarınca, daha önce 32 olan Konseyin üye sayısı 40'a çıkartılmıştır. Konsey yapısı

içerisinde A, B ve C kategorileri vardır. İlk 10 üye devletten oluşan “A” kategorisinde uluslararası gemicilik hizmetlerinin sağlanmasından en fazla çıkarı bulunan devletler, ikinci 10 üye devletten oluşan “B” kategorisinde uluslararası denizcilik faaliyetlerinden en fazla çıkarı bulunan diğer devletler yer almaktadır. Ülkemizin de içerisinde yer aldığı “C” kategorisinde ise 20 üye devlet bulunmakta olup, A ve B kategorilerinden seçilmeyen, deniz taşımacılığında ve seyrüseferinde özel çıkarları bulunan ve Konseye seçilmeleri dünyanın bütün coğrafi alanlarının temsilini sağlayacak devletler oylama ile seçilirler. Oylama sonucunda en çok oyu alan ilk 20 devlet C kategorisinde yer alır.

15-26 Kasım 1999 tarihleri arasında gerçekleştirilen IMO 21. Genel Kurul toplantısında ülkemiz ilk kez C kategorisinden Konseye aday olmuş, yapılan oylamada geçerli sayılan toplam 124 oyun 76’sını alarak tarihinde ilk kez aday olduğu Konseye C kategorisinden seçilerek önemli bir başarı sağlamıştır. 19-30 Kasım 2001 tarihleri arasında yapılan IMO 22. Dönem Genel Kurul Toplantısı esnasında gerçekleştirilen Konsey üyeliği seçimlerinde ilk seçimlerde alınan oy sayısı 76’dan 87’ye çıkartarak Türkiye ikinci kez IMO Konsey üyeliğine seçilmiştir. 24 Kasım- 5 Aralık 2003 tarihleri arasında Londra’da yapılan IMO 23. Genel Kurul Toplantısında gerçekleştirilen IMO Konsey üyeliği seçimlerinde; Ülkemiz bir önceki seçimlere oranla oy sayını 11 oy artırarak, 98 oyla IMO Konseyi’ne yeniden seçilmiştir. 2005 Seçimlerinde ise 103 oy alarak IMO Konseyi üyeliğine C kategorisinden yeniden seçilmiştir [2].

IMO, hedeflerine ulaşmak amacıyla kuruluşundan itibaren bir çok sözleşme ve protokolü geliştirmiş ve deniz emniyeti, güvenliği ile kirliliğin önlenmesi ve diğer meselelerle ilgili olarak, 700’ün üzerinde kod ve tavsiyeleri kabul etmiştir. Bu çalışmalar Komite ve Alt Komitelerce yapılır, taslak belgeler üretildikten sonra Konferansa sunulur. Komite ve Alt Komitelerde her üye devletten bir çok uzman tarafından konu üzerinde yoğun tartışmalar yapılır, uluslararası kuruluşların görüşleri alınır ve herhangi bir konuya son hali oybirliği ile verilir. Ancak, siyasi ve politik konular da genelde konuyu karara bağlamak zor olur ve bazı üye devletler rezerve

koyabilirler. Konferansa, IMO'ya üye olan ülkeler dahil Birleşmiş Milletler sistemi içindeki bütün ülkelerin delegeleri davet edilir. Konferans sonuç metnini kabul eder ve nihai metin hükümetlerin onayına sunulur. Bir belge belli sayıda ülkenin onayının alınması gibi belli bir takım sorumlulukların yerine getirilmesinden sonra yürürlüğe girer. IMO Genel Kurulu tarafından kabul edilen kodlar ve tavsiyeler, hükümetleri bağlayıcı değildir. Bununla birlikte, kodların ve tavsiyelerin içeriği önemli olabilir, bazı kodlar zorunlu olarak uygulanabilir.

7.1.3. Sekreteryaya

Genel Sekreter, Sekreteryaya başkanlık eder. Sekreteryada yaklaşık 300 tane uluslararası sivil memur çalışmaktadır. Genel Sekreter, Genel Kurulun onayı ile Konsey tarafından atanır. Sekreteryada emniyet bölümü, teknik işbirliği bölümü, hukuk bölümü ve deniz çevresi bölümü yer almaktadır.

7.1.4. Komiteler

IMO'nun çalışma yapısı içerisinde 5 Komite bulunmaktadır. Bunlar önem sırasına göre, Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime Safety Committee-MSC), Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee-MEPC), Hukuk Komitesi (Legal Committee-LEG), Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Co-operation Committee-TC) ve Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee-FAL)'dir.

Bu Komitelerin altında çalışan IMO'nun çok sayıda Alt Komiteleri vardır. Alt Komitelerin çoğu MSC altında çalışmaktadır. Bunlardan bazıları MEPC Komitesi içinde önemlidir. Bu Alt Komitelerin isimleri onların ilgilendikleri konulara işaret eder. Seyir Emniyeti (NAV), Haberleşme ve Arama-Kurtarma (COMSAR), Gemiadamlarının Eğitim ve Belgelendirilmesi (STCW), Gemi Dizaynı ve Donanımı (SE), Yangından Korunma (FP), Stabilite ve Yükleme Hattı ve Balıkçı Gemilerinin Emniyeti (SLF), Tehlikeli Maddeler, Katı Kargolar ve Konteynerler (DSC), Bayrak

Devleti Uygulamaları (FSI) ve Dökme Kimyasallar (BLG) gibi Alt Komiteler olmak üzere 9 tanedir.

7.2. IMO Sözleşmeleri

Denizciliğin en önemli boyutunu emniyet teşkil etmektedir. Gemiler ister limanda bağlı iken, ister seyir halinde olsunlar, denizde bulundukları süre içinde devamlı risk altındadırlar. Bu riskleri, gemiden kaynaklanan riskler, denizden kaynaklanan riskler, yükten kaynaklanan riskler, mürettebattan kaynaklanan riskler olarak tasnif etmek mümkündür.

Denizcilik sektöründe aksayan her faaliyetin, sonuçta mutlaka az veya çok emniyete yansıyan bir yönü vardır. Bu nedenle denizcilikteki emniyet konusu ulusal boyutları yıllar önce aşmış ve SOLAS, COLREG ve STCW gibi gemi, seyir ve mürettebata yönelik pek çok sözleşme ve politikalar ile evrensel boyutlu emniyet Konvansiyonları kabul edilmiştir. Bu globalleşme artarak devam edecektir. Bu uluslararası kurallara taraf olmadan veya taraf olursa bile gereği gibi uygulayamadan artık dünya denizcilik sektöründe başarılı ve söz sahibi olmak mümkün değildir.

Çünkü herhangi bir devletin uymadığı her bir düzenlemenin getirdiği risk, diğer devletleri de yakından etkilemektedir. Bu nedenle artık uluslararası denizcilik camiasında bir takım ekonomik, teknik, idari mazeretlerle yerine getirilmeyen yükümlülüklerimizi anlayışla karşılamalarını beklemek imkansız hale geldiği gibi, bu kurallar zaman içinde pek çok ekonomik yaptırımlara da dönüşebilecektir.

IMO'nun en önemli işlevlerinden biri olan denizlerde can emniyetinin sağlanması amacıyla yapılan en kapsamlı ve temel çalışma “Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)” dir. İlk olarak 1912 deki “TITANIK” faciasından sonra, 1914 de Londra’da ilk versiyonu yayınlanan daha sonra ikincisi 1929’da kabul edilip 1933’te yürürlüğe giren, üçüncüsü 1948 de kabul edilip, 1952 de yürürlüğe giren, dördüncüsü 1960 da kabul edilip-ki bu IMO’nun ruhunu oluşturmaktadır-1965 de

yürürlüğe giren ve şu anki son versiyonu olan 1 Kasım 1974'te kabul edilip 25 Mayıs 1980'de yürürlüğe giren bu konvansiyonun özellikle tanker kazaları ve deniz kirliliğinin önlenmesi konularında yetersiz kalması nedeniyle 1978'de yapılan bir protokolle bazı eklemeler yapılmıştır.

SOLAS Sözleşmesi, deniz emniyeti ve deniz güvenliğine yönelik olmak üzere, seyir emniyeti ve seyir ekipmanı, yolcu ve yük gemilerinin emniyetinin geliştirilmesini, gemilerin emniyetli yönetimi, gemi inşa, makine ve elektrik tesislerini, yangından korunmayı, can kurtarma teçhizatı, denizde haberleşme sistemlerini, deniz trafiğinin takibi konularını, gemilerin ve liman tesislerinin güvenliği, tehlikeli mal ve dökme yük taşımacılığı gibi bir çok konuları kapsamaktadır.

Denizciliğin kanunu diyebileceğimiz bu Sözleşmeye ilave olarak IMO tarafından yine bir çok önemli Sözleşme çıkarılmıştır. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, 1972 (COLREG 72), Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi 1966 (LOAD LINES 66), Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi 1979 (SAR 79), Uydular Aracılığıyla Deniz Haberleşme Örgütü Uluslararası Sözleşmesi (INMARSAT 1979), Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, 1978 (STCW 78), Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78), Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşme(OPRC 1990), Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (SALVAGE 1989), Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA), Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC' 1992) gibi bir çok önemli Sözleşme ile zorunlu ve gönüllü olarak uygulanmakta olan bir çok Kod IMO tarafından çıkartılarak uygulamaya konulmuştur. Yaşanan gelişmeler ve elde edilen tecrübeler ışığında IMO tarafından hazırlanan bu mevzuatlara yapılan toplantılarda alınan kararlar çerçevesinde değişiklikler veya ilaveler yapılmaktadır.

7.3. Türkiye'nin Taraf Olduğu IMO Sözleşme, Protokol ve Ekleri ile Resmi Gazetede Yayınlanma Tarihleri

1. Uluslararası Denizcilik Örgütü Kurucu Sözleşmesi-IMO Konvansiyonu 1948 (16.07.1956)
2. IMO Konvansiyonu 1993 Değişiklikleri (01.02.2001)
3. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi-SOLAS'1974 (25.05.1980)
4. Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi -LL'1966 (28.06.1968)
5. Gemilerin Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi -Tonnage'1969 (15.11.1979)
6. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü-COLREG'1972 (18.11.1984)
7. Gemi Adamları Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi (STCW'78) (20.04.1989 ,onay) (29.09.2003)
8. Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (SAR'1979) (24.03.1986)
9. Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi-INMARSAT'1976 (04.11.1999)
10. INMARSAT Operasyonel Değişiklikler -OA'1976 (04.11.1999)
11. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL'73/78) ve EKLERİ : (EK-I, EK-II) (EK-I; Petrol ile Deniz Kirletilmesinin Önlenmesi Kuralları, EK-II; Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirletilmesinin Kontrolü 24.06.1990)
12. Gemilerden Atılan Çöplerle Denizlerin Kirletilmesinin Önlenmesi Kuralları-MARPOL 73/78 Ek V (24.06.1990)
13. Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme-CLC 92 (24.07.2001)
14. Petrol Nedeniyle Kirletilmeden Doğan Zararlar için Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına Dair Sözleşme-FUND'1992 (18.07.2001)
15. Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşme-LLMC'1976 (04.06.1980)

16. Kanunsuz Hareketlere Karşı Deniz Seyrüseferinin Güvenliği Sözleşmesi - SUA'1988 (09.10.1990)

17. Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol -SUA Protokol 1988 (09.10.1990)

18. Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşmesi-OPRC'1990 (18.09.2003) (01.10.2004 IMO da yürürlüğe giriş) [2].

7.3.1. Taraf olma çalışmaları devam eden IMO Sözleşmeleri

Taraf olma çalışmaları tamamlanmış henüz Resmi Gazetede yayınlanmamış IMO Sözleşme ve Protokolleri;

1. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 78 Protokolü)
2. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 88 Protokolü)
3. Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi (LOAD LINES 88 Protokolü)

Taraf olma çalışmaları devam eden IMO Sözleşme ve Protokolleri;

1. Tehlikeli ve Diğer Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirlilik Olaylarına Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İlgili Protokol (OPRC/HNS 2000 Protokolü),
2. MARPOL 73/78 Ek III - Deniz Yoluyla Paketlenmiş Formda Taşınan Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine Yönelik Kurallar,
3. MARPOL 73/78 EK IV- Gemilerden Çıkan Pissulardan Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Kurallar, 27 Eylül 2003 tarihinde IMO nezdinde yürürlüğe girmiştir,
4. MARPOL 73/78- EK VI (Protokol 97) Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi Protokolü,
5. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 88 Protokolü),
6. Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi (LOAD LINES 88 Protokolü),

7. Balıkçı Gemilerinin Emniyeti (Torremolinos) Protokolü (1993 SFV Protokolü) 2 Nisan 1993 tarihinde IMO nezrinde kabul edilerek imzaya açılmış, yürürlüğe girebilmesi için yeterli üye çoğunluğu henüz sağlanamamıştır [10].

7.4. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün Türkiye İçin Önemi

Türkiye IMO'nun 1958 yılından beri üyesi olup, IMO tarafından hazırlanıp uluslararası çapta yürürlüğe giren 24 ana sözleşmeden 13'üne taraf olmuştur. Uluslararası platformda önemli bir kuruluş olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Birleşmiş Milletlerin denizcilikle ilgili tek yetkili organıdır. Denizcilikle ilgili teknik bir Örgüt olmasına rağmen IMO toplantılarında siyasi ve politik konularda oldukça ön planda tutulmaktadır. Türkiye IMO'da faaliyetlerini Türk Boğazlarının konu olmasından sonra arttırmaya başlamıştır. 90'lı yılların başından itibaren Türk Boğazlarına yönelik Türkiye tarafından düzenlemelerin yapılmasına başlanmış ve bu konu IMO'da gündeme gelmiştir. Politik ve siyasi yönden yoğun tartışmaların yaşandığı IMO'da hala Rusya Federasyonu tarafından Türk Boğazları zaman zaman gündeme getirilmekte ve yine Türkiye tarafından savunma yapılmaktadır. Bu tartışmalara Montrö Sözleşmesine taraf diğer devletlerinde katılmasıyla ülkemiz açısından zorlu anlar yaşanmakta, IMO politik konulara sahne olmaktadır. IMO'da ülkemizin yaşadığı gibi bir çok ülkede siyasi ve politik konularla karşı karşıya gelmektedir. Deniz yetki alanları, Arama ve Kurtarma Sahaları, Özel Deniz Alanları, deniz güvenliği, deniz kazaları, denizyoluyla yasadışı göç, boğazlar, kanallar gibi bir çok konuda IMO'da politik ve siyasi olarak üye devletler arasında tartışmalar yaşanıyor. Bu nedenle Dışişleri Bakanlığımız tarafından IMO çok yakından takip edilmekte ve önemli toplantılara katılım sağlanmaktadır. Ülkemizin Denizcilik İdaresinin Denizcilik Müsteşarlığı olmasına rağmen, ülkemizin IMO temsilciliği Dışişleri Bakanlığı tarafından Londra Büyükelçiliğinde açılmış bir kadroda bulunmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından belirlenen bir kişi Londra Büyükelçiliğinde görev yapmakta ve IMO toplantılarını takip etmektedir. Toplantılar sonrasında bu kişi tarafından hazırlanan raporlar Büyükelçilik raporu olarak Dışişleri Bakanlığına sunulmaktadır.

Öte yandan IMO tarafından denizciliğe ilişkin çok yoğun çalışmalar yapılmakta ve IMO dünya denizciliğine yön vermektedir. Üye devletlerin IMO toplantılarında faal olmaları onların denizcilikte ön planda olmalarına da neden olmaktadır. Son yıllarda denizcilikte önemli gelişmeler yaşanmakta ve her geçen gün bir çok yeni kural uygulamaya girmektedir. Elektronik alanda yeni sistemler denizcilikte kullanılmaya başlanmaktadır. Bir üye devlet tarafından geliştirilen bir sistem birkaç üye devletinde desteklemesiyle IMO gündemine alınmakta ve toplantı sonrasında zorunlu hale gelmektedir. Bu açıdan bir çok devlet için IMO bir ticari merkez olarak da kullanılmaktadır. Toplantılar sonrasında alınan kararlar tüm uluslararası sefer yapan gemileri etkilemektedir. Bu nedenle toplantılarda faal olan devletler bu kuralları belirlemekte faal olmayanlar ise sadece onaylamaktadırlar.

Üç tarafı denizlerle çevrili önemli bir coğrafi mevkide bulunan ülkemiz, deniz ve deniz çevresi ile ilgili konuları ülkemizin hak ve menfaatlerini koruyarak, IMO'nun faaliyetleri doğrultusunda çalışmalarını zamanında ve etkin bir biçimde sürdürmelidir. Son yıllarda IMO toplantılarına ülkemiz aktif olarak katılım sağlamak ve alınan kararları hızlı bir şekilde uygulamaya koymaktadır. Daha önceleri politik nedenlerle denizciliği bilmeyen, hatta yabancı dili bile olmayan kişiler bu toplantılara gönderilir olmuş. Ancak, Denizcilik Müsteşarlığında denizcilik kökenli kişi sayısının mevcut hükümet zamanında artması nedeniyle, artık IMO toplantılarına hem denizciliği bilen hem de İngilizce bilen kişiler katılım sağlamaktadır. Bu sayede toplantılar yakından takip edilmektedir. Ancak, diğer bazı ülkeler gibi çok aktif hale gelmemiz süreklilik ile mevcut olacaktır. Aynı kişilerin toplantılara sürekli olarak gitmesi ile toplantılar takip edilecek ve sonraki toplantılara aktif katılım sağlanabilecektir. IMO'da faal olmamız, toplantılarda konuşmamız, toplantılara kağıt sunarak alınacak kararları belirler hale gelmemiz çok önem arz etmektedir. Ülkemizin IMO temsilciliği Ağustos 2006 itibariyle değişmiştir. Bu göreve yeni atanan kişi Uzakyol Gemi Kaptanı olup, deniz hizmeti yanında denizcilik fakültesinde de eğitmen olarak görev yapmış bir Akademisyen, hem de Denizcilik Müsteşarlığında üst düzeyde görev yapmış bir Bürokrat olması nedeniyle ülkemizin çalışmalarına oldukça katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. Ancak,

Ülkemiz açısında oldukça önemli olan IMO’da tek kişiyle çok aktif olmak kolay olmayacaktır. Oradaki temsilciliğimiz sayısının arttırılması ve direk olarak Denizcilik Müsteşarlığına bağlı bir temsilciliğin olması, temsilciliğin doğrudan Denizcilik Müsteşarlığı ile çalışması gereklidir. Yine, Denizcilik Müsteşarlığında IMO’nun her bir Komite ve Alt Komitesi için oluşturulan çalışma gruplarının sürekli toplantı gündemini takip etmesi, toplantılara önceden geniş hazırlık yaparak katılım sağlanması lkemizin IMO’da daha aktif olması açısından faydalı olacaktır.

8. DENİZ EMNİYETİ

Uluslararası bir faaliyet olan ve ülkeler, kıtalar arasında yük ve yolcu taşımacılığı amacıyla yapılan denizcilik her türlü riske açık bir ulaşım sistemidir. Denizciler sürekli bir limandan diğer bir limana, bir metal yığını olan gemi içerisinde seyretmektedirler. Denizlerdeki, Okyanuslardaki değişen kötü hava koşulları nedeniyle denizciler sürekli bir can tehlikesi ile karşı karşıyadır. Gemilerin teknik olarak emniyetli yapılması ve bu emniyetin sürekli muhafaza edilmesi çok önemlidir. Gemilerin emniyetli olarak yapılması gemi inşa kısmını ilgilendirmekte ve bu da yıllarca edinilen tecrübelerle dayanmaktadır. Bu konuda uzun yıllardır karşılaşılan olaylar, deniz kazaları gemilerin daha emniyetli yapılması açısından gemi inşacılara birer örnek olmuş ve her geçen gün gemi yapıları ve dizaynları değişmiştir. Stabilitate dediğimiz denge olayı gemiler için oldukça önemlidir. Binlerce tonluk bir gemide seyrederken denize ufak bir taş attığınızda onun hemen batışını ve sizin o büyük tonajlı gemiyle seyredeşinizi görebilirsiniz. Tarihte yaşanmış TITANİK gibi büyük üzücü olaylar denizciliğin hakikaten ne kadar zor olduğunu anlatmaya yeterlidir. Görünüşte insanlığın doğasına aykırı gözükken denizciliği başarmak oldukça zordur. Okyanusların ortasında bir ceviz kabuğu gibi sallanarak ilerleyen gemileri, dalgalara karşı adeta çarpışan gemileri gördüğünüzde denizcilerin normal insan yaşamından farklı zor yaşam şartlarına sahip olduklarını ve denizde emniyetin ne kadar önemli olduğunu anlamak zor olmayacaktır.

Denizde emniyet; bir geminin tahsis edildiği hizmete uygunluğu bakımından seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması, deniz trafiğinin izlenmesi ve organize edilmesi, Arama ve Kurtarma hizmet ve faaliyetlerinin planlanması ve bu konularla ilgili olarak gemilerin ve gemi adamlarının yeterliliklerinin mevcut ulusal ve uluslararası sözleşmelere uygunlukları açısından belgelendirilmeleri ve denetlenmeleri gibi konuları içermektedir. Seyir emniyeti, gemilerin, deniz kazaları olmaksızın, emniyetli bir şekilde denizlerde seyredebilmesine yönelik alınan tedbirleri, belirlenen kuralları ve kurulan sistemleri içermektedir. Seyir emniyeti beraberinde can ve mal emniyetini de getirir. Ancak, denizlerde her an değişen

beklenmedik kötü hava şartları nedeniyle ne kadar önlem alsanız da bazen olmadık tehlikelerle karşılaşsınız. Kötü hava şartları nedeniyle, bazen teknik açıdan o hava şartlarına dayanamayan gemiler kırılarak, delinerek yada yük kayması nedeniyle yan yatarak batarlar ve sonuçta da hem can kaybı hem de mal kaybı ile karşılaşılır. Bu olaylar denizlerde sıkça yaşanmakta ve bunların önlenmesine yönelik sürekli kurallar belirlenmektedir. Emniyetli gemi demek bu kurallara göre inşa edilmiş, belirlenmiş kuralları sürekli uygulayan ve uluslararası standartlara uyan gemi demektir.

Deniz yolu taşımacılığı geliştikçe gemi sayısı da oldukça artmış ve halen gün geçtikçe de artmaktadır. Bu gemiler tarafından denizlerin kirlenmesi de artmaya başlamış ve bu kirliliğin önlenmesine yönelik çalışmalar da uluslararası alanda artmıştır. Son yıllarda karşılaşılan büyük tanker kazaları neticesinde deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik oldukça gelişmeler yaşanmaya başlamıştır.

Denizde emniyetin artırılması ve deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik belirlenen kurallar uluslararası bir faaliyet olan denizciliğin gelişimi ve devamı açısından oldukça büyük önem arz etmektedir. Bu kadar önemli olan kuralları kim belirliyor, nasıl uygulanıyor, bu kuralların uygulanmasını kim denetliyor sorularına baktığımızda Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) karşımıza çıkmaktadır. IMO Birleşmiş Milletlerin denizcilikle ilgili tek yetkili organıdır. Denizde emniyet ve güvenlik ile deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik uluslararası kuralları belirleyen IMO, 166 asil ve 3 gözlemci olmak üzere toplam 169 üye devletten ve bir çok sayıda uluslararası kuruluşan oluşmaktadır. IMO Londra'da yerleşik olup, her yıl bir çok Komite ve Alt Komite toplantıları ile denizcilikteki kuralları belirlemektedir. IMO hakkında detaylı bilgi daha sonra verilecektir.

IMO tarafından belirlenen bu kurallar çerçevesinde devletlere, gemi sahiplerine, gemi işleticilere, gemi kaptanı ve gemi personeline bir çok görevler düşmektedir. Devletler kısmında Bayrak Devleti, Liman Devleti ve Kıyı Devleti olarak görevler ayrıştırılmıştır. Her Bayrak Devleti, bayrağını taşıyan gemileri denetleyerek, denizde seyir, can, mal ve çevre emniyetini sağlayacak şekilde inşaat, bölmeleme, denge,

makine, elektrik tesisatı, yangından korunma, haberleşme ve seyir donanımı, tehlikeli yüklerin taşınma şartları vb. hususlarda tam emniyetli olduğunu belgelemek zorundadır. Liman Devletleri, limanlarına gelen gemilerin uluslararası standartlara uygunluğunu sağlamak amacıyla denetimler yapmaktadır. Kıyı Devletleri de kıyılarında emniyetli seyir koşullarını sağlamak amacıyla düzenlemeler yapmaktadır.

Her devlet, IMO tarafından denizde emniyet ve güvenlik ile deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik oluşturulmuş Denizde Uluslararası Can Emniyeti (SOLAS-74) Sözleşmesi, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi (MARPOL) Sözleşmesi, Gemilerin Emniyetli Yüklenmesine İlişkin (Load Line) Sözleşme, Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası (COLREG) Kuralları gibi önemli düzenlemeler çerçevesinde, gemilerinin seyir, can, mal ve çevre emniyetine yönelik donanımlarını denetlemek ve personeli ona göre yeterlilikte eğitmek zorundadır. Bununla birlikte deniz yetki alanlarında seyir emniyetini sağlamak amacıyla seyir yardımcı sistemlerini kurmakla da yükümlüdürler.

8.1. Seyir Emniyeti

Seyir emniyeti deniz kazalarının olma riskini azaltmak ve gemiler için emniyetli ortam sağlamak amacıyla ülkelerin deniz yetki alanlarındaki deniz trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde, kıyılarda, boğazlarda, dar kanallarda, körfezlerde alınan tedbirler, kurulan sistemler ile gemilerde seyir emniyetini arttırıcı cihazları içerir. Gemilerde seyir emniyetine yönelik Radar, AIS gibi olması gereken cihazlar IMO tarafından belirlenir ve zorunlu hale getirilir. Liman ve kıyı devletleri tarafından da seyir emniyetini arttırmaya yönelik Gemi Rotalama Sistemleri, Trafik Ayırım Düzenleri ile fenerler, şamandıralar gibi seyir yardımcıları, Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS), Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) gibi gemi trafiğini kontrole ilişkin sistemler kurulmaktadır.

Türkiye'nin deniz yetki alanlarında Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir emniyetine yardımcı olmak üzere kıyılarda kurulmuş bulunan fener, şamandıra vb.

seyir yardımcıları, Can Kurtarma İstasyonları ile ayrıca karasularımızda kazaya uğrayan gemilerin ve gemi yüklerinin kurtarma işlemleri bir Kamu İktisadi Kuruluşu olan Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Denizcilik Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakanlığa bağlı olarak görev yapmaktadır. Bu Genel Müdürlük tarafından kıyılarımızda, liman tesislerimizde kurulan fenerler, şamandıralar ile gemilerin limanlarımıza gelirken yada kıyılarımızdan geçerken emniyetli seyir yapmaları sağlanmaktadır. Bu seyir yardımcıları gemiler için emniyetli yolu bulmada oldukça önem arz etmekte olup, günün teknolojileri kapsamında geliştirilmekte ve uzaktan kumanda edilebilir hale getirilmektedir [2].

8.1.2. Türk Boğazları Bölgesinde seyir emniyeti

Dünyada bir başka benzeri olmayan Türk Boğazlarının taşıdığı seyir güçlükleri ile, seyir, can, mal ve çevre emniyetine yönelik tehditler de göz önüne alınarak, gemilerin Türk Boğazları'ndan emniyetle geçişlerini sağlamak ve kaza riskini en aza indirmek amacıyla, 1994 yılında Türkiye tarafından "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" yürürlüğe konmuştur. Bu düzenlemenin, Türkiye'nin Türk Boğazlar bölgesinde yaptığı ilk ciddi çalışma olduğu söylenebilir. Bu Tüzük ile Türk Boğazları Bölgesinde Trafik Ayırım Düzeni ve Uluslararası Denizcilik Örgütünc (IMO) yürürlüğe konan, seyir kural ve tavsiyeleri uygulanmaya başlanmıştır. Uygulamalar sonucu; 1994 yılından sonra bu bölgede kaza sayısı ve bu kazalardan kaynaklanan zararlarda büyük azalma olduğu görülmüştür.

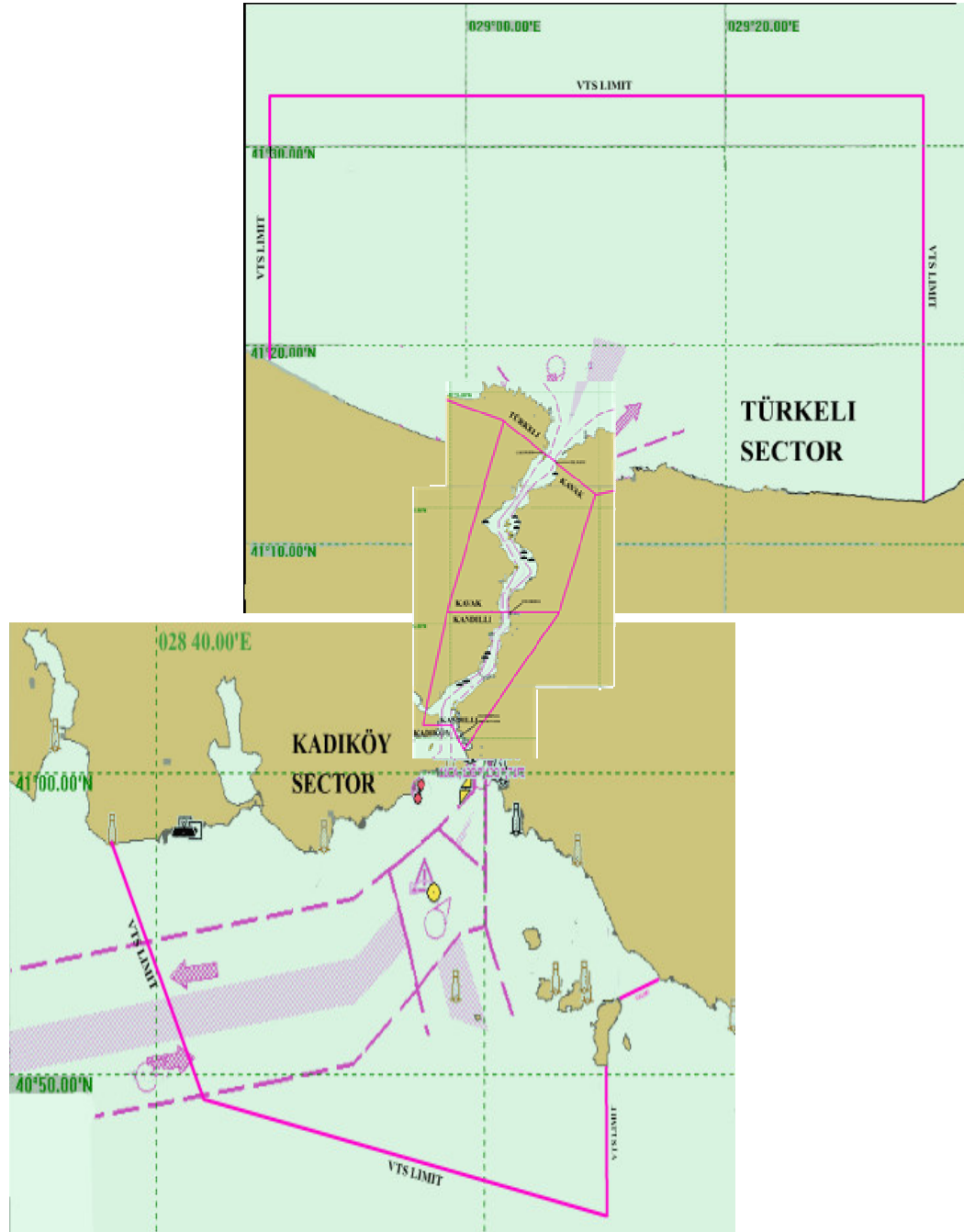
01 Temmuz 1994 tarihinden itibaren uygulanan ve kazaların azalmasında büyük rol oynayan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" uygulamalardan elde edilen tecrübeler de dikkate alınarak, Denizcilik Müsteşarlığı koordinatörlüğünde ilgili kurum/kuruluş temsilcilerinin oluşturduğu geniş katılımlı bir komisyon marifetiyle yeniden gözden geçirilerek, gerekli iyileştirmeler yapılmış ve 06 Kasım 1998 tarihinde "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" adı ile

yeniden yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Tüzük ve tüzüğe dayalı olarak 2002 yılında çıkartılan Uygulama Talimatı ile Türk Boğazları Bölgesinde seyir emniyetinin artırılması amacıyla deniz trafiğine ilişkin kurallar belirlenmiştir. Türk Boğazları Bölgesine ilişkin detaylı bilgi 9 uncu bölümde verilmiştir [2].

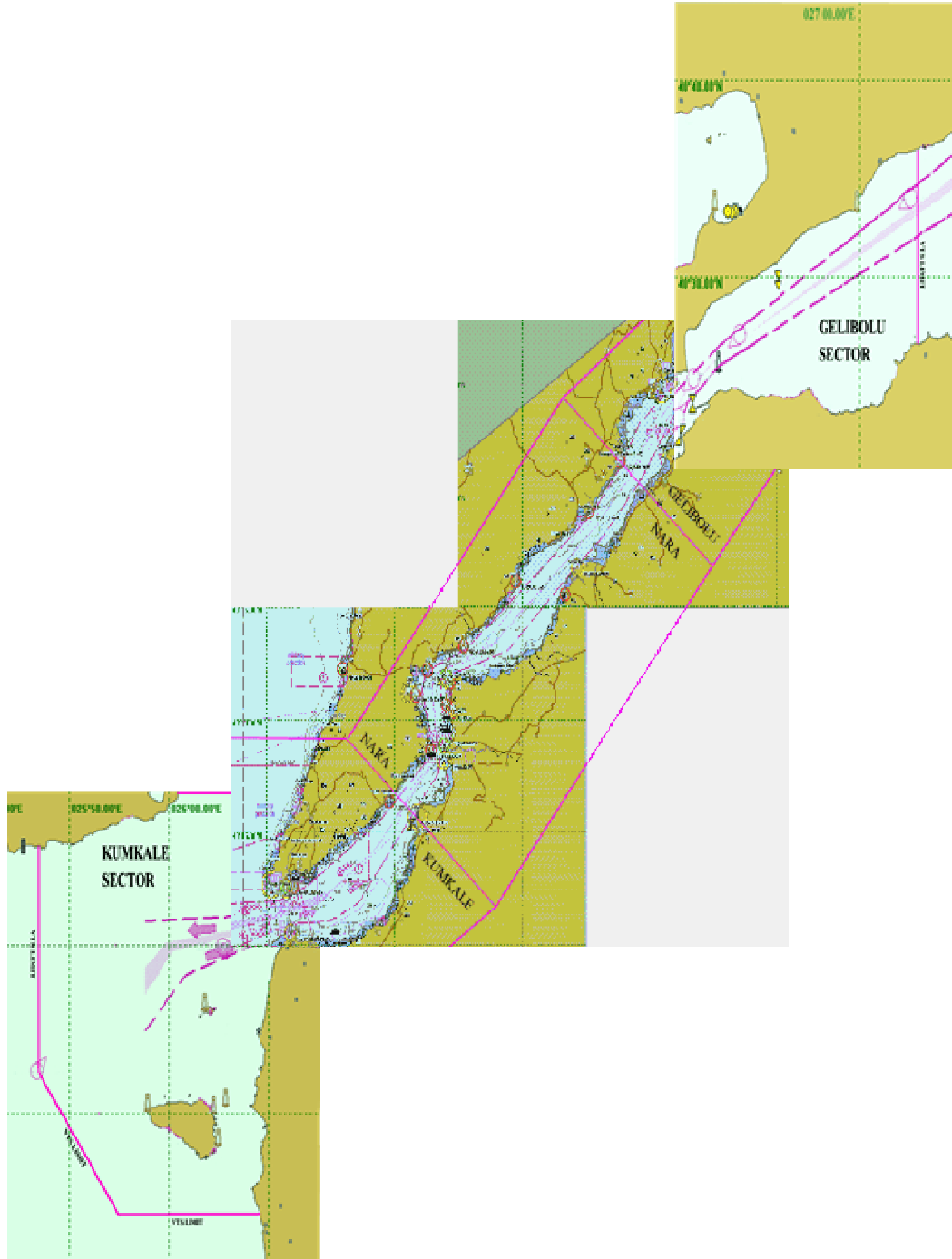
8.1.3. Gemi trafik hizmetleri (Vessel Traffic System-VTS)

Gemi Trafik Hizmetleri ; Ülkelerin deniz yetki alanlarındaki içsuları, karasuları veya körfezlerinde belirlenecek bölgelerde veya liman tesislerinde seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile deniz güvenliğini arttırmak, deniz trafiğinin organize ve koordine edilmesini, yönlendirilmesini sağlamak ve gemilere bilgi ve seyir yardımı hizmeti sunmak amacıyla kurulan ve işletilen bir sistemdir. Bu sistem içerisinde gemiler radarlar, AIS sistemleri ve kameralar ile anlık olarak izlenmekte ve koordine edilmektedir. Bu sayede, VTS sorumluluk alanındaki deniz trafiği tam olarak kontrol altına alınmakta, dolayısıyla kaza riski en aza indirgenmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Türk Boğazları Bölgesinde seyir emniyetini ve deniz güvenliğini arttırmak, deniz kazalarını en aza indirebilmek amacıyla kurulan “Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri” 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete açılmıştır. Bu sistem sayesinde Türk Boğazlarında seyreden tüm gemi hareketleri Radar, AIS ve Kameralarla sürekli otomatik olarak izlenebilmekte ve gemiler operatörler tarafından yönlendirilmektedir. Deniz trafiğinin izlenmesine yönelik en son teknolojilerin kullanıldığı bu sistem ile Türk Boğazları Bölgesinde seyir emniyeti, dolayısıyla can, mal ve çevre emniyeti oldukça arttırılmıştır [2].



Şekil 8.1. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri İstanbul Boğazı Kapsaması [2]



Şekil 8.2. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Çanakkale Boğazı Kapsamı [2]

Yine, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından, Türk Boğazları Bölgesinde olduğu gibi deniz trafiğinin yoğun ve riskli olduğu, tehlikeli yüklerin büyük bir kısmının elleçlendiği İzmit, İzmir, İskenderun ve Mersin Körfezleri ile Aliğa/Nemrut ve Samsun Limanlarında, seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak, gemilere bilgi hizmetinin yanı sıra, seyir yardımı hizmeti ve trafik organizasyon hizmetlerini sunmak amacıyla modern Gemi Trafik Hizmetlerinin (VTS) kurulması çalışmaları 2004 yılı itibariyle başlatılmıştır. 2004 yılı içerisinde Denizcilik Müsteşarlığının 2005 yılı yatırım bütçesi içersine konan bu sistemlere ilişkin olarak Etüd Proje çalışmaları 2006 yılı sonu itibariye tamamlanacak ve 2007 yılı sonuna kadar belirli bir kısmı yapılacaktır. Son yıllarda ülkeler tarafından denizlerin bu sistemler ile kontrol altına alınmasına yönelik yapılan girişimler çerçevesinde Avrupa Birliği kapsamında Ege ve Doğu Akdeniz’de meydana gelen gelişmeler nedeniyle Denizcilik Müsteşarlığı tarafından bu sistemlerin yatırımı hızlandırılmıştır.

8.1.4. Otomatik tanımlama sistemi (AIS)

Günümüzde gemi sayısının artması nedeniyle deniz trafiği yoğunlaşmış, gelişen teknolojiye paralel olarak deniz araçlarının hareket kabiliyeti çok büyük ivme kazanmış, hızlı ve tehlikeli yük taşıyan gemiler deniz ticaretinde yoğun bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Bu gelişmelere paralel olarak son yıllarda meydana gelen birçok deniz kazasında önemli sayıda can ve mal kaybı yaşanmış ve büyük çevre zararları ile karşılaşmıştır.

Seyir emniyeti arttırılarak, deniz kazalarının meydana gelme riskinin azaltılması ve dolayısıyla can ve mal kayıpların asgari düzeye indirilmesi amacıyla, özellikle haberleşme alanında yaşanan gelişmelerden deniz trafiğinde azami ölçüde yararlanılması hedeflenmiştir. Bu doğrultuda, gemilerin başka gemiler ve kıyıda bu maksatla tesis edilmiş merkezler tarafından takip edilmesi, deniz araçlarıyla diğer gemi ve kıyı birimleri arasında gerçek zamana yakın bir bilgi akışı sağlanarak herhangi bir tehlikeli durumda kazaların meydana gelmeden önlenmesi veya meydana gelen kazalara acil müdahalenin sağlanabilmesi amacıyla ileri teknolojiye

sahip sistemlerin gemilere tesis edilmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu maksatla gemilerin özellikle seyir emniyeti açısından otomatik olarak anlık takip edilmesine yönelik talepler dikkate alınarak Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU) tarafından Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) geliştirilmiştir [2].

AIS, data tabanlı ileri teknoloji ihtiva eden sayısal içerikli bir sistem olup, bu sistemle gemiye ilişkin bir çok statik, dinamik, seyir ve yük bilgileri otomatik olarak alınabilmekte, belirli yük ve tonaja sahip gemilerin hem birbirlerini izlemeleri hem de bunların kıyıdan takibi mümkün hale gelebilmektedir. Seyir emniyetine büyük katkı sağlayan AIS'in gemilerde zorunlu olarak uygulanmasına ilişkin düzenleme IMO tarafından oluşturulmuş ve Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS) Bölüm-5, Kural-19, Madde 2.4 gereği 2002 yılından itibaren aşamalı olarak SOLAS'a tabi gemilerin AIS cihazını bulundurmaları ile ilgili uygulama takvimi belirlenmiştir. Bu kapsamda, uluslararası seyir yapan 300 GT veya üzerindeki bütün yük gemileri, uluslararası seyir yapmayan 500 GT veya üzerindeki bütün yük gemileri ve tonajlarına bakılmaksızın bütün yolcu gemileri bu bölümde belirtilen donatılma tarihlerine uygun olarak bir AIS transponderi taşımakla zorunludurlar.

Yukarıda belirtilen gemiler tarafından AIS sistemi kullanılmaya başlanmış olup, IMO tarafından düzenlenen toplantılarda kıyı ve liman devletleri tarafından deniz trafiğini anlık izlemek maksadıyla AIS'in uygun bir sistem olduğunun sürekli dile getirilmesi üzerine bir çok devlet tarafından AIS'in kıyı istasyonları tesis edilmeye başlanmış ve Avrupa Birliği tarafından da 2002/59 sayılı direktif ile üye devletlerin 2007 yılı sonuna kadar AIS'in kıyı istasyonlarını kurmaları karara bağlanmıştır.

Bu gelişmeler paralelinde, jeopolitik konumundan dolayı hassas ve önemli bir coğrafi bölgede bulunan ülkemizin denizlerdeki hak ve menfaatlerinin korunması, ülkemizin ulusal ve uluslararası sorumluluklarını zamanında ve eksiksiz olarak yerine getirmesi ve bu maksatlarla gerekli altyapıların ülkemizde zamanında

tesisinin, gerek milli menfaatler açısından gerekse denizlerimizdeki seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması açısından çok önemli bir husus olmasından dolayı, ülkemiz kıyılarındaki deniz trafiğinin izlenmesi amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı tarafından AIS'in kıyı istasyonlarının tüm kıyılarımızda kurulması çalışmaları 2002 yılı itibariyle başlatılmıştır [2].

Avrupa Birliği'nin deniz emniyetine yönelik projeleri desteklemesi kapsamında ülkemiz kıyılarına kurulacak olan "AIS Baz İstasyonları" projesinin Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2003 yılı başlarında AB'ye sunulması ve yapılan yoğun görüşmeler neticesinde AB tarafından bu sisteme ilişkin fizibilite çalışmalarının ihalesi 07 Nisan 2005 tarihinde tamamlanmış, akabinde ihaleyi kazanan firma uzmanlarıyla Müsteşarlığımız personeli koordinesinde fizibilite çalışmalarına başlanılmış ve fizibilite çalışmaları 11 Temmuz 2005 tarihinde tamamlanmıştır.

Öte yandan, 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de meydana gelen terörist eylemler sonrasında, IMO'nun Kasım 2001'de yapılan 22. Genel Kurul toplantısında, denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla yeni tedbirlerin denizcilik sektörüne getirilmesi kabul edilmiş ve bu doğrultuda IMO tarafından yapılan yoğun çalışmalar neticesinde denizde güvenliğin sağlanmasına ilişkin olarak bir çok yeni düzenleme uygulamaya girmiştir. Denizde güvenliğin artırılmasına yönelik yapılan bu düzenlemeler çerçevesinde gemilerin anlık olarak takip edilmesi gerektiği belirtilerek AIS'in gemilere zorunlu olarak uygulanması daha erken bir tarihe alınmıştır [2].

Bu doğrultuda, daha evvel seyir emniyeti açısından önem kazanan AIS sistemi deniz güvenliği açısından da oldukça önemli hale gelmiş ve bir çok devlet tarafından AIS'in kıyı istasyonlarının kurulması çalışmaları hızlandırılmıştır. Deniz güvenliğinde yaşanan gelişmeler paralelinde ülkemiz kıyılarında kurulması planlanan AIS sisteminin bir an evvel tesisi amacıyla ulusal yatırım planı içerisinde gerekli revizeler Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yapılmıştır.

Ülkemiz kıyılarında seyir emniyeti ve deniz güvenliğinin artırılması amacıyla oluşturulan AIS'in kurulmasını müteakiben bu sistemin sağladığı tüm imkanlardan azami ölçüde faydalanılması yine Denizcilik Müsteşarlığının en önemli amaçları arasında yer almaktadır. Bu sistem ile AIS transponderi takılı olan tüm gemileri ve deniz araçlarını izleme imkanı elde edilebilmektedir. Yukarıda belirtilen standartlardaki gemiler tarafından AIS'in kullanılması SOLAS gereği zorunlu olup, bu gemiler dışındaki diğer gemi ve deniz araçlarının da AIS yoluyla izlenebilmesi için bu sistemi bulundurmaları gerekmektedir. SOLAS'a tabi olmayan gemi ve deniz araçlarının da takip edilmesi gerektiği IMO toplantılarında gündeme getirilmekte, ancak IMO tarafından bu gemilere zorunlu kural getirilemediğinden, bu konuda devletlerin kendileri düzenlemeler yapmaktadırlar. Yine, AB tarafından balıkçı gemilerinin uydudan takibine yönelik 2244/2003 sayılı direktifle düzenlemeler yapılmış, uydudan takibin çok pahalı olması nedeniyle 15 metre ve üzeri balıkçı gemilerinin de AIS'i bulundurmaları yönünde çalışmalar başlatılmıştır [2].

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yürütülen AIS'in ülkemiz kıyılarına kurulması çalışmaları ilgili diğer komutanlık, kurum ve kuruluşlarla beraber yapılmakta olup, AIS ile elde edilmesi amaçlanan hedefler yine müştereken belirlenmektedir. Kapsadığı alan içerisindeki AIS transponderi takılı tüm gemi ve deniz araçlarını izleme ve bunlarla ilgili çok detaylı bilgileri elde etme imkanı veren bu sistemin kurulması sonrasında kıyılarımızda seyir emniyetini ve deniz güvenliğini arttırmak, Arama ve Kurtarma faaliyetlerine katkıda bulunmak, deniz kazalarını önlemek ve deniz kazalarına acil müdahale ile yasadışı göçün, kaçakçılığın ve balıkçı gemilerinin yabancı kara sularında yaptıkları ihlallerin ve avlanmaların önlenmesine yönelik ilgili diğer kurumlarla işbirliği sağlamak gibi bir çok amaç hedeflenmiştir. Bu hedeflere ulaşmak bakımından SOLAS'a tabi olmayan diğer gemiler ve deniz araçlarınca da AIS sisteminin kullanılması büyük önem arz etmektedir.

Bu kapsamda, AIS Baz İstasyonlarının kıyılarımıza kurulmasına müteakip, kıyılarımızdaki deniz trafiğinin daha etkin bir şekilde kontrol altına alınabilmesi ve bir çok gemi ve deniz aracının izlenmesi yoluyla yukarıda bahsedilen hedeflere

ulaşılabilmesi amacıyla, tipleri, tonajları veya boylarına göre belirlenecek standartlardaki SOLAS'a tabi olmayan Türk Bayraklı gemiler ve deniz araçlarına da AIS transponderi taşıma zorunluluğu Denizcilik Müsteşarlığı tarafından getirilecektir.

SOLAS'a tabi ve mevcut durumda AIS transponderi taşımak zorunda olan gemilerin kullandığı cihazlar Klas-A tipi AIS transponderi olup, SOLAS kapsamı dışındaki gemiler ve deniz araçlarınca kullanılmak üzere daha az maliyetli Klas-B tipi AIS transponderi üretim çalışmalarını uluslararası alanda başlatılmıştır. Klas-B tipi AIS transponderlerinin standartlarının belirlenmesi çalışmalarının 2006 yılı içerisinde tamamlanacağı tahmin edilmekte olup, 2006 yılı içerisinde Klas-B tipi AIS transponderlerinin üretime geçmesi ve ülkemiz kıyılarında kurulması çalışmaları devam eden AIS Baz İstasyonları ile de uyumlu olması halinde, SOLAS'a tabi olmayan belirli standartlardaki Türk Bayraklı gemiler ve deniz araçlarından Klas-A tipi AIS transponderleri yerine Klas-B tipi AIS transponderlerini kullanmaları istenecektir. Bu doğrultuda, ülkemizde yerli firmaların deniz haberleşmesindeki imkan ve kabiliyetlerini geliştirmeleri amacıyla Klas-B tipi AIS transponderlerinin üretilmesine yönelik Denizcilik Müsteşarlığı tarafından çalışmalar yapılmış ve haberleşme ve elektronik alanındaki yerli firmalar davet edilmiştir. Bu konuda gönüllü olan yerli firmalar tarafından Klas-B tipi AIS transponderleri üretim çalışmaları devam etmektedir [2].

8.1.5. Gemi rotalama sistemleri, seyir yardımcıları ve kılavuzluk hizmetleri

Gemi Rotalama Sistemleri; Deniz trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde veya kıyılarda kaza riskini azaltmak amacıyla oluşturulmuş bir veya daha fazla rota ile trafik ayırım düzenlerini, trafik ayırım şemalarını, çift yönlü rotaları, tavsiye edilen rotaları, kaçınılacak veya demirlemeye yasak alanları, kıyıya yakın trafik bölgelerini, dönüşleri, tedbir alınacak alanları ve derin su rotalarını içeren sistemlerdir. Deniz trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde deniz trafiğini düzenlemek, belirli bir yöndeki trafiğı belirli bir alanda ilerletmek, dönüşleri belirli bir alanda yaptırmak, belirli

alanlara gemilerin girişini yasaklamak ve bu yolla daha emniyetli bir ortam sağlamak amacıyla oluşturulmuş sistemlerdir.

Bilhassa dar su yollarında, kanallarda, boğazlarda ve limanlarda gelen-giden trafiği birbirinden ayırmak amacıyla oluşturulan bu sistem kapsamında ülkemizde yapılan en önemli çalışma Türk Boğazları Bölgesinde oluşturulan Trafik Ayırım Düzeni (TAD)'dir. Türk Boğazları Bölgesinde oluşturulan TAD sayesinde Kuzey-Güney yönlü trafik boğazın sancağında kendileri için oluşturulmuş emniyetli su yolunda ilerlemekte, Güney-Kuzey yönlü trafik ise diğer trafiğe göre boğazın iskele tarafında ilerlemektedir.

Yine, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından İzmit, İzmir, İskenderun, Mersin Körfezleri ile Aliğa/Nemrut ve Samsun Limanlarında kurulma çalışmaları devam eden Gemi Trafik Hizmetleri kapsamında gemilere daha iyi bir emniyetli deniz alanı sunmak amacıyla Trafik Ayırım Düzenleri oluşturma çalışmaları başlatılmıştır.

Seyir yardımcıları kapsamında gemilerin geceleri emniyetli su yolunu bulmak amacıyla yararlandıkları fenerler, yada gündüzleri yararlandıkları şamandıralar tanımlanmaktadır. Farklı karakterler de yanıp sönen fenerler ile gemiler yollarını bulmaktadırlar. Dar kanallarda, boğazlarda, limanlara girip-çıkarken bu fenerler ve şamandıralar sayesinde seyrederler. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri (KEGKİ) Genel Müdürlüğü ülkemizde bu işleri yapmakla sorumlu kuruluştur. KEGKİ tarafından ülkemiz kıyılarında, Türk Boğazları Bölgesinde ve limanlarda fenerler kurulur ve bakım-tutumları yapılır ve bu hizmetler karşılığında gemilerden fener ücreti alınır.

Kılavuzluk hizmetleri limanlara gelip-giden gemiler ile dar kanallarda, dar su yollarında, emniyetli seyrin zor olduğu yerlerde gemilere yardımcı olmak için o bölgeyi yada limanı iyi bilen kılavuz kaptanlar gemilere çıkarlar ve gemiye kumanda ederler. Kılavuz kaptanlar aslında gemi kaptanına geminin o bölgede yada limanda emniyetli seyri için tavsiyede bulunmak amacıyla görev yaparlar. Ancak uygulama

da gemi kaptanları kılavuz kaptanlar gemiye bindikten sonra kumandayı tamamen onlara bırakırlar. Limanlara girip-çıkarken kılavuz kaptan almak genelde zorunludur. Gemilerin liman tesisine yanaşma manevraları da yine oldukça önemlidir. Limana yanaşma manevralarında gemilere dıştan destek vermek amacıyla römorkaj hizmeti de verilir. Bu hizmet ya kılavuzluk hizmetiyle beraberdir yada ayrı olarak verilir. Ancak römorkörleri kılavuz kaptanlar yönlendirir. Bu nedenle gemilerin limana girerken yada limandan ayrılırken kılavuz kaptan almaları ve kumandayı kılavuz kaptanların yapması çok doğaldır. Ancak, seyir koşullarının zor olduğu Türk Boğazları Bölgesi gibi dar su yollarında, boğazlarda da kılavuzluk hizmeti uygulanmaktadır. Bu gibi yerlerden bazılarında kılavuzluk zorunlu, bazılarında ise ihtiyaridir. Türk Boğazları Bölgesinde, bu bölgeden gemi geçiş rejimini düzenleyen Montrö Sözleşmesi gereği, kılavuzluk hizmeti ihtiyaridir ve bu hizmet halen özelleştirme kapsamında olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) tarafından verilmektedir. Limanlarımızda ise kılavuzluk hizmetleri zorunludur. Özel limanlarda kılavuzluk özel kılavuzluk teşkilatı tarafından verilmektedir [2].

8.2. Gemi Denetim

Seyir emniyetine yönelik yukarıda bahsettiğimiz hizmetler yada sistemler kıyı veya liman devletleri tarafından sağlanmaktadır. Öte yandan denizde emniyetin arttırılması amacıyla gemilerde de yapılması gereken bir çok işlem mevcuttur. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından denizde emniyetin arttırılmasına yönelik kurallar belirlenmektedir. Bu kuralları gemilerde uygulamak, gemilere kurallara uygunluklarını ispatlayan belgeler düzenlemek ve gemilerde kuralların uygulandığını denetlemek gereklidir. Bu kapsamda Bayrak Devletlerine ve Liman Devletlerine görevler düşmektedir.

8.2.1. Bayrak Devleti ve Liman Devleti (Port State Control-PSC) uygulamaları

Gemilerin hem taşıdıkları bayrağın sahibi devletlere karşı hem de uğradıkları limandan sorumlu devletlere karşı sorumlulukları vardır. Onlar tarafından kendileri için belirlenen kurallara uymakla yükümlüdürler.

Bayrak devletleri kendi bayrağını taşıyan gemilere yönelik gerekli düzenlemeleri uluslararası kuralları da dikkate alarak yaparlar. IMO tarafından oluşturulan kurallar uluslararası sefer yapan belirli tonajdaki gemileri kapsamaktadır. Bayrak Devletleri IMO kurallarına ilave olarak denizde emniyeti arttırmak amacıyla kendi bayrağını çeken gemilere ilave kurallar koyabilir. Bayrak Devletleri tarafından gemilere bir çok sertifika düzenlenmektedir. Bu sertifikalar gemilerin belirli kurallara uygunluğunu belgeler. Bayrak Devletlerinin Denizcilik İdareleri tarafından kendi bayrağını taşıyan gemilere, Gemi Denetim Uzmanları tarafından kontrol yapıldıktan sonra, bu sertifikalar belirli sürede geçerli olmak üzere düzenlenir. Burada Bayrak Devletin görevi gemilerini uluslararası ve ulusal kurallara uygunluklarını sağlamaktır. Bu kurallar tamamen onların emniyeti dikkate alınarak düzenlenmiş kurallardır. Bayrak devletlerinin birbirlerinden farklı uygulamaları olabilir, ancak IMO tarafından belirlenen kuralları aynen uygulamakla yükümlüdürler. Sadece IMO'nun Sözleşmelerinde belirtilen şekilde bazı gemilerine muafiyet uygulayabilirler.

IMO tarafından belirlenen kuralları uygulamak IMO üyesi Bayrak Devletlerinin görevidir. Ancak Bayrak Devletlerine bakıldığında, bazı ülkelerde iyi bir Denizcilik İdaresi olduğundan bu devletlerin gemilerinde de kurallar etkili bir şekilde uygulanmaktadır. Bu kuralların uygulanması için bu devletlerde güçlü bir sistem oluşturulmuştur. Buna karşın az gelişmiş bazı ülkelerde Denizcilik İdareleri de zayıf olduğundan IMO kurallarını gemilerinde etkin bir şekilde uygulamaları mümkün olamamaktadır. Öte yandan, denizcilik maliyetli bir ulaşım sistemi olduğundan, bazı devletlerde siyasi nedenlerden dolayı bazı kurallara göz yumulmaktadır. Buda uluslararası standardın sağlanamamasını ve denizde emniyetin sağlanması açısından yetersizlikleri beraberinde getirmektedir. IMO Sözleşmeleri, kuralları 169 üye

devletin ve denizcilik konusunda uzmanların bir araya gelmesi ve uzun süre çalışmaları ile hazırlanmaktadır. Bu kuralları uygulamamak yada yok saymak doğru değildir. Ancak siyasi nedenlerle, az gelişmişlikle, denetim eksikliği yada eğitilmiş uzman yetersizliği gibi nedenlerle bu kuralların uygulanmasında aksaklıklar görülmekte, deniz kazaları ile karşılaşmaktadır. Bunu önlemek için zamanla Liman Devleti Denetimi diye uygulamalar gündeme gelmiştir. Liman Devleti Denetimi kapsamında her devlet limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri denetleyerek uluslararası standartlara uygunluklarını kontrol etmekte ve eksikliklerini tamamlamaktadırlar. Bu kapsamda bölgesel oluşumlar meydana gelmeye ve bölge ülkeleri birleşerek Momerandum of Understanding (MoU)'leri oluşturmaya başlamışlardır. Örneğin Paris MoU, Tokyo MoU gibi [5].

Ülkemizin Denizcilik Otoritesi olan Denizcilik Müsteşarlığı, 1998 yılında Güney Akdeniz ülkeleri ile birlikte Akdeniz Memorandumu'nu (MedMOU) imzalamıştır. Bu anlaşma ile ülkemiz, limanlarımızı ziyaret eden yabancı bayraklı gemilerin en az % 15'ini denetleme yükümlüğü altına girmiştir. MedMOU ülkeleri ülkemize ek olarak Mısır, Tunus, Fas, Cezayir, Malta, Ürdün, Filistin, Lübnan, İsrail ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimidir. 1999 yılından itibaren ülkemiz limanlarında liman devleti denetimlerine başlanmıştır. MedMOU sekreteryası Mısır'ın Alexandria kentinde, Bilgi merkezi ise Fas'ın Casablanca şehrinde konuşlandırılmıştır.

Bu anlaşmadan sonra, 2000 yılında da ülkemizle birlikte Karadeniz'e kıyısı olan Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya Federasyonu ve Gürcistan'ın katılımı ile Karadeniz liman devleti kontrolü anlaşması (BSMOU) imzalanmıştır. BSMOU sekreteryası İstanbul'da, Bilgi Merkezi ise Rusya'nın Novorossisky limanındadır. Karışıklık olmaması için ülkemizin Karadeniz Ereğlisi, Samsun, Trabzon, Rize ve Hopa limanları BSMOU kapsamına, diğer limanları da MedMOU kapsamına alınmışlardır [2].

Ülkemiz ve denizciliğimiz için birçok önemli faydası olacak liman devleti denetiminin derhal ve etkili bir şekilde hatta MOU'larda taahhüt edilen %15 seviyesinden daha üst bir seviyede %20 veya %25'ler seviyesinde yapılması, bu denetimin faydasını arttıracak ve ülkemizin gemi emniyetine verdiği önem ve ciddiyetin bir ifadesi olarak AB ve IMO çevrelerinde ulusal prestijimizi yükseltecektir.

Liman Devleti Denetim (PSC) Uzmanlarının, gemi inşaa mühendisi veya deniz tecrübesine sahip ve en az uzak yol kaptanı veya baş mühendisi yeterlik derecelerine sahip olmaları, uluslararası denizcilik mevzuatına hakim bulunmaları ve bu kişilerin İngilizce konuşma ve anlama seviyelerinin rahatlıkla gemi ilgilileri ile iletişim kurmaya yeterli olması hem IMO ve AB kurallarının hem de imzaladığımız Memorandumların ortak gereksinimidir. Denizcilik eğitimi veren okullardan mezun kalifiye personelin Denizcilik Müsteşarlığında bünyesinde görev almaları, limanlar ve merkez teşkilatında çalışmaları yukarıda bahsedilen yükümlülüklerimizin layıkıyla yerine getirilmesi açısından büyük önem arz etmektedir.

Liman devleti denetiminin özelliği gereği bir limanda sıkı bir şekilde kontrol yapıldığında eğer yakın çevre limanlarda aynı şekilde kontrol yoksa standart altı gemiler bu çevre limanlara kaçmakta, böylece kontrol yapılan limanda trafik azalması sebebi ile bir haksız rekabet görülebilmektedir. Bu nedenle PSC mutlaka bölgesel ölçekte yapılmalıdır. Ülkemizin tüm limanlarında aynı sıklıkta ve yeterli uzmanlar tarafından denetim yapılması son derece önemlidir.

Tüm olumsuzluklara karşın IMO kaynaklarından ülkemizde yapılan denetim istatistikleri incelendiğinde, 2003 yılında Tüm MedMOU alanında toplam denetimlerin içinde 572 tanesinin ülkemizde yapıldığı ve denetim yapılan bu gemilerin 184 tanesinin ülkemiz limanlarında tutulduğu görülmektedir. Toplam kontrol içindeki alıkonma oranlarının yüksekliği, ülkemizdeki sistemin etkili çalıştığını ve Denizcilik Müsteşarlığının ve uzmanların bu konudaki ciddiyet ve

kararlılığının göstergesidir. 2005 ve 2006 yıllarına ilişkin MedMoU kapsamında ülkemiz limanlarında yapılan denetimler Tablo 8.4’de görülmektedir.

Liman Devleti denetimi tüm dünyada giderek en etkili gemi kontrol yöntemi haline gelmekte, riskli gemiler, teröre karşı gemi güvenliği (security), balast sularının yönetimi, atık yönetimleri gibi yan kontrol alanlarında hep PSC Uzmanlarına sorumluluk yüklenmesi planlanmaktadır. Bu konuda AB tüm üye ve aday ülkelere daha sıkı ve etkili bir PSC ağı kurmaları için yeni yaptırımlar oluşturmaktadır. Bununla da bağlantılı olarak ülkemizde, Liman devleti denetimi gerektiği şekilde yapılabildiğinde, öncelikle Türk deniz ticaret filosunun işsiz kalmasına yol açan ucuz ve standart altı gemilerin limanlarımızı kullanmaları zorlaşacak ve Türk denizcilerine özellikle de Koster filomuza iş fırsatı çoğalacaktır. Bu Türk denizciliğine yapılmış en büyük hizmetlerden birisi olacaktır. Aynı zamanda karasularımızda seyir, can, mal ve yangın emniyeti artacak, personel daha iyi koşullarda ve daha güvenli çalışacak, gemilerden denizin kanundışı olarak kirletilmesi minimize edilecek, limanlarımızın da emniyeti artacaktır. Denizde seyir, can, mal ve çevre emniyetini tehlikeye sokan gemiler limanlarımızı kullanamayacakları için denizcilik standartı yükselecektir. Ayrıca denetim sonucu bulunacak eksikliklerin giderilmesi sırasında gemi tamir, bakım, ikmal sektörü canlanacak, bu yolla ülkemize döviz girişi sağlanacak ve belki de yıllardır yurt dışında kaybedilen milyonlarca doların bir kısmı geri alınabilecektir. Ayrıca ciddi, çağdaş ve emniyete önem veren bir ülke olarak AB ve IMO gibi uluslararası çevrelerde prestij kazanacağımız değerlendirilmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda yapılan Liman Devleti kontrollerinde çok yüksek tutulma oranlarına sahip olması, “Çok Yüksek Riskli” ülkeler arasında ve öncelikli denetim listesinde yer alması, ülkemiz itibarını olumsuz yönde etkilediği gibi, ekonomik sorunlara da sebebiyet vermektedir.

Öte yandan, Paris MOU gereğince; yapılan denetimlerde ikinci kez tutulan gemilerin Memoranduma taraf devlet limanlarına alınmayacağı yönünde yapılan açıklama ve uygulamaların da deniz ticaret filomuzu sıkıntıya sokacağı aşikardır.

Türk Bayraklı gemilerin kondisyonlarının iyileştirilmesi ve bayrak itibarının yükseltilmesi amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı tarafından çok ciddi çalışmalar yapılmaktadır. Paris MoU tarafından oluşturulan listeye göre Türk Bayraklı gemiler kara listede yer almaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2003 yılında başlatılan “Denetim ve Eğitim Seferberliği” sayesinde Türk Bayraklı gemilerin yurt dışında tutulma oranları azalmaya başlanmıştır. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2004 yılı sonunda Türk Bayraklı gemilerin “Kara Listedden Ak Listeye” geçişi hedeflenmiştir. Bu kapsamda denizcilikle ilgili lisans mezunu ve denizde çalışmış tecrübeli personel alımı başlatılmış ve bir çok kişi Denizcilik Müsteşarlığında istihdam edilmiştir. Bu kişiler PSC Uzmanı olarak görevlendirilmişler, hem Türk Bayraklı gemileri hem de limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemileri denetleyerek ülkemiz prestijini arttırmaya başlamışlardır.

Eğitim Seferberliği kapsamı altında; Denizcilik Müsteşarlığı ve bağlısı Bölge Müdürlükleri ve Liman Başkanlıkları bünyesinde, PSC denetimlerini de yapacak Uzman olarak, istihdam edilmek üzere Uzakyol Kaptanı, Uzakyol Gemi Makineleri İşletme Mühendisi ve Gemi İnşa Mühendisi yeterliklerine sahip 80 personel işe alınmıştır. Tüm uzmanlara Eylül-2003 ayından itibaren AB Eşleşme Projesi, TAİEX ve Müsteşarlık personeli tarafından eğitim programı uygulanmıştır. Program dahilinde, görevli uzmanlar ilgili konulardaki en son gelişme ve düzenlemeler hakkında eğitilmiş, çalışma yöntemleri, uygulama birlikteliği, kurallardaki değişimler gibi her türlü teknik ve mesleki bilgilerin takibini sağlamak maksadıyla kurs ve seminerler düzenlenerek sertifikalandırılmıştır.

Denetim Kapsamında; Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nün “Resolution A.787 (19), as amended by Resolution A.882 (21)” sayılı kararı gereğince, Türk Bayraklı gemiler, yabancı

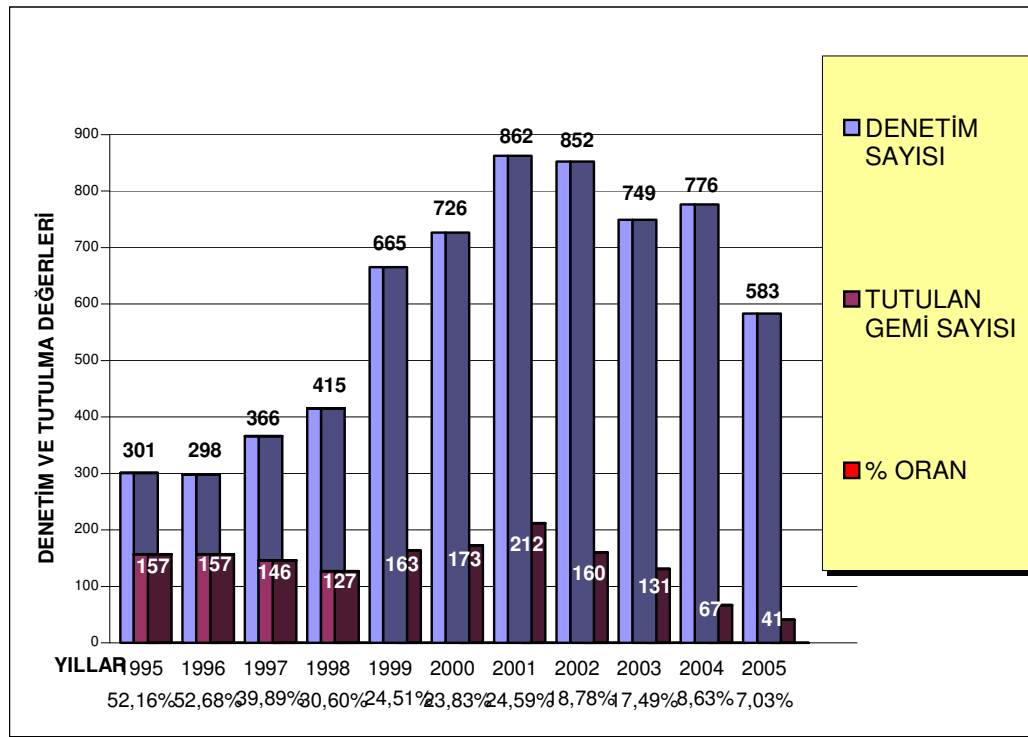
devlet limanlarında yapılan denetimler sonucunda eksiklikleri nedeniyle alıkonulması / tutulması durumunda uğradıkları ilk Türk Limanında, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan Bayrak Devleti Gemi Kontrol Listesi kullanılarak “Program Dışı İleri Sörvey Uygulaması”na yani genişletilmiş sörvey işlemine tabi tutulmaktadırlar. Yapılan bu işlem hakkında, denetim yapan Liman Devletinin Denizcilik İdaresine ve IMO’ya bilgi verilmektedir

02.01.2004 Tarihi itibariyle, limanlarımızdan yurt dışına çıkış yapacak olan Türk Bayraklı gemilere Yola Elverişlilik Belgesi verilmeden önce GSK veya PSC Uzmanları tarafından gemiye gidilerek geminin evrak düzeyinde (gemi ve gemi adamlarının sertifikaları) ve Yola Elverişliliğe mani olmayacak diğer hususlarda kontrol edilmeleri neticesinde uygun görülmesi halinde Yola Elverişlilik Belgesinin düzenlenip geminin yolculuğuna izin verilmesi uygulaması başlatılmıştır.

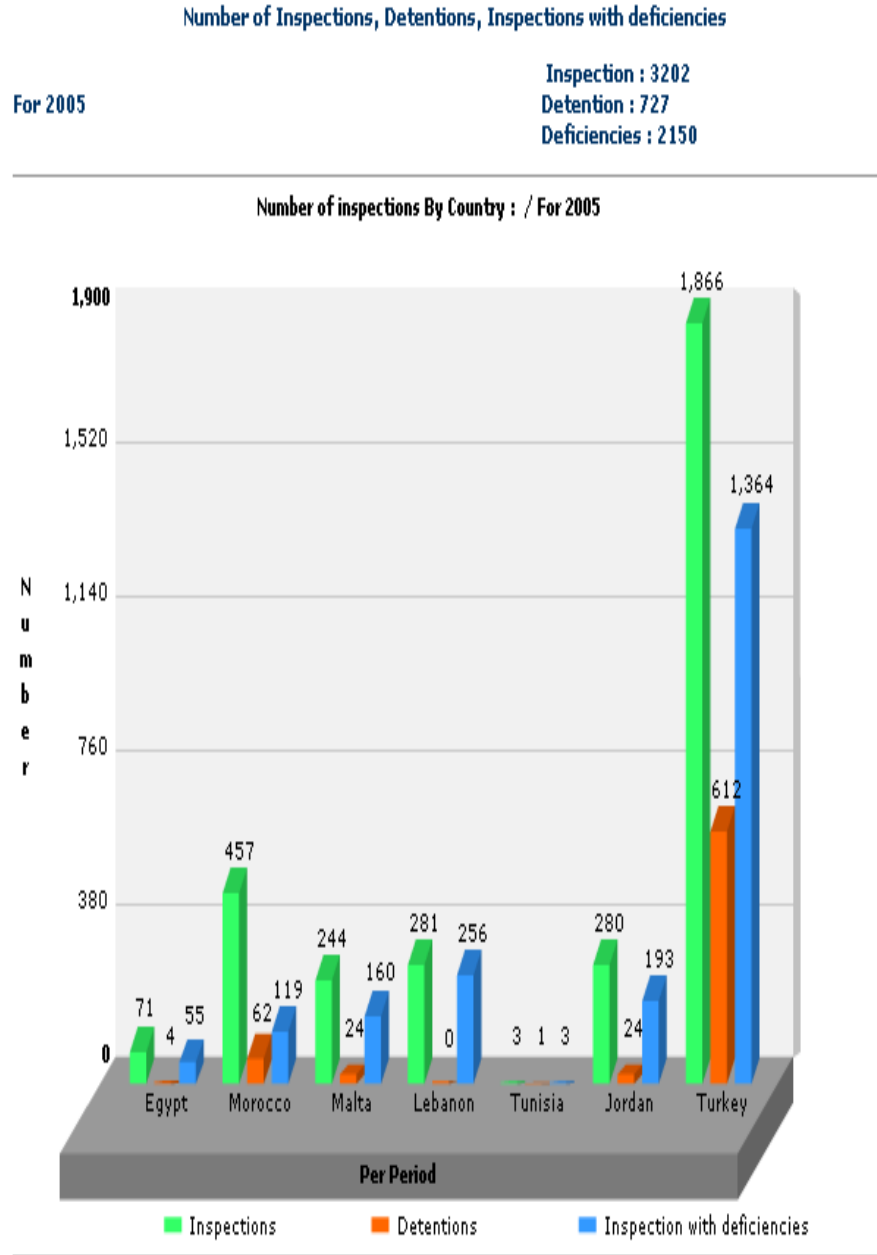
Bu uygulamaya paralel olarak, taraf olduğumuz uluslararası andlaşmalar ve ulusal mevzuatımız çerçevesinde, standartları düşük olduğu tespit edilen Türk Bayraklı gemilerin standartlarının yükseltilmesi ve yurt dışında uğrayacakları Liman Devleti Kontrolü denetimine hazır olarak girmesinin sağlanması amacıyla, uluslararası sefere çıkacak olan Türk Bayraklı gemilere uygun zamanlarda Müsteşarlıkça belirlenen 17 Ana Limanda (İstanbul, Ambarlı, İzmit, Kdz.Ereğli, İzmir, Aliaga, Bodrum, Marmaris, Mersin, İskenderun, Trabzon, Samsun, Çanakkale, Bandırma, Gemlik, Antalya,Tuzla Limanlarında) Haziran 2004 itibariyle “Ön Sörvey” uygulamasına başlanılmıştır. Ön Sörvey sonucunda Türk Bayraklı gemilerin yurtdışındaki tutulmalarında diğer yıllara oranla ciddi azalma olduğu görülmüştür. İdarece hazırlanan kontrol listeleri belirlenen 17 ana limanda görevli GSK ve PSC Uzmanları tarafından uygulanmaktadır.

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Türk Bayraklı gemilerin yurt dışında tutulmalarının önlenmesine yönelik olarak yapılan yoğun denetimlerle ilgili olarak, Deniz Ticaret Odaları ve denizcilik sektörü ile bilgilendirme toplantıları yapılmakta ve yurtdışı denizcilik kuruluşlarına bilgi verilmektedir.

Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde; 2005 yılı sonu itibariyle 2001'e göre Türk Bayraklı gemilerin tutulmasında % 40 oranında azalma sağlanacağı taahhüt edilmiştir. 2001 yılı verilerine göre Paris MoU'da tutulan Türk Bayraklı gemilerin sayısı 211 iken, 2004 yılında bu rakam 67'ye, 2005 yılında 41'e düşmüştür. Tutulmada 2001'e göre % 80 azalma olmuştur. Bu Denizcilik Müsteşarlığının büyük bir başarısıdır. Türk Bayraklı gemilerin tutulmalarına ilişkin detaylı bilgiler Şekil 8.3'de görülmektedir [5].



Şekil 8.3. Türk Bayraklı gemilerin Paris MoU kapsamında 1995-2005 yılları arasında denetim ve tutulma analizleri [5]



Şekil 8.4. Türk limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin Akdeniz MoU kapsamında 2005 yılı tutulma oranları [5]

8.3. Arama ve Kurtarma (SAR)

Arama ve Kurtarma; Hava ve deniz araçlarının karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hallerinde, bu araçlardaki kişilerin her türlü araç, teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemidir. Ayrıca meydana gelen kazalarda işbirliği sağlanarak, hava ve deniz araçları ile diğer araçlar da dahil olmak üzere, kamu ve özel kaynakların kullanımı yoluyla tehlike mesajlarını izleme, haberleşme, koordinasyon, tıbbi danışmanlık ve ilk yardım gibi insan hayatını kurtarmaya yönelik yapılan bütün faaliyetlerdir.

Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM); Ülkemiz tarafından da kabul edilen ‘1979 Hamburg, Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi’ ile 11 Eylül 1997 gün ve 23.107 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren ‘Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği’ gereği, Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde ulusal ve uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmek amacıyla, belirtilen hususların koordinasyonunda bir aksaklığa meydan vermemek ve ilgili makamlara süratli ve kesintisiz bir şekilde bilgi aktarılmasını sağlamak, hafta sonu tatilleri, Milli ve Dini Bayramlar da dahil olmak üzere, insani amaca yönelik olarak 3 vardiya halinde 24 saat aralıksız hizmet vermek üzere kurulmuştur.

Türkiye, 1979 Hamburg Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi ile arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin ulusal ve uluslararası yükümlülüklerinin yerine getirilmesi ve arama kurtarma faaliyetine katılan ilgili Bakanlık, Kurum/Kuruluşların rollerinin belirlenmesi amacıyla, Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği’ni değiştirerek yeniden 12 Aralık 2001 gün ve 24.611 sayılı Resmi Gazete’de yayımlamıştır. Ayrıca 11.07.2002 tarih ve 24.812 sayılı Resmi Gazete’de 2002/4 tebliğ numarası ile “Ulusal Arama ve Kurtarma Planı” yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmeliğe göre, Denizcilik Müsteşarlığı; Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezini kurmak; karada, denizde ve havada arama kurtarma faaliyetlerinin en üst düzeyde iletişimini ve işbirliğini sağlamaktan sorumlu olacaktır. Türk Arama ve Kurtarma

Sistemi içerisinde Denizcilik Müsteşarlığı genel koordinasyondan sorumlu olup, ayrıca deniz kısmından Sahil Güvenlik Komutanlığı, hava kısmından ise Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü sorumludur. Yine, Türk Arama ve Kurtarma Sistemi içerisinde bir çok kurum ve kuruluşun görevi bulunmakta olup, tüm kurum ve kuruluşlar Denizcilik Müsteşarlığı tarafından koordine edilmektedir. Genelde uygulamada denizde SAR faaliyetleri yoğun bir şekilde görülmekte olup, bu faaliyetlerde Sahil Güvenlik Komutanlığının imkan ve kabiliyetlerinin yetersiz olması durumunda Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ile Hava Kuvvetleri Komutanlığı imkan ve kabiliyetleri kullanılmaktadır.

Bölge ülkeleri arasında gerek işbirliğini artırmak gerekse SAR bölgesel sorumluluk alanlarını belirlemek için 1994 yılında çalışmalara başlanılmış, 1998 yılında ise “Karadeniz’e Kıyısı Olan Ülkeler İle Deniz Arama Kurtarma Birimleri Arasında İşbirliği Andlaşması” imzalanmıştır. Bu andlaşma kapsamında Karadeniz’de ikili andlaşmalarla karşılıklı SAR sahaları belirlenmekte ve işbirliği yapılmaktadır. Bu güne kadar Rusya Federasyonu, Gürcistan ve Bulgaristan ile SAR Andlaşmaları tamamlanarak, SAR sahaları belirlenmiştir. SAR sahası konusunda ise Ege’de Yunanistan ile bir çekişme yaşanmakta olup, Ege’de SAR sahasının karşılıklı olarak belirlenmesinin kısa vadede mümkün olamayacağı tahmin edilmektedir.

8.3.1. Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi (GMDSS) ve Türk Sahil Radyo

İlki 1974 yılında kabul edilen Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi’nin (SOLAS) arama ve kurtarma faaliyetlerinde etkin rol oynaması, 1979 Deniz Arama ve Kurtarma Sözleşmesi’nde (SAR) tüm dünyayı kapsayan tam otomatik acil durum haberleşme ihtiyacının karşılanması yönünde karar alınması ile olmuştur. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından uluslararası sefer yapan 300 GT’den büyük yük gemileri ile, her tonajdaki yolcu gemilerinin taşımakta oldukları telsiz cihazlarında 1 Şubat 1999 tarihi itibarıyla büyük değişiklikler meydana gelmiştir. Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi (GMDSS) diye isimlendirilen yeni sistemde; tehlikedeki bir gemi tarafından hem etrafındaki gemilere hem de

kıyıdaki arama kurtarma birimlerine karasal ve uydu haberleşme imkanları kullanılarak, gecikmeksizin haber göndermek mümkündür. Sadece mors alfabesini bilen telsiz zabıtlarınca kullanılabilen ve uzak mesafe haberleşme ihtiyaçlarına cevap veremeyen eski sistemlerin bulunduğu gemilerde, bugün; telefon, telex, fax vb. modern cihazların denize uygulanmış modelleriyle haberleşme yapabilmek ve en önemlisi arama kurtarma faaliyetleri için gerekli acil durum haberleşmesini yüzde yüz güvenli bir şekilde gerçekleştirebilmek olanaklı hale gelmiştir. SOLAS Sözleşmesi'ne tabi gemilerde uygulanmaya başlanılan sisteme, Sözleşmeye tabi olmayan 300 GT'ın altındaki gemilerin de geçiş hazırlıklarını bir an önce tamamlamasında fayda görülmekte olup, özellikle kısa mesafe haberleşmesinde kullanılan sayısal özellikli telsiz cihazlarının (VHF/DSC) tüm deniz taşıtlarında bulunması, denizde can güvenliğinin sağlanması bakımından oldukça önemlidir.

Herhangi bir telsiz cihazı bulundurmamak zorunda olmayan deniz araçlarında, özellikle kişi ve aile ihtiyacı için kullanılan yatlarda, günümüzde çok yaygınlaşan mobil telefonların; gemi-gemi haberleşmesine olanak verememesi, kapsama alanlarının kısıtlı olması ve mevki bulma işlerinin zorluğu nedeniyle telsiz cihazlarına bir alternatif olarak değil, sadece tamamlayıcısı olarak bakılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

Türkiye'nin uluslararası anlaşmalar ile üstlendiği sorumlulukları ve buna paralel olarak hazırlanan milli mevzuatları ile denize yönelik haberleşme sistemlerinin kurulumu ve bunların işletilmesi, son iki yıla kadar Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir.

Türk Telekom A.Ş., üzerine düşen bu sorumluluğunu yerine getirmek amacıyla zaman içinde Türkiye sahillerinde VHF, MF ve HF bantlarında hizmet veren Sahil Telsiz İstasyonlarını kurmuş olup, bu sistemlerin GMDSS koşullarını yerine getirmesi gayesiyle de yaklaşık 13 yıldır devam eden entegre bir proje ile modernize çalışmalarını sürdürmektedir. Söz konusu bu çalışmalar ile, Türkiye kıyılarında sayıları toplam 40 adet olan ve şehir merkezlerinde kurulmuş olan VHF istasyonları

buralardan sökülerek, her biri 1.500 m'nin üzerindeki R/L ve TV vericilerinin bulunduğu istasyonlara taşınmıştır. Bu şekilde hem kıyıdan 150-200 mil mesafelerde bulunan gemilerle VHF sistemleri üzerinden haberleşme olanağına kavuşulmuş hem de bu sistemler üç kontrol merkezine (İstanbul, Antalya ve Samsun) bağlanarak, sahil istasyonlarımızın Hopa'dan İskenderun'a kadar Türk Radyo adıyla tek bir isim olarak çağrılması sağlanmıştır. Yine söz konusu proje ile VHF sistemlerine DSC kabiliyeti kazandırılarak, GMDSS'e tamamen uygun hale getirilmiştir.

Bu arada orta ve uzak mesafe haberleşme sistemlerinde de benzer çalışmalar başlatılmış, MF ve BT Sahil Telsiz İstasyonlarına DSC kabiliyeti kazandırılarak ve bunların uzaktan kontrolü sağlanarak, tamamen GMDSS koşullarına göre donatılmaları hedeflenmiştir. Ayrıca Ankara Gölbaşı'nda kurulmuş olan ve ATA-1, ATA-2 olarak tanımlanan uydu yer istasyonları aracılığı ile, gemiler ve tüm mobil sistemlerin INMARSAT uyduları üzerinden her türlü haberleşme yapabilme olanağı sağlanmıştır.

Türkiye kıyılarında deniz haberleşmesi ile GMDSS gereklerini yerine getirmek ve bu sistemleri işletmekten sorumlu olan Türk Sahil Radyo, diğer adı Telsiz İşletme Müdürlüğü, daha önce Türk Telekom'a bağlı iken, özelleştirmeden sonra 2005 yılı başlarında Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğüne bağlanmıştır. Türk Sahil Radyo Türkiye kıyılarında deniz emniyetinin sağlanması amacıyla haberleşme imkanlarını kurarak, kesintisiz tehlike haberleşmesini yapmakta ve denizcilere haberleşme imkanlarını sunmaktadır.

8.3.2. COSPAS-SARSAT sistemi

COSPAS-SARSAT (COSPAS: Space System for the Search of Vessels in Distress. SARSAT: Search And Rescue Satellite-Aided tracking) sistemi kutupsal yörüngeli uydular vasıtasıyla, 121.5 MHz, 243 MHz ve 406 MHz frekanslarında tehlike sinyali gönderen bekınların yerini belirlemek amacıyla tasarlanmış uydu-yardımlı Arama Kurtarma sistemidir. Tehlikedeki gemilerin aranması için uzay sistemi (COSPAS) ve

uydu yardımlı izleme ile Arama ve Kurtarma (SARSAT) sistemini ifade eder. Dünyadaki tüm SAR (deniz, hava ve karada meydana gelen tehlikelere yönelik) operasyonlarına yardım maksatlı olmak üzere, ayırım yapılmaksızın ve ücretsiz olarak tehlike çağrılarını ve tehlike pozisyonlarını sorumlu tüm organizasyonlara ulaştırma hizmeti için planlanmıştır.

COSPAS-SARSAT sistemi, bir kaza yapan ve bu durumu 121.5 MHz, 243 MHz veya 406 MHz frekans bantları üzerinden gönderdikleri sinyallerle bildiren gemi, uçak veya şahısların kazaya uğradıkları noktanın COSPAS ve SARSAT uyduları aracılığıyla tespit edilmesini ve gerekli kurtarma işleminin bir an önce başlatılmasını sağlayan uluslararası bir sistemdir. COSPAS-SARSAT sistemi, kazanın olduğu andan ortalama bir saat sonra kazanın yerini güvenilir bir biçimde tespit ederek, kurtarma işlemlerinin büyük ölçüde hızlanmasını sağlamaktadır.

COSPAS-SARSAT sistemi, 1979 yılında Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Kanada, Fransa ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) arasında imzalanan bir anlaşma ile geliştirilmeye başlanmıştır. Amerikan Ulusal Havacılık ve Uzay Organizasyonu (NASA), Kanada Komünikasyon Bakanlığı (DOC), Fransa Ulusal Uzay Araştırmaları Merkezi (CNES) ve Sovyetler Deniz Ticaret Bakanlığı (MORFLOT) arasında imzalanan bu ilk anlaşmayı Amerikan Ulusal Okyanus ve Atmosfer Organizasyonu (NOAA), Kanada Milli Savunma Bakanlığı (DND), Fransa Ulusal Uzay Araştırmaları Merkezi (CNES) ve Sovyetler Deniz Ticaret Bakanlığı (MORFLOT) arasında 05-Ekim-1984 tarihinde imzalanan ikinci bir anlaşma izlemiştir. Bunu takiben, 1985 yılında COSPAS-SARSAT sisteminin kullanılmaya hazır olduğu dünyaya ilan edilmiştir.

01 Temmuz 1988 tarihinde, uzay bölümünü temin eden bu dört devlet Uluslararası COSPAS-SARSAT Programı Anlaşması'nı imzalamış, bu anlaşmayla sistemin sürekliliği ve istisnasız bütün devletlere açık olması teminat altına alınmıştır. Ocak 1992'de Rusya eski SSCB'nin sorumluluklarını üzerine almayı kabul etmiştir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) bütün ülkelerden, gemi ve uçaklarında, herhangi bir kaza anında COSPAS-SARSAT frekans bantları üzerinden yayın yapabilecek vericiler bulundurmalarını istemektedirler. 1988 GMDSS Konferansı'nda alınan bir karar uyarınca, 01 Ağustos 1993 tarihinden itibaren 300 tonun üzerindeki ticaret gemilerinin bu çeşit bir verici taşıması mecburiyeti getirilmiştir. Ayrıca bazı ülkeler, uluslararası anlaşmaların ötesinde, kendilerine ait bütün gemi ve uçaklarda COSPAS-SARSAT vericilerinin bulundurulmasını zorunlu kılmış, hatta bu vericilerin şahıslar tarafından da taşınabilmesine izin vermiştir.

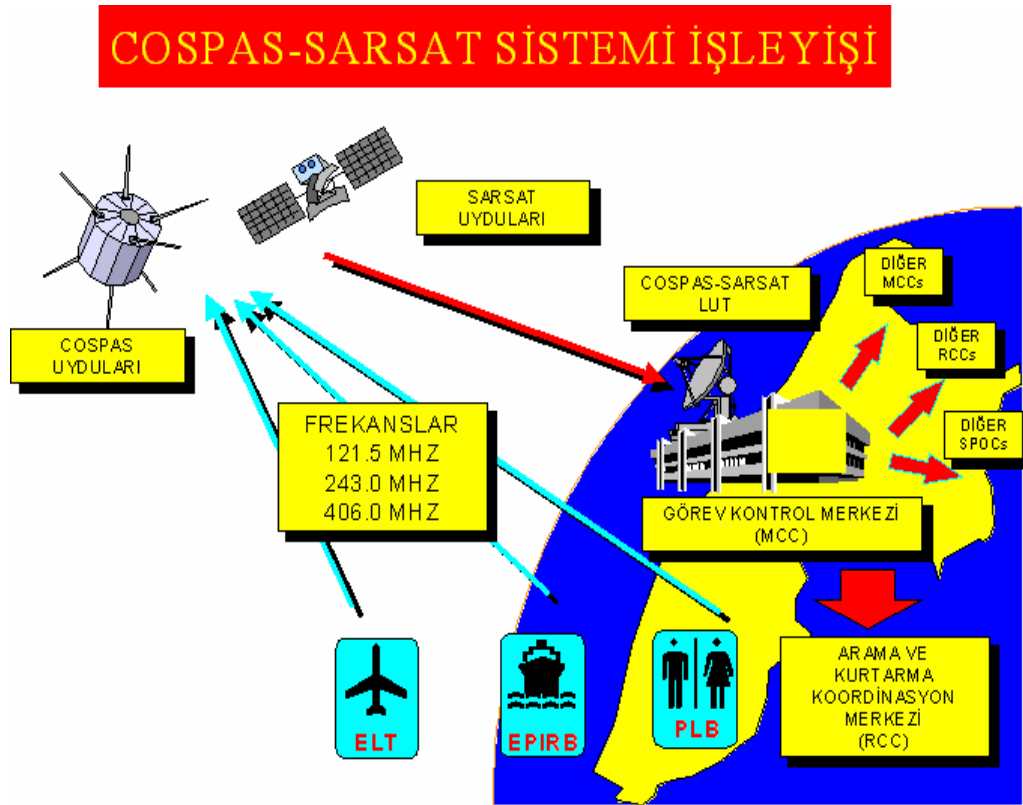
COSPAS-SARSAT sistemi kullanılarak yapılan ilk kurtarma operasyonu 09 Eylül 1982'de Kanada'nın kuzeyinde gerçekleştirilmiş ve düşen küçük bir uçaktaki üç kişinin hayatları kurtarılmıştır. O tarihten günümüze dek her yıl yüzlerce insan hayatı bu sistem sayesinde kurtarıla gelmektedir.

COSPAS-SARSAT sistemi üç ana bölümden oluşmaktadır

- Kaza halinde tehlike sinyali gönderen vericiler (*beacon*)
- Bu sinyalleri alan ve tekrar yeryüzüne gönderen COSPAS ve SARSAT uyduları
- Uydulardan gelen sinyalleri alan, işleyen ve kazanın yerini tespit eden Yer İstasyonları (*Local User Terminal*, kısaca LUT), bu istasyonlardan gelen bilgilerin toplandığı ve değerlendirildiği Görev Kontrol Merkezleri (*Mission Control Centre*, kısaca MCC) ve Görev Kontrol Merkezleri tarafından harekete geçirilen Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezleri (*Rescue Coordination Centre*, kısaca RCC).

COSPAS-SARSAT Sistemi havacılık için ELT (emergency locator transmitter), denizcilik için EPIRB ve kara için PLB (personal locator beacon) olmak üzere üç çeşit uydu bekınından oluşmaktadır. Bu üç bekından yayınlanan tehlike sinyalleri, uygun alıcı/işlemci (receivers/processors) ile donatılmış kutupsal yörüngeli uydular tarafından algılanır ve bekının pozisyonunun tespit edilmesi için LUT (Local User Terminal) olarak adlandırılan yer alma istasyonlarına iletilirler. Alarm daha sonra,

yer tespit bilgisi ve diğer bilgilerle birlikte MCC (Mission Control Center) olarak adlandırılan görev kontrol merkezleri vasıtasıyla, ya bir ulusal RCC (Arama Kurtarma Merkezi)'ne yada bir diğer MCC'ye veya uygun bir SAR yetkilisine iletilerek tehlikedeki kişilerin kurtarılması için SAR operasyonu başlatılır.



Şekil 8.5. COSPAS-SARSAT sistemi çalışma şekli [2]

Türkiye'nin bu sisteme üye olabilmesi amacıyla 2002 yılında Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yoğun bir çalışma başlatılmıştır. 07-09 Mart 2005 tarihleri arasında COSPAS-SARSAT Sekreteryasından gelen uzman ile TRMCC (Türkiye MCC)'nin sisteme üyeliği ile ilgili çalışmalar yapılmıştır.

05-08 Nisan 2005 tarihleri arasında yapılan COSPAS-SARSAT Konsey kapanış Toplantısında ülkemizin Central DDR'da yer alması ve Fransa'nın TRMCC'nin

yetkilendirme (commissioning) testlerine başlaması kararı alınmıştır. 02-05 Mayıs 2005 tarihleri arasında FMCC yetkilileri ile bir çalışma toplantısı düzenlenmiştir. COSPAS-SARSAT Birleşik Komite 19. Dönem Toplantısında ülkemizde kurulan LEOLUT ve GEOLUT'larının testlerinin tamamlandığı bildirilmiştir.

11 Haziran 2005 tarihinden itibaren Türkiye COSPAS-SARSAT Sisteminde Yer Kesimi Servis Sağlayıcı Ülke (Ground Segment Provider) sıfatıyla yer almaya başlamıştır. 15-16 Haziran 2005 tarihleri arasında Toulouse/Fransa'da TRMCC yetkilendirme testlerinin belirlenmesi amacıyla bir çalışma toplantısı düzenlenmiştir.

19-22 Eylül 2005 tarihleri arasında FMCC (Fransa MCC) ile yapılan yetkilendirme testleri başarıyla tamamlanmış olup, 11 Ekim 2005 günü itibarı ile Fransa MCC tarafından TRMCC (Türkiye MCC)'nin IOC (Başlangıç Operasyonel Kabiliyeti) yeterliliği kazandığı ilan edilmiştir.

Bugün Türkiye bu sisteme yer istasyonlarını da kurmuş bir devlet olarak üye bulunmakta olup, bölgedeki diğer ülkelerle birlikte Irak, İran ve Afganistan'a da bu sistem üzerinden hizmet sunmaktadır. Ülkemizin prestiji açısından oldukça büyük bir faaliyet olarak değerlendirilmektedir.

8.4. Deniz Kazalarının İncelenmesi

Deniz kazaları; bir ya da birden fazla geminin emniyetli seyir yapmasını olumsuz bir şekilde etkileyecek olayların ortaya çıkması sonucunda, kontrolden çıkan gemilerin birbirine, başka bir deniz aracına, karaya ya da karadaki başka bir cisme çarpması, karaya oturması, su alması, alabora olması, yanması ve/veya benzeri olaylar şeklinde ele alınabilir.

Deniz kazalarının ana sebepleri olarak, kötü hava koşulları, insan hataları, seyir yardımcılarının yokluğu/eksikliği, teknik hatalar, morfolojik ve topoğrafik yapı ve

diğerleri sıralanabilir. Bunların yanı sıra doğal afetler sonucunda da deniz kazaları meydana gelebilmektedir (Deprem vb.).

Meydana gelen deniz kazalarının incelenerek gerçek nedenlerini ortaya çıkartmak ve gelecekte benzer kazaların olmasını önlemek amacıyla gerekli düzenlemeleri yapmak üzere Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından çalışmalar yapılmıştır. Bu kapsamda IMO tarafından “Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Uluslararası Kod” yayınlanmıştır. IMO üyesi devletler tarafından bu Kod’a göre deniz kazaları incelenmektedir. İncelemeler sonrasında oluşturulan öneri ve tavsiyelerle ileride benzer kazaların önlenmesine yönelik çalışmalar yapılmaktadır.

Türkiye’de deniz kazalarının incelenmesine ilişkin çalışmalar Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2003 yılı içerisinde başlatılmış ve Deniz Kazalarını İnceleme Komisyonu (DEKİK) oluşturulmuştur. Bu kapsamda deniz kazalarını incelemek üzere uzmanlar görevlendirilmiş ve bu uzmanlara eğitim verilmiştir. Yurt dışında IMO tarafından düzenlenen eğitimlere katılım sağlanmıştır. Yurt içinde ABD Sahil Güvenlik Teşkilatından bu konuda eğitmen getirilerek uzmanlara eğitim verilmiştir. Bunlara ilave olarak DEKİK personeli tarafından uzmanlara eğitimler verilmektedir. Ayrıca, deniz kazalarını inceleme konusunda en gelişmiş birimlerden biri olan İngiltere’nin Deniz Kazalarını İnceleme Kurulu (MAIB) yerinde gezilmiş ve incelemelerde bulunulmuştur [2].

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan “Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik” 31 Aralık 2005 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Bu yönetmelik ile DEKİK’in görevleri, işleyişi, DEKİK Uzmanlarının görev, yetki ve sorumlulukları, gemi sahiplerinin sorumlulukları, deniz kazalarının incelenmesine ilişkin prosedürler düzenlenmiştir.

2003 yılı ortalarından itibaren Türkiye’nin deniz yetki alanında meydana gelen tüm deniz kazaları ile diğer devletlerin deniz yetki alanında meydana gelen Türk Bayraklı gemilerin karıştığı deniz kazaları DEKİK tarafından incelenmekte ve benzer

kazaların olmaması yönünde öneriler hazırlanmaktadır. Bu konuda uluslararası işbirliği sağlanmakta ve bazı deniz kazaları diğer ilgili devletlerle birlikte incelenmektedir. DEKİK personeli tarafından IMO'nun bu konudaki toplantılarına, Deniz Kazalarını İnceleme Uzmanlarının oluşturduğu Uluslararası Forum (MAIIF) toplantılarına ve Avrupa Birliği'nin deniz kazalarını incelemeye yönelik (EMAIF) toplantılarına katılım sağlanmaktadır.

8.5. Personel ve Eğitim

Denizcilik uluslararası bir uğraş alanı olduğundan, denizcilik eğitimini de bu ölçekte düşünmek gerekir. Bir gemiadamının yetersizliğinden kaynaklanan kusurun bedelini, dünya denizleri ve insanlar ödemektedir. Bu nedenle denizcilik eğitimi uluslararası boyutta ele alınmalı, denizde seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile ilgili Sözleşme gerekleri ve Liman Devleti denetimleri katı bir şekilde uygulanmalıdır. Dünyada denizcilik eğitime yönelik düzenlemeler IMO'nun STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Bu eğitim, gemilerdeki operasyonel ihtiyaçlara göre düzenlenmektedir. Dünyada Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) himayesinde eğitim yapan üç kuruluş vardır. Bunlar:

- IMO International Maritime Academy (IMA): İtalya'nın Trieste kentinde bulunan Uluslararası Denizcilik Akademisi; kamu sektöründe çalışan üniversite mezunlarına daha ileri bir eğitim vererek, onların eğitim düzeylerini ve iş kapasitelerini artırmaktadır. Trieste eyalet meclisi; yerel üniversite, ticaret odası ve liman otoritesinden oluşan bir konsorsiyum olup, Avrupa Birliği ve İtalya hükümetince desteklenmektedir. Değişik ülkelerden gelen kişilere 18 alanda kurs verilerek, sertifikalandırılmaktadır.
- IMO International Maritime Law Institute (IMLI): Uluslararası Deniz Hukuku alanında lisans üstü eğitimi vermekte olan bu kurum, 1979 yılında Malta'da kurulmuş olup şu ana kadar 79 ülke katılımcılarına hizmet vermiştir.
- World Maritime University (WMU): Dünya Denizcilik Üniversitesi, 1983 yılında IMO'nun yüksek seviyede eğitim veren bir üniversitesi olarak Malmö'de

kurulmuştur. Burada; deniz güvenliği, deniz ulaşımı ve deniz kirliliği konularında lisans üstü eğitimi ile profesyonel mesleki geliştirme kursları verilmektedir. WMU, şu ana kadar 135 ülkeye mensup 1.500’den fazla mezun vermiştir.

8.5.1. Denizcilik sektöründe yetişmiş personel durumu

Türkiye’de bugüne kadar belgelendirilmiş, Türk ve yabancı bayraklı gemilerde çalışan balıkçılar da dahil olmak üzere, toplam 220.000 gemi adamı bulunmakta olup, bunlardan yaklaşık 40.000 adedi zabitan sınıfı gemi adamlarıdır. Bununla birlikte Türkiye uzun zamandan beri gemi adamı ihracı gerçekleştiren ülke durumundadır. Gemi adamlarının yabancı bayraklı gemilerde istihdamını teminen, STCW Sözleşmesinin I/10 Kuralı çerçevesinde; Japonya, Almanya, İtalya Polonya, Bulgaristan, Romanya, Malezya, Singapur, Liberya, Belize, Bahama, Barbados, Vanuatu, Malta, Marshall Adaları, Antique Barbuda, Dominik, Kamboçya, Rusya Federasyonu ve Ukrayna gibi ülkeler ile protokoller imzalanmış ve bunların dışında 30’dan fazla ülke ile protokol imzalama çalışmaları devam ettirilmektedir.

Denizcilikle ilgili okullardan mezun olanların bir çoğu gemilerde çalışmaktadır. Bunların bir kısmı karada denizcilikle ilgili firmalarda çalışmakta, bir kısmı da denizcilikle ilgili kamu kurum ve kuruluşlarında yer almaktadır. Uzun yıllar gemide çalışmak zor olduğundan, genelde kişiler belirli bir süre denizde çalışıp, daha sonra ya yurt dışında karada devam ediyorlar yada yurt içinde denizcilikle ilgili yerlerde görev yapıyorlar. Denizde iken sermaye biriktirip denizcilik dışındaki konularla ilgili ticari faaliyette bulunan gemiadamları da bulunmaktadır [11].

8.5.2. Denizcilik sektöründe eğitim ve eğitim kurumlarının durumu

Osmanlı Devleti döneminde kaptanlar ve gemi inşaatı mühendislerinin tamamı Bahriye’den (Deniz Kuvvetleri’nden) yetişmişlerdir. Genelde usta-çırak ilişkileri şeklinde eğitilerek yetiştirilmiş olan kaptanlar, 1773 yılında Mühendishane-i Bahr-i

Hümayun'un kurulması ile Seyr-i Sefain bölümünde kaptanlar ve gemi inşaatı bölümünde de gemi inşaatı mühendisleri çağdaş bir eğitimle yetiştirilmeye başlanmıştır. Deniz Ticaret Filosu'nun gemi adamı ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak ilk eğitim-öğretim kurumu, 5 Aralık 1884 tarihinde Heybeliada'da Mekteb-i Bahriye-i Şahane'nin (Deniz Harp Okulu'nun) özel bir bölümü şeklinde yatılı "Leyli Tüccar Kaptan Mektebi" adıyla açılmasıyla başladı. Bu kurum zamanla "Yüksek Denizcilik Okulu" gibi değişik isimler altında eğitimini sürdürerek, 11.07.1992 tarihinde İTÜ Denizcilik Fakültesi adını almıştır.

Gemileri, limanları, tersaneleri; denizcilik işletmelerini, brokerlikleri, deniz sigortacılığını, deniz hukukçuluğunu, yardımcı gemi hizmetlerini vs. verimli kılacak en önemli unsur; güncel teknik, ticari ve hukuki bilgilere sahip olacak insan varlığıdır.

Türkiye'de Denizcilik Eğitimi, denizde çalışan personel olarak gemi adamları, karada çalışan olarak da denicilik idarelerinde, limanda, denizcilik işletmelerinde ve tersanelerde çalışan personelin eğitimi şeklinde incelemek gerekir.

Gemi adamlarının eğitimi, IMO kuralları doğrultusunda Dünya'da ve Ülkemizdeki uygulamalar ve yasal düzenlemeler bakımından yeterlilik ve sertifika almaya yönelik olarak yapılmaktadır. Bu amaca yönelik eğitimlerin esasları, STCW Sözleşmesi ile tam uyumlu olarak hazırlanan 31.07.2002 tarih ve 24832 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "Gemi Adamları Yönetmeliği"nde belirlenmiştir.

Gerek karada gerekse denizde çalışan personelin eğitimleri ile ilgili ülkemizdeki uygulamaları kısaca inceleyelim:

Ülkemizde denizcilik eğitimi veren kurumlar; YÖK'e bağlı fakülteler, iki ve dört yıllık yüksek okullar, MEB'na bağlı liseler, askeri okullar, denizcilik ve gemi adamları konusunda kısa süreli kurslar düzenleyen özel kuruluşlar şeklinde incelenebilir.

YÖK'e bağlı üniversitelerde denizcilik sektörünün, gemi ve karada çalışan personeli için fakülte, yüksekokul ve meslek yüksekokulları şeklinde değişik alanlarda ön lisans ve lisans düzeyinde eğitim verilmektedir. Tablo 8.4.'de denizcilikle ilgili dört yıllık Yükseköğretim Kurumları verilmektedir. Tablodan görüleceği gibi eğitimlerin birkaçı üretim ve tüketim noktaları arasında nakliye ve depolama faaliyetlerini de içeren lojistik konusundadır. Başlıca eğitim verilen bölümler; gemi inşaatı mühendisliği, deniz teknolojisi mühendisliği, güverte, gemi makineleri, denizcilik işletmeleri yönetimi, deniz ulaştırma işletme mühendisliği, denizcilik işletmeciliği ve yönetimidir. Genelde Türkçe, bazılarında kısmen veya tamamen İngilizce eğitim verilmektedir. Üniversitelerimizin bir kısmında denizcilik konusunda yüksek lisans ve doktora eğitimleri de verilmektedir[11].

YÖK'e bağlı olarak sekiz üniversitede; gemi, yat, liman ve lojistik alanında çalışacak personele eğitim veren iki yıllık Meslek Yüksekokulları (MYO) listesi Tablo 8.6.'da verilmiştir.

Deniz Bilimlerinin değişik konuları üzerinde araştırma yapan Üniversitelere bağlı üç adet Deniz Bilimleri Araştırma Enstitüsü vardır. Tablo 8.5.'de gösterilen bu kurumlarda lisans eğitimi olmayıp sadece lisansüstü eğitimde yüksek lisans ve doktora programları mevcuttur. Su ürünlerinin değişik alanlarında eğitim, öğretim yapan dört yıllık Su Ürünleri Fakülteleri Tablo 8.7.'de gösterildiği gibi 14 adettir. Muğla Su Ürünleri Fakültesi 2002 yılı içinde açıldı fakat henüz öğrenci almadı. Yine, su ürünleri konularında eğitim veren bir çok iki yıllık Meslek Yüksekokulları bulunmaktadır. Bunların bazılarında güverte programları da mevcuttur.

MEB'na bağlı denizcilikle ilgili eğitim kurumlarında ise Meslek Lisesi, Denizcilik Meslek Lisesi, Denizcilik ve Su Ürünleri gibi toplam 19 Anadolu Meslek Lisesinin 9'unda güverte, 9'unda gemi makineleri ve birinde de yatçılıkla ilgili eğitim verilmektedir. Ülkemizde 1938 yılından 1980'lerin başına kadar Haliç Tersanesi'nde teorik ve uygulamalı bir eğitim programı ile nitelikli gemi sanayi personeli yetiştiren tek kurum olan Gemi Yapı Teknik ve Meslek Lisesi'nin kapatılması sonucunda,

1995 yılına kadar bu alanda bir eğitim verilememiştir. Ancak gemi inşa alanına yönelik meslek lisesi eğitiminin 1995'te tekrar başlatılması olumlu olmuştur. Bu alanda eğitim veren okullar, Gelibolu Yakup Aksoy ve Pendik Anadolu Denizcilik Liseleridir. Bu okullarda, 4 yıllık gemi inşaatı eğitimi verilmektedir. Ayrıca Endüstriyel Teknik Öğretim Okulları bünyesinde açılan Denizcilik Meslek Liselerinde; güverte, gemi makineleri, gemi elektroniği ve haberleşme alanlarında denizcilik eğitimleri verilmektedir. Ayrıca denizcilikle ilgili olarak; Deniz Harp Okulu, Deniz Astsubay Sınıf Okulu ile Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi de denizcilik eğitimi veren askeri kuruluşlar olmaktadır.

Çizelge 8.1. Denizcilikle ilgili dört yıllık yüksek öğretim kurumları [11]

No	Üniversite	Fakülte / YO / MYO	Bölüm	Eğitim Dili	Puan Türü
1	İstanbul Teknik Üniversitesi	Gemi İnş. ve Deniz Bil. Fak.	Gemi İnş. Müh.	T	SAY
			Deniz Teknolojisi Müh.	T	SAY
		Denizcilik Fak.	Güverte	T	SAY
			Makine	T	SAY
2	Dokuz Eylül Üniversitesi	Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi YO	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	İ	EA
			Güverte	İ	SAY
3	İstanbul Üniversitesi	Mühendislik Fak.	Deniz Ulaştırma İşl. Müh.	T	SAY
4	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Sürmene Deniz Bilimleri Fak.	Balıkçılık teknolojisi Müh.	T	SAY
			Gemi İnş. Müh.	T	SAY
			Güverte	T	SAY
5	Yakın Doğu Üniversitesi (KKTC)	Denizcilik Fak.	Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi	İ	EA
			Güverte	İ	SAY
			Makine	İ	SAY
6	Yıldız Teknik Üniversitesi	Makine Fak.	Gemi İnşaatı Müh.	T	SAY
7	Yeditepe Üniversitesi	Yabancı Diller YO	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık	İ	EA

Çizelge 8.2. Deniz bilimleri araştırma enstitüleri.

No	Üniversitesi	Deniz Bilimleri Araştırma Enstitüsü	Bulunduğu Yer
1	İstanbul Üni.	İ.Ü. Deniz Bilimleri Araştırma Enstitüsü	İstanbul
2	Dokuz Eylül Üni.	DEÜ Deniz Bilimleri Araştırma Enstitüsü	İzmir
3	ODTÜ	Erdemli Deniz Bilimleri Araştırma Enstitüsü	Erdemli/Mersin

Çizelge 8.3. Denizcilik eğitimi veren iki yıllık meslek yüksekokulları [11]

No	Üniversite	Meslek Yüksekokulu	Bulunduğu il	Bölüm/Program
1	İ.T.Ü.	İ.T.Ü. MYO	İstanbul	Gemi Makineleri ^{**}
2	18 Mart Üni.	Gelibolu Piri Reis MYO	Çanakkale	Gemi Makineleri
3	Kocaeli Üni.	Karamürsel MYO	Kocaeli	Güverte [*] Gemi İnşaatı Gemi Makineleri [*]
4	K.T.Ü.	Ordu MYO	Ordu	Gemi Makineleri [*]
5	Karaelmas Üni.	Alaplı MYO	Zonguldak	Gemi Makineleri ^{**}
6	Uludağ Üni.	Yalova MYO	Bursa	Deniz ve Liman İşl. [*] Güverte ^{**} Yatçılık ve Yat İşl.
7	İstanbul Ticaret Üni.	MYO	İstanbul	Uluslararası Lojistik
8	İzmir Ekonomi Üni.	MYO	İzmir	Lojistik
9	Yeditepe Üni.	MYO	İstanbul	Uluslararası Taşımacılık Yön.
11	Sakarya Üni.	Sakarya MYO	Adapazarı	Lojistik
12	İstanbul Ticaret Üni.	MYO	İstanbul	Uluslararası Lojistik
13	İzmir Ekonomi Üni.	MYO	İzmir	Lojistik Yönetimi

* Hem örgün hem de ikinci öğretim var

** Sadece ikinci öğretim var

Çizelge 8.4. Su ürünleri fakülteleri [11]

No	Yükseköğretim Kurumu	Bulunduğu İl
1	İstanbul Üniversitesi, Su Ürünleri Fakültesi	İstanbul
2	Ege Üniversitesi, Su Ürünleri Fakültesi	İzmir
3	Fırat Üniversitesi, Su Ürünleri Fakültesi	Elazığ
4	Süleyman Demirel Üniversitesi, Eğirdir Su Ürünleri Fakültesi	Eğirdir
5	19 Mayıs Üniversitesi, Sinop Su Ürünleri Fakültesi	Sinop
6	Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi	Sürmene
7	Çukurova Üniversitesi, Su Ürünleri Fakültesi	Adana
8	Karadeniz Teknik Üniversitesi, Rize Su Ürünleri Fakültesi	Rize
9	Mersin Üniversitesi, Su Ürünleri Fakültesi	İçel
10	18 Mart Üniversitesi, Su Ürünleri Fakültesi	Çanakkale
11	Mustafa Kemal Üniversitesi, Su Ürünleri Fakültesi	İskenderun
12	Akdeniz Üniversitesi, Su Ürünleri Fakültesi	Antalya
13	Muğla Üniversitesi, Su Ürünleri Fakültesi	Muğla
14	Gazi Üniversitesi, İnebolu Su Ürünleri Fakültesi	İnebolu

Denizcilik konusunda kurs düzenleyen özel kuruluşlar; denizcilik eğitimi veren, fakülte, yüksek okul ve meslek yüksek okulları ile denizcilik meslek liselerine ilave olarak MEB ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın onayıyla 70 civarında özel eğitim kurumu STCW'ye göre deniz emniyeti ve güvenliği, seyir ve benzeri konularda kısa süreli kurs şeklinde eğitim vermektedirler.

Türkiye'de gemi adamları eğitimini sürdüren tüm yüksek öğretim kurumlarının mezunlarının tabi olacakları sınav düzeni, 30 Ocak 1997 tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelikte temellendirilmiş ve Gemi Adamları Sınavları Konu İçerikleri Yönergesi ile belirlenmiştir. Gemi adamları sınavları, Gemi Adamları Sınavları Merkezi Kurulu (GASMK) gözetimi ve denetiminde GASM tarafından yapılmaktadır. GASMK, TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı), Fakülteler veya Bölümleri, Yüksek Okullar ile İdarenin belirleyeceği kurum ve kuruluşların çalışanları arasından o kurum ve kuruluşça seçilip İdareye bildirilen ve İdarece öngörülen sayıda kişilerden oluşmaktadır. Türkiye'de GASMK, 1997 yılında işlerlik kazanmış ve ilk Gemi Adamları Sınavları da Yönetmelik ve Yönerge'ye uygun

olarak yine 1997’de gerçekleştirilmiştir. 31.07.2002 tarih ve 24832 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Adamları Yönetmeliği hükümleri doğrultusunda GASM halen görevine devam etmektedir.

Türkiye, STCW Sözleşmesine 1989 yılında taraf olmuş ve bu sözleşmeye uyum kapsamında mevzuatında ve uygulamalarında gerekli revizyonları yapmıştır. STCW Sözleşmesinin Kural I/8, Kod A-1/8 ve Kod B-1/8 hükümleri uyarınca, gemi adamlarına yönelik eğitim ve öğretim, sınav ve belgelendirme faaliyetlerini yürüten tüm kamu ve özel eğitim kurum ve kuruluşların kalite standartları sistemi yoluyla izlenmesi, denetlenmesi, gerekli düzenleyici ve düzeltici önlemleri alma mekanizmalarını kurmuştur. Türkiye STCW Sözleşmesi kapsamında oluşturulan denetimlere göre “Beyaz Listede” yer almaktadır.

9. TÜRK BOĞAZLARI BÖLGESİ

Türkiye'nin dünyaya açılan penceresi ve uluslararası deniz taşımacılığına yön veren en büyük etkenlerden biri olan Türk Boğazları Bölgesi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile bu her iki boğazı Marmara Denizi üzerinde birleştiren ve gemi geçiş alanı olarak kullanılan bölgeyi kapsamaktadır. Karadeniz'i Ege ve Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olmasından dolayı, Türk Boğazları Bölgesi her zaman uluslararası deniz taşımacılığının gündeminde yer almış ve giderek artan deniz trafiğine paralel olarak gündemdeki yerini daha da ön plana çıkarmaya başlamıştır. Büyük çoğunlukla ekonomik çıkarlara hizmet eden deniz ulaştırmasındaki gemi sayısı gün geçtikçe artmaya ve gelişen teknolojiye paralel olarak daha büyük ve daha hızlı gemiler deniz taşımacılığında kullanılmaya başlanmıştır.

Son zamanlarda ekonomisinin büyük çoğunluğunu deniz yoluyla sağlamaya başlayan Rusya Federasyonu başta olmak üzere, Karadeniz'i kullanan diğer devletlerin ekonomik çıkarları doğrultusunda Türk Boğazlarından geçen gemi sayısı giderek artmaya başlamıştır. Bilhassa dünya denizciliğinde büyük artış gösteren tehlikeli yük taşımacılığı Türk Boğazlarından daha çok sayıda tehlikeli yük gemisinin geçmesine neden olur hale gelmiştir. Buna karşılık olarak, Montreux Boğazlar Sözleşmesine göre uluslararası deniz ulaştırmasına açık bulunan Türk Boğazlarında seyir emniyetini ve deniz güvenliğini sağlamaktan sorumlu olan Türkiye tarafından bir çok düzenlemeler ile deniz trafiği kontrol altına alınmaya başlanmıştır. Türk Boğazları Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre güvenliği ile bu bölgede yaşayan milyonlarca insanın can emniyetini sağlamaya yönelik olarak hazırlanan bu kurallar, doğal olarak bu bölgeden geçen bilhassa tehlikeli yük gemilerini etkiler hale gelmiş, bu durumdan hoşnut olmayan devletler Türkiye'yi Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Birleşmiş Milletlere (BM) şikayet etmeye başlamışlardır [1]

Günümüzde devam eden bu şikayetler karşısında Türkiye, bu kuralların tamamen Türk Boğazları Bölgesinde seyir emniyetini ve deniz güvenliğini sağlamaya yönelik olarak hazırlandığını, dolayısıyla hem geçen gemilerin hem de bu bölgede yaşayan

insanların emniyeti ve güvenliği açısından bu kuralların gerekli olduğunu, şikayette bulunan devletlerin sadece olaya ekonomik baktığını, Türk Boğazlarından geçen gemi sayısının yılda 50 binlere ulaştığını vurgulayarak, haklı davasında galip gelmeyi başarmıştır ve başarmaya da devam etmektedir.

Bu çalışmada, yukarıda bahsedildiği üzere dünya denizciliğinde önemli bir yeri işgal eden ve Türkiye'yi uluslararası alanda sürekli gündem de tutan Türk Boğazları Bölgesini oluşturan İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizinin başta kendilerine has coğrafik özellikleri olmak üzere seyir açısından içerdikleri diğer zorluklara değinilerek, bu bölgenin önemi anlatılmaya çalışılmıştır.

9.1. Türk Boğazlarının Tarihçesi

İstanbul'un fethedildiği 1453 yılından, 1774 Küçük Kaynarca Andlaşması'na kadar, Boğazların rejimini, Osmanlı İmparatorluğu tek taraflı tasarruflarla düzenlemiştir. Bu devrede uygulanan genel rejimin temel ilkesi, Boğazların ve Karadeniz'in, yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalı olması idi. İmparatorluğun mutlak egemenlik devresi olarak da bilinen bu dönemde, kapitülasyonlarla Fransız, İngiliz ve Hollanda ticaret gemilerinin, Boğazlardan serbestçe geçme ve Karadeniz'e çıkmalarına müsaade edilmiştir. 1774-1840 yılları arasında ise, Boğazlar rejimi Rusya veya İngiltere ile akdedilen ikili andlaşmalarla belirlenmeye çalışılmıştı. Bu andlaşmalarla, Osmanlı Devleti, Boğazları, akit devletlerin ticaret gemilerine ve bazı özel şartlarda savaş gemilerine, açmayı veya bütün devletlerin savaş gemilerine kapamayı, taahhüt etmiştir. Bu dönemde Boğazlardan geçiş, açık veya gizli andlaşma hükümleriyle belirlenmeye çalışılmış, şartlar değiştikçe yapılan yeni andlaşmalarla, geçiş koşulları düzenlenmiştir. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile uluslararası bir nitelik kazanan Boğazların rejimi, I. Dünya Savaşına kadar uygulanmıştır. Bu dönemde, Boğazların barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı, savaş gemilerine kapalılığı ilkesi uygulanmak istenmiştir. I. Dünya Savaşı sırasında kapatılan ve "Çanakkale" destanını yazdıran Boğazlar, Mondros Mütarekesi'nden sonra, İtilaf Devletleri'nin işgali altında tekrar uluslararası ulaşımına açılmıştır.

İstanbul'un fethinden, Küçük Kaynarca Andlaşması'na kadar geçen 321 yıl boyunca mutlak Türk egemenliğinin hüküm sürdüğü Türk Boğazları, 1774 Küçük Kaynarca Andlaşması'ndan günümüze kadar, 230 yıldır zaman zaman Türkiye'ye yöneltilen tehditlerin başlıca kaynağını oluşturmalarına rağmen, Türkiye'nin jeopolitik ve jeostratejik önemini artırıcı fonksiyonunu muhafaza etmiştir. Türk Boğazları'nın jeopolitik ve jeostratejik önemi; Boğazların üzerinde bitmeyen bir kavganın ve mücadelenin tarih boyunca sürmesine neden olurken, Boğazlar, ikili ve çok taraflı çok sayıdaki andlaşmaya konu olmuştur. Bugün Türk Boğazları, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği açısından önemli olduğu kadar, Tuna-Ren su yolunu saymazsak, Karadeniz havzası devletlerin ana giriş-çıkış kapısı olması bakımından da ayrı bir önem taşımaktadır.

Açık denizin bir bölümü ile diğer bir bölümü arasında yer alan ve uluslararası deniz ulaştırması için kullanılan boğazlardan geçiş, uluslararası teamüli hukukta yer aldığı gibi 1958 Cenevre KBBS'de ve 1982 BMDHS'de düzenlenmiştir. Karadeniz'i Ege Denizi'ne bağlayan Türk Boğazları, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Türkiye'nin bir iç denizi olan Marmara Denizi'nden oluşmaktadır. İstanbul Boğazı'nın, açık denizin (Karadeniz) bir bölümü ile iç sular rejimine tabi Marmara Denizi arasında, Çanakkale Boğazı'nın ise iç sular rejimine tabi Marmara Denizi ile açık denizin (Ege Denizi) bir bölümü arasında, yer almasına rağmen, ilgili uluslararası düzenlemelerde "Türk Boğazları" İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nı kapsayan bir terim olarak kullanılmakta ve geçiş açısından bütünlük arz eden tek bir uluslararası su yolu sayılmaktadır [1].

Türk Boğazları'nın bugünkü hukuki statüsünü düzenleyen Montreux Boğazlar Sözleşmesi, yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinden günümüze kadar;

- İkinci Dünya Savaşı'nın yaşanmasına,
- Sözleşmenin akit devletlerinden SSCB ve Yugoslavya'nın dağılmasına,
- Kısmen değiştirilmesi veya ortadan kaldırılması amacıyla yapılan çeşitli girişimlere,

- Sözleşmenin ulusal ve uluslararası kamuoyunun gündemine getirilmesine yol açan önemli gelişmelere ve olaylara,

rağmen hiçbir değişikliğe uğramadan Türkiye'nin gözetiminde 68 yıldır yürürlükte kalabilmiştir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Lozan Barış Andlaşması'ndan sonra Türkiye'nin en önemli siyasal belgesi olarak kabul edilmektedir.

Dünyada bir başka benzeri olmayan Türk Boğazlarının taşıdığı seyir güçlükleri ile, seyir, can, mal ve çevre güvenliğine yönelik tehditler de göz önüne alınarak, gemilerin Türk Boğazları'ndan emniyetle geçişlerini sağlamak ve kaza riskini en aza indirmek amacıyla, 1994 yılında Türkiye tarafından "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" yürürlüğe konmuştur. Bu düzenlemenin, Türkiye'nin Türk Boğazları bölgesinde yaptığı ilk ciddi çalışma olduğu söylenebilir. Bu Tüzük ile Trafik Ayırım Düzeni ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nce (IMO) yürürlüğe konan, seyir kural ve tavsiyeleri uygulanmaya başlanmıştır. Uygulamalar sonucu; 1994 yılından sonra bu bölgede kaza sayısı ve bu kazalardan kaynaklanan zararlarda büyük azalma olduğu görülmektedir.

1 Temmuz 1994 tarihinden itibaren uygulanan ve kazaların azalmasında büyük rol oynayan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" uygulamalardan elde edilen tecrübeler de dikkate alınarak, Denizcilik Müsteşarlığı koordinatörlüğünde ilgili kurum/kuruluş temsilcilerinin oluşturduğu geniş katılımlı bir komisyon marifetiyle yeniden gözden geçirilerek, gerekli iyileştirmeler yapılmış ve 06 Kasım 1998 tarihinde "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" adı ile yeniden yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Montreux Andlaşmasına uygun olarak hazırlanan bu Tüzüğün, İdareye (Denizcilik Müsteşarlığı) verdiği yetkiye dayanarak hazırlanan "Gemilerin Türk Boğazları'ndan Geçiş İle ilgili Uygulama Esasları" yayınlanarak, Türk Boğazları'ndan geçiş yapan gemilerin uyması gereken kurallar ilan edilmiştir.

Yine, Türk Boğazları'nda seyir emniyetini ve deniz güvenliğini arttırmak, deniz kazalarını en aza indirebilmek amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kurulan “Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri” 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete açılmıştır. Bu sistem sayesinde Türk Boğazlarında seyreden tüm gemi hareketleri sürekli otomatik olarak izlenebilmekte ve gemiler operatörler tarafından yönlendirilebilmektedirler.

9.2. Türk Boğazları ve Marmara Denizi

"Türk Boğazları" terimi, bu boğazlarla ilgili düzenlemelerde, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazını kapsayan bir terim olarak kullanılır.

Marmara Denizi, iç sular rejimine tabi olan bir deniz olmasına rağmen, bu değerlendirme, ulaştırma dışında kalan hususlarda önem kazanır. Karadeniz ile Ege Denizi'ni birbirine bağlayan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı, geçiş açısından, her zaman bir bütün sayılmıştır. İki açık denizi birbirine bağladığı için de uluslararası bir su yolu mahiyetindedir. Bu niteliği sebebiyledir ki, Türk Boğazları'ndan geçiş ulusal değil, uluslararası düzenlemelere tabidir.

9.2.1. İstanbul Boğazı

İstanbul Boğazı, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayan ve İstanbul şehrini ikiye bölerek ortasından geçen bir uluslararası su yoludur. İstanbul Boğazı'nın kuzey girişi Anadolu Fenerini Türkeli Fenerine birleştiren hat, güney girişi ise, Ahırkapı Fenerini Kadıköy İnciburnu Fenerine birleştiren hattır.

İstanbul Boğazı'nın uzunluğu belirtilen bu iki hat arasında intikal rotaları üzerinde 16.64 deniz mili (33280 Yarda) olup, genişliği kuzey girişinde 3640 yarda, güney girişinde 3090 yarda' dır. Boğazın en dar yeri Kandilli Burnu-Aşıyan Burnu arası olup 770 yarda, en geniş yeri Umuryeri-Büyükdere Limanı arasında 3740 yarda'dır. İstanbul Boğazı'nda ortalama derinlik 65 m. olup, en derin yeri Kandilli-Bebek

arasında 110 m., en sığ yeri kuzey rotası üzerinde iken Kadıköy İnciburnu önlerinde 18 m., güney rotası Üzerinde Aşıyan burnu önünde 12.8 m.'dir [12]

İstanbul Boğazı, dar ve kavisli bir su yolu olup, boğaz geçişi esnasında gemiler 15 kez rota değişikliği yaparken, Karadeniz'e çıkışta Paşabahçe önlerinde bir defada 85 derecelik, Marmara'ya inişte Yeniköy önlerinde bir defada 70 derecelik keskin rota değişikliği yapmak zorunda kalmaktadırlar.

İstanbul Boğazı'nda Asya ile Avrupa kıtalarını birleştiren iki adet asma köprü mevcuttur. Bu köprüler güneyden kuzeye doğru sırasıyla, İstanbul Boğaz Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'dür. İstanbul Boğaz Köprüsü; Beylerbeyi-Ortaköy arasında, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ise Kavacık-Bebek arasında yer almaktadır. Köprüler arası mesafe 6030 yarda olup, her iki köprünün yükseklikleri itibariyle gemiler için emniyetli geçiş yüksekliği 58 m. olarak tespit edilmiştir.

İstanbul Boğazı, tuzluluk dereceleri birbirinden farklı iki denizi birleştirir. Bu nedenle iki ayrı akıntıdan oluşan akıntı sistemi mevcuttur. Karadeniz'in daha az tuzlu olan suları satıhtan Marmara'ya doğru, Marmara'nın daha fazla tuzlu suları ise dipten Karadeniz'e doğru akarlar. Satih akıntısı dip akıntısına oranla daha süratli ve debisi daha fazladır. Kandilli Önlerinde 4-5 mil süratini bulan bu akıntı, zaman zaman 7 mile kadar da yükselmektedir. İstanbul Boğazı'nda hakim dalga yönü Ocak ve Şubat aylarında kuzey, diğer aylarda ise kuzeydoğudur [12].

İstanbul Boğazı'nda büyük çapta üç adet liman/iskele mevcut olup bunlar; Tophane ve Haydarpaşa limanları ile Harem iskelesidir. Bunlara ilave olarak birçok yerde iskele ve barınaklar mevcuttur. Ayrıca, Boğazın doğu ve batı kıyıları arasında yoğun bir şehir hatları vapur trafiği mevcuttur. Boğazda gemi trafiğinin düzeninin kontrolü ve seyir emniyetinin sağlanmasına yardımcı olmak maksadıyla; Ahırkapı Trafik Kontrol Merkezi, Türkeli Feneri, Rumeli Kavak ve Kandilli Trafik Kontrol istasyonları ile Umuryeri ve Kız kulesi Gözcü istasyonları tesis edilmiştir. 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete açılan “Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri” nedeniyle bu istasyonlar artık kullanılmamaktadırlar.

Dünyada mevcut başlıca uluslararası su yolları; Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Kiel Kanalı, Danimarka Boğazları, Cebelitarık Boğazı, Magellan Boğazı ve Türk Boğazları'dır. Bu boğaz ve kanallardan Süveyş Kanalı güzergahındaki yerleşim yerlerinden Mısır'a ait Port Said kentinin nüfusu 460.000, İsmailiye kentinin 255.000, Panama Kanalı'nın geçtiği Panama City'nin nüfusu 948.000, Kiel Kanalı'nın geçtiği Kiel şehrinin nüfusu 244.800, Danimarka Boğazları'ndan küçük ve büyük BeIt ile Sound boğazlarının geçtiği yerleşim yerlerinin toplam nüfusu 140.886, Cebelitarık Boğazı'nın kuzeyindeki İspanya'ya ait Algerias kentinin nüfusu 101.063, güneyindeki Fas'a ait Tanger şehrinin nüfusu 554.000 ve nihayet Magellan Boğazına en yakın yerleşim yeri olan Şili'nin Punta Arenas kentinin nüfusu 109.110 kişidir.

Türk Boğazları'ndan İstanbul Boğazı, diğer uluslararası su yollarından farklı olarak oldukça kalabalık (yaklaşık 15 milyon) bir şehrin ortasından geçmektedir.

Görüldüğü gibi Türk Boğazları dışındaki diğer kanal ve boğazların geçtiği yerleşim yerlerinin tümünün nüfusları toplamı 2.812.859 kişi olup, bu sayı İstanbul'un nüfusunun üçte birinden daha azdır [12].

9.2.2. Marmara Denizi

Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ile Çanakkale Boğazı arasında kalan ve Marmara Bölgesi olarak adlandırılan coğrafi bölgenin iç kısmını kapsayan 11350 kilometrekare yüzölçümüne sahip bir denizdir. Marmara Denizi'nde, İstanbul Boğazı çıkışından Çanakkale Boğazı girişine kadar olan mesafe, gemiler için intikal rotaları üzerinden 109 mil, Çanakkale Boğazı çıkışından İstanbul boğazı girişine kadar olan mesafe ise yine intikal rotaları üzerinden 111.7 mildir.

Marmara Denizi'nde her mevsimde Yıldız ve Poyraz hakim rüzgarlardır. Ancak, kış aylarında Kible ve Lodos'tan esen rüzgarlar da etkili olmaktadır. Kuvvetli rüzgarlar genel olarak Marmara Denizi'nin doğu kesimlerinde meydana gelmekte, Ocak ayında 10.7 gün ile en çok İstanbul Boğazı'nda görülmektedir.

Marmara Denizi'nde yıllık yağış miktarı 534 ile 789 mm. arasında değişmektedir. Yağış kış aylarında artmakta ve 121 mm.'ye kadar erişmektedir. Bu değer yaz mevsiminde 38 mm.dir. Yılın en çok yağış alan ayı 121 mm. ile Aralık, en az yağış alan ayı 11.5 mm. ile Temmuz ayıdır. Yağışın en sık gözleendiği ay 18.1 gün ile Ocak ayıdır. Bunu Aralık ve Şubat ayları izler. Yağışlı gün sayısının en az olduğu ay ise 2.2 gün ile Temmuz ayıdır [12].

Deniz trafiğini en çok etkileyen hususlardan biri olan sis olayı, genellikle Marmara Bölgesinin Karadeniz'e bakan yamaçlarında daha fazla görülür. Özellikle Boğazlar bölgesi, daha fazla sis etkisi altında kalmaktadır. Bölge için ortalama sisli gün sayısı; Çanakkale'de 39, Tekirdağ'da 6, Kocaeli'nde 14 gündür. Sis olayı Çanakkale Boğazı'nda Ocak, Şubat, Mart, Kasım, Aralık aylarında oluşmakta ve deniz ulaşımını 5-6 gün aksatabilmektedir. İstanbul Boğazı'nda ise Ocak-Mayıs arası ile Ekim aylarında oluşmakta ve deniz ulaşımını 10-15 gün aksatabilmektedir.

Marmara Denizi üzerinde, Marmara Ereğlisi'nde bir adet Trafik Kontrol İstasyonu bulunmaktadır. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetlerinin Marmara'yı kapsayacak şekilde genişletilmesi çalışmaları devam etmekte olup, 2007 yılı içerisinde tamamlanacağı değerlendirilmektedir.

9.2.3. Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi'ni Ege Denizi'ne bağlayan ve Çanakkale şehrinin ortasından geçen bir uluslararası su yoludur. Çanakkale Boğazı'nın kuzey girişi Zincirbozan fenerinden geçen boylam, güney girişi ise, Mehmetçik Burnu fenerini, Kumkale fenerine birleştiren hattır.

Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu belirtilen bu iki hat arasında intikal rotaları üzerinde 37.1 deniz mili (74200 yarda) olup, genişliği kuzey girişinde 5600 yarda, güney girişinde 4740 yarda'dır. Boğazın en dar yeri Çanakkale-Kilitbahir arası olup 1430 yarda, en geniş yeri İntepe Limanı önünde 7900 yarda'dır. Çanakkale Boğazı'nda

ortalama derinlik 65 m. olup, en derin yeri Dalyan Burnu önlerinde 94 m., en sığ yeri kuzey rotası üzerinde Kabageven Burnu önlerinde 25 m. güney rotası üzerinde Kilitbahir önlerinde 27 m.'dir [12].

Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı gibi dar ve kavisli bir su yolu olup, boğaz geçişi esnasında gemiler 11 kez rota değişikliği yaparken, Nara Burnu önlerinde bir defada 75 derecelik keskin rota değişikliği yapmak zorunda kalmaktadırlar.

Çanakkale Boğazı'nda, kuvvetli lodosta yön değiştirebilse de genelde Marmara'dan Ege Denizi'ne doğru bir yüzey akıntısı mevcuttur. Akıntının sürati ortalama 1.5-2.5 mil/saat olmakla birlikte, rüzgar kuvvetine bağlı olarak artabilir. Çanakkale Boğazı'nda hakim dalga yönü Ocak ve Şubat aylarında kuzey, Nisan ayında kuzey ve güney, diğer aylarda ise kuzey doğudur.

Çanakkale Boğazı içinde Çanakkale Limanı ve bu limana bağlı Çanakkale, Eceabat, Gelibolu ve Lapseki iskeleleri mevcut olup, bu iskelelerden ayrıca karşılıklı olarak yoğun arabalı vapur seferleri düzenlenmektedir. Çanakkale Boğazı'nda deniz trafik düzeninin koordinesi ve seyir emniyetinin sağlanması yeni tesis edilen Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri ile yapılmaktadır.

9.3. Değerlendirme

Türk Boğazları Bölgesi, jeopolitik ve jeostratejik önemi sayesinde, üzerinde bitmeyen bir kavga ve mücadelenin tarih boyunca sürmesine neden olmuştur. İkili ve çok taraflı çok sayıdaki andlaşmaya konu olan boğazlar, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği açısından önemli olduğu kadar, Karadenize giriş-çıkış kapısı olması bakımından da ayrı bir önem taşımaktadır. İstanbul'un fethinden, Küçük Kaynarca Andlaşması'na kadar geçen 321 yıl boyunca mutlak Türk egemenliğinin hüküm sürdüğü Türk Boğazları, 1774 Küçük Kaynarca Andlaşması'ndan günümüze kadar, 230 yıldır zaman zaman Türkiye'ye yöneltilen tehditlerin başlıca kaynağını

oluşturmasına rağmen, Türkiye'nin jeopolitik ve jeostratejik önemini artırıcı fonksiyonunu muhafaza etmiştir.

Türk Boğazları Bölgesinin taşıdığı jeopolitik ve jeostratejik önem ile bu boğazlara has coğrafik ve oşinoğrafik koşullar neticesinde karşılaşılan seyir güçlükleri yukarıda detaylı bilgiler verilerek anlatılmıştır.

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından, dünyada bir başka benzeri olmayan Türk Boğazlarının taşıdığı seyir güçlükleri ile, seyir, can, mal ve çevre güvenliğine yönelik tehditler de göz önüne alınarak, gemilerin Türk Boğazları'ndan emniyetle geçişlerini sağlamak ve kaza riskini en aza indirmek maksadıyla, Türk Boğazları'nın bugünkü hukuki statüsünü düzenleyen Montreux Boğazlar Sözleşmesi kapsamında, gerekli mevzuat çalışmaları yapılmış ve yapılmaya da devam edilmektedir.

Günümüzde deniz ulaştırması giderek artmış, büyük ve hızlı yeni gemiler deniz ticaretinde kullanılmaya başlanmıştır. Giderek artan bu deniz trafiği sonucu olarak dünyada deniz kazaları da çok sayıda artış göstermiştir. Milyonlarca insanımızın yaşadığı İstanbul Boğazı başta olmak üzere Türk Boğazları Bölgesinde çok sayıda deniz kazasının geçmişte yaşandığı bilinmektedir. Bu kazalardan çoğu son derece önemli ve sonucu çok üzücü olaylara sahne olmuş kazalardır.

Türkiye, tüm dünyada deniz kazalarının önlenmesine yönelik başta Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından belirlenen kararlar, düzenlemeler ve sistemler olmak üzere, Montreux Sözleşmesi kapsamında Türk Boğazları Bölgesinde gemilerin seyir emniyetini artırmak dolayısıyla deniz kazalarını önleyerek can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla kural düzenlemeleri yapmaya başlamıştır.

Bu doğrultuda oldukça yol kat edilmiş, 1994 yılında çıkarılan ilk Tüzük, daha sonra IMO'da yaşanan tartışmalar, diğer ülkelerin önerileri ve elde edilen tecrübeler doğrultusunda yenilenerek, 1998 yılında "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzen Tüzüğü" olarak yeniden yayınlanmıştır. Bu Tüzüğün içerisinde belirlenen bazı

kısımları daha ayrıntılı olarak açıklamak amacıyla “Uygulama Talimatı” adı altında bir düzenleme ile başta tehlikeli yük taşıyan gemiler olmak üzere tüm gemilere ilişkin bazı konularda açıklık getirilmiştir.

Günümüzde Türk Boğazları Bölgesinden geçiş yapan gemilere ilişkin olarak kurallar bu düzenlemeler ile gerçekleşmekte olup, başta Rusya Federasyonu olmak üzere diğer ülkelerden bu kuralların değiştirilmesi yönünde öneriler hem ülkemize hem de uluslararası kamuoyuna getirilmektedir. Bu konuda son zamanlarda IMO’nun Deniz Güvenliği Komitesi (MSC)’nde Rusya Federasyonu tarafından sunulan kağıtlar boğazlarımızı sürekli gündemde tutmaktadır. Ülkemizin IMO’daki boğazlar konusunda bu güne kadar süren çalışmaları hep olumlu olmuş ve ülkemiz açısından da bu konu uluslararası alanda iyi bir tecrübe olmuştur.

Dışarıdan gelen şikayetler genelde boğazlarımızda tehlikeli yük taşıyan gemilere yönelik emniyet kurallarından kaynaklanmakta, bu kurallar nedeniyle gemilerin boğaz girişlerinde beklediği belirtilerek ekonomik kayıplardan söz edilmektedir. Buna karşılık, ülkemizin uygulamalarının emniyet ve güvenliğe yönelik olduğu, bu kurallar sayesinde hem gemilerin hem de bu bölgede yaşayan insanların daha emniyette ve güvende olduğu ve deniz kazalarının önlendiği belirtilerek ülkemiz tezinin kabul edilmesi sağlanmaktadır. Fakat, Rusya Federasyonu yine her toplantıya boğazlarımıza yönelik şikayetleri getirerek ülkemizi sıkıştırmaya çalışmaktadır.

Ülkemiz Türk Boğazları Bölgesinde seyir emniyetine ve deniz güvenliğine verdiği önemi göstermek amacıyla çok yüksek maliyetlere “Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetlerini (TBGTH)” tesis etmiştir. Bu sistem 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete başlamıştır. Bu sistem ile geçiş yapan tüm gemiler otomatik olarak anlık izlenmekte, bu gemiler yönlendirilmekte ve bu gemilere istenilen bilgiler verilmektedir. TBGTH’lerinin açıldığı günden bugüne çok verimli bir deniz trafiği düzenlenmesi yapılmış ve hiç çatışma/çatma gibi deniz kazası yaşanmamıştır.

TBGTH öncesinde boğazlarımızda gemi trafiğini düzenlemek amacıyla oluşturulan Deniz Trafik Düzen Başkanlığı görev yapmakta idi. Bu Başkanlığa bağlı Kontrol İstasyonları ile İstanbul ve Çanakkale boğazlarındaki deniz trafiği düzenlenmekte idi. Bu düzenlemede radarlar ve telsizler kullanılıyordu. TBGTH içerisinde ise daha modern radarlar, kameralar, uydu üzerinden çalışan sistemlerle gemilerin anlık olarak izlenmesi sağlanmaktadır. Yakında bu sistemin Marmara kısmı da tamamlanıp, İzmit Körfezine başlanılacaktır. Bu sayede deniz trafiği kontrol altına alınacaktır.

Yine, Deniz Trafik Düzen Başkanlığında çalışan personel denizcilik tecrübesine sahip değildi. TBGTH’da çalışan operatörler tamamen Denizcilik Fakültesi mezunu ve gemilerde uzun yıllar çalışmış Uzak Yol Gemi Kaptanı olan kişilerdir. Bu sayede boğazlardaki deniz trafiği daha iyi organize edilmektedir.

Yerel trafik ile ilgili olarak, İstanbul boğazında bilhassa karşıdan karşıya ve adalara yolcu taşıyan vapurlar gibi bir çok tekne mevcut olup, gün geçtikçe de artmaktadır. Bu teknelere 2003 yılındaki ÖTV’siz yakıt uygulaması neticesinde çok sayıda yine tekne artışı olmuştur. Bunun haricinde gemilere hizmet veren acente motorları, yakıt tekneleri ve kumanya tekneleri gibi yerel trafiği artıran çok sayıda tekne mevcuttur. Bu teknelerde boğazlarımızdaki deniz trafiğini oldukça etkilemektedir. Yine yukarıda bahsedilen mevzuatlar içerisinde bunlara da yer verilmiştir. Yine Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yerel trafiğin kontrol altına alınmasına yönelik çalışmalar yapılmakta olup, mevzuat tamamlanma aşamasındadır.

Denizciliğin teşvik edilmesi kapsamında, Özel Tüketim Vergisi (ÖTV)’nin deniz araçlarının kullandığı yakıttan alınmaması yönünde 2004 yılında yapılan yeni uygulama ile deniz aracı sayısı artış göstermiştir. Bunun sonucu olarak Türk Boğazları Bölgesindeki yerel trafik artmış ve bu araçları iyi bir koordine etme ihtiyacı hasıl olmuştur. Bu doğrultuda mevzuat hazırlıkları devam etmektedir.

Ayrıca, Türk Boğazları Bölgesindeki seyir emniyeti ile deniz güvenliğine yönelik uygulamaları değerlendirmek amacıyla, Denizcilik Müsteşarlığı Başkanlığında ilgili askeri ve sivil kurum ve kuruluşlardan oluşturulan “Türk Boğazları Daimi izleme Komitesi”de faaliyetlerine devam etmekte ve sürekli toplantılar yapılarak karşılaşılan sıkıntılar çözülmeye çalışılmaktadır.

Çizelge 9.1. İstanbul Boğazı 2005 yılı gemi geçiş istatistik özeti [1]

AYLAR	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	UĞRAKSIZ GEMİ	200 M'DEN		TANKER SAYISI		
				KÜÇÜK	BÜYÜK	TTA	LPG- LNG	TCH
OCAK	4322	1812	2786	4084	238	552	50	201
ŞUBAT	3595	1617	2270	3361	234	512	68	160
MART	4512	2036	2831	4244	268	601	64	175
NİSAN	4874	2159	2935	4590	284	650	85	153
MAYIS	5069	2224	3081	4749	320	710	58	163
HAZİRAN	4546	2017	2822	4276	270	654	44	135
TEMMUZ	4807	2142	2984	4503	304	703	51	151
AĞUSTOS	4758	2177	2975	4428	330	635	48	113
EYLÜL	4639	2098	2834	4318	321	630	43	108
EKİM	4552	2110	2823	4229	323	639	57	130
KASIM	4583	2012	2934	4274	309	648	57	138
ARALIK	4537	2090	2836	4235	302	643	56	142
TOPLAM	54794	24494	34111	51291	3503	7577	681	1769

AYLIK	4566	2041	2843	4274	292	631	57	147
GÜNLÜK	150	67	93	141	10	20,8	1,9	4,8
YÜZDE(%)								

Çizelge 9.2. Çanakkale Boğazı 2005 yılı gemi geçiş istatistik özeti [1]

AYLAR	TOPLAM	KILAVUZ	UĞRAKSIZ	200 M'DEN		TANKER SAYISI		
	GEMİ	ALAN	GEMİ	KÜÇÜK	BÜYÜK	TTA	LPG-LNG	TCH
OCAK	3866	1167	2842	3559	307	490	69	148
ŞUBAT	3234	1081	2339	2934	300	480	69	112
MART	3955	1215	2833	3621	334	553	69	123
NİSAN	4053	1281	2911	3707	346	545	71	131
MAYIS	4462	1436	3135	4043	419	589	59	124
HAZİRAN	4218	1316	2852	3866	352	554	56	127
TEMMUZ	4384	1420	3017	3973	411	597	68	141
AĞUSTOS	4348	1428	2974	3925	423	528	52	131
EYLÜL	4243	1346	2875	3822	421	514	51	130
EKİM	4171	1398	2848	3761	410	545	58	103
KASIM	4038	1263	2885	3661	377	577	59	118
ARALIK	4105	1310	2876	3713	392	592	71	109
TOPLAM	49077	15661	34387	44585	4492	6564	752	1497
AYLIK	4090	1305	2866	3715	374	547	63	125
GÜNLÜK	134	43	94	122	12	18	2,1	4,1
YÜZDE (%)								

Çizelge 9.3. İstanbul Boğazından 2005 yılında en fazla geçiş yapan 16 ülke gemilerinin aylık dağılımı [1]

ÜLKELER	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	%	200 M' DEN KÜÇÜK	%	200 M' DEN BÜYÜK	%
TÜRKİYE	11816	202	2%	11730	99%	86	1%
RUSYA	7012	2701	39%	6985	100%	27	0%
UKRAYNA	4208	2238	53%	4207	100%	1	0%
ROMANYA	188	102	54%	188	100%	0	0%
BULGARİSTAN	840	671	80%	834	99%	6	1%
YUNANİSTAN	1251	1188	95%	577	46%	674	54%
G.KIBRIS	671	539	80%	561	84%	110	16%
SURİYE	1286	84	7%	1286	100%	0	0%
HONDURAS	103	73	71%	103	100%	0	0%
LÜBNAN	274	62	23%	274	100%	0	0%
MALTA	5170	3122	60%	4676	90%	494	10%
ANTİGUA	868	492	57%	831	96%	37	4%
BAHAMA	691	593	86%	457	66%	234	34%
LİBERYA	1090	1005	92%	620	57%	470	43%
PANAMA	2927	2136	73%	2515	86%	412	14%
NORVEÇ	281	261	93%	197	70%	84	30%
DİĞER ÜLKELER	16118	9025	56%	15250	95%	868	5%
G.TOPLAM	54794	24494	45%	51291	94%	3503	6%

Çizelge 9.4. Çanakkale Boğazından 2005 yılında en fazla geçiş yapan 16 ülke gemilerinin aylık dağılımı [1]

%	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	%	200 M'DEN KÜÇÜK	%	200 M'DEN BÜYÜK	%
TÜRKİYE	8941	226	3%	8817	99%	124	1%
RUSYA	4811	260	5%	4796	100%	15	0%
UKRAYNA	2254	224	10%	2254	100%	0	0%
ROMANYA	140	12	9%	140	100%	0	0%
BULGARİSTAN	713	175	25%	707	99%	6	1%
YUNANİSTAN	1383	808	58%	693	50%	690	50%
G.KIBRIS	703	245	35%	591	84%	112	16%
SURİYE	1421	227	16%	1421	100%	0	0%
HONDURAS	47	9	19%	47	100%	0	0%
LÜBNAN	265	22	8%	265	100%	0	0%
MALTA	5151	1682	33%	4666	91%	485	9%
ANTİGUA	1531	1030	67%	1489	97%	42	3%
BAHAMA	1066	787	74%	689	65%	377	35%
LİBERYA	1490	1134	76%	923	62%	567	38%
PANAMA	3640	2104	58%	2906	80%	734	20%
NORVEÇ	380	315	83%	261	69%	119	31%
DİĞER ÜLKELER	15141	6401	42%	13920	92%	1221	8%
G.TOPLAM	49077	15661	32%	44585	91%	4492	9%

Çizelge 9.5. İstanbul Boğazından geçen tehlikeli yük taşıyan tankerlerin 2005 yılı içerisinde geçiş istatistiği [1]

AYLAR	GENEL GEMİ	TEHLİKELİ YÜK	%	Toplam Yük
	SAYISI	TAŞIYAN GEMİ SAYISI		Miktarı
OCAK	4322	803	19%	10.425.487
ŞUBAT	3595	740	21%	11.435.990
MART	4512	840	19%	12.212.171
NİSAN	4874	888	18%	12.131.649
MAYIS	5069	931	18%	13.613.169
HAZİRAN	4546	833	18%	11.714.626
TEMMUZ	4807	905	19%	12.642.898
AĞUSTOS	4758	796	17%	12.303.831
EYLÜL	4639	781	17%	11.643.232
EKİM	4552	826	18%	11.933.686
KASIM	4583	843	18%	11.764.778
ARALIK	4537	841	19%	11.745.679
G.TOPLAM	54794	10027	18%	143.567.196

Çizelge 9.6. Çanakkale Boğazından geçen tehlikeli yük taşıyan tankerlerin 2005 yılı içerisinde geçiş istatistiği

AYLAR	GENEL GEMİ	TEHLİKELİ YÜK	%	Toplam Yük
	SAYISI	TAŞIYAN GEMİ SAYISI		Miktarı
OCAK	3866	707	18%	10.169.582
ŞUBAT	3234	661	20%	12.737.274
MART	3955	745	19%	12.813.517
NİSAN	4053	747	18%	11.736.336
MAYIS	4462	772	17%	14.757.784
HAZİRAN	4218	737	17%	12.527.421
TEMMUZ	4384	806	18%	13.365.909
AĞUSTOS	4348	711	16%	12.071.337
EYLÜL	4243	695	16%	12.840.921
EKİM	4171	706	17%	11.809.106
KASIM	4038	754	19%	11.165.208
ARALIK	4105	772	19%	12.956.981
G.TOPLAM	49077	8813	18%	148.951.376

10. DENİZDE GÜVENLİK (SECURITY)

11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de meydana gelen terör eylemlerinin ardından, Kasım 2001’de yapılan ve ülkemizin de üyesi olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nün 22. Genel Kurul toplantısına, denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla yeni tedbirlerin denizcilik sektörüne getirilmesi teklif edilmiştir. Denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin güvenliğine ilişkin yeni tedbirlerin alınması konusunda oy birliği ile anlaşmaya varılmıştır.

IMO Genel Kurulu tarafından bu konuda alınabilecek tedbirlere ilişkin çalışma yapması amacıyla Deniz Emniyet Komitesi (MSC) yetkilendirilmiştir. Deniz Emniyet Komitesi (MSC) tarafından denizde yada deniz yoluyla olabilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik yeni kuralların belirlenmesi amacıyla yoğun çalışmalar yapılmış, hatta olağandışı toplantılar düzenlenmiştir.

10.1. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) Kod’u

Deniz Emniyet Komitesi (MSC) tarafından yapılan toplantılar sonrasında gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik yeni tedbirleri içeren “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kod’u (ISPS Code)” oluşturulmuştur.

MSC tarafından oluşturulan yeni tedbirlerin zorunlu olarak ve biran evvel uygulamaya girebilmesi amacıyla ISPS Kod’un ülkemizin de taraf olduğu 1974 tarihli Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS)’ne eklenmesi kararlaştırılmış, bu amaçla, 12 Aralık 2002 tarihinde SOLAS Diplomatik Konferansı toplanmıştır.

Deniz yoluyla olabilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik tedbirler SOLAS 74 Bölüm 11’e kabul edilen değişiklik (11-1) ve ilavelerle (11-2), Uluslararası Gemi

ve Liman Tesisleri Güvenlik (ISPS) Kod'u olarak eklenmiş ve 01 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmesi tüm akit devletlerce kabul edilmiştir.

ISPS Kod ile denizcilik sektörüne güvenlik (security) kavramı getirilmiş, IMO tarafından, gemilerle birlikte liman tesisleri de dahil olmak üzere, deniz güvenliğine yönelik yeni düzenlemelerin yapılmasına başlanılmıştır. Akit devletlerin deniz güvenliğine ilişkin uluslararası yükümlülüklerini düzenleyen ve SOLAS 74'e Bölüm 11-2 olarak eklenen andlaşma hükümleri, esas olarak, uluslararası deniz ulaştırmasına açık bulunan liman tesisleri ile bu tesisleri kullanan ve uluslararası sefer yapan belirli standartlardaki gemilere uygulanacak hükümler olarak kabul edilmiştir.

ISPS Kod'un amaçları;

- a. Güvenlik tehditleriyle ilgili bilgilerin toplanması, değerlendirilmesi ve akit devletlerle bu tür bilgilerin değiş-tokuş edilmesi,
- b. Gemiler ve liman tesisleri arasında haberleşmeye yönelik işbirliğinin devamının sağlanması,
- c. Gemilere, liman tesislerine ve bunlara ait yasak bölgelere izinsiz girişlerin önlenmesi,
- d. İzinsiz olarak; silahların, yangına yol açacak malzemelerin ya da patlayıcıların gemilere ve liman tesislerine sokulmasının önlenmesi,
- e. Güvenlik tehditleri ya da güvenlik eylemlerine karşılık verebilmek için tehlikeyi bildirici vasıtalar / araçlar temin edilmesi,
- f. Gemi ve liman tesisi güvenlik planlarının, güvenlik değerlendirmeleri esas alınarak hazırlanmasının temin edilmesi,
- g. Güvenlik planları ve prosedürlerine aşinâlık sağlamak için eğitim, tâlim ve tatbikatların temin edilmesini sağlamaktır.

10.2. Gemilerin ve Liman Tesislerinin Sorumlulukları

ISPS Kod;

- a. Uluslararası seferle iştigal eden; yüksek hızlı yolcu tekneleri de dahil tüm yolcu gemilerini,
- b. Uluslararası seferle iştigal eden; 500 groston ve üzerindeki; yüksek hızlı tekneler de dahil tüm yük gemilerini,
- c. Uluslararası seferle iştigal eden; mobil deniz sondaj birimlerini,
- d. Uluslararası seferle iştigal eden gemilere hizmet veren liman tesislerini kapsamaktadır.

ISPS Kod'a tabi gemilerin işleticileri tarafından, gemilerin güvenlik değerlendirmeleri yapılarak Gemi Güvenlik Planları hazırlanacak, bu planlar Bayrak Devleti yada Bayrak Devleti tarafından yetkilendirilen Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarına (RSO) onaylatılarak Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası alınacaktır.

ISPS Kod'a tabi gemilerde Gemi Güvenlik Zabiti bulunacak ve Gemi Güvenlik Planı gemide bu Zabit tarafından uygulanacaktır. Gemideki güvenlikle ilgili diğer kişilere yine bu Zabit tarafından eğitim verilecek ve gemide güvenlik talimleri yapılacaktır.

Gemi işletici şirketlerde şirket Güvenlik Sorumlusu bulunacak ve Bayrak ve Liman Devletleri ile gemilerle olan güvenlik konuları bu kişi tarafından yürütülecektir.

ISPS Kod'a tabi liman tesisleri tarafından, liman tesislerinin güvenlik değerlendirmeleri Liman Devleti veya Liman Devleti tarafından yetkilendirilen Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarına yaptırılacaktır. Liman Devleti tarafından bu değerlendirmelerin onaylanması sonrasında Liman Tesisi Güvenlik Planları hazırlanacak, yine bu planlar Liman Devletine onaylatılarak Liman Tesisi Güvenlik Sertifikası alınacaktır.

Liman tesislerinde Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu bulunacak ve liman tesisinde Liman Tesisi Güvenlik Planını uygulayacak ve Gemi Güvenlik Zabıtları ile haberleşecektir.

Gemiler, limanda iken veya limana girmeden önce, limandan sorumlu devlet tarafından belirlenen güvenlik seviyelerine ve gereklerine uyacaklar, güvenlik seviyesinin daha üst bir seviyeye alınmasına ilişkin değişikliklere gecikme olmaksızın karşılık vereceklerdir. Yine, gemiler, SOLAS 74 Bölüm 11-2 ve ISPS Kod Bölüm A gereklerini veya liman devleti tarafından belirlenen güvenlik seviyesi gereklerini sağlayamadıkları zaman, limana girmeden evvel yetkili otoriteyi uygun bir şekilde haberdar edileceklerdir.

10.3. Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (SSAS)

SOLAS 74 Bölüm 11-2 Kural – 6 gereği gemiler Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (Ship Security Alert System) ile donatılacaktır.

Gemi Güvenlik Alarmı, gemide güvenlikle ilgili bir durum olması halinde, söz konusu durumun kıyıdaki yetkili otoriteye direk olarak ulaştırılabilmesi amacıyla noktadan noktaya alarm gönderebilen bir sistemdir.

10.4. ISPS Kod’a İlişkin Olarak Türkiye’de Yapılanlar

Türkiye’de SOLAS-1974 BÖLÜM 11 ve ISPS Kod’un uygulamasından Sorumlu Otorite (Designated Authority-DA) olarak Denizcilik Müsteşarlığı belirlenmiştir. DA irtibat noktaları ilgililere bildirilmiştir. ISPS Kod 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, Türkiye ISPS Kod’u gemilerinde ve liman tesislerinde uygulamaya başlayan ilk IMO üyesi devletler arasında yer almıştır.

SOLAS-1974 Bölüm 11 ve ISPS Kod kapsamında ülkemizdeki uygulamalara ilişkin kurallar ve düzenlemeleri içeren “ISPS KOD UYGULAMA TALİMATI”

hazırlanmış, Bakan Onayını müteakip tüm ilgililere iletilmiş ve Denizcilik Müsteşarlığı internet sitesinde yayınlanmıştır.

Türk Bayraklı gemilerin göndereceği Gemi Güvenlik Alarmlarını almak üzere Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM) belirlenmiş ve tüm dünyaya yayınlanmıştır.

Denizcilik Müsteşarlığı adına ISPS Kod kapsamında Gemi Güvenlik Planı onayı, Gemi Güvenlik Planı değişikliklerinin onayı, Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasının düzenlenmesi, Gemilerin, SOLAS-1974 Bölüm 11-2 ve ISPS Kod Bölüm A'da belirtilen gerekliliklere uygunluğunun doğrulanması, Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasının düzenlenmesi ve Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesinin yapılması amacıyla Tanınmış Güvenlik Kuruluşları (Recognized Security Organization-RSO) kullanılmaktadır.

Denizcilik Müsteşarlığı adına liman tesisleri konusunda 6'sı kendi tesislerine yönelik olmak üzere toplam 20 Tanınmış Güvenlik Kuruluşu yetkilendirilmiştir; gemilere yönelik olarak ise 4'ü Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS) üyesi, biri Türk Loydu olmak üzere toplam 14 Tanınmış Güvenlik Kuruluşu yetkilendirilmiştir.

ISPS Kod'a ilişkin uygulamaların ilgililere daha hızlı ve sürekli ulaştırılabilmesi amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı web sayfası kullanılmış ve ilgililere iletilmiştir. Web sayfası üzerinden ISPS Kod'un Türkçe ve İngilizcesi, DA irtibat noktaları, Müsteşarlık adına yetkilendirilmiş RSO'lar ve irtibat noktaları, Gemi Güvenlik Planı örneği, Sürekli Özet Kayıt örneği, Gemi Güvenlik Alarmını almaktan sorumlu Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM) irtibat noktaları, Gemi Güvenlik Zabiti, Şirket Güvenlik Sorumlusu ve Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu olacak kişilerin eğitilmesi amacıyla yetkilendirilmiş Kuruluşlar ve ISPS Kod'a ilişkin genel uygulamalar sürekli yayınlanmaktadır.

Türk Bayrağı taşıyan ISPS Kod'a tabi toplam 585 adet gemi ile ISPS Kod'a tabi toplam 154 iskele, rıhtım, şamandıra, platform ve marina'dan;

Gemilerle ilgili olarak;

Gemi Güvenlik Planı onaylanan gemi adedi : 585

Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası verilen gemi adedi : 585

Liman Tesisleri ile ilgili olarak;

Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi onaylanan liman adedi: 163

Liman Tesisi Güvenlik Planı denetlenen: 163

Liman Tesisi Güvenlik Planı onaylanan ve sertifikalandırılan liman adedi: 162

11. DURUM ANALİZİ

11.1 Genel

Ülkemiz Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahiptir. Türkiye üç kıtanın geçiş yollarında olan coğrafi konumu nedeniyle; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk Boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Bu durum kabotaj, uluslararası ve transit taşımacılık yönünden ülkemizin önemini belirtmektedir.

Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası rekabetin yoğun olarak hissedildiği denizyolu taşımacılığının temel elemanları gemi ve limanlardır. Yüklerin elleçlenerek taşımaların başlayıp sona erdiği limanlarda, taşımaları yapan gemilerin yurtiçi, yurtdışı ve transit taşımacılıkla ülke ekonomisine katkısı büyüktür. Gerek sanayi ham maddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, gerekse taşıma maliyetinin demiryoluna göre 3.5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz olması denizyolu taşımacılığının öneminin belirgin bir göstergesidir. Yük ve yolcu taşımacılığının hızlı, güvenli, konforlu ve ekonomik olması yanında, çevreyi en az kirletmesi, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin en az olması, bakım onarım kolaylığı ve yatırım maliyeti ulaştırma türlerinin tercihinde özenle dikkate alınması gereken hususlardır.

Cumhuriyetin 1950 yılına kadarki döneminde, doğru bir tercih olarak demiryolu ve denizyoluna ağırlık veren politikalar benimsendi. Bu uygulama sonucunda 1950 yılında yük taşımalarında miktar (ton) olarak demiryolu %55.1, denizyolu %27.8 pay alırken, karayolunun payı %17.1 idi. Aynı dönemde yolcu taşımacılığında taşıma türleri arası dağılım %49.9 karayolu, %42.2 demiryolu, %7.5 denizyolu ve %0.6 havayolu şeklindeydi. 1950 yılından sonra en pahalı taşıma türü olan karayolu taşımacılığını destekleyen politikalar, son hükümet hariç, her hükümet döneminde devam ederek Türkiye'de ulaşım karayoluna bağımlı hale getirilmiştir. Böylece

günümüzde yurtiçi taşımacılık; Yükte % 92, yolcuda % 95 karayolu payı ile dengesiz, pahalı ve sağlıksız bir yapıya dönüştü. Bu olumsuz gelişme sık sık gündeme getirilmesine ve düzeltilmesi konusunda olumlu izlenimler verilmesine karşın, son hükümet zamanına kadar durum değişmemiş, mevcut hükümet tarafından denizyolu, havayolu ve demiryollarının geliştirilmesine yönelik politikalar izlenmeye başlanmıştır. 2003 Yılında deniz ulaştırmasını teşvik etmek maksadıyla kabotaj hattında yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatılara, hizmet ve balıkçı gemilerine ÖTV'si sıfıra indirilmiş yakıt vermeye başlanmıştır. ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı denizyolu kabotaj yük ve yolcu/araç taşımacılığının payının yükselmesini sağlamış ve 2004 – 2005 yılları itibariyle kabotajda taşınan yolcu sayısında % 0,45'lik bir artış olmuştur. Yine liman ücretlerinde %70'lere varan indirimler gerçekleşmiştir.

Çok eski bir geçmişi olan denizcilik sektörümüzün Cumhuriyet döneminde “Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi” adıyla başlayıp günümüze kadar değişik isimlerle faaliyetlerini sürdüren kamu kurumlarının kuruluş tarihleri giriş kısmında verilmiştir. Denizlerde düzenli yolcu taşımacılığının ciddi bir şekilde başlaması 1843 yılında padişah Abdülmecit'in buyruğu ile kurulan “Fevaid-i Osmaniye” ve ilk halka açık anonim şirket şeklinde 1841 yılında kurulup verilen bir imtiyaz ile Boğaziçi'nde ulaşımı sağlayan Şirket-i Hayriye ile gerçekleşmiştir.

Cumhuriyet döneminde değişik isimler altında faaliyetlerini sürdüren gemi yapan, işleten ve liman hizmetlerini veren kuruluşlar devlet tarafından kurulmuşlardır. Büyük yatırım ve uzmanlık isteyen bu kuruluşların başlangıçta devletçe kurulması doğru bir seçimdi. Nitekim bunlar uzun yıllar büyük hizmetler vermiş, sanayinin gelişmesi ve uzman eleman yetişmesinde uygulamalı bir okul görevini sürdürmüşlerdir. Zamanla özel sektörün gelişmesi, yurt dışına açılma eğilimlerinin artması ve değişen ekonomik koşullarda etkinlikleri azalarak, gelişen teknolojiye ve modern işletme anlayışına ayak uyduramaz hale gelmişlerdir. Bu nedenle Türk denizcilik sektörü ve milli ekonomimiz açısından Kamu İktisadi Teşebbüsleri,

çağdaş bir işletmecilik yapısına kavuşturulup, geliştirilerek daha iyi hizmet vermeleri için özelleştirme kapsamına alınmışlardır.

Ulaştırma bir bütün olduğundan ülke hedefleri, gereksinimleri ve potansiyelleri ile örtüşecek biçimde ulaşım türlerinin birbirinin rakibi olmadan, birbirini besleyecek ve tamamlayacak şekilde bütünleşmesinin gereği açıktır. Denizyolunun, demiryolu ve karayoluyla bütünleşmesi ile oluşan taşıma zinciriyle malların kısa sürede, ekonomik ve güvenli olarak taşınması sağlanmaktadır. Birden fazla taşıma türünün entegrasyonu ile yapılan ve artan bir hızla yaygınlaşan kombine taşımacılıkta birim yük kavramı ile konteyner ve Ro-Ro taşımaları artmakta böylece eskiden limandan-limana olan taşımacılık anlayışı alıcıdan satıcıya direk teslim şekline dönüşmüştür.

Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye’de de uluslararası ticaretin çok büyük bir bölümü ton-km maliyeti en ucuz taşıma türü olan denizyolu ile gerçekleşmektedir. Dış ticaret taşımalarımızın son on yıllık ortalamasının % 87,4 oranında denizyolu ile yapılmış olması limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır. Bu nedenle dünyada yükler birleşerek konteynerleşmeye liman yatırımları da konteyner terminallerine yönelik yapılmaktadır. Bu çalışmanın amacı, ülkemizde deniz ulaştırmasının mevcut durumunu ortaya koymak, deniz ulaştırmasının durum değerlendirmesini yapmak ve geliştirilmesine yönelik öneriler hazırlamaktır.

11.2. Durum Analizi

11.2.1. İdari yapı

Türkiye’nin Denizcilik İdaresi, 19/08/1993 tarihli 21673 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile kurulmuş bulunan Denizcilik Müsteşarlığıdır. Denizcilik Müsteşarlığı görev, yetki ve sorumluluklarını; 491 sayılı KHK ile bu KHK’de değişiklik yapılmasına ilişkin 28/06/2000 tarihli 24093 mükerrer sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “491 Sayılı KHK’de Değişiklik Yapılmasına Dair KHK”, 07/02/2002 tarihli 4745 sayılı “491 Sayılı KHK’de Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ve 02/03/2005

tarıhli ve 5310 sayılı “491 Sayılı KHK’de Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”lar ile yürütmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığının görevleri genel olarak; Deniz ticaretini, deniz ticaret filosu ve gemi sanayiini teşvik edici tedbirleri almak, Bayrak, Kıyı ve Liman Devleti olarak denizlerimizde seyir, can, mal ve evre emniyetini sağlamak ve gerekli tedbirleri almak, devletin denizcilikle ilgili hedef ve politikalarının tespiti ve uygulanması amacıyla gerekli araştırmaları yapmak ve yaptırmak, denizcilikle ilgili talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve planlamak, denizcilik endüstrisinin, deniz ve içsular potansiyelinin geliştirilmesini ve işletilmesini sağlamak, denizcilikle ilgili talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve planlamak, gemi ve deniz araçlarının teknik nitelikleri, yeterlikleri ve donatılmaları ile ilgili standart ve esasları belirlemek, bunlara uygunluğunu takip etmek, denetlemek, belgelendirmek, gerektiğinde denetleme ve belgelendirme faaliyetlerini yerine getirmek üzere kamu veya özel kuruluşları yetkilendirmek, amatör denizcilerin yeterlik şartlarıyla, eğitim, sınav ve belgelendirilmelerine ilişkin esasları belirlemek, bunların belgelendirilmelerine ilişkin işlemleri yapmak, toplumda deniz sevgisini yerleştirmek ve deniz kültürünü yaygınlaştırmak için gerekli çalışmaları yapmak, deniz ve iç sularda liman sınırlarını ve buna ilişkin koordinatları belirlemek, bu sınırlar içerisinde faaliyette bulunan kamu kurum ve kuruluşları ile özel kişilerin yerine getireceği denizcilik ve limancılık hizmetlerine ilişkin tüm faaliyet izinlerini vermek, koordine etmek, denetlemek ve izinsiz faaliyetleri durdurmak.

Normalde Başbakanlığa bağlı olan Denizcilik Müsteşarlığı bu görevlerini şuanda Ulaştırma Bakanına bağlı olarak 7 Bölge Müdürlüğü ve Van Gölündeki Tatvan Liman Başkanlığı da dahil, 70 Liman Başkanlığı ile yürütmektedir. Yaklaşık 1100 personel ile görev yapan Denizcilik Müsteşarlığının denizci kökenli personel sayısı son yıllarda artmıştır. Ancak bazı liman başkanlıkları çok az sayıda personel ile görev yapmaktadırlar.

Denizcilik İdaresinin tarihine bakacak olursak, ülkemizde Denizcilik Sektörü ile ilgili çalışmalar 4770 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkındaki Kanunun 16.maddesine göre 1945 yılında Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı olarak kurulan ve 1973 yılında gerçekleştirilen organizasyon çalışmaları sonucunda Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü şekline dönüştürülen Genel Müdürlük ile aynı yıl kurulan Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmüştür. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü daha sonra 1979 yılında “Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğüne” dönüştürülmüş ancak, bu Genel Müdürlük 28 Şubat 1982 tarihinde yürürlüğe giren “Bakanlıkların Yeniden Düzenlenmesi ve Çalışması Esasları” hakkındaki 8/4334 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla kaldırılmış ve Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğünün de ismi değiştirilerek her iki Genel Müdürlük “Liman ve Deniz İşleri Genel Müdürlüğü” adı altında birleştirilmiştir. Söz konusu Genel Müdürlük 17 Haziran 1982 tarih ve 2680 sayılı kanuna istinaden çıkarılan 182 sayılı K.H.K. ile 13.12.1983 tarihinden itibaren “Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı” şeklinde teşkilatlandırılmıştır. Bu Başkanlık 09.04.1987 tarih ve 3348 sayılı “Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun” ile mülga Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı görevleri ile de donatılarak bu günkü “Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü” adını alarak denizciliğin bütün alanlarında görev yapacak şekilde yetkilendirilmiştir.

Daha sonra denizcilikle ilgili görevler; 4770 sayılı kanunun verdiği yetkiye dayanılarak Çanakkale, İstanbul, İzmir, Mersin ve Samsunda kurulan beş Ulaştırma Bölge Müdürlüğü ve Altmış Liman Başkanlığı aracılığı ile oluşturulan Taşra Teşkilatları ile yerine getirilmeye çalışılmıştır.

08.06.1984 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe giren KİT’lerin yeniden düzenlenmesi hakkındaki 233 sayılı K.H.K. ile de denizcilik alanında hizmet verecek Bakanlık, bağlı ve ilgili kuruluşlar ile bunların statüleri belirlenmiştir. Ayrıca, bu alanda faaliyet göstermek üzere 24.12.1981 tarih 2567 sayılı kanuna dayanılarak diğer görevlerinin yanında, özellikle armatörlerin dilek ve ihtiyaçlarını ilgili mercilere duyurarak bu konulara çözüm bulunmasına yardımcı olmak ve böylece deniz ticaretimizin

gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla İstanbul, Marmara, Ege ve Akdeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odaları kurulmuştur.

Denizciliğe ilişkin görevler, değişik kurum ve kuruluşların yetkisinde bulunan çok sayıda Kanun, K.H.K., Tüzük ve Yönetmeliklerle yürütülmeye çalışılmaktayken bu dağınık yapıdan kurtulmak, denizcilik sistem ve hizmetlerini daha etkin ve verimli, ülkenin çıkarlarına, ihtiyaçlarına uygun olarak yürütmek ve hizmetlerin geliştirilmesini sağlamak amacıyla 10.08.1993 tarihli ve 491 sayılı K.H.K. ile Başbakanlığa bağlı “Denizcilik Müsteşarlığı” kurulmuştur. Denizcilik Müsteşarlığı; düzenleyici, belgelendirici, izin verici, ulusal ve uluslararası temsil edici, kontrol edici, sistemi çalıştırıcı ve yönlendirici görevleri üstlenmiş olup, sektörde şemsiye görevi yapan bir devlet otoritesidir.

Türkiye’nin Denizcilik İdaresi olan Denizcilik Müsteşarlığı ve bağlısı birimlerde karşılaşılan en önemli sorunların başında gelen temel personel sorunu nitelikli personel ihtiyacının karşılanamayışıdır. Merkezde % 3,9’lar seviyesinde olan denizcilik eğitimi almış personel miktarı son dönemde alınan tedbirlerle % 15’e yükselmekle birlikte yeterli değildir. Denizcilik İdaresinin KHK ile yürütülmesi ve bir Kuruluş Kanunun olmaması yine en büyük sorunlardandır. Mevcut hükümet döneminde bir çok yönden Müsteşarlığı güçlü kılacak bir teşkilat yasası hazırlanmış olsa da, bu yasanın yayınlanamaması ülkemizin denizciliği adına oldukça büyük bir eksikliktir. 13 Yıllık bir geçmişi bulunan Denizcilik Müsteşarlığında personel atamalarında bu güne kadar her hükümet döneminde oldukça politik olarak kullanılmış ve tamamen uluslararası bir iş olan denizciliğimiz denizciliği bilmeyen kişilerin ellerine bırakılmıştır. Denizcilik Müsteşarlığının ana görevleri kural koymak, düzenleme yapmak, yetkilendirmek, denetlemek gibi tamamen nitelikli insan kaynağı ile yapılması gereken görevleri içermektedir. Bu görevleri denizcilik eğitimi almamış, denizde çalışmamış, yabancı dili olmayan kişilerle yapmak takdir edilir ki mümkün değildir. Gemi Denetim Uzmanının gemide çalışmış, gemide çalışan insanları bilen, bir geminin nasıl işlediğini bilen, gemideki cihazları, sistemleri bilen kişi olması kadar doğal bir şey yoktur. Ancak, tüm bunlara rağmen

politik nedenlerle insan kaynakları israf edilmiş ve gereksiz yere kadro arttırılmıştır. Mevcut hükümet döneminde daha önceki dönemlerde yapılan bu hata çok iyi bir şekilde anlaşılması nedeniyle personel alımlarında neredeyse tamamına yakını denizcilikle ilgili kişilerden olmuştur. Bugün Merkez ve Taşra Teşkilatında bir çok denizci personel istihdam edilmiştir. Bu personelin katkıları kısa sürede kendisini açıkça göstermiştir. Merkezde bir çok mevzuat hazırlanmış, yeni uygulamalara geçilmiş, bir çok proje başlatılmış, devam eden projeler bitirilmiş, IMO başta olmak üzere uluslararası toplantılara aktif bir katılım sağlanmış, diğer ülkelerle işbirliği arttırılmış, AB kapsamında bir eşleşme projesi tamamlanmış diğerine başlanmış, ilgili diğer kurum ve kuruluşlarla hiçbir dönemde olmadığı kadar üst düzede bir koordinasyon sağlanmış ve daha bir çok şey yapılmaya devam etmektedir. Taşrada ise istihdam edilen denizci kökenli Gemi Denetim Uzmanları ve Liman Devleti Denetim Uzmanları sayesinde TÜRK Bayraklı Gemiler sıkı bir şekilde denetlenerek yurt dışında tutulma oranları %70'lere varan oranlarda azaltılmış, bayrağımızın itibarı arttırılmış, standart altı yabancı bayraklı gemilerin çalışmaları engellenmiş, komşu ülkelerle işbirliği sağlanmış, tüm deniz kazaları detaylı bir şekilde incelenir hale ve tüm denetim ve uygulama işleri uluslararası standartlarda yapılar hale gelmiştir.

Tüm bunların yanında denizci kökenli olmamasına rağmen, sorumluluk sahibi ve kendisini geliştiren bir çok personel tarafından da yine çok başarılı çalışmalar yapılmış ve yapılmaya da devam etmektedir. Denizciliğimize bakıldığında, en basit bir örnek olarak komşularımızdan Yunanistan göz önüne alındığında daha ne kadar çok çalışmamız gerektiği açıkça görülecektir. Dünya deniz ticaretine ve filosuna bakıldığında Yunanistan'ın en önlerde yer aldığı, IMO'da Genel Sekreterin ve sekreteryada bir çok kişinin yunanlı olduğu görülmektedir. Bunlar sadece Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yapılacaklarla elde edilebilecek şeyler değildir. Burada bir çok kurum ve kuruluş ile denizcilik sektörümüze büyük görevler düşmektedir.

Maalesef ülkemizde denizcilikle ilgili bir çok görev değişik kurumlara paylaştırılmıştır. Her ne kadar Denizcilik Müsteşarlığı İdare olsa da, denizcilikle

ilgili çok önemli konuların bazıları diğer kurumların yetkisindedir. Bugün Turizm Bakanlığı Yatçılıkla, Tarım Bakanlığı balıkçılıkla, Bayındırlık Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı Limancılıkla, Çevre Bakanlığı deniz kirliliğinin önlenmesiyle, Dışişleri Bakanlığı IMO konularıyla, Milli Eğitim Bakanlığı denizcilik eğitimiyle ilgili yetkilere sahip olmakta, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri başka Bakanlıklara bağlı bulunmakta, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri doğrudan Müsteşarlığa bağlı olamamaktadır. Ülkemizde kurumlar arasında bir türlü iyi ve sürekli bir şekilde sağlanamayan koordinasyon göz önüne alındığında denizciliğimizin hali daha da iyi anlaşılacaktır. Bir tarafta sorumlu bakanlıklar, diğer tarafta Denizcilik İdaresi olarak bir Müsteşarlık. Bugün denize çıktığınızda, Sahil Güvenlik Komutanlığının, Gümrük Müsteşarlığının, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğünün, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğünün, Deniz Polisinin tekneleri ile karşılaşmanıza rağmen, Denizcilik İdaresine ait bir tekne ile karşılaşmanız mümkün değildir. Denizcilikle ilgili görev ve yetkilerin başka kurumlara paylaştırıldığı gibi tekelerde başka kurumlara paylaştırılmıştır. Denizcilik Müsteşarlığı tekne almaya çıktığında, diğer kurumların tekneleri gösterilerek, gereksiz yere mali kaynağın israf edilmemesi, o teknelerin müşterek kullanılabileceği söylenmekte, oysa denizleri sadece kıydan izleyen bir idarenin güçlü bir Denizcilik İdaresi olamayacağı bilinmemektedir.

Tüm bu olumsuzluklara rağmen Denizcilik Müsteşarlığı tarafından son zamanlarda gösterilen yoğun çaba ve ısrarcı davranışlarla, mevzuat eksikliklerine rağmen, bir çok konuda ilerlemenin kaydedilmeye başlandığı görülmektedir. Bugün bir çok denizci personelin kadrolu ve sözleşmeli olarak alımları sağlanabilmiş, Müsteşar, Müsteşar Yardımcılığı, Genel Müdür, Genel Müdür Yardımcılığı, Daire Başkanlıkları, Bölge Müdürlükleri, Liman Başkanlıkları gibi görevlere denizciliği iyi bilen kişiler atanabilmiş, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri gibi önemli projeler hizmete açılmış, ilave VTS ve AIS projelerinin kurulumu hızlandırılmış, denizcilikle ilgili AB eşleşme projesi tamamlanmış, ikinci eşleşme projesi başlatılmış, Deniz Emniyeti Kanunu gibi bir çok önemli mevzuat hazırlanmış, Bağımsız Denetleme Kurulu, Deniz Kazaları İnceleme Komisyonu gibi birimler oluşturulmuş, Van

Gölünde kurulan Liman Başkanlığı ile içsularda faaliyetler arttırılmış, Liman Kontrol Teknesi alım ihalesi tamamlanmış, bir çok liman tesisi, gemi inşaa tersanesi hizmete açılmış ve limanlardaki görevli personele iç hizmet eğitimi verilmeye başlanmıştır.

Yine, Türkiye'nin uluslararası denizcilik platformlarında etkin olarak temsili en önemli ancak bu güne kadar en başarısız olunan konulardan biridir. Sorunun temelinde denizcilik idaresinin genel personel olumsuzluklarının etkisi yatmakla birlikte bugüne kadar bu konu masaya yatırılmamış ve özel bir tedbir alınmamıştır. IMO, dünya denizciliğine yön vermesi ve denizcilikte faal olan ülkelerin kendilerini gösterdiği bir ortam olması bakımından etkin temsil gerektiren önemli bir denizcilik platformudur. IMO'da temsil, iyi hazırlanmış, konusunu iyi bilen, yabancı dile hakim bir heyetin toplantılara iştiraki ve gündeme ilişkin belge sunulması ile sağlanabilir. Ayrıca, Denizcilik Müsteşarlığı kadrolarından IMO faaliyetleri için Londra Büyükelçiliği'ne atanan uzman personelin kalitesi ve yeterliği de önemlidir.

Türkiye 23 Mart 1958 tarihinde, zamanın Dışişleri Bakanı Fatin Rüştü ZORLU başkanlığında, IMO'nun dokuz kurucu üye ülkesinden birisi olarak, denizcilikle ilgili tüm kararların alınacağı ve tüm uluslararası kuralların çıkarılacağı en büyük hakim güç içerisinde yerini almıştır. Ancak, zaman içerisinde yıllar geçtikçe kurulan ve bir seri profesyonellik birikimi ve becerisi gerektiren, IMO'nun Komite ve Alt Komitelerinde, Türkiye daha ziyade dinleyici veya zaman zaman temsilci bulunduran pasif üye rolü içerisinde kalmıştır. Hatta bu zaman süresi içerisinde, çeşitli devletler tarafından önerilen taslak kuralların, taslak metinlerini daha önceden incelemek ve alınacak kararlarda nerede, ne zaman ve nasıl iştirak etmesi gerektiği üzerinde fazlaca düşünmeyen, sadece toplantılar sırasında anladığı kadarı ile aktivitelerden haberdar olan bir katılımcılık sergilenmiştir.

Bu durum ise yine son yıllarda denizci kökenli personelin istihdamı ile aşılmaya başlanmış olup, artık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından IMO toplantılarına önceden hazırlık yapılarak uygun kişilerle katılım sağlamakta, toplantılarda aktif olunmaktadır. IMO'da daha aktif olunması açısından her bir Komite ve Alt Komite

için ilgili kurum ve kuruluş temsilcilerinden oluşan Çalışma Grupları oluşturulmuştur. Bugün denizcilik kökenli, Uzak Yol Gemi Kaptanı olan, Denizcilik Fakültesinde uzun yıllar öğretim görevliliği yapmış ve Denizcilik Müsteşarlığında Müsteşar Yardımcısı olarak bir çok konuda hizmet etmiş birisinin IMO temsilciliğine atanması ve IMO'nun en önemli Komitesi olan Deniz Emniyet Komitesi (MSC)'nin 82. Dönem toplantısının 29 Kasım-08 Aralık 2006 tarihlerinde İstanbul'da yapılacağı olması Denizcilik Müsteşarlığının IMO'ya verdiği önemi açıkça ortaya koymaktadır.

Kuvvetli Yönler

- 1- Denizcilik İdaresinin olması,
- 2- Denizcilik İdaresinde denizci kökenli personel sayısının artması,
- 3- Sorumlu Bakanın ve Denizcilik Müsteşarlığında Müsteşar dahil bir çok yetkilinin denizci olması,
- 4- Bir çok önemli projenin yapılmış olması,
- 5- IMO'da aktif olma yönündeki gelişmeler,
- 6- Önemli konularda mevzuat hazırlanmış olması.

Zayıf Yönler

- 1- Ülkemizin Denizcilik İdaresi olan Denizcilik Müsteşarlığı görevlerinin Kanun Hükmünde Kararname ile yürütülmesi, Denizcilik Müsteşarlığının kuruluşuna ilişkin güçlü bir Kanunun olmaması,
- 2- Denizcilik Müsteşarlığının denizcilikle ilgili her konuda tam yetkili olmaması, bir çok bakanlığında denizcilikle ilgili yetkilere sahip olması,
- 3- Ülkemizde Denizcilik Bakanlığının olmaması,
- 4- Kurumlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve yetki karmaşası,
- 5- IMO toplantılarında aktivasyon olarak istenilen düzeye henüz gelinememiş olması,
- 6- Denizcilik Müsteşarlığının doğrudan IMO temsilciliğinin olmaması,

- 7- Londra Büyükelçiliği kadrosunda bulunan IMO temsilciliğine sadece bir kişinin atanabilmesi,
- 8- İdareyi oldukça güçlendirecek Deniz Emniyeti Kanununun henüz yürürlüğe girmemesi,
- 9- Liman Başkanlıklarının henüz deniz araçlarına sahip olmaması,
- 10- Denizcilik Müsteşarlığının nitelikli personel ihtiyacının tamamlanmamış olması,
- 11- Denizcilik Müsteşarlığına tahsis edilen kadroların nitelikli personel ihtiyacının tamamlanmasında yetersiz olması,
- 12- Nitelikli personelin istihdamı ve devamı için bu personele yapılan ödemelerin yetersiz olması.

11.2.2 Türk Deniz Ticaret Filosu ve deniz taşımacılığı

Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarında 28, doğal ve baraj göl kıyılarında 17 ili bulunan, nehirler dikkate alınmadığında, illerinin % 50'si deniz ve göl kıyısında olan, sekiz ülke ile olan kara sınırlarının üç katı kıyı şeridi ve üç kıtanın ulaşım hatlarının kesişme noktasında yer alan ve dış ticaret taşımalarının % 87,4'ünü denizyolu ile yapan ülkemizin deniz ticaret filusunda, 31 Aralık 2005 tarihi itibarıyla, 150 GRT ve üzeri 1379 adet gemi bulunmaktadır. Toplam tonajı 7.6 Milyon DWT olan filomuz dünya sıralamasında 24. sırada yer almaktadır. Dünya Filosunun % 22,3'üne sahip Panama 1.sırada, % 9,6'sına sahip Liberya ikinci sırada ve % 5,6'sına sahip Yunanistan ise üçüncü sırada yer almaktadır. Panama ve Liberya kolay bayrak olmaları nedeniyle 1. ve 2. sıralarda yer almaktadırlar, ancak Yunanistan'ın durumu ülkemiz açısından büyük dikkat çekmektedir. Ülkemiz ile Yunanistan'ın nüfusları arasındaki fark ile deniz ticaret filoları arasındaki fark kıyaslandığında, ülkemizde denizciliğin yaygınlaşmadığı ve denizciliğe büyük önem verilmediği görülmektedir. 1996 Yılında 10 milyon DWT ile toplam Dünya Filosu içinde 16. sırada yer alan filomuz giderek yerini geriletmiş ve 2006 başında 24. sıraya kalmıştır. GKRY, Malta gibi devletlerin yine ülkemizden ön sıralarda yer almaları konunun önemini ayrıca ortaya koymaktadır.

Türk Deniz Ticaret Filosunun 1980-2005 yılları arasındaki adet, DWT ve GRT değişimleri incelendiğinde 1980 yılında 2.0 Milyon DWT olan filomuzun, 2005 yılında 7.6 Milyon DWT'a ulaştığı, 1985-1988 ile 1998-2002 dönemlerinde gelişimin durduğu ve gerilediği, 1996 yılında Türk Deniz Ticaret Filosu 10.8 Milyon DWT ile dünya filoları arasında 16. sıraya yükseldiği, zamanla gemi sayısının artmasına rağmen filomuzda tonajın düştüğü görülmektedir.

Uluslararası taşımalara uygun olabileceği varsayımından hareketle, Türk Deniz Ticaret filusunda 1500 DWT'un üzerinde 547 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin 71 adedi ulusal sicilde, 476 adedi ise uluslararası sicilde kayıtlıdır. Bunların toplam tonajı ise 7.355.296 DWT'dur. Uluslararası sefer yapan gemilerin ISPS Kod'a tabi olması ve bugün itibarıyla 583 geminin ISPS Kod kapsamına girmesi nedeniyle, bu gemilerin tamamının uluslararası sefer yaptığı söylenebilir. Bu durumda Türk Deniz Ticaret Filosunda yer alan gemilerin %50'den fazlasının uluslararası sefer yapmadığı, kabatojda çalıştığı söylenebilir. Bu nedenle gemilerimizin küçük tonajlı gemilerden oluştuğu söylenebilir.

Yine deniz taşımacılığında çok dikkat çeken konulardan biri olan yaş ortalamasına bakıldığında, 1379 adet gemi bulunan filomuzun genel yaş ortalamasının 21,13 olduğu görülmektedir. Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 29,62'sini oluşturan kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 28, DWT olarak % 53,12'sini oluşturan dökme yük gemilerinin genel yaş ortalaması ise 20'dir. Dünya deniz ticaret filosu standartlarına bakıldığında genel yaş ortalamasının 12 olduğu, buna karşılık filomuzun yaş ortalamasının oldukça yüksek gemilerden oluştuğu görülmektedir. Buda gemilerimizin emniyet yönünden risklerini artırmaktadır.

Öte yandan, bir çok Türk Armatörünün yabancı bayrakta gemi çalıştırdığı görülmektedir. Kolay Bayrak diye adlandırılan ve tamamen ekonomik, bürokratik nedenlerle tüm dünya ülkelerinin seçtiği bu yöntem ülkemizde de giderek artmaktadır. Panama, Liberya, Bahama, Malta, Bermuda gibi ülkeler kolay bayrak olarak görev yapmakta ve bir çok devletin gemilerinin kendi bayrakları altında

alışmalarına izin vermektedirler. Bugün her ülkede armatrler bu kolay bayrakları seçmekte, kolay bayrak olan devlet sayısı ve bu bayraklar altında çalışan gemi sayısı giderek artmaktadır.

Yine dünya deniz ticaret filosunun gelişimi incelendiğinde, son yıllarda dökme yük, petrol tankeri, konteyner ve LPG filusunda artış gözlemlendiği, buna karşılık Türk Deniz Ticaret Filosunun gelişimi incelendiğinde, çoğunlukla konteyner ve LPG tonajının giderek arttığı, diğerlerinin ise azaldığı görülmektedir.

Türkiye'nin dış ticaret taşımalarına bakıldığında giderek arttığı görülmektedir. Denizyoluyla yapılan ihracat ve ithalat taşımaları yine giderek artmaktadır. 2005 Yılında dış ticaret taşımalarının % 86'sı deniz yoluyla yapılmıştır. 2004 yılına nazaran 2005 yılında denizyoluyla ihracat taşımaları 47,0 milyon tondan 54,5 milyon tona, ithalat taşımaları ise 104,6 milyon tondan 127,0 milyon tona yükselmiştir.

Ancak, 2005 denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay % 23,7'dir. Türk Bayraklı gemiler 1995-2005 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 29,57 oranında pay almışlardır. Yabancı bayrak taşımaları ise % 76,3 dr.

İthal ve ihraç yüklerin yüksek oranda denizyolu ile yapılmasına karşın sorun Türk Bayraklı gemilerin bu taşımalardan aldığı payın son on yılda hızla azalmasıdır. 1995 yılında %41,8 olan Türk Bayraklı gemilerin payı 2005'de son yılların en düşük yüzdesi olarak %23,7'e düşmüştür. Dış ticaret taşımalarına ödenen 3 milyar dolar mertebesindeki navlunun ileriki yıllarda daha da fazlasını ödememek için filonun gençleştirilmesi yanında, kamu yüklerinin taşınmasında Türk gemileriyle taşınmasına öncelik veren günün koşullarına uygun sözleşmelerle desteklenmelidir.

2005 yılında denizyoluyla yapılan ihracat taşımalarımızda kendi bayrağımızdan sonraki bayraklar sırasıyla; % 16,8'i Panama, % 8,3' Malta ve % 6,5'i ise Liberya'dır. 4. Bölümde detaylı bir şekilde incelenen deniz taşımacılığımızda

görülebileceği üzere, ihracat yükümüzü taşıyan kolay bayrakların toplamdaki payı % 44,4 olarak gerçekleşmiştir. 2005 yılında denizyoluyla yapılan ithalat taşımalarımızda kendi bayrağımızdan sonraki bayraklar sırasıyla; % 11,8'i Panama, % 11,4'ü Malta ve % 5,3'ü ise Liberya'dır. Bu bayraklar kolay bayrak dediğimiz Türk armatörlerinin de giderek rağbet ettikleri bayraklardır.

Türkiye'nin denizyoluyla yapılan en büyük ithalat kalemlerini akaryakıt dolayısıyla ham petrol teşkil etmektedir. TÜPRAŞ Genel Müdürlüğü verilerine göre, 2005 yılında 25.6 milyon ton ham petrol ithal edilmiştir. Petrol tankeri filomuza bakıldığında bunun tamamının Türk Bayraklı gemilerle yapılması oldukça zordur.

Kabotaj Kanunu gereği Türkiye'nin liman ve iskeleleri arasında Türk Bayraklı gemilerle yapılan yurtiçi yük taşımaları uzun kıyı şeridimize karşın genelde çok düşük orandadır. AB Giriş sürecinde olan ülkemiz ileriki yıllarda 815 sayılı Kabotaj Kanunu'nu yürürlükten kaldırmak zorunda kalacaktır. Böylece insanların ve malların serbest dolaşımı kapsamında yabancı bayraklı gemilerin Türk Limanları arasında yük ve yolcu taşınması engellenemeyecektir. Bu nedenle şimdiden planlı ve düzenli bir çalışmayla filoyu canlandıracak faaliyetler başlatılmalıdır. ÖTV ve benzeri destekleri veren hükümetin olumlu yaklaşımları yanında deniz ticaret filomuzun %97'sini elinde bulunduran özel sektörün bu konuyu çözümleyecek ciddi girişimlerde bulunarak ileride karşılaşılabilecek zor günlerin önlemlerini almalıdır. Kamu ve özel sektör armatörlerimizin Türk ve Yabancı Bayrak altında çalışan kruvaziyer tipi gemisi yok denecek kadar azdır. Ülkemiz coğrafi konumu, doğası, iklim koşulları, tarihi ve kültürel zenginlikleriyle kruvaziyer turizm için ideal bir ülkedir. Bu nedenle deniz ticaret filomuzun tamamına yakını elinde bulunduran özel sektör armatörleri bu alana yatırım yapmalı ve desteklenmelidir. Kabotaj taşımacılığına bakıldığında giderek azaldığı görülmektedir. Hükümet tarafından ÖTV'siz yakıt verilmesi ve liman ücretlerinde %70'lere varan indirimler yapılmasına rağmen kabotajda sadece yolcu taşımacılığında artış olduğu gözlemlenmektedir.

Ulaştırma yönetimindeki karmaşayı ortadan kaldırmak için kentiçi ulaşım ile ilgili olanakların tek elde toplanarak değerlendirilmesi doğru sonuca ulaşmada en etkin yoldur. Daha küçük ölçekli benzer bir sorunu İzmir Büyükşehir Belediyesi en akılcı biçimde çözdü. Şimdi sıra İstanbul'a gelmiştir. İstanbul'un ulaşımında denizyolunun payı %4 mertebesinde olup oldukça yetersizdir. Bunu artırmanın yolu İzmir'de olduğu gibi tüm ulaşım türlerini aynı otorite altında toplayarak birbirini besleyip destekleyecek biçimde geliştirmektir. Türkiye Denizcilik İşletmelerinden Şehir Hatları İşletmesi 2005 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen İDO'ya devredilmiştir. Yine İstanbul Büyükşehir Belediyesinde tüm ulaşımı koordine edecek "Ulaşım Koordinasyon Merkezi Başkanlığı" kurulmuştur. Bu sayede tüm şehrin ulaşımı tek elden koordine edilecektir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ve deniz taşımacılığının kuvvetli ve zayıf yönleri ile değerlendirilmesi aşağıda yer almaktadır;

Kuvvetli Yönler

- 1- Filo içinde yer alan gemi sayısının giderek artması,
- 2- Filoya inşaa yoluyla katılan gemilerin sayısının giderek artması,
- 3- Filo içinde konteyner gemilerinin sayı, tonaj ve taşıdığı yüklerin miktar yönünden artışı,
- 4- Son beş yılda yeni ve modern ham petrol ve petrol ürün gemilerinin filomuza katılması,
- 5- Önümüzdeki yıllarda da Türk Armatörleri'nin yurt dışı siparişleriyle büyük tonajlı ham petrol tankerlerinin filomuza katılımının sürmesi,
- 6- Ro-Ro filosunun yaş itibariyle yeterli düzeyde olması ve filoya katılan yeni gemilerle güçlenmesi,
- 7- Birçok sektördeki ekonomik durgunluğun Türk işadamlarını yeni açılımlara yöneltmesi ve bu çerçevede denizcilik sektörlerine ilginin artması,

- 8- Türkiye'nin dış ticaretinin ve uluslararası ticaretin giderek artması, bunun oluşturduğu taşıma ihtiyaçlarının deniz ulaştırmasına büyük oranda yansması ve buna bağlı olarak navlunların yükselmesi,
- 9- Vergisiz akaryakıt kullanımının kabotaj hattında çalışan gemilere de uygulanması sonucunda deniz taşımacılığında girdi maliyetlerinin azalması,
- 10- Ülkemizin değişen deniz taşımacılığı kurallarına çabuk ayak uyduran bir toplum yapısına sahip olması,
- 11- Ülkemizde Ortadoğu'da olmayan politik ve ekonomik istikrarın varlığı,
- 12- Türkiye'nin hızla artan dış ticareti ve ekonomik büyümesi,
- 13- ÖTV ve liman tarifelerinde önemli indirimler yapılmış olması,
- 14- Kurumsal yapılaşmasını tamamlayan denizcilik şirketleri için finansmanın sorun olmaktan çıkması,
- 15- Ege ve Akdeniz kıyılarının yat turizminde önemli bir potansiyel oluşturması,
- 16- Transit taşımacılığın tüm dünyada giderek önem kazanması,
- 17- Türkiye'nin denizyolu ile yapılan dış ticaretinde yabancı gemilerin taşıma payının % 75 olması, deniz ticaret filomuzun alınacak bazı önlemlerle rekabet potansiyelinin artması,
- 18- Uluslararası taşımacılıkta talebin büyüklüğü,
- 19- Bölgenin istikrarlı ülkesi olması nedeniyle, yabancı sermayenin yatırım yapma olasılığı,
- 20- İstanbul'daki hızlı nüfus artışı ve karayolu trafik sıkışıklığı.

Zayıf Yönler

- 1- Filonun tonaj olarak giderek azalması ve dünya sıralamasında 1996'daki 16. sıradan 2005'de 24. sıraya gerilemesi,
- 2- Komşu ülkelerle kıyaslandığında, Yunanistan'ın 1. sırada, GKRY'nin 2. sırada, İran'ın 3. sırada ve ülkemizin 4. sırada yer alması,
- 3- Filoya inşaa yoluyla katılan gemilerin küçük tonajlı gemiler olması,
- 4- Filonun büyük bölümünü teşkil eden dökme yük ve kuruyük gemilerinin yaş ortalaması yüksek ve birçoğunun standart altı olması,

- 5- Yolcu, ferry, kruvaziyer gemilerimizin sayısal ve/veya taşıma kapasitesi açısından yetersiz olması,
- 6- Koster filomuzun küçülmesi ve mevcutların yaşlı ve standart altı olması,
- 7- Filomuzda yeterli sayıda ve tonajda LPG gemisi olmaması ve LPG ithalatımızın %80'den fazlasının yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,
- 8- Denizyoluyla ithal edilen doğalgazı taşıyabilecek LNG gemimizin olmaması,
- 9- Türk Armatörlerinin kolay bayrak dediğimiz yabancı bayrak altında gemi çalıştırması ve bu eğilimin giderek artması,
- 10- İthalat/ihracat yüklerimizin % 75'inin yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,
- 11- Türk bankalarının uzun vadeli kredilendirme ve gemi alımına yönelik finansman modellerindeki eksiklik,
- 12- Kabotaj deniz taşımacılığında transit ve kabotaj yüklerinin birlikte taşınmaması,
- 13- Diğer ulaştırma türlerinden alınmayan sadece denizyolu taşımacılığında alınan Liman Sağlık Resmi Ücretleri,
- 14- Ülkemizde uzun dönemli ve istikrarlı ekonomik büyümenin sağlanamaması,
- 15- Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının yaygın olmayışı,
- 16- Kruvaziyer yolcu gemisi ve işletmeci eksikliği ile yat ve deniz turizminde alt yapı eksikliği,
- 17- Kruvaziyer gemiler için limanlarda özel indirimlerin bulunmaması,
- 18- Yabancı bayraklı gemileri de çalıştıracak profesyonel gemi işletmeciliğinin temel mekanizmalarının eksikliği ve yeterli bilincin olmayışı,
- 19- Sıvı yük taşımacılığında, büyük taşıma anlaşmaları yapan şirketlerin gemi kiralama kriterlerine uyum sağlamadaki zorluklar,
- 20- Kabotaj hattı sıvı yük taşımacılığının teknik uygulamalarının standart altı veya yetersiz olması,
- 21- Kentiçi ulaşımında kullanılan şehirhatları gemilerinin hızları düşük, manevra kabiliyetleri, yolcu indirme bindirme ve usturma sistemlerinin yetersizliği, gemilerin yaşlı olması ve ekonomik çalıştırılmaması,
- 22- İstanbul kentiçi denizyolu taşımacılığında kamu ve özel sektör taşımacıları arasında hat ve iskele yönünden koordinasyonsuzluk,

- 23- AB müktesebatına uyum amacıyla hazırlanmış birincil ve ikincil Türk denizcilik mevzuatının henüz yürürlüğe girmemiş olması,
- 24- Sigorta primlerinin yüksekliği, kara bayrak uygulaması, finansman sorunları, enerji maliyetleri ve bürokratik nedenlerle Türk Bayraklı gemilerin kolay bayrağa geçişine karşı rasyonel çözümler belirlenmesi gerekliliği,
- 25- Yurt dışından satın alınan gemilerin, Türk Konsolosluklarından Geçici Bayrak Şahadetnamesi almalarını takiben Türkiye'ye gelmeden ithal edilemeyişleri,
- 26- Yabancılar fiili satışı yapıp devir işlemleri tamamlanan yeni inşa gemilerinin, ilgili taahhütlerinin kapatılması ve ihraç bedellerinin kullanılabilmesi için, geminin Türk Gümrük Bölgesini terk etme şartı aranması,
- 27- Motor vergisinin çok yüksek olması nedeniyle özel teknelerin ve yatların yabancı bayrağa kaçmaları,

11.2.3. Limanlar

Denizyolu taşımacılığının en önemli alt yapısını oluşturan limanlar, ticarete konu olan malların ekonomiye giriş-çıkış yaptığı kapılar olarak ifade edilebilir. Ülkemizde uluslararası ticaretin büyük bir bölümü en ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. İthalat ve ihracatımızın %87,4 ünün denizyolu ile yapılması, dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan ülkemizde limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır.

İthalat, ihracat, yurtiçi ticaret ve transit taşımacılıkta önemli yeri olan limanlarımızdan demiryolu bağlantısı olan yedi liman TCDD tarafından, demiryolu bağlantısı olmayan diğer limanlar ise Türkiye Denizcilik İşletmelerince (TDİ) işletilmektedir. Uzun bir süredir özelleştirme kapsamında olan TDİ'nin; Tekirdağ, Rize, Ordu, Sinop, Giresun ve Hopa limanları 1997, Antalya Limanı 1998, Marmaris ve Alanya limanları 2000, Çeşme, Kuşadası, Dikili ve Trabzon limanları ise 2003 yılında 30 yıllık "İşletme Hakkı Devri Yöntemi" ile özelleştirildi. Demiryolu bağlantılı olup TCDD tarafından işletilen limanlardan Haydarpaşa dışındaki diğer altı liman da özelleştirme kapsamına alındı. Bunlardan Mersin limanının özelleştirilmesi

tamamlanmış, ancak henüz özel sektör tarafından işletilmeye başlanmamıştır. Diğerlerinin de uygun bir şekilde özelleştirileceğini umuyoruz. Bu durumda mevcut limanlarımızı; TCDD ve TDİ gibi kamu kuruluşlarının, yerel yönetimlerin, özel sektörün yaparak veya işletme hakkı devri yöntemiyle alıp işlettiği limanlar şeklinde sıralayabiliriz.

Ülkemizde limanlarımızın teknolojik gelişmelere uyum sağlamadaki zorlukları, altyapı eksikliği ve limanla entegrasyonu sağlayacak demiryolu bağlantılarının yetersizliği nedeniyle, transit taşımacılıktan yeterli pay alınamamaktadır. Limanlar ve diğer denizcilik kuruluşları uzun süredir özelleştirme kapsamında olmalarına karşın, beklenen olumlu sonuçların alınamamasını değerlendirecek olursak; Cumhuriyet döneminde değişik isimler altında faaliyetlerini sürdüren gemi yapan, işleten ve liman hizmetlerini veren kuruluşlar devlet tarafından kurulmuşlardır. Büyük yatırım ve uzmanlık isteyen bu kuruluşların başlangıçta devletçe kurulması doğru bir seçimdi. Nitekim bunlar uzun yıllar büyük hizmetler vermiş, sanayiinin gelişmesi ve uzman eleman yetişmesinde uygulamalı bir okul görevini sürdürmüşlerdir. Zamanla özel sektörün gelişmesi, yurt dışına açılma eğilimlerinin artması ve değişen ekonomik koşullarda etkinlikleri azalarak, gelişen teknolojiye ve modern işletme anlayışına ayak uyduramaz hale gelmişlerdir. Bu nedenle Türk denizcilik sektörü ve milli ekonomimiz açısından Kamu İktisadi Teşebbüsleri çağdaş bir işletmecilik yapısına kavuşturulup, geliştirilerek daha iyi hizmet vermeleri için özelleştirme kapsamına alınmışlardır.

Denizcilik kuruluşlarının çok uzun süredir özelleştirme kapsamında olmalarına karşın, istenen hızda etkin bir sonuç alınamamasının ve özelleştirilen kurumlarda büyük sorunlar yaşanmasının başlıca nedenleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- 1- Özelleştirme şeffaf bir görünümde halka açılamamış ve hukuki çerçevesi tam yapılamadığından birçok karar yargı yolu ile iptal edilmiştir.
- 2- Koalisyon hükümetleri özelleştirmede etkin olamamıştır.

- 3- Siyasi otoritenin, KİT'lerin işlerine karışıp hizmete yönelik olmayan, belirli amaca yönelik atamalarla politik yatırımları ön plana çıkarması nedeniyle kısa sürede elden çıkarmayı istememesi.
- 4- Koalisyon dönemlerinde ilgili kurumların farklı partilerde olması etkinlik ve koordinasyon yönünden sakınca oluşturmuştur.
- 5- Kurumların uzun süre özelleştirme kapsamında kalması, gelişme ve yatırımı engellediği gibi çalışanları da olumsuz etkilemektedir.
- 6- Denizcilikle ilgili yetkili kurum ve kuruluş sayısı çok fazladır.

Denizcilik sektöründe; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi yapım ve onarımı, liman işletmeciliği vb. faaliyetlerinin çağdaş bir işletmecilik yapısına kavuşturulması, özelleştirme konusundaki gelişmelere ve devletin sektöre hak ettiği desteği sağlamasına bağlıdır. Son yıllarda ÖTV siz yakıt, liman ücretleri ve gemi sağlık vergilerini azaltan düzenlemeler, tersane ve liman tesisi sayılarının artması, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) gibi uygulamaya konan olumlu çalışmaları dikkate alarak özelleştirme çalışmalarının da hızlanarak sonuçlandırılması beklenmektedir.

Ülkemizin ithalat, ihracat, yurtiçi ticaret ve transit kapıları olan limanlarımız ulaştırma ağıımızda ve dış ticaretimizde önemli roller üstlenmektedir. “Birleşmiş Milletler Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları Sözleşmesi”ne dahil olan limanlarımızın kombine taşımacılığa uygun demiryolu bağlantısı olanların işletim hakkı T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü’ne verilmiştir. Ülkemizin konteyner trafiği dikkate alındığında liman sistemimizin İzmir, Mersin ve Marmara Denizi çevresinde yoğunlaşma eğiliminde olduğu görülebilir.

Demiryolu bağlantısı olmayan kamu limanları TDİ tarafından işletilmekteydi. Bu limanların birkaçı dışındakiler işletme hakkı devri yöntemiyle değişik özel sektör kuruluşlarına 30 yıl süreyle devredilmiştir. İşletme devir sözleşmelerinde tartışmalı ve geçerli olmayan bazı maddelerdeki anlaşmazlıklar düzeltilip giderilmeye

alışılmıştır. TDİ limanlarının özelleştirilmesi aşamasında edinilen deneyimleri TCDD limanları için iyi bir biçimde değerlendirmek gerekir.

şimdi zelleştirme kapsamındaki TCDD limanlarının ortak sorunlarını belirttikten sonra her birinin genel karakteristiğini, fonksiyonlarını ve o limana özgü sorunları özetleyelim.

TCDD Limanlarının (Samsun, Haydarpaşa, Derince, Bandırma, İzmir, Mersin ve İşkenderun Limanları) Ortak Sorunları; Tamamen kurumsal özellik taşıyan hizmet limanları niteliğindeki TCDD'nin işlettiği limanların ortak sorunları aşağıda belirtilen başlıklar altında sıralanabilir.

- 1 - TCDD Limanlarının gelirlerini yatırım olarak kullanamaması,
- 2 - Sorumlulukları fazla yetkilerinin çok kısıtlı olması,
- 3 - Günün koşullarına uymayan eski teknoloji ile çalışma ve gelişmelere ayak uyduramama,
- 4 - Devlet İhale Kanunu'na bağlı iş yapma zorunluluğu,
- 5 - Bilgisayar sitemine geçilmemiş olması,
- 6 - Sigorta sisteminin yetersizliği,
- 7 - Gümrük sıkıntıları,
- 8 - Hizmet eksikliği,
- 10 - Personel ve araç gereç eksikliği,
- 11 - Başlangıçta konteyner limanı olarak yapılanmamanın getirdiği güçlükler,
- 12 - Sendika ve toplu iş sözleşmesinden kaynaklanan sıkıntılar,
- 13 - TCDD Limanları'nda her yıl yaklaşık %20 oranında artış gösteren konteyner trafiği karşısında alt ve st yapı yatırımlarının yetersizliliği.
- 14 - Atık alım işleme kapasitelerinin belirlenmesi gerekliliği,
- 15 - evre ile ilgili altyapı çalışmalarının bulunmayışı.

Mersin Limanı; Coğrafi konumu, sahip olduğu kapasitesi ve geniş hinterlandının yanı sıra yurtiçi ve yurtdışına olan bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla yalnız Türkiye'nin değil, aynı zamanda Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in en büyük limanlarından biridir. Mersin Limanı geleceğe dönük planlarını gerçekleştirememesine karşın, sahip olduğu stratejik konumu nedeniyle Marmara bölgesinde gerçekleşen değişimlerden etkilenmeden mevcut kapasitesinin üstünde bir iş hacmiyle faaliyetlerini sürdürmektedir. Ancak geleceğe dönük ciddi plan ve yatırımlar yapılmadığı takdirde, Marmara Bölgesindeki özel limanların hızlı gelişimi Mersin Limanı'nı da etkileyecektir. Bu nedenle Haydarpaşa Limanı gibi çok sıkışık duruma gelmeden Mersin Limanının sorunları çözülmelidir. Türkiye ve Doğu Akdeniz limanları arasındaki rekabet büyümekte ve rakiplerin verimlilik seviyesi hızla artmaktadır. Bu nedenle Mersin Limanı'nın Türk ve Doğu Akdeniz pazarındaki rakipleri ile ilgili durumunun belirlenmesi gerekir. Mersin, Anadolu ve denize kıyısı olmayan Asya ülkeleri için giriş kapısı olarak hizmet vermektedir. Türkiye'nin doğu Akdeniz kıyısında yer alması nedeniyle GAP'ın bölge sanayi ve tarımsal ürününün en önemli deniz ayağını oluşturmaktadır. Demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla dünyanın Ortadoğu ticareti için ideal konumunda bir transit limanıdır.

Akdeniz'in dünya konteyner trafiğinden payı %6 olup, bölgede konteyner trafiği her yıl %8 lik bir artış göstermektedir. Doğu Akdeniz Bölgesinin Batıya göre trafiği daha az olmasına karşın, daha hızlı bir gelişme göstermektedir. Mersin limanında izlenecek strateji Akdeniz'de hattı olmayan Asya kökenli gemi işletmecilerini bölgeye çekebilmektir. Zira bölgede halen çalışan büyük gemi işletmecilerinin mevcut ana uğrak yerlerini değiştirmeleri oldukça zordur. Bu nedenle Mersin Limanı kısa dönemde müşteri memnuniyetini sağlayacak gelişmeleri göstermesi gerekir.

Gelecek için konteyner trafiği tahminleri; İçel ve Adana illerinin kapsadığı liman arka bölgesi, Marmara, Ege ve Karadeniz bölgeleri dışındaki ülkemiz iç bölgeleri, Orta Asya ülkeleri ve Mersin'in Doğu Akdeniz'de ana konteyner limanı olma amacı doğrultusunda yapılmalıdır. Mersin limanından konteynerler demiryolu ve karayolu ile taşınmaktadır. Liman arka bölgesine karayoluyla, iç bölgelere karayolu ağırlıklı

olmak üzere demiryolu desteği verilmeli ve Orta Asya ülkelerine ise demiryolu ile yapılması gerekmektedir.

TCDD Limanları için yukarıda belirtilen ortak sorunlara ilaveten Mersin Limanı'na özgü bir çok sorun bulunmaktadır. Ancak, Mersin limanı .. tarih ve .. sayı ile özelleştirilmiş olup, TCDD tarafından özel kuruluşa teslim çalışmaları devam etmektedir. Özelleştirme tamamlandıktan sonra yapılacak yeni iyileştirmelerle bu limanın Ortadoğu için çok önemli bir yeri alacağını tahmin etmek zor değildir. Çünkü gerek ABD'nin Irak işgali, gerekse İsrail'in Lübnan işgali sırasında tüm dünya tarafından vatandaşların tahliyesinde, insani yardım malzemelerin ulaştırılmasında Mersin limanı kullanılmış ve ülkemiz tarafından hep Mersin limanı tüm dünyaya rainse edilmiştir. Bu limanın konteyner için Ana Liman olması durumunda doğu-batı arasında çok büyük bir deniz trafiğini alması ve büyük konteyner gemilerinin Doğu Akdeniz'de uğrak yeri olması beklenmektedir.

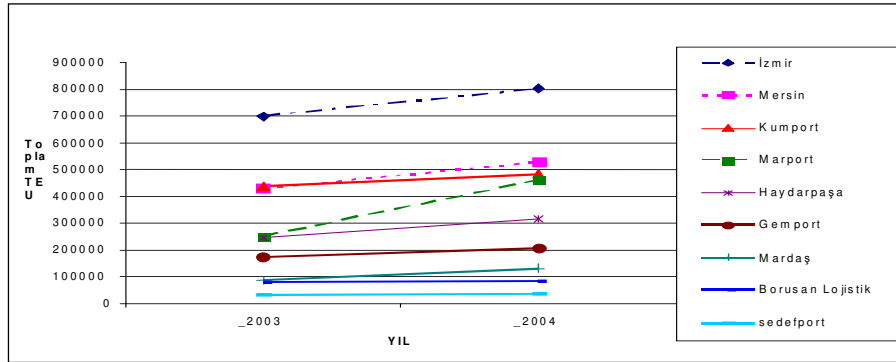
Özel Sektör Limanları

Özel liman kuruluşları; sadece kendi yüklerini, hem kendi hem üçüncü şahıs yüklerini veya sadece üçüncü şahıs yüklerini elleçleyenler olarak sınıflandırılırlar bile sorunları benzerdir. Çevreye yönelik altyapı çalışmaları bulunmamaktadır, atık alım işleme kapasitelerinin belirtilmesi gereklidir. 1990 yılından beri sayı ve kapasiteleri hızla artan özel sektör liman kuruluşları, sorunlarını sektörel düzeyde ele alarak kalıcı çözümler üretmek amacıyla 1996 yılında Marlim Liman İşletmecilik Derneği şeklinde yapılanarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Derneğin ismi 2006 yılında Türkiye Liman İşletmecilik Derneği (Türklim) olarak değişmiştir. Dernek çoğunluğu Marmara Bölgesi'nde olmak üzere Türkiye genelinde 23 liman kuruluşunu temsil etmektedir. Üye limanların konteyner, genel, dökme katı ve dökme sıvı şeklindeki elleçleme istatistiklerini tutan dernekten gerekli bilgiler alınabilmektedir. Marlim üyesi olmayan özel sektör limanları da ülkemizde faaliyetlerini benzer şekilde sürdürmektedirler.

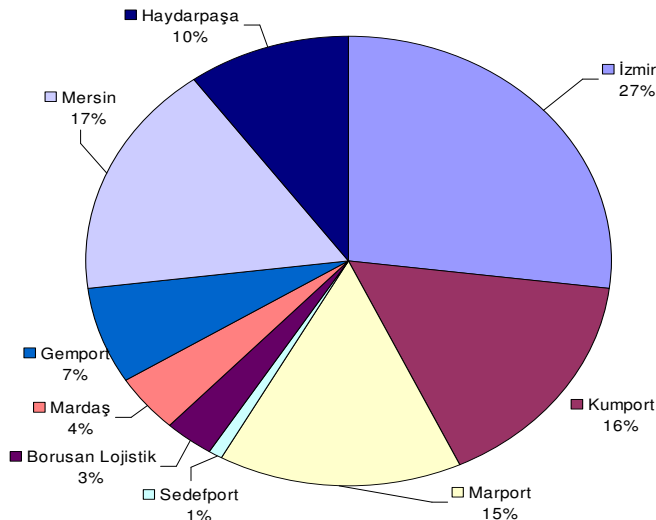
Üretim merkezlerinden tüketim yerlerine malların erişimini güvenli, hasarsız ve kısa sürede sağlayan demiryolu, denizyolu ve karayolu gibi değişik ulaştırma türlerinin bütünleşmesi ile çağımızda egemen olması öngörülen kombine taşımacılıkta birim yük kavramı ile konteyner taşımacılığı bir çılgır açmıştır.

TCDD ve özel sektör limanlarında 2003-2004 yıllarındaki konteyner elleçlemesi Şekil 11.1. ve Şekil 11.2.'de görülmektedir. Kamu ve özel sektör limanlarının konteyner taşımacılığı yönünden incelenmesi neticesinde Marmara'daki Kumport limanının Türkiye'nin en büyük özel limanı olduğu görülecektir. Kuzey Marmara'da sanayi ve ticaret bölgelerinin çok yakınında yer alması nedeniyle son derece stratejik bir konumdadır. Konteyner taşımacılığı yönünden özel sektörde diğer önemli limanlar olarak Marport ve Gempport'u belirtebiliriz.

Limanları özelleştirmeye yönelten nedenlerin başında teknolojinin gerisinde kalması gelir. TCDD'ye bağlı limanların, toplam TCDD gelirleri içinde payı yarıdan fazla, giderlerdeki payı ise %15'ler mertebesinde olmasına karşın yatırımlara kaynak ayrılmıyor. Ayrılanlarda DPT onaylı ve zaman alıcıdır. Ayrıca işlerin Devlet İhale Kanunu'na göre yapılması da oldukça fazla zaman gerektiriyor. Kısaca ifade etmek gerekirse Kamuda, özel sektörde olduğu gibi kısa sürede karar almak ve sonuçlandırmak olası değildir. TCDD Limanları'nın yukarıda belirtildiği gibi birçok sorunu vardır. Bu sorunları bürokrasi içerisinde aşarak diğer gelişmiş ülkelerdeki uluslararası standartlardaki limanları yakalamak ve onlarla rekabet etmek oldukça zordur. Ülkemizin, hem Karadeniz'de, hem Ege'de hem de Akdeniz'de her yönüyle gelişmiş ve her geçen gün değişen denizcilikteki gelişmelere hızlı ayak uydurabilen limanlara ihtiyacı vardır. Bu durum 1 Temmuz 2004 yılında yürürlüğe giren ISPS Kod uygulamalarında açıkça ortaya çıkmıştır. Limanların deniz güvenliği bakımından bu tarih itibarıyla gerekleri yerine getirmesi gerekirken, özel limanlar bu gerekleri hızlı bir şekilde yerine getirmiş, ancak TCDD limanları çok sonra ve zorlamayla bunları tamamlayabilmiştir.



Şekil 11.1. TCDD ve özel sektör limanlarındaki konteyner elleçlemesi



Şekil 11.2. TCDD ve özel sektör limanlarının 2004 yılı konteyner elleçleme yüzdeleri

Limanlarımızı kuvvetli yönleri ve zayıf yönleri ile sıraladığımızda;

Kuvvetli Yönler

- 1- Limanlarımızın bölgesel konumu itibariyle önemi ve transit taşımacılığa uygun olması,
- 2- Uluslararası taşıma koridorları arasında yer alan coğrafi konumumuz,

- 3- Ülkemizde limancılığa olan talebin ve liman tesisi sayısının giderek artması,
- 4- Liman sahaları içinde kurulmuş olan serbest bölgelerin bulunması,
- 5- Türkiye'nin jeopolitik ve çok önemli ulaştırma koridorları arasında yer alan coğrafi konumu nedeniyle, yük ve yolcu taşıma potansiyelinin yüksek olması,
- 6- Türkiye kıyılarının ana konteyner taşıma hatlarına yakınlığı,
- 7- Doğu Akdeniz Bölgesi'nde ana aktarma merkezi olabilecek İzmir ve Mersin gibi limanların bulunması,
- 8- Limanlarımızın 1 Temmuz 2004 tarihinde tüm dünyada denizde güvenliği artırmak amacıyla uygulamaya giren ISPS Kod gereklerini tamamlamış olmaları.

Zayıf Yönler

- 1- Türkiye kıyılarında liman tesislerinin kurulum alanlarını ve oluşturulma standartlarını içeren bir Master Planının bulunmayışı ve limancılığı uluslararası standartlarda düzenleyen mevzuat eksikliği,
- 2- Liman tesislerinin kurulumunun bir çok kurum tarafından koordine edilmesi, bu nedenle limancılığın yeterli şekilde kontrol ve disipline edilememesi,
- 3- İşletme izninin Denizcilik Müsteşarlığı tarafından verilmesi, ancak liman kurulum aşamasında ülkemizin denizcilik politikalarını belirlemekten sorumlu Denizcilik Müsteşarlığının sadece görüş alınan bir çok kurumdan biri olması,
- 4- Değişken politikalarla kıyılarımızın limancılık açısından düzenli bir şekilde kullanılamaması ve liman kurulum izni öncesinde yeterli düzeyde inceleme ve değerlendirme yapılamaması,
- 5- Cumhuriyet döneminde ilk zamanlarda kamu eliyle yürütülen limancılık sektörüne özel sektörün sonradan girmesi nedeniyle bu alanda tecrübesizlik,
- 6- Özel sektöre ait liman tesislerinin müşterek kullanımının sağlanamaması ve düzensiz şekilde hızla artan liman tesislerinin sayısı,
- 7- Uluslararası taşıma koridorları arasında yer alan coğrafi konumumuza rağmen büyük konteyner gemilerinin yanaşabileceği Ana Limanlarımızın mevcut olmaması,
- 8- Limancılık açısından uluslararası taşıma koridorları arasında yer alan coğrafi konumumuzun iyi bir şekilde kullanılamaması,

- 9- Limanlarımızın, konteyner, tehlikeli ve benzeri yükler için uluslararası standartlara uygun depo, antrepo ve muhafaza alanları hususunda yetersiz olması,
- 10- Büyük limanlarımızın kurumlar tarafından işletilmesi ve bu limanların uluslararası standartlara ayak uyduramaması,
- 11- Liman kapasitelerinin artan ihtiyaca cevap veremeyecek şekilde yavaş gelişmesi ve yeni limanlara olan gereksinim,
- 12- Limanda görevli personelin eğitim ve nitelik açısından yetersizliği,
- 13- Limanlarda yürütülen bürokratik işlemlerle ilgili mevzuat yetersizliği,
- 14- Liman tanıtma ve pazarlama imkanlarının olmaması,
- 15- Liman tarifelerinin bir maliyet bazına oturtulmaması,
- 16- Liman faaliyetlerine ilişkin düzenli bilgi akışının sağlanamaması,
- 17- Limanlarda yanaşma yerleri, rıhtımlar, rıhtım boyları, mendirekler, derinlikler, depolar ve araç park yerlerinin yetersiz kalması,
- 18- Limanların fiziki durumunun muhafazasını sağlayacak araç ve gereç yetersizliği,
- 19- Birçok limanımızda mevcut olan hinterlant sorunu,
- 20- Gece-gündüz hizmet verme imkanlarının kısıtlı oluşu,
- 21- Limanlarımızda gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan katı ve sıvı atıkları alacak tesislerin eksikliği,
- 22- Konteyner elleçleme ve nakliyesinde hukuki, teknik sorunlar ve yetersizlikler,
- 23- Özel sektör tarafından gerçekleştirilen ve hızla artan plansız iskele ve yatırımların yol açtığı ekonomik sorunlar,
- 24- Liman hizmet tarifeleri bir maliyet bazına oturtulamadığından esnek bir tarife yapısı mevcut değildir,
- 25- Akdeniz Bölgesi'nde mevcut diğer modern konteyner limanlarının rekabeti,
- 26- Gemi atıklarını toplayacak, standartları idare tarafından belirlenmiş yeterli tekne ve liman atık alım tesislerinin mevcut olmayışı,
- 27- Plansız ve kontrolsüz kıyı yapılaşmaları,
- 28- Gümrük mevzuatının yüklerin limandan giriş ve çıkışında gecikmelere neden olması.

11.2.4. Gemi inşaa ve gemi söküm

Deniz taşımacılığının en önemli temel elemanlarından biri gemi inşasıdır. İkinci dünya savaşından sonra değişik zorunluluk, istek ve teknolojik gelişmeler, farklı tip ve büyüklükte ticaret gemilerinin inşa edilmesine neden olmuştur. Bu nedenle armatörler ve gemi inşaatçılar yük elleçleme, limanda kalış ve boş seyir süreleri daha az olan gemi tasarımlarına yönelmişlerdir. Yapım maliyetleri daha yüksek olmasına karşın; sefer ve limanda kalış süreleri daha az olan, güvenli ve ekonomik taşımacılık yapmaya uygun gemi tipleri, hızlı bir gelişme göstererek yaygınlaşmaya başlamıştır. Bu nedenle şilep diye bilinen klasik yük gemileri eski önemlerini kaybetmişlerdir. Bunların yerine birim yük taşımacılığı yapan konteyner gibi ve değişik tipten yükleri taşımaya elverişli gemiler tercih edilmeye başlanmıştır. Yine kuru, dökme ve sıvı yükleri taşıyabilen çok maksatlı gemiler geliştirilmiştir.

Dünya sıralamasında 24. olan Türk Ticaret Filosu yaşlı ve rekabet şansı az olan gemilerden oluşmaktadır. Denizyolu taşımacılığının payını arttıracak yeni ve modern gemilere olan ihtiyacımızın büyük bir kısmını tersanelerimizde gemi inşa ederek karşılayacağımızdan, gemi inşa sanayiimizin gelişmesi büyük önem arz etmektedir. Türkiye gemi inşa sanayi sırasıyla; yapım ve bakım-onarım tersaneleri, yat çekek yerleri, yan sanayi ve malzeme tedarikçilerinden oluşmaktadır. Gemi inşa sanayi, döviz ve yabancı sermaye girdisi, teknoloji transferi, yan sanayiinin gelişimi, istihdam sağlaması, ticaret filosunun desteklenmesi ve stratejik önemi nedeniyle ülke kalkınmasında önemli bir yere sahiptir.

Gemi inşaa sanayiimiz son yıllarda giderek büyümeye başlamış ve dünya sıralamasında gemi inşaa sıralaması alan ülkeler arasında 9. sıraya, büyük yat inşası alanında ise 4. sıraya yükselmiştir. Son yıllarda artan gemi inşaa talepleri sayesinde tersanelerimiz şu anda dolu vaziyette bulunmaktadır. Daha çok küçük tonajlı gemi yapımına cevap veren tersanelerimizin kapasiteleri giderek artmaktadır. Uzun kıyı şeridimiz sayesinde yeni tersane yeri arayışları hızla devam etmekte ve yeni tersanelerin sayısı artmaktadır. Büyük gemi inşası alanında henüz Kore, Japonya, Çin

gibi devletlerle yarışamayan tersanelerimizin gidişatına bakıldığında olumlu bir çizgi sergilemekte ve kapasitesi giderek artmaktadır. Başlangıçta Türk Deniz Ticaret Filosu'nun ihtiyaçlarını karşılamak üzere faaliyet gösteren bu sektör günümüzde başta Avrupa ülkeleri olmak üzere Dünya ülkeleri arasında kendini teknolojik yönden kanıtlayarak büyük ihracat potansiyeli kazanmıştır.

Türkiye; Orta ve Doğu Avrupa ve Ortadoğu ülkeleri içinde fiilen gemi söken ülkelerin bulunmaması nedeniyle, Avrupa'nın ve Ortadoğu'nun gemi sökülebilen tek ülkesidir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte ortaya çıkan potansiyel hurda gemilerin Karadeniz'de bulunan bölümünün de arzıyla birlikte, Uzakdoğu'daki gemi sökücülerinin, çok yüksek fiyatlarına rağmen, iş makinelerindeki kapasite artırımları ve teknolojik gelişmeler yardımıyla yıllar bazında Türkiye'de sökülen toplam gemi tonajında kayda değer artışlar görülmüştür.

Bu sektörde yeterince tecrübe kazanan Ülkemiz, bölgesinde en avantajlı ülke konumundadır. Tüm bu olumsuzluklara rağmen gemi sökücülerimiz asgari seviye de olsa zorunlu olan yatırımları yapmaya devam etmektedir. Bölgedeki ufak tonajlı gemilerin Uzakdoğu'ya çekilerek gitmesi ekonomik olamayacağı için Aliağa bölgesi tercih edilmekte, Uzakdoğu'ya gitme şansı olmayan gemiler Aliağa'daki söküm yerini tercih etmek durumunda kalmaktadırlar.

Gemi söküm sanayiinin ülke ekonomisine sağladığı faydaları hammadde, katma değer ve istihdam olarak sıralayabiliriz. Ülkemize önemli katkılar sağlayan bu sektörün, çevreye duyarlı tesisler haline getirilmesi de örnek bir kazanç olacaktır.

Kuvvetli Yönler

- 1- Kıyılarımızda tersane yapılabilecek alanların çoğunluğu,
- 2- Gemi inşa sektörümüzün faaliyetlerinin giderek artması,
- 3- Koster filosunun yenilenme ihtiyacının giderilmesinde Türk tersanelerinin tecrübe ve maliyet avantajına sahip bulunması,

4- Gemi Söküm konusunda bölgede söz sahibi ülke olmamız.

Zayıf Yönler

- 1- Diğer alanlarda olduğu gibi, ilk olarak kamu eliyle yürütülen bu sektöre özel sektörün çok geç girmesi nedeniyle çok tecrübe kazanılamamış olması,
- 2- Büyük tonajlı gemilerin yapım ve onarımı için sivil tersanelerimizin olmayışı,
- 3- Gemi inşaa sektörünün sürekli yeni kurallarla değişime uğraması,
- 4- Tuzla'daki tersane arazilerinin kullanıcı müteşebbislere satışının sağlanamaması,
- 5- İstanbul bölgesinde endüstriyel atık alım ve depolama merkezinin olmaması maliyetleri artırmakta,
- 6- Devlet desteğinin olmaması ve KDV tahsili,
- 7- Yabancılar fiili satışı yapıp devir işlemleri tamamlanan yeni inşa gemilerinin, ilgili taahhütlerinin kapatılması ve ihraç bedellerinin kullanılabilmesi için, geminin Türk Gümrük Bölgesini terk etme şartı aranması,
- 8- Gemi inşasında kullanılan kredilerin, genelde kısa vadeli olması nedeniyle harç muafiyeti kapsamına girmemesi.

11.2.5. Deniz emniyeti, deniz güvenliği ve eğitim

Denizcilik gün geçtikçe hızla gelişmekte ve denizde kullanılan gemi sayısı giderek artmakta, daha hızlı ve büyük gemiler denizcilik sektöründe kullanılmaya başlamaktadır. Artan deniz trafiği karşısında her geçen gün yaşanan deniz kazalarının sayısı da artmakta ve deniz kazalarını azaltmak, dolayısıyla seyir, can, mal ve çevre emniyetini sağlamak amacıyla yeni kurallar denizcilik sektörünün gündemine getirilmektedir. 1948 Yılında kurulan ve faaliyetlerine 1958 yılında başlayan IMO tarafından denizde emniyetin ve güvenliğin arttırılmasına ve deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik yoğun faaliyetler sürdürülmektedir. Dünya IMO'nun kurulmasından önce TITANİK gibi bir çok büyük deniz kazasının yaşanmasına sahne olmuş ve bir çok can kaybı ile karşılaşılan bu kazaların önlenmesi amacıyla denizcilikte ileri devletler tarafından çalışmalar hızlandırılmış ve IMO kurulmuştur. IMO'da her yıl Komite ve Alt Komiteler tarafından yaklaşık 40 hafta süren

alanında tanınan ve oldukça tecrübeli denizci kişilerin iş başına getirilmesi ve bir yandan da Avrupa Birliğine uyum adı altında yapmak zorunda olduklarımız sayesinde denizcilikte yaşanan gelişmeler arasında bu konularda da kısa sürede oldukça ilerlemeler kaydedilmiştir. Bayrak Devleti olarak kara listede yer alan gemilerimizin standartlarını yükselterek beyaz listeye geçmelerini sağlamaya yönelik 2003 yılında çok yoğun bir denetim faaliyetleri başlatılmış, 200'den fazla denizcilik fakültesi mezunu ve gemi kaptanı, gemi makineleri mühendisi, gemi inşa mühendisi olarak denizde çalışmış personel istihdam edilmiş ve halen bu personel tarafından devam eden denetimler ile Türk Bayraklı gemilerin yurt dışında tutulma oranları %70'lere varan oranlarda azaltılmıştır. Liman Devleti olarak limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemiler istihdam edilen bu personel ile denetimlerden geçirilerek eksiklikleri tamamlanmış, bu sayede denizde emniyet artırılmış ve faal bir liman devleti olmamız sağlanmıştır. Bu faaliyetlere ilişkin Akdeniz ve Karadeniz'deki diğer devletlerle işbirliği geliştirilmiş ve ortak eğitimler düzenlenmiştir.

Yine, Kıyı Devleti olarak Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri oldukça büyük bir maliyetle tesis edilmiş ve 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete açılmıştır. Bu sistem sayesinde Türk Boğazlarından geçen gemiler otomatik olarak anlık izlenmekte ve eğitilmiş ve tecrübeli Uzakyol Gemi Kaptanı yeterliliğine sahip operatörler tarafından yönlendirilmektedirler. Öte yandan tüm Türkiye kıyılarında deniz trafiğini takip etmek ve seyir emniyeti ile deniz güvenliğini arttırmak amacıyla Otomatik Tanımla Sistemi (AIS) kurulum çalışmaları başlatılmış ve devam etmektedir. Bu sistemin ihalesi yapılmakta olup, 2007 yılı sonu tamamlanması planlanmaktadır. Yine, İzmit, İzmir, Mersin, İskenderun Körfezleri ile Aliğa/Nemrut bölgesinde seyir emniyetini artırmak ve deniz trafiğini koordine etmek amacıyla Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) kurulum çalışmaları hızla devam etmektedir.

Türkiye'nin Arama ve Kurtarma imkan ve kabiliyetleri hızla artmakta, ilgili kurumlar arasındaki koordine iyi bir şekilde devam etmektedir. Türkiye insan hayatına verdiği önemi göstermek amacıyla tamamen Arama ve Kurtarmaya yönelik kurulmuş olan uluslararası COSPAS-SARSAT Sistemine üye olmuş ve bu sistemin

yer istasyonlarını kurmuştur. Bu sistem ile tehlikedeki kişileri tespit etmekte ve çevredeki bir çok ülkeye de hizmet sunmaktadır.

Meydana gelen deniz kazalarını inceleyerek bunlara benzer deniz kazalarının ileride olmalarını önleyebilmek amacıyla Deniz Kazalarını İnceleme Komisyonu (DEKİK) 2003 yılında kurulmuş ve DEKİK Uzmanları belirlenerek bu uzmanlara eğitimler verilmiştir. Türk Boğazları başta olmak üzere kıyılarımızda ve Türk Bayraklı gemilerin diğer ülke sularında karıştıkları tüm kazalar incelenmekte, benzer kazaların olmaması için gereken düzenlemeler yapılmakta, diğer devletlerle bu konuda işbirliği sağlanmaktadır.

11 Eylül 2001’de ABD’de yaşanan terör eylemlerinden sonra IMO tarafından denizde güvenliğin (Maritime Security) arttırılmasına yönelik yoğun çalışmalar yapılmış ve bu konuda gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik yeni kuralları içeren ISPS Kod 1 Temmuz 2004 tarihinde uygulamaya girmiştir. Türkiye bu Kod’u gemilerinde ve liman tesislerinde etkili ve başarılı bir şekilde uygulamaya koymuş ve bu Kod’u ilk uygulayan IMO üyesi devletler arasında yer almıştır. Bu Kod’un uygulanmasından sorumlu olan Denizcilik Müsteşarlığı tarafından, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Gümrük Müsteşarlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğü ile iyi bir koordine sağlanmış ve oluşturulan bir Komite ile ISPS Kod ülkemizde başarılı bir şekilde uygulamaya konulmuştur.

Yine, denizde emniyet ve güvenlik alanında bir çok yeni mevzuat çıkarılarak eksiklikler giderilmeye başlanmıştır. Öncelikli olarak 1936 tarihli Limanlar Kanunu ve 1946 tarihli Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu çok eskimiş ve zamanın ihtiyaçlarını göremez hale gelmiştir. Bir yandan da Avrupa Birliğine uyum çalışmaları nedeniyle mevcut hükümet tarafından denizcilikteki tüm gelişmeleri içeren, eskimiş kanunları yenileyen, IMO’nun kurallarını düzenleyen, Avrupa Birliğine de uyumlu “Deniz Emniyet Kanunu” hazırlanmış ve şu anda yayımlanmak üzere Başbakanlıktadır. Bu kanun deniz güvenliği konularını da içermekte olup, halihazırda yaşanan bir çok problemi çözecek ve çok ileriye hitap eden bir yapıya

sahiptir. Bu kanunun yürürlüğe girmesi ile denizde emniyeti arttırmaya yönelik ülke olarak büyük bir adım atılmış olacak, ağır cezai yaptırımlar ile kuralların ihlali önlenmiş olacak, mevzuatla düzenlenmemiş kurallar mevzuat altına alınmış olacak, bir çok ve eskimiş kanunlar yerine tek elden deniz emniyeti ve güvenliği koordine edilmiş olacaktır. Bu kanuna ilave olarak son zamanlarda bir çok yönetmelik uygulamaya girmiş ve çoğu da girmek üzeredir. Bayrak Devleti uygulamalarına ilişkin, Klas kuruluşlarına ilişkin, Liman Devleti kurallarına ilişkin, deniz kazalarının incelenmesine ilişkin, Gemi Trafik Hizmetlerinin ve AIS'in kurulumuna ilişkin, ISPS Kod'un uygulanmasına ilişkin, Kılavuz Kaptanların yeterliliğine ilişkin, Kılavuzluk ve Römorkaj uygulamalarına ilişkin, Denizaltılara ilişkin, Amatör Denizciliğin geliştirilmesine ilişkin, içsulara ilişkin, gemi acentelerine ilişkin bir çok yeni yönetmelik hazırlanmıştır.

Eğitim konusuna geldiğimizde, değişik ulaştırma türleri arasında personelinin eğitimi uluslararası kurallara göre yapılması zorunlu olan denizcilik ve havacılık sektörleridir. Gerek gemide çalışacak zabitan sınıfı gerekse diğer gemi adamlarının eğitimleri, ilgili uluslararası sözleşmelerde belirtilen temel prensiplere göre, IMO tarafında belirlenen esaslar doğrultusunda yapılmaktadır.

Dünyada denizcilik eğitiminin asgari koşulları, IMO tarafından STCW 78/95 kuralları doğrultusunda belirlenmiştir. Bu kapsamda 160'dan fazla ülkenin 500'den fazla eğitim kurumunda değişik eğitim seviyesindeki kişilere değişik sürelerde denizcilik eğitimi verilmektedir. Bu eğitimler sırasıyla lise, lise ile yüksekokul arası, yüksekokul ve üniversite düzeyine kadar değişik seviyelerde verilmektedir. Dünyadaki zabitan arz-talep dengesi, değişik kuruluşların eğitimde değişik kalite anlayışı doğrultusunda, yukarıda belirtilen değişik eğitim çeşitlerinden mezun ettikleri zabitanları belirli bir şekilde istihdam edilerek sağlanmaktadır. Türkiye'de değişik ehliyet düzeyindeki Zabitan Eğitimi Üniversitelerin 4 yıllık Fakülte/Yüksek Okullarında, 2 yıllık Meslek Yüksek Okullarında, Anadolu Meslek Liselerinde ve Kurslarda yapılmaktadır. Kursların büyük bir bölümü Ehliyet eğitiminin yanı sıra zabitan kadar tayfa sınıfına da yönelik Sertifika Eğitimi vermektedir.

2003 Yılında IMO-STCW kararları doğrultusunda kurulan TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Bağımsız Denetleme Kurulu (BDK) Türkiye’de Denizcilik Eğitimi veren kuruluşları denetleyerek sonuçları IMO’ya sunmaktadır. Kaliteli bir denizcilik eğitimi için, öğretim üyesi, öğrenci kalitesini, eğitim müfredatının içeriğini, laboratuvar araç gereç, simülatör kapasitesi, araştırma geliştirme durumu ve hedeflerini belirlemesi gerekir.

Denizcilik uluslararası bir uğraş alanı olduğundan, denizcilik eğitimini de bu ölçekte düşünmek gerekir. Bir gemi adamının yetersizliğinden kaynaklanan kusurun bedelini, dünya denizleri ve insanlar ödemektedir. Bu nedenle gemiadamları eğitimi uluslararası boyutta ele alınarak çeşitli uluslararası sözleşmelerle belirlenmiş eğitim standartlarına, liman devleti denetimi, beyaz liste uygulamaları gibi uluslararası uygulamalarla ve bayrak devleti denetimi, gemiadamı yeterliliklerinin değerlendirilmesi gibi ulusal tedbirlerle ulaşılmaya çalışılmaktadır.

Ülkemizde denizcilik eğitimi veren kurumları; YÖK’e bağlı fakülte ve yüksekokullar ile, iki yıllık meslek yüksekokulları, MEB’na bağlı liseler, Deniz Harp Okulu, Deniz Astsubay okulları, MEB ve Denizcilik Müsteşarlığından ilgili mevzuat dahilinde izin alarak kısa süreli kurslar düzenleyen özel kuruluşlar şeklinde sınıflandırabiliriz. Ayrıca DTO desteğiyle Türk Deniz Eğitim Vakfı-TÜDEV tarafından kurulan TÜDEV Eğitim Merkezi’nde güverte ve makine zabitanı yetiştirilmektedir. Denizcilik eğitimi veren kamu ve özel eğitim kurumları, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından STCW Sözleşmesinin zorunlu hükümleri dahilinde öngörülen gerekleri sağlamaları için yönlendirilmekte ise de, mali imkansızlıklar nedeniyle, öngörülen gerekleri sağlamakta zorlanmaktadırlar. Denizcilik eğitimi veren kurumlar gerek eğitim kadroları gerekse teknik olanakları yönünden henüz yeterli düzeyde değildir.

Deniz kazalarının meydana gelmesinde en önemli faktörlerden birisi de insan hatası veya ihmali olarak göz önüne alındığında, denizcilik eğitim ve öğretiminin yeri bu çerçevede çok büyük önem arz etmektedir. IMO bu konuyla ilgili olarak Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları (STCW)

hakkında uluslararası bir sözleşme oluşturmuştur. STCW sözleşmesi altında her düzeyde gemi adamlarının eğitim ve belgelendirme koşulları için asgari kriterler tanımlanmıştır. Üye ülkeler bu kriterlerin yerine getirilip getirilmediği hususunda, gemiler ilgili üye devletlerin limanlarına gittiğinde, gemilerde denetleme yapılmakta ve eksik bulunan hususlar oluştuğunda gemiler tutuklanmakta, hatta konu ile ilgili parasal cezalar ödemek zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Bir ülkenin bayrağını taşıyan gemi, bu gibi durumlara maruz kaldığında, sadece gemi olarak değil aynı zamanda geminin bayrağını taşıyan ülkenin de tutuklanma oranları dikkate alınarak, dünya deniz ticaretindeki kredibilitesi zayıflamakta ve hatta deniz ticaretine sınırlamalar getirilmektedir. Gemileri, limanları, tersaneleri ve denizcilik sektöründeki tüm hizmetleri verimli kılacak unsur; güncel teknik, ticari ve hukuki bilgilerle donatılmış insan varlığıdır.

Deniz emniyeti, deniz güvenliği ve ülkemizdeki denizcilik eğitimi konularını kuvvetli ve zayıf yönleri ile ele alacak olursak;

Kuvvetli Yönler

- 1- Bayrak Devleti uygulamalarının denizcilikte tecrübeli ve eğitimli personel ile uluslararası standartlarda yapılır hale gelmiş olması,
- 2- Türk Bayraklı gemilerin yurt dışında tutulma oranlarında %70'lere varan azalma ve bayrağımızın kara listeden çıkması,
- 3- 200'den fazla denizcilik fakültesi mezunu ve gemi kaptanı, gemi makineleri mühendisi, gemi inşa mühendisi olarak denizde çalışmış personelin Denizcilik Müsteşarlığının hem Merkez hem de Taşra Teşkilatında istihdam edilmesi ile idari yapının güçlendirilmesi,
- 4- Liman Devleti uygulamalarının eğitimli personel ile oldukça başarılı hale gelmesi,
- 5- Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ve Uygulama Talimatının olması,
- 6- Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetlerinin (TBGTH) kurularak 30 Aralık 2003'de hizmete geçmesi,

- 7- Eğitimde, uluslararası STCW 78/95 Sözleşmesi'nde yer alan hükümlere uygunluk konusunda Türkiye'nin Beyaz Listede yer alması,
- 8- Deniz Emniyeti Kanunu'nun hazırlanmış olması,
- 9- Deniz Kazalarını İnceleme Komisyonunun kurulması,
- 10- Tüm Türkiye kıyılarında Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS)'in kurulumu,
- 11- Tüm Körfezlerde Gemi Trafik Hizmetlerinin Kurulması,
- 12- Kıyılarımızda ve Körfezlerde Gemi Rotalama Sistemlerinin oluşturulmasına başlanması,
- 13- IMO toplantıları başta olmak üzere, tüm uluslararası toplantılara eğitimli, tecrübeli, yabancı dil bilen personel ile aktif katılım olması,
- 14- Denizde güvenliğe ilişkin olarak ISPS Kod'un limanlarımızda ve gemilerimizde aktif ve başarılı bir şekilde uygulanması,
- 15- Deniz güvenliği konusunda ilgili kurumlar arasında var olan aktif işbirliği,
- 16- Arama ve Kurtarma (SAR) alanındaki gelişmeler ve komşu ülkelerle olan iyi ilişkiler,
- 17- Türkiye'nin COSPAS-SARSAT Sistemine üye olması ve komşu ülkelere Arama ve Kurtarma alanında hizmet vermeye başlaması,
- 18- Liman Başkanlıklarınca sorumluluk sahalarındaki gemileri ve küçük deniz araçlarını kontrol amacıyla kullanacakları "Liman Kontrol Tekneleri"nin ihalesinin bir kısmının tamamlanmış olması,
- 19- Bilgi İşlem Merkezi sayesinde limanlara gelen-giden gemilerin bilgilerine otomatik olarak ulaşılabilmesi,
- 20- Bir çok konuda mevzuat hazırlanarak eksikliklerin giderilmiş olması,
- 21- AB Eşleşme projesi çerçevesinde deniz emniyeti ve gemi kaynaklı kirlenme konusunda AB müktesebatına uyumlu ve taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerin uygulama mevzuatı niteliğinde birincil ve ikincil Türk Denizcilik Mevzuatı taslaklarının hazırlanmış olması,
- 22- Türkiye'nin Londra'daki IMO temsilciliğine hem denizcilik fakültesi mezunu ve denizde çalışmış Uzakyol Gemi Kaptanı olan hem de ülkemizdeki denizciliği çok iyi bilen, yabancı dili iyi birinin atanmış olması,

- 23- IMO'nun en büyük Komitesi olan Deniz Emniyet Komitesi (MSC)'nin 82. Dönem toplantısının, IMO binasındaki bakım-onarım nedeniyle, 29 Kasım-8 Aralık 2006 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenecek olması,
- 24- AB'ye uyum aşamasının sürmesi,
- 25- AB'nin deniz güvenliğinin geliştirilmesi yönünde destek vermesi,
- 26- Denizcilik Eğitimi konusunda ülkemizin IMO tarafından oluşturulan Beyaz Listede yer alması,
- 27- Her geçen gün denizcilik eğitimi veren kamu ve özel teşebbüslerin artması,
- 28- Bağımsız Denetleme Kurulu tarafından denizcilik eğitimi veren yerlerin denetlenmesi,
- 29- Çok sayıda genç insan kaynağının son zamanlarda denizcilik eğitimine ilgi göstermesi,
- 30- Denizcilik eğitimi almış kişilerin karada ve yabancı bayraklı gemilerde istihdam imkanının artması.

Zayıf Yönler

- 1- Gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi, acil durumlarda kirliliğe müdahaleye yönelik olarak imkan ve kabiliyetin yetersiz olması ve deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik eğitilmiş personel eksikliği,
- 2- Deniz kirliliğine Acil Müdahale Merkezlerinin tamamlanmamış olması,
- 3- Arama ve Kurtarma (SAR) faaliyetlerinin Denizcilik Müsteşarlığı koordinesinde bir çok kurum ve kuruluşun mevcut imkan ve kabiliyetleri ile yerine getirilmesi nedeniyle zaman zaman olaya müdahalelerde yaşanan gecikmeler,
- 4- Türkiye kıyılarında seyreden küçük deniz araçlarının etkin kontrolünün yapılamaması, bu nedenle yasadışı göçün ve kaçakçılığın önlenememesi,
- 5- Liman Başkanlarının sorumluluk sahalarındaki gemileri ve küçük deniz araçlarını kontrol edebilecek deniz aracına henüz sahip olmamaları,
- 6- Türk Boğazlarında ve kıyılarımızda her geçen gün artan deniz trafiği,
- 7- Kurulum çalışmaları devam eden AIS ve VTS projeleri ile Gemi Rotalama çalışmalarının henüz tamamlanmamış olması,

- 8- Montrö Sözleşmesi nedeniyle Türk Boğazlarında emniyet ve güvenlik tedbirlerinin uygulanmasında karşılaşılan sıkıntılar,
- 9- Türk Boğazları'nda tehlikeli yük taşımacılığının artması,
- 10- Türkiye kıyılarında Sığınma Alanı olabilecek alanların henüz belirlenmemiş olması,
- 11- Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda yapılan Liman Devleti Kontrollerinde tutulma oranının yüksek olması nedeniyle, Türk Bayrağı'nın bazı bölgesel mutabakat muhtıralarında (MOU) çok riskli kategoride yer alması,
- 11- AB ülkelerinin bazılarında politik nedenlerle Türk Bayraklı gemilerin çok sıkı denetimlerden geçirilerek eksikliklerinin bulunmasına yönelik faaliyetler,
- 12- Risk analizlerinin bu güne kadar yeterli oranda yapılmamış olması,
- 13- Avrupa Birliğine uyum kapsamında hazırlananlarda dahil, hazırlıkları tamamlanmış bir çok mevzuatın henüz yürürlüğe girmemiş olması,
- 14- Türk Bayraklı gemilerin takibini sağlayabilecek etkin bir sicil sisteminin olmaması,
- 15- Cezai yaptırımların yetersiz olması,
- 16- Liman Başkanlarının halen çoğunun denizcilikle ilgili kişilerden olmaması,
- 17- Liman Başkanlıklarında tecrübeli ve bilgili personel yetersizliği,
- 18- Yürürlükte olan 4922 sayılı Denizde Can ve Malın Korunmasına İlişkin Kanun kapsamında Denizcilik Müsteşarlığı ile Sahil Güvenlik Komutanlığı arasında iyi bir koordinenin sağlanamaması nedeniyle ortaya çıkan iki başlılık,
- 19- Yatlarla ve su sporlarıyla ilgili Turizm Bakanlığının, balıkçılık ve su çiftlikleri ile ilgili Tarım Bakanlığının, limanlarla ilgili Bayındırlık Bakanlığının, deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili Çevre ve Orman Bakanlığının ve gemi denetimleriyle ilgili Sahil Güvenlik Komutanlığının, ayrıca Valiliklerin uygulamaları nedeniyle ortaya çıkan çok başlılık ve bir Denizcilik Bakanlığının olmaması,
- 20- Denizcilik eğitimi veren kamu ve özel kurumların ekonomik nedenlerle, kaliteli öğretim üyesi, araç ve gereç yetersizliği,
- 21- Her geçen gün kamu ve özel tarafından denizcilik alanında eğitim veren yerlerin artmasına rağmen denizci kökenli ve tecrübeli eğitmenin oldukça az olması,

22- Denizci kökenli insan kaynaklarına eğitim kurumlarında uygun maddi olanaklar sağlanmadığından istihdam talebinin azalması,

23- Gemi işletmeciliği, gemi kiralama, acentelik, tamir, bakım, onarım hizmetlerinde çalışan kara personelinin yeterliliğinin tayinine yönelik idare tarafından ortaya konacak çalışmanın mevcut olmayışı.

24- Yabancı gemi adamlarının Türk gemilerinde çalışma olanağı,

25- Gemiadamı sayımızın giderek artması karşısında Türk Deniz Ticaret Filosunun azalması nedeniyle, dünyaya gemiadamı gücü sağlayan ülkeler arasında yer alır hale gelmiş olmamıza rağmen, yurtdışına gemiadamı gönderimi konusu diğer ülkelerdeki gibi belirli standartlar altında yapılır olmaması.

12. SONUÇ VE ÖNERİLER

1- Ülkemizde denizcilikle ilgili çok başlılığı, yetki karmaşasını, koordinesizliği kaldırmak amacıyla; Türkiye'nin Denizcilik İdaresi olan Denizcilik Müsteşarlığını "Denizcilik Bakanlığı" yapıp, diğer bakanlıklardaki balıkçılığa, yatçılığa, deniz kirliliğine, limanlara yönelik denizcilikle ilgili görev, yetki ve sorumlulukları bu bakanlığa devrederek, Sahil Güvenlik Komutanlığını, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğünü ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlüğünü bu bakanlık altında toplayarak, ülkemizde güçlü ve tam yetkili bir "Denizcilik Otoritesi" oluşturulmalı,

2- Liman Başkanlıkları; Limancılık alanında güvenli bir piyasa oluşturulmasını sağlayabilecek, serbest piyasa ekonomisinin temelindeki rekabete saygı gösterecek, fakat sürekli piyasa aksaklığı ve genel stratejik hedefleri etkileyebilecek tekelleşme, yüksek tarife gibi olumsuz durumlarda ise objektif, belirgin ve güvenli mekanizmaları kullanarak müdahale yapabilecek, limanlardaki emniyet ve güvenlik kriterlerini, kılavuzluk ve rörorkaj hizmetleri de dahil tüm liman hizmetlerinin kalitesini kontrol edebilecek, yeterli sayıda bilgili ve tecrübeli personel ve uluslararası standartlarda gerekli teçhizat, kara ve deniz aracı ile donatılmış, sorumluluk sahalarındaki tüm gemileri, liman ve kıyı tesislerini denetleyerek her türlü yaptırım uygulayabilecek güce sahip, yine sorumluluk sahasındaki tüm deniz trafiğini VTS, AIS gibi sistemlerle izleyebilen, bu sistemlerin işletilmesini denetleyebilen, gerektiğinde deniz trafiğini yönlendirebilen, limanlarda görev yapan diğer kurumların çalışmalarını koordine edebilen, deniz emniyetine ve deniz güvenliğine yönelik acil durumlarda gerekli gördüğü her türlü tedbiri alabilme yetkisini haiz mevzuatla donatılmış bir "Liman Otoritesi" haline getirilmeli,

3- Deniz emniyeti ve deniz güvenliğinin artırılması ile kaçakçılık ve yasadışı göçün önlenmesi amacıyla, tüm Türkiye kıyılarındaki deniz trafiğini anlık olarak izleyebilmeye ve önemli bölgelerde deniz trafiğini düzenleyebilmeye imkan sağlayan AIS, VTS ve Radar sistemlerinin kurulumu bir an evvel tamamlanmalı, bu sistemlere

sahip ve Arama ve Kurtarma faaliyetlerini de tek elden yürütebilen uluslararası standartlarda bir Merkez oluşturulmalı, yine zorunlu Gemi Rotalama Sistemleri ve Trafik Ayırım Şeritleri bir an evvel tamamlanarak bölgede güçlü bir Kıyı Devleti olunmalı,

4- Karadeniz’de, Ege’de ve Doğu Akdeniz’de denizcilikle ilgili konularda komşu ülkelerle ikili yada bölgesel yapılacak işbirliklerine önderlik yapılmalı, bu bölgelerde denizcilikle ilgili bölgesel çalışmalar koordine edilmeli, kısacası bu bölgelerde denizcilikle ilgili konuların başlangıcında ve uygulanmasında diğer ülkelere öncülük edilmeli,

5- Türk Ticaret Filosunu yeni ve modern gemilerle güçlendirerek rekabet gücü ve azalan kapasitesini artırmak, özel sektörün yeni ve modern gemi almasını özendirecek tedbirler ve kaynak ihtiyaçlarının karşılanması sağlamak için kapsamlı bir çalışma yapılmalı, Türk Armatörleri’nin son yıllarda, finansman sorunları, Liman Devleti uygulamalarındaki kara liste konusu ve sigorta primlerinin yüksekliği gibi nedenlerle Türk Bayrağı’ndan, kolay bayrağa geçişteki artan eğilimi önleyecek çözümler getirilmeli, bu konuda ayrı bir çalışma yapılmalı,

6- Dış ticaret taşımalarında Türk Bayraklı gemilerin gittikçe azalan taşıma payını arttırmaya yönelik olarak Türk Armatörleri ile bir araya gelerek gerekli çalışmalar bir an evvel yapılmalı, ülkemiz limanlarındaki transit taşımacılık arttırılmalı, bu konuda Denizcilik Müsteşarlığı ile Gümrük Müsteşarlığı birlikte iyi bir çalışma yapmalı,

7- Yaşlı ve yetersiz olan Koster Filomuzun yeni ve modern gemilerle canlandırılması için Türk Ticaret Filosu’nun % 97’sini elinde bulunduran özel sektör, kredi ve vergi kolaylıkları ile teşvik edilmeli,

8- Kruvaziyer tipi gemilerin temini ve buna uygun liman alanları açılarak deniz turizmi gelirleri arttırılmalı, bu konuda bir fizibilite çalışması yaparak geleceğe

yönelik faaliyetler belirlenmelidir. Yine, üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, Deniz Ticaret Odası tarafından 2006 yılında TDİ'den alınan Ankara ve Samsun gemileri ile başlatılan İstanbul-İzmir yolcu seferleri dışında, düzenli olarak yapılan yolcu taşımacılığı bulunmamaktadır. Her ne kadar ekonomik bulunmasa da denizlerimizin kullanılması ve vatandaşlarımızın zaman zaman denizyoluyla seyahat edebilmeleri açısından kıyılarımızdaki şehirler arasında da yolcu taşımacılığının artırılması, bunun için özel sektörü teşvik edici faaliyetlerin başlatılması, yada devlet eliyle yürütülebilecek bir çalışmanın yapılması ile yolcu taşımacılığı için uygun gemi ve hatların belirlenmesine yönelik çalışmaların başlatılması gerekli,

9- Ülkemizde yoğun bir şekilde kullanılan karayolu taşımacılığını deniz yoluna kaydırabilmek için uygun gemi ve hatlarla kabotaj taşımacılığı geliştirilmeli, iç suyolları ile taşımacılık desteklenmeli, yakın bir zamanda Tuna Komisyonuna ülkemizin de üye olacağı göz önüne alınarak, Tuna nehrinde çalışabilecek gemilerin alınmasına yönelik özel sektör teşvik edilmeli,

10- Türk Denizcilik Sektörünün gelişmesi için uluslararası işletmecilik kuralları ile çalışan ve kurumsallaşma sürecini tamamlamış şirket yetkililerinin Deniz Ticaret Odalarının yönetiminde etkin bir şekilde görev almaları teşvik edilmeli,

11- İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne (İDO'ya) devredilen TDİ Şehirhatları İşletmesi'nin hızları düşük, manevra kabiliyeti yetersiz, çok personelle çalıştığı için giderleri fazla ve çoğu ekonomik yaşının çok üzerinde olan gemilerin yerine İstanbul kentiçi ulaşımına uygun tasarımlarla yeni gemiler inşa edilmeli ve İstanbul'da denizyolu taşımacılığının artması için özel sektör desteklenmeli,

12- Yurtiçi ve transit taşımacılığı desteklemek amacıyla yönelik olarak kılavuzluk, römorkaj ve sağlık rüsumu ile ilgili mevcut esaslar, limanlarımızın rekabet şansını artıracak doğrultuda yeniden düzenlenmeli,

13- Kentiçi denizyolu yolcu ve araç taşıması yapan TDİ'nin Şehir Hatları İşletmesinin İstanbul Büyükşehir Belediyesine devrinden sonra kalan birimlerinin özelleştirilmesi, TDİ çalışanlarını mağdur etmeden hızla sonuçlandırılmalı, Türk Boğazları Bölgesinde Kılavuzluk ve Gemi Trafik Hizmetlerinin tek elden yapılabilmesi amacıyla TDİ'deki kılavuzluk hizmetleri ile Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetlerinin bir an evvel birleşmesi sağlanmalı,

14- Kamu limanlarının özelleştirilmesine hız verilmeli, özelleştirilmesi devam eden TCDD limanlarının, en çok parayı verene değil, ülke prestijini de göz önüne alarak, en iyi yatırımı yapacak müteşebbislere verilmesi sağlanmalı, mevcut limanlarda altyapı eksiklikleri uluslararası standartlar dikkate alınarak belirlenmeli ve giderilmesi liman işletici kuruluşlar desteklenerek ve özendirilerek sağlanmalı,

15- Standart altı taşımacılığa izin vermeyerek, kaliteli deniz taşımacılığı özendirilmeli,

16- Ege ve Akdeniz'de aktarma merkezi olacak Ana Limanlar belirlenmeli ve geliştirilmeli,

17- Kabotaj ve transit yüklerin birlikte taşınması sağlanmalı, bu amaçla, Türk limanlarındaki gümrüklü sahalardan yüklenecek veya bu sahalara boşaltılacak kabotaj yükü konteynerlerinin geçici depolama yerlerine alınabilmesine olanak sağlayan yeni bir düzenleme yapılmalı, limanlarda transit yüklerle ilgili olarak fatura sorulması gibi caydırıcı uygulamalardan vazgeçilmeli,

18- Ülkemizin coğrafi konumu, hinterlandı, ulaşım olanakları ve uluslararası taşımacılık ve konteyner ağlarına entegrasyonu gibi kriterler dikkate alınarak, kıyılarımızın etkin ve kamu yararına kullanımı amacıyla, yeni liman yerlerinin belirlenmesini sağlayan bir Master Plan hazırlanmalı ve girişimci özel sektöre destek verilmeli,

19- Kıyılarımızda parça parça küçük yatırımlara izin verilmemeli, liman, iskele, marina, balıkçı barınağı, gemi, yat ve tersane şeklindeki denizcilik sektörü ile ilgili yapılacak yatırımların bir ana plan çalışmasının belirlediği esaslar ve öncelikler doğrultusunda yapılması ve ana planda belirtilen yatırımların bir kompleks halinde yapımı sağlanmalı, bu tesisler demiryolu ve karayolu bağlantıları planlanarak gerçekleştirilmeli,

20- Ülkemizdeki limancılıkla ilgili otorite çokluğunu azaltarak, limancılığın gerek kurulum ve işletme gerekse ücretlerin belirlenmesi konusunda mümkünse tek elden, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından koordine edilmesi sağlanmalı,

21- Mevcut limanlarımızda, gemiye, yük ve yolcuya ve çevreye yönelik uluslararası standartlarda iyi hizmet sunacak, altyapı yatırımları tamamlanarak limanlarımızın teknolojiye, uluslararası kural ve standartlara uyumu sağlanmalı,

22- Yeni liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerini hinterlant, demiryolu ve karayolu bağlantıları, ülkemizin savunma gereksinimleri, bölgedeki diğer limanların durumu, tehlikeli yük elleçlemelerinin belirli alanlarda yapılması gibi konuları dikkate alarak sürdürmeli,

23- Doğu Akdeniz’de oldukça ön planda olan Mersin ve İskenderun limanlarının durumları bir an evvel daha da iyileştirilmeli,

24- Samsun ile Mersin ve İskenderun limanları arasındaki demiryolu iyileştirilerek Karadeniz’e gidecek yükler için Akdeniz’de Mersin ve İskenderun limanlarının, Akdeniz’e gidecek yükler için Karadeniz’de Samsun limanının ön plana çıkartılmalı, bu sayede Karadeniz’deki TRACECA Koridoruna Samsun Limanının girişi güçlendirilmeli, ayrıca bu koridora Mersin ve İskenderun Limanlarının da dahil edilebilmesi sağlanmalı,

- 25- Demiryolu, karayolu bağlantılı kombine taşımacılık ile AB tarafından desteklenen Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı geliştirilmeli,
- 26- TDI'nin işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilen limanlarının devirden sonra ne gibi yatırımlar yaparak ve gelişmeler sağladığı, sözleşme koşullarını yerine getirip getirmediikleri, kısa ve orta vadedeki hedefleri bilinmeli,
- 27- Etkin ve ciddi Bayrak ve Liman Devleti uygulamaları ile standart altı gemilerin kullanılması önlenmeli,
- 28- Acil Müdahale Merkezleri kurularak deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik güçlü bir kurumsal altyapı oluşturulmalı,
- 29- Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yürütülen AB Eşleşme projesi kapsamında hazırlanan kanun ve yönetmelik taslaklarının yürürlüğe girmesi için başlatılan çalışmalar hızlandırılmalı ve bahse konu mevzuatlar ivedilikle hayata geçirilmeli,
- 30- Bayrak ve Liman Devleti uygulamalarının etkinliğinin artırılması için görevli personel ile Liman Başkanları, Denet Memurları gibi personele sürekli iç hizmet eğitimi verilebilecek ve Deniz Kazalarını İnceleme Komisyonu (DEKİK) tarafından da kullanılabilecek bir Eğitim Merkezi oluşturulmalı,
- 31- Kabotaj hattında çalışan gemilerin denetimine önem verilmeli,
- 32- ISPS Kod kapsamında limanlarda alınan tedbirler sürekli yapılacak denetim ve kontrollerle etkin olarak sürdürülmesi sağlanmalı,
- 33- Kıyılarımızda ve limanlarımızda illegal deşarjların ve MARPOL ihlallerinin gözetlenmesi için teknolojiye de faydalanarak imkan ve kabiliyetler geliştirilmeli, limanlardaki atık alım tesisleri MARPOL hükümlerine uygun olarak tamamlanmalı,

34- Denizcilik eğitimi veren kurumların Bölgesel Denizcilik Üniversiteleri şeklinde yapılanarak, öğretim kadroları ve laboratuvar olanakları güçlendirilmeli, denizcilik eğitimi veren yüksek öğretim kurumlarının öğretim kadroları, gemi adamları disiplini, denizcilik prensipleri ve kültürü konusunda uzman kadrolarla güçlendirilmeli,

35- Denizcilik Müsteşarlığı ve Bağlı Birimlerinde sayıları az olan denizcilik eğitimi almış nitelikli ve İngilizce bilen personel sayısını artırma çalışmaları sürdürülmeli, yetenekli, eğitilmiş ve yabancı dil bilen personelin Müsteşarlıkta uzun süre çalıştırılabilmesi için aylık gelirleri yönünden tatmin edici çözümler bulunmalı.

KAYNAKLAR

1. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri, ***Seyir Güvenliği Dairesi Başkanlığı***, Ankara, (2006)
2. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Deniz Trafiğinin Takibine Yönelik AIS, VTS Projeleri, ***Seyir Güvenliği Dairesi Başkanlığı***, Ankara, (2006)
3. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Liman Tesisleri İstatistikleri, ***Liman ve Kıyı Tesisleri Dairesi Başkanlığı***, Ankara, (2006)
4. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, ISPS Kod İstatistikleri, ***Seyir Güvenliği Dairesi Başkanlığı***, Ankara, (2006)
5. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Bayrak Devleti ve Liman Devleti Uygulamaları, ***Gemi Denetim Dairesi Başkanlığı***, Ankara, (2006)
6. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticaret Filosu İstatistikleri, ***Deniz Ticareti Dairesi Başkanlığı***, Ankara, (2006)
7. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticaret Taşımacılığı İstatistikleri, ***Deniz Ticareti Dairesi Başkanlığı***, Ankara, (2006)
8. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Gemi İnşaa Faaliyetleri ile Tersanelere İlişkin Bilgi Notları, ***Gemi İnşaa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü***, Ankara, (2006)
9. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, “2004 Deniz Sektörü Raporu”, ***İMEAK***, İstanbul, 51-174, (2005)
10. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, “2005 Deniz Sektörü Raporu”, ***İMEAK***, İstanbul, 10-185, (2006)
11. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, 1. Rapor Bölüm 4.3, 2. Rapor Bölüm 5.3, 3. Rapor Bölüm 7.3, Yönetici Raporu Bölüm 5.3, ***T.C. Ulaştırma Bakanlığı***, Ankara, (2005)

12. Kurumahmut, A., “Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü” *Harp Akademileri Komutanlığı, Deniz Harp Akademisi Komutanlığı*, Yenilevent-İstanbul, 5-100, (1999)
13. İnternet: United Nations Conference On Trade and Developments, UNCTAD, “Review of Maritime Transport 2005”<http://www.unctad.org/Templates/Search.asp?intItemID=1584&lang=1&frmSearchStr=Maritime&frmCategory=all§ion=whole>¹, (2005)

¹ Bu kaynak birinci bölümdeki tabloların temini için kullanılmıştır.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : KILIÇ, Okay
 Uyuğu : T.C.
 Doğum tarihi ve yeri : 23.06.1976 Kaman
 Medeni hali : Evli
 Telefon : 0 (312) 232 04 47
 Faks : 0 (312) 231 33 06
 e-mail : okay.kilic@denizcilik.gov.tr

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Lisans	İTÜ Denizcilik Fakültesi / Güverte Bölümü	1997
Lise	Kırıkkale Lisesi	1992

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2003-2006	Denizcilik Müsteşarlığı	Daire Başkanı
2000-2006	Denizcilik Müsteşarlığı	GSK Uzmanı
1997-2000	Çeşitli Tipte Gemiler	2. Kpt, 3.Kpt

Yabancı Dil

İngilizce

Hobiler

Spor, Sinema, Bilgisayar teknolojileri